

Sikkerhetsreguleringen for flyttbare innretninger i petroleumsvirksomheten

En studie fra grenselandet mellom
petroleumsvirksomhet og sjøfart

Kandidatnummer: 101
Veileder: Hans Jacob Bull
Semester: Vår 2006
Antall ord: 38 009
Dato: 01.06.2006

Innhold

INNHold	I
1	FLYTTBARE INNRETNINGER – EN MØTEPLASS FOR TO SIKKERHETSREGIMER	1
1.1	Behovet for sikkerhetsregulering innenfor petroleumsvirksomhet og sjøfart	2
1.2	Sikkerhetslovgivningen	3
1.3	Begrepet «flyttbar innretning»	4
1.3.1	Rettslige utgangspunkter	4
1.3.2	Ulike typer av innretninger	7
1.4	De sentrale aktørene	8
1.5	Offentlige tilsynsmyndigheter	9
1.5.1	Petroleumstilsynet	9
1.5.2	Sjøfartsdirektoratet	11
1.5.3	Avtale mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet - om ordningen med samsvarsuttalelse	12
1.6	Hovedspørsmål i grenselandet mellom to sikkerhetsregimer	13
1.7	Opplegget videre	14
2	RETTSLIGE UTGANGSPUNKTER I ET TOSPORET SYSTEM	18
2.1	De folkerettslige rammene for de to sektorenes regulering	19
2.1.1	Petroleumsregelverket bygger på sokkelstatsprinsippet	19
2.1.2	Sjødyktighetsloven tar utgangspunkt i flaggstatsprinsippet	20
2.2	Ulik reguleringsmetode for å oppnå høy sikkerhet	20
2.2.1	Petroleumsregelverkets oppstilte funksjonskrav og myndighetens kontroll med at disse etterleves	21
2.2.2	Sjøfartsregelverkets oppstilte detaljkrav og forhåndsgodkjennelse for å kunne drive virksomhet	22
2.3	Rettskildene og strukturen av dem	23
2.3.1	Petroleumsregelverkets rettskilder og struktur	23
2.3.2	Sjøfartsregelverkets rettskilder og struktur	25
2.4	Metodiske særegenheter på området	28
2.4.1	Generelt	28
2.4.2	Særlig om veiledningene til sikkerhetsforskriftene som rettskildefaktor	29
2.4.3	Særlig om bruken av standarder	30
3	PETROLEUMSLOVENS OG SJØDYKTIGHETSLOVENS ANVENDELSE FOR FLYTTBARE INNRETNINGER	33
3.1	Innledning	33
3.2	Petroleumslovens regler om sikkerhet	33
3.3	Petroleumslovens anvendelse for flyttbare innretninger	35

3.3.1	Lovens system for regulering av flyttbare innretninger	35
3.3.2	Begrepene flyttbar innretning og fartøy – aktiviteten avgjør enhetens identitet.....	39
3.3.3	Et eksempel som bidrar til å klargjøre petroleumslovens anvendelse for flyttbare innretninger og fartøy	40
3.4	Sjødyktighetslovens regler om sikkerhet	40
3.5	Sjødyktighetslovens anvendelse på flyttbare innretninger	41
3.5.1	Lovens system for regulering av fartøy og flyttbare innretninger	41
3.5.2	Begrepene skip og flyttbare innretninger	43
3.6	Petroleumslovens og sjødyktighetslovens overlappende område	46
3.6.1	Det geografisk overlappende området.....	46
3.6.2	Det saklig overlappende området.....	47
4	ARBEIDSMILJØLOVENS OG SJØMANNSLOVENS REGULERING AV SIKKERHETEN FOR PERSONELL PÅ FLYTTBARE INNRETNINGER.....	55
4.1	Introduksjon	55
4.2	Arbeidsmiljølovens virkeområde.....	55
4.3	Arbeidsmiljølovens særregler for petroleumsvirksomhet.....	57
4.4	Sjømannslovens virkeområde	58
5	FORSKRIFTSREGIMENE FOR FLYTTBARE INNRETNINGER.....	60
5.1	Forskrifter gitt i medhold av petroleumsloven	61
5.1.1	Innledning – generelt om systemet.....	61
5.1.2	Rammeforskriften § 2 – petroleumslovens virkeområde	62
5.1.3	Rammeforskriften § 3 – fakultativ bruk av maritime regler	64
5.1.4	Særskilte regler for flyttbare innretninger.....	67
5.2	Forskrifter gitt i medhold av arbeidsmiljøloven	69
5.2.1	Innledning.....	69
5.2.2	Rammeforskriften § 2 – arbeidsmiljølovens virkeområde	69
5.2.3	Rammeforskriften § 3	70
5.2.4	Vedlegg til rammeforskriften	71
5.3	Forskrifter gitt i medhold av sjødyktighetsloven	72
5.3.1	Innledning – generelt om systemet.....	72
5.3.2	Internasjonale konvensjoner og implementeringen av disse i forskriftene	75
5.3.3	Reguleringen av flyttbare innretninger	76
5.3.4	Regulering av enheter til bruk i petroleumsvirksomheten som ikke er å anse som flyttbar innretning.....	79
5.4	Forholdet mellom de tre sektorene.....	82
5.4.1	Petroleumssektoren og sjøfartsreglene	82
5.4.2	Petroleumssektoren og arbeidsmiljøreglene	83
5.4.3	Sjøfartsvirksomheten og arbeidsmiljøreglene.....	84
6	AVTALE MELLOM PETROLEUMSTILSYNET OG SJØFARTSDIREKTORATET - OM ORDNINGEN MED SAMSVARSUTTAELSE	86
6.1	Nærmere om avtalens regulering av forholdet mellom myndighetene	87

6.2	Avtalens konsekvenser for helheten i reguleringen.....	89
7	DE SENTRALE PLIKTSUBJEKTENE	91
7.1	Innledning.....	91
7.2	Operatøren.....	92
7.2.1	Etterlevelsesplikten.....	92
7.2.2	Påse-plikten.....	93
7.3	Rederen.....	95
7.3.1	Sjøfartsrettlige regler	95
7.3.2	Petroleumsrettlige regler	95
7.4	Forholdet mellom operatørens plikt til å søke samtykke og rederens plikt til å søke om SUT.....	96
7.4.1	Nærmere om elementene som inngår i SUT og samtykke	97
7.4.2	Operatørens ansvarsområde.....	97
7.4.3	Rederens ansvarsområde.....	98
8	DEN FREMTIDIGE SKIPSSIKKERHETSLOVGIVNINGEN	100
8.1	Innledning.....	100
8.2	Presentasjon av lovforslaget	101
8.2.1	Generell karakteristikk av skipssikkerhetsloven.....	101
8.2.2	Formålet med skipssikkerhetsloven.....	101
8.2.3	Sikkerhetsstyring som viktigste middel	104
8.2.4	Pliktsubjektene og de ulike ansvarsnivåene	105
8.2.5	Skipssikkerhetslovens anvendelse på flyttbare innretninger.....	109
8.3	Samordning med dagens regelverk – en vurdering	109
8.3.1	Innledning.....	109
8.3.2	Passer lovforslaget inn i det eksisterende landskap?.....	110
8.4	Konklusjon.....	113
	KILDEREGISTER	114
	Lover:	114
	Lovforarbeider:.....	115
	Forskrifter, kgl.res. og vedtak:.....	115
	Veiledninger, skriv og notater:.....	118
	Internasjonale konvensjoner og koder:.....	120
	Litteratur:	120
	Regelsamlinger og faktahefter:.....	122
	Relevante internetsider:	122

VEDLEGG

1 Flyttbare innretninger – en møteplass for to sikkerhetsregimer

Tema for denne fremstillingen er reguleringen av sikkerheten for flyttbare innretninger til bruk i petroleumsvirksomheten.

Fremstillingens siktepunkt er å kartlegge *hvilke regler* som gjelder for sikkerheten på slike innretninger. De viktigste reglene oppstilles i Lov 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet (petroleumsloven), Lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. (sjødyktighetsloven), Lov 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) og Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 (sjømannsloven).

Fremstillingen vil således være en redegjørelse for lovene, og for systemene som disse lovene utgjør og bygger på. Ved gjennomgang av de fire lovene får man også klarlagt *hva som omfattes av begrepet* flyttbare innretninger.

Flyttbare innretninger er en samlebetegnelse på en rekke forskjellige enheter som benyttes i petroleumsvirksomheten. Slike innretninger benyttes fra alt til å lete etter og utvinne petroleum, til forøvrig å bistå ved utøvelse av petroleumsvirksomhet, for eksempel ved å utføre reparasjoner, vedlikehold og beredskapsarbeid. For å kunne utføre såpass varierte operasjoner, er disse innretningene konstruert på mange forskjellige måter både utseendemessig og utstyrmessig.

Flyttbare innretninger er, som det fremgår av begrepet, mobile. Denne egenskapen ved de flyttbare innretningene innebærer at de utfører en del operasjoner som vanlige skip også utfører. Dette gjelder først og fremst når den flyttbare innretningen er under forflytning. Flyttbare innretninger kan ha eget fremdriftsmaskineri eller bli forflyttet med bistand fra andre fartøy. Forflytning er en ren maritim operasjon. Også når den flyttbare innretningen er i ro, gjør maritime sider seg gjeldende. Dette gjelder for eksempel ved forankring av innretningen, forhold ved innretningens stabilitet, tilgjengelige redningsmidler og innretningens ballastering.

Reguleringen av flyttbare innretninger kan beskrives som en møteplass for to sikkerhetsregimer. På den ene siden finner vi petroleumsvirksomhetens sikkerhetsregler og på den andre siden finner vi sjøfartsvirksomhetens sikkerhetsregler. Forholdet mellom disse regimene - med flyttbare innretninger i fokus - er denne fremstillingens tema.

1.1 Behovet for sikkerhetsregulering innenfor petroleumsvirksomhet og sjøfart

Både petroleumsvirksomheten og sjøfartsvirksomheten er næringer med stort behov for strenge sikkerhetsregler. Begge virksomheter utgjør betydelig risiko for menneskelige, miljømessige og økonomiske skader. Alle forhold som knytter seg til sikkerheten for mennesker, miljø og materielle verdier omtales ofte med forkortelsen HMS (Helse, Miljø og Sikkerhet). I det moderne Norge i dag snakker man i dag således om god HMS-kultur, HMS-arbeid og HMS-lovgivning. Ved å sette regler for sikkerheten og generelt være fokusert på HMS-spørsmål, søker man å forebygge, forhindre og redusere situasjoner som innebærer skade eller fare for skade.

For det første er *omgivelsene til sjøs* årsak til en rekke potensielt farlige situasjoner. Både vær-, vind- og klimatiske forhold bidrar til å øke risikoen for at ulykker kan oppstå. De innretninger og det utstyr som benyttes i petroleumsvirksomheten, og de skip som benyttes i sjøfartsvirksomheten, må således holde en høy teknisk standard som er tilpasset disse forholdene.

For det andre innebærer utøvelsen av de to *virksomhetene i seg selv* risiko for skader og uhell. Petroleumsvirksomheten er kompleks og omfangsrik i både teknisk og praktisk betydning. Utøvelsen av denne virksomheten utgjør derfor en høy risiko for at typiske arbeidsulykker som kan oppstå i vanlig landbasert virksomhet, også kan oppstå offshore. Utøvelsen av selve petroleumsvirksomheten innebærer også risiko for skade på selve innretningen og utstyret og på det ytre miljøet.¹ Også sjøfartsvirksomheten preges av høy risiko for skader og forlis. Foruten de ytre omgivelsene, kan indre forhold på skipet bidra til å gjøre risikoen enda høyere. Det betyr for det første at skipet må være i teknisk god stand. Videre må skipet være stabilt og være lastet og ballastet på rett måte.²

I tillegg er det verdt å merke seg at det personell og mannskap som utfører petroleumsvirksomhet og sjøfartsvirksomhet utgjør en risiko dersom de ikke er tilstrekkelig kvalifiserte for å utføre det arbeid de er satt til. Også selve organiseringen av virksomhetene kan innebære at uhell og skader kan oppstå.

¹ Se Kaasen (Sikkerhetsregulering i petroleumsvirksomheten) s. 17-27, og Bull mfl (Innføring i petroleumsvirksomhet) s. 82-86 for et mer utdypet bilde av hvilke risikofaktorer som er av betydning for petroleumsvirksomheten.

² Se mer om noen ulike risikofaktorer som preger sjøfartsvirksomheten i Marius nr. 208 (Gammel tonnasje – nye problemer) s. 22-30, og i NOU 2005:14 «På rett kjøll – ny skipssikkerhetslovgivning» i pkt 3.2.2 på s. 22 flg. og særlig i pkt 3.2.2.6 på s. 23-24.

For eksempel innebærer mangel på kommunikasjon og ansvarsfordeling mellom leddene i virksomhetene betydelig risiko for at ulykker kan oppstå.

Innenfor petroleumssektoren opererer myndighetene og aktørene med en uttalt «nullfilosofi». Nullfilosofien bygger på den tanke at ulykker ikke skjer, men forårsakes. Ved å betrakte en ulykke som forårsaket av noe bakenforliggende, vil en også ha mulighet til å forebygge potensielle ulykker. Selv om målsettingen er null ulykker, vil *risikoen* for slike hendelser alltid være tilstede. Kravet til null risiko må veies opp mot de kostnader som ulike sikkerhetsforanstaltninger krever, slik at virksomheten ikke blir økonomisk ulønnsom. Strengt krav vil ikke fjerne enhver risiko. Kunsten blir derfor å balansere mellom økonomisk oppnåelige krav og formålet om at enhver ulykke skal unngås. Innenfor sjøfartsvirksomheten er en slik overordnet filosofi ikke tilsvarende aksentuert. Dette formålet foreligger likevel også innenfor denne virksomheten, selv om dette ikke uttrykkelig fremgår. Et formål om null skader er et siktemål innenfor all sikkerhetsregulering.

1.2 Sikkerhetslovgivningen

Som nevnt innledningsvis er det fire lover som er aktuelle ved reguleringen av sikkerheten på flyttbare innretninger. *Petroleumsloven* (i det senere forkortet *petrl.*) er en sektorlov som regulerer de vesentligste forhold knyttet til utførelsen av petroleumsvirksomhet i Norge. Dette inkluderer regler om *sikker petroleumsutøvelse* som fremgår av lovens kapittel 9 og 10.

Reguleringen av sikkerheten i sjøfartsforhold reguleres i hovedsak av *sjødyktighetsloven* (i det senere forkortet *sjødl.*). Sjødyktighetsloven omhandler først og fremst *skips* sikkerhet. I tillegg kommer sjødyktighetsloven til anvendelse på «boreplattformer og andre flyttbare innretninger» etter Kongens bestemmelse «i den utstrekning som anses påkrevd», jf § 1 (3) nr. 2.

I tillegg regulerer to arbeidsmiljølover den personlige sikkerheten for arbeidstakere. For arbeidstakere generelt gjelder *arbeidsmiljøloven* (i det senere forkortet *aml.*). I tillegg finnes det en spesiallov for arbeidstakere om bord på skip *Sjømannsloven* (i det senere forkortet *sjøml.*).

Disse fire lovene kan kategoriseres på forskjellige måter. For det første kan man plassere lovene innenfor forskjellige rettsområder: petroleumsrett, sjørett og arbeidsmiljørett. Men fordi de to arbeidsmiljølovene får anvendelse på hver av de to virksomhetene kan man også kategorisere de fire lovene i to sektorer: petroleumsrett og sjørett. I hovedsak vil denne fremstillingen derfor bli presentert i et tosporet system. I kapittel 4 vil imidlertid arbeidsmiljøloven og sjømannsloven bli redegjort for alene, som uttrykk for det tredje rettsområdet.

1.3 Begrepet «flyttbar innretning»

Innholdet i begrepet «flyttbar innretning» varierer avhengig av hvilken kontekst det benyttes i. For denne fremstillingens formål er det viktig å poengtere innledningsvis at begrepet har *både* et juridisk innhold og et faktisk innhold. Det faktiske og det juridiske innholdet i begrepet er ikke nødvendigvis sammenfallende. Med *faktisk* innhold siktes det til at begrepet er en kortform og samlebetegnelse på en rekke typer enheter som fysisk sett er flyttbare. Det skal gis en kort oversikt over de typer enheter som normalt faller inn i denne gruppen nedenfor (pkt 1.3.2).

Ved siden av denne faktiske betydningen, har begrepet «flyttbar innretning» også en *juridisk betydning*. Innholdet i det juridiske begrepet henger naturlig nok nøye sammen med hva som rent faktisk kan beskrives som flyttbare innretninger. Juridisk sett har imidlertid begrepet «flyttbar innretning» ikke samme betydning i alle relasjoner. Dette innebærer for det første at de lovene som er aktuelle for denne fremstillingen i varierende grad benytter seg av *selve* begrepet. Noen lover tar for eksempel ikke i bruk begrepet i det hele tatt. For det andre innebærer dette at de lover som eksplisitt benytter begrepet ikke nødvendigvis tillegger begrepet sammenfallende innhold. Begrepet «flyttbar innretning» kan på denne bakgrunn sies å ha et kjerneområde hvor det ikke er tvilsomt hva begrepet inneholder. I randsonen er det imidlertid flere vilkår som må gjennomgås for å få klarlagt hvorvidt det i det aktuelle tilfellet er snakk om en flyttbar innretning eller ikke.

En av hovedproblemstillingene i denne fremstillingen er nettopp å klarlegge hva begrepet flyttbare innretninger kan sies å omfatte. I dette avsnittet skal det derfor ikke gås nærmere inn i de juridiske vilkårene. Slike vilkår vil bli behandlet i detalj nedenfor. De enkelte *hovedpunktene* i lovenes anvendelse for flyttbare innretninger skal imidlertid fremheves allerede her.

1.3.1 Rettslige utgangspunkter

Det skal nå først gis en presentasjon av petroleumslovgivningens og sjøfartslovgivningens anvendelse for flyttbare innretninger. Til sist skal arbeidsmiljølovens og sjømannslovens regler kort presenteres.

Petroleumsloven regulerer *alle* innretninger, uavhengig av om de er faste eller flyttbare, jf definisjonen av «innretning» i § 1-6 litra d):

«installasjon, anlegg og annet utstyr for petroleumsvirksomhet, likevel ikke forsynings- og hjelpefartøy eller skip som transporterer petroleum i bulk».³

«Petroleumsvirksomhet» er definert i § 1-6 litra c) som:

«all virksomhet knyttet til undersjøiske petroleumforekomster, herunder undersøkelse, leteboring, utvinning, transport, utnyttelse og avslutning samt planlegging av slike aktiviteter, likevel ikke transport av petroleum i bulk med skip».

Petroleumsloven opererer således ikke med en egen definisjon av begrepet flyttbar innretning. Betydningen klarlegges imidlertid i forarbeidene, jf Ot. prp. nr. 43 (1995-1996) «Om lov om petroleumsvirksomhet» (i det senere bare omtalt som Ot. prp. nr. 43). Se mer om disse utgangspunktene og konsekvensene av dem i pkt 3.3 nedenfor.

Sjødyktighetsloven kommer til anvendelse på *alle* skip, jf § 1 (1), hvor det heter at: «Norske skip på 50 tonnasjeenheter/registertonn brutto og derover skal være underkastet kontroll etter denne lov». Loven kan også komme til anvendelse på flyttbare innretninger i den grad det er fastsatt i forskrift, jf § 1 (3) nr. 2.⁴ I denne bestemmelsen fremstilles begrepet «flyttbare innretninger» på følgende måte:

«boreplattformer og andre flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster, samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet».

På bakgrunn av de nevnte lovenes virkeområdebestemmelser, ser vi altså at lovene har forskjellige hovedreguleringsområder. Petroleumslovens hovedformål er å regulere *innretninger* til bruk i petroleumsvirksomheten (uansett om de er flyttbare eller ikke). Sjødyktighetslovens hovedformål er å regulere alt som er *flyttbart*. Det som er flyttbart er i hovedsak skip, men inkluderer også flyttbare innretninger til bruk i petroleumsvirksomheten. (Også andre enheter kan omfattes av sjødyktighetslovens regler dersom det er

³ For avgrensningen mot forsynings- og hjelpefartøy og skip som transporterer petroleum i bulk, se nedenfor i kapittel 3, pkt 3.3 flg.

⁴ Se pkt 1.2.

hensiktsmessig, jf § 1 (3) nr. 3).⁵ For å kunne fastsette hva begrepet «flyttbare innretninger» innebærer, må det således foretas avgrensinger på to kanter. Det må for det første foretas en avgrensning mot faste installasjoner, og det må for det andre foretas en avgrensning mot fartøy og skip. Avgrensningen mot faste installasjoner må foretas i forhold til sjødyktighetsloven, fordi slike innretninger ikke er flyttbare av natur. Avgrensningen mot fartøy/skip må foretas i forhold til petroleumsloven, fordi loven ikke regulerer skip som sådan.⁶ Se mer om petroleumslovens og sjødyktighetslovens anvendelsesområde i kapittel 3.

Arbeidsmiljøloven kommer til anvendelse på petroleumsvirksomhet, jf § 1-3:

«loven gjelder for virksomhet i forbindelse med undersøkelse etter og utnyttelse av naturforekomster på havbunnen eller i dens undergrunn».

Arbeidsmiljøloven får ikke anvendelse på sjøfart, jf § 1-2 (2) litra a) hvor det heter at «Unntatt fra loven er [...] sjøfart, fangst og fiske». Det relevante avgrensningskriterium er etter dette hva som kan anses som sjøfart. Begrepet «flyttbar innretning» blir altså ikke benyttet som avgrensningskriterium. *Sjømannsloven* får anvendelse på sjøfart, jf § 1: «Denne lov gjelder for den som har sitt arbeid på norsk skip». I tillegg kan Kongen ved forskrift bestemme at loven kan få anvendelse på «annen innretning i sjøen enn skip», jf § 2 litra b) nr. 1. Se mer om arbeidsmiljølovens og sjømannslovens anvendelsesområde i kapittel 4.

Den videre drøftelse og redegjørelse for om en enhet kan betraktes som en flyttbar innretning fremgår nedenfor i fremstillingens kapittel 3 til 5. Her vil det i grove trekk også fremgå hvilke regler som får anvendelse på disse. Drøftelsene av om når noe er å anse som en flyttbar innretning knytter seg først og fremst til avgrensningen mellom flyttbare innretninger og skip/fartøy. I disse drøftelsene vil begrepet «enhet» eller «flyttbar enhet» bli benyttet som nøytral form før det er endelig avklart hvorvidt enheten kan betraktes som flyttbar innretning eller fartøy/skip. I andre sammenhenger vil begrepet «flyttbar innretning» eller «innretning» bli benyttet, og det vil fremgå av sammenhengen hvilket innhold dette begrepet har i den aktuelle sammenheng.

⁵ Bestemmelsen omfatter «flytekran, flytedokk, mudderapparat og andre flytende innretninger».

⁶ Petroleumsloven regulerer imidlertid *den petroleumsvirksomhet* som eventuelt måtte foregå på fartøy/skip. Denne dimensjonen skal det redegjøres nærmere for i pkt 3.3. flg.

1.3.2 Ulike typer av innretninger

I den rent *faktiske betydningen* av begrepet flyttbare innretninger, altså som samlebetegnelse på en rekke typer av enheter, kan begrepet inndeles og kategoriseres på mange forskjellige måter. For det første kan disse kategoriseres ut i fra hvordan de *ser* ut. Her finnes det to hovedtyper: de som har form som en plattform og de som har skrogfasong. En annen inndelingsmåte er å skille mellom de innretningene som stadig er under forflytning og de innretningene som er permanent plassert på et felt, dvs. som er ment til å stå på feltet hele dens levetid. Både den førstnevnte og den sistnevnte måten å dele inn flyttbare innretninger på, er blant de vilkårene som vektlegges etter de ulike lovene for å fastslå om noe juridisk sett kan anses som flyttbar innretning. Disse vilkårene skal jeg derfor komme tilbake til.

For å gi en oversikt over typer av innretninger skal det her foretas en tredje inndeling: de innretningene som i hovedsak blir benyttet til ett formål, og de innretningene som i hovedsak blir benyttet til flere formål. I den førstnevnte kategorien innretninger finner vi flyttbare innretninger i mer tradisjonell betydning. For det første befinner boreplattformene og boreskipene seg i denne kategorien. Disse benyttes både til boring i korte perioder – for eksempel leteboring, avgrensingsboring eller til produksjonshull - og til å bore på mer permanent basis. De boreinnretninger som har plattformfasong er konstruert på tre forskjellige måter. Enten som «jack-ups», dvs. som en oppjekkbar plattform hvor stålunderstellet jekker opp plattformdekket slik at den står ca 20-30 meter over havoverflaten ved boring. Eller som «semisubmersible», dvs. som en halvt nedsenkbar plattform med pongtonger som holder den flytende under forflytning, og hvor pongtongene fylles med vann slik at den ligger dypere og mer stabilt under boring. Eller til sist som «submersible», dvs. som en helt nedsenkbar plattform som bruker pongtonger for å holde seg flytende, men som står på havbunnen når den borer. Submersibles benyttes ikke på norsk kontinentalsokkel i dag.⁷

I denne første kategorien finner vi også innretningene som benyttes til boligformål, såkalte «floteller». Også lagerenhetene befinner seg her, dvs. de enhetene som lagrer petroleum før petroleumen blir transportert videre.

⁷ Informasjon hentet fra internettsiden www.offshore.no/rig/rig_main.asp (sist benyttet 11.05.2006).

I tillegg utfører en rekke enheter med skrogfasong som regel bare én operasjon. Slike enheter omfatter rørleggingsfartøy, kranfartøy, konstruksjonsfartøy og andre lignende fartøy.⁸

I den andre kategorien flyttbare innretninger finner vi *flerbruksenhetene*. Av utseende kan disse både se ut som plattformer og som ordinære skip. Det karakteristiske ved flerbruksenhetene er som det fremkommer av navnet at de kan utføre en rekke forskjellige operasjoner. Flerbruksenhetene kan benyttes til en enkelt operasjon på et gitt tidspunkt, eller den kan fylle flere funksjoner på en gang. Det vesentlige er at enheten er bygget slik at den kan benyttes for å dekke mange formål. Av aktiviteter kan nevnes: brønnintervensjon, pumpeaktiviteter, brønntesting, brønnstimulering, prosessering eller lagring av produkter, geologiske eller geotekniske undersøkelser, installering av havbunnsanlegg/-komponenter, utskiftninger eller vedlikehold av havbunnsanlegg, verkstedslignende arbeid i form av ferdigstillelse av konstruksjons- eller modifikasjonsarbeider offshore, løfteoperasjoner, bemannede undervannsoperasjoner og flotellvirksomhet (dvs. til boligformål).

1.4 De sentrale aktørene

Innenfor *petroleumsvirksomheten* er de to mest sentrale aktørene rettighetshaveren og operatøren. I følge petrl. § 1-6 litra j) er *rettighetshaveren* en «fysisk eller juridisk person, eller flere slike personer, som [...] innehar en tillatelse til undersøkelse, utvinning, transport eller utnyttelse». Den viktigste tillatelsen som gis er *utvinningstillatelsen*, se petrl. § 3-3. Utvinningstillatelsene er fra myndighetenes side inndelt i «blokker».⁹ Det kan være alt fra én til ti rettighetshavere per blokk. Den samlede gruppen rettighetshavere blir som regel omtalt som rettighetshavergruppen, lisenshaverne eller interessentskapet.

Fra rettighetshavergruppen utpekes en *operatør*.¹⁰ I følge petrl. § 1-6 litra k) er operatøren «den som på rettighetshavers vegne forestår den daglige ledelse av petroleumsvirksomheten». Ut i fra denne definisjonen er operatøren den som i praksis har det overordnede ansvaret for virksomheten.

⁸ Hvorvidt det er av betydning at disse enhetene betegnes som «fartøy» skal jeg komme tilbake til i pkt 3.3 og 3.5.

⁹ En blokk er et geografisk avgrenset område på norsk kontinentalsokkel med «størrelse på 15 breddeminutter og 20 lengdeminutter, med mindre tilstøtende landområder, grenser mot andre staters kontinentalsokler eller andre forhold tilsier noe annet», jf petroleumsloven § 3-2.

¹⁰ Myndigheten kan utpeke en annen enn en rettighetshaver som operatør. Så vidt vites har ikke dette forekommet til nå.

Under operatøren finner vi de øvrige deltakerne i petroleumsvirksomheten. I denne gruppen finner vi alt fra operatørens ansatte, til leverandører og underleverandører og andre kontraktsmedhjelpere.

De mest sentrale aktørene i *sjøfartsvirksomheten* er rederen og skipsføreren. *Rederen* er normalt eier av skipet/innretningen, men kan også være en annen som er utpekt av eieren, jf Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) §§ 1 og 4 med videre forskrifter.¹¹ Ofte vil rederen være mer knyttet til den økonomiske siden av driften enn til den daglige ledelsen. Eieren av en flyttbar innretning kan omtales både som reder og som riggeier. I denne fremstillingen vil begrepet «reder» i hovedsak bli brukt. *Skipsføreren*, også betegnet som kapteinen, er den som har den øverste kommando om bord på skipet. Skipsføreren er den som således i praksis har det overordnede ansvaret for den konkrete driften av skipet. På flyttbare innretninger omtales skipsføreren ofte som plattformsjef.

På flyttbare innretninger stiller forholdet mellom disse fire aktørene seg noe annerledes enn for den øvrige petroleumsvirksomhet og sjøfartsvirksomhet. I kapittel 7 skal jeg gå nærmere inn i forholdet mellom disse aktørene og de pliktene som påhviler dem etter regelverkene.

1.5 Offentlige tilsynsmyndigheter

På departementsnivå forvalter Olje- og energidepartementet (OED) og Arbeids- og inkluderingsdepartementet (AID) petroleumslovens myndighetsområde. For de forhold som har med sikkerheten å gjøre er det AID som har hovedansvaret. AID forvalter også all myndighet som utspringer fra arbeidsmiljøloven. Nærings- og handelsdepartementet (NHD) forvalter sjødyktighetslovens og sjømannslovens myndighetsområde. Store deler av den myndighet som fremkommer av disse fire lovene er tildelegert underliggende etater hvor Petroleumstilsynet (Ptil) og Sjøfartsdirektoratet (Sdir) er de mest sentrale.

1.5.1 Petroleumstilsynet

Petroleumstilsynet ble opprettet i 2004 som det sentrale tilsynsorgan hva gjelder *sikkerheten, beredskapen og arbeidsmiljøet* i petroleumsvirksomheten.¹² Petroleumstilsynet er en såkalt koordinerende myndighet. Det innebærer at

¹¹ Se mer om dette i Falkanger/Bull (Innføring i sjørett) s. 118 flg.

¹² Jf Kronprinsregentens resolusjon av 19. desember 2003 om etablering av Petroleumstilsynet med forord, i vedtakelsestekstens pkt 2.

tilsynet skal «koordinere HMS-myndighetenes oppfølging av virksomheten på norsk kontinentalsokkel»¹³ og enkelte anlegg¹⁴ på land. «HMS-myndighetene» er Statens forurensingstilsyn (SFT), Sosial- og helsedirektoratet (SHDIR) og Statens Strålevern.¹⁵

Petroleumstilsynets koordinerende rolle skal først og fremst sikre at petroleumsvirksomheten og virksomheter i dens grenseflate følges opp på en helhetlig måte. Dette innebærer at alle sikkerhetsrelaterte tillatelser, samtykker og godkjenninger som kreves fra de ulike myndighetens side skal koordineres før de utsendes. Dette gjelder også for andre enkeltvedtak som pålegg og klage. Koordineringsoppgaven som er tillagt Petroleumstilsynet innebærer ingen innskrenkning i de øvrige etaters myndighetsområde.

Petroleumstilsynets arbeid *rettet mot aktørene* består for det første i å *føre tilsyn* med petroleumsvirksomheten. Dette foregår både gjennom ordinær tilsynsaktivitet og på grunnlag av den granskning som iverksettes i forbindelse med inntrufne hendelser. Ved begge disse formene for tilsyn vil Petroleumstilsynet både gjennomgå de dokumenter som foreligger (såkalte revisjoner) og foreta fysiske inspeksjoner (såkalte verifikasjoner).

Videre er Petroleumstilsynet tillagt ansvaret for å videreutvikle og vedlikeholde HMS-regelverket i petroleumsvirksomheten.¹⁶ Dette foregår blant annet gjennom årlige revisjoner av forskriftsverket.

Petroleumstilsynet deltar også i utarbeidelsen av det standardiserings- og normeringsarbeid som foregår i bransjen både nasjonalt og internasjonalt. Til sist er Petroleumstilsynet pålagt å «drive informasjons- og rådgivningsvirksomhet ovenfor aktørene i virksomheten».¹⁷

¹³ Jf Forskrift 19. desember 2003 nr. 1594 om instruks om koordinering av tilsynet med helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel, og på enkelte anlegg på land, pkt 1.1.

¹⁴ Pr. 1. april 2006 har Petroleumstilsynet 8 landanlegg under sitt myndighetsområde. Disse er ligger på Kårstø, Sture, Kollsnes, Mongstad, Tjeldbergodden, Melkøya, og Slagentangen. Også det fremtidige landanlegget i Nyhamna er inkludert. Se midlertidig forskrift av 19. desember 2003 nr. 1595 om sikkerhet og arbeidsmiljø for enkelte petroleumsanlegg på land og tilknyttede rørledningssystemer, og forskrift nr. 1874 av samme dato.

¹⁵ På land er Post- og teletilsynet, Kystdirektoratet og Næringslivets sikkerhetsorganisasjon også betegnet som HMS-myndigheter.

¹⁶ Jf Forskrift 19. desember 2003 nr. 1594 om instruks om koordinering av tilsynet med helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel, og på enkelte anlegg på land, pkt 2.

¹⁷ Jf Kronprinsregentens resolusjon av 19. desember 2003 om etablering av Petroleumstilsynet med forord, i forordets pkt 1.3. For mer informasjon om Petroleumstilsynet, se www.ptil.no (sist benyttet 28.04.2006).

Det konkrete tilsynet med og oppfølgingen av *flyttbare innretninger* følger i hovedsak det øvrige tilsynet som Petroleumstilsynet utfører. Tilsynet med slike innretninger innebærer imidlertid et tettere samarbeid med Sjøfartsdirektoratet. I tillegg gjelder det også særregler for disse innretningene. Dette gjelder i særdeleshet for flyttbare *bore*innretninger hvor det er innført et eget «godkjennelsessystem». For disse typene innretninger har Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet inngått en avtale om tilsynet med disse. Se mer om denne ordningen i pkt 1.5.3 nedenfor.

1.5.2 Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratets myndighetsområde omfatter alle forhold knyttet til sikker skipsfart. Dette inkluderer også sikkerhet for det marine miljø som Miljøverndepartementet har ansvaret for og som departementet således har delegert videre til Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet er også delegert myndighet i medhold av sjømannsloven.¹⁸

Sjøfartsdirektoratet har tre hovedansvarsområder. For det *første* skal Sjøfartsdirektoratet føre kontroll med at norske skip holder en høy teknisk og miljømessig standard. For det *andre* skal direktoratet kontrollere at de sjøfolk som arbeider på norske skip har de rette kvalifikasjoner og tilfredsstillende arbeids- og levevilkår. For det *tredje* skal direktoratet kontrollere at utenlandske skip i norske farvann tilfredsstiller internasjonale regler.¹⁹

Disse ansvarsområdene gjelder også for flyttbare innretninger. Sjøfartsdirektoratet har imidlertid bare myndighet til å regulere og kontrollere *de maritime sidene* av de flyttbare innretningene. De rent boretekniske sidene ved de flyttbare innretningene er ikke inkludert i det maritime regelverk.²⁰

Sjøfartsdirektoratet utsteder sertifikater til både norskregistrerte skip og flyttbare innretninger dersom de nevnte krav til sikkerhet og mannskap er tilfredsstilt. En forutsetning for å drive sjøfartsvirksomhet er at man innehar alle obligatoriske sertifikater. For å kunne utstede sertifikater må fartøyet eller innretningen inspiseres i forkant. Deretter foretas det inspeksjoner i ett- eller femårs intervaller. Inspeksjonene utføres enten av Sjøfartsdirektoratet selv,

¹⁸ Se forskrift 23. desember 1988 nr. 1081 om overføring av myndighet etter sjømannsloven og visse andre lover til Nærings- og handelsdepartementet. Overføring av myndighet av en del forskrifter til Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet er for eksempel gitt myndighet etter forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip.

¹⁹ Hentet fra Sjøfartsdirektoratets hjemmeside: www.sjofartsdir.no (sist benyttet 28.04.2006).

²⁰ Se mer om disse skillelinjene i pkt 5.1.3 nedenfor.

eller av den Sjøfartsdirektoratet bemyndiger, som typisk kan være et klassifikasjonsselskap. Et klassifikasjonsselskap (også omtalt som klasseinstitusjon eller bare «klassen») er en privat aktør som inspiserer og klassifiserer skip og flyttbare innretninger. (Se mer om klassifikasjonsselskap i pkt 2.3.2.3 nedenfor). For mer om Sjøfartsdirektoratets kontroll med flyttbare innretninger, se forord i regelsamling «Regler for flyttbare innretninger 2003» utgitt av Sjøfartsdirektoratet.

1.5.3 Avtale mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet - om ordningen med samsvarsuttalelse

Som det fremkommer av de to foregående avsnitt har både Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet myndighet til å kontrollere flyttbare innretninger. For å klargjøre ansvarsforholdet mellom de to etatene inngikk Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet i 1998 en samarbeidsavtale.²¹ Avtalen er konkret knyttet opp mot et vedtak som skal fattes av Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet i samarbeid. Dette vedtaket kalles for *samsvarsuttalelse* (forkortet SUT) og gis for flyttbare *boreinnretninger*. Alle flyttbare boreinnretninger som opererer på norsk kontinentalsokkel må ha en slik SUT uavhengig av deres nasjonalitet. I korthet kan SUT beskrives som en form for godkjennelse fra myndighetenes side om at boreinnretningen tilfredsstillende kravene i regelverket.

Denne avtalen innebærer i tillegg at forholdet mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet blir nærmere avklart ved forhold som har med flyttbare boreinnretninger å gjøre. Avtalen fastsetter arbeidsfordelingen mellom de to myndighetene på dette området. For det første kan Petroleumstilsynet be om bistand, og samarbeide med Sjøfartsdirektoratet ved behandlingen av SUT-søknader. Videre innebærer avtalen at etatene skal gi hverandre faglig bistand og informasjon ved behov, og en proklamasjon om at etatene skal koordinere sine tilstøtende aktiviteter, jf avtalens kapittel 2.²²

På grunn av de mange sidene ved denne avtalen, vil jeg komme tilbake til denne ved flere avledninger. Etter en gjennomgang av lovenes og forskriftenes regler, skal jeg i kapittel 6 gå nærmere inn i avtalens betydning i forhold til myndighetene og deres kompetanse hva gjelder flyttbare innretninger. I kapittel 7 skal jeg gå inn i den andre siden av denne avtalen, nemlig hva selve vedtaket innebærer og rettsvirkningen av denne i forhold til de flyttbare

²¹ Jf «Avtale om samarbeid mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet om ordningen med samsvarsuttalelse (SUT) for flyttbare boreinnretninger».

²² Denne bestemmelsens ordlyd er gjengitt i kapittel 6 nedenfor.

boreinnretningene og pliktsubjektene knyttet til disse. Også i gjennomgangen av forskriftene i kapittel 5, skal jeg raskt vise til SUT-reglene i pkt 5.1.4.

1.6 Hovedspørsmål i grenselandet mellom to sikkerhetsregimer

De fire lovene som kommer til anvendelse på flyttbare innretninger fremhever flere sentrale poenger som er av betydning for den videre fremstilling.

Det er for det første viktig å forstå at lovene knytter seg til to ulike sider av de flyttbare innretningene; den maritime side og den petroleumsmessige side. Petroleumsloven og arbeidsmiljøloven regulerer *petroleumsvirksomhet*, mens sjødyktighetsloven og sjømannsloven regulerer *sjøfartsvirksomhet*. Lovene opererer imidlertid ikke med innholdsmessig like begreper når de får anvendelse på henholdsvis petroleumsvirksomhet og sjøfartsvirksomhet. Grensedragningen for hvilke aktiviteter som faller innenfor eller utenfor begrepene er altså forskjellig. Den videre fremstilling vil derfor redegjøre nærmere for de fire lovenes anvendelse på petroleums- og sjøfartsvirksomhet.

Videre er det slik at det foreligger en *overlapping* mellom petroleumsloven og sjødyktighetsloven. Overlappingen knytter seg til lovenes anvendelse på flyttbare innretninger til bruk i petroleumsvirksomheten. En fremstilling av sikkerhetsreguleringen for flyttbare innretninger nødvendiggjør på denne bakgrunn en drøftelse av det mer overordnede spørsmålet om hvordan petroleumslovgivningen og sjøfartslovgivningen passer sammen. Ved denne problemstillingen oppstår det spørsmål av både materiell og formell karakter. Det *materielle* spørsmålet knytter seg til *hvordan sikkerhetsreguleringen* for flyttbare innretninger rent faktisk er. På det *formelle* plan er spørsmålet *hvilke* lover som oppstiller disse materielle reglene. Både den materielle og den formelle problemstillingen har i tillegg en rettspolitisk side. På det materielle plan er dette et spørsmål om *hvordan de materielle reglene bør være*. På det formelle plan er spørsmålet *hvilke lover* som bør regulere sikkerheten for flyttbare innretninger.

Materielt er det overordnede kravet til sikkerheten for flyttbare innretninger høyt. Dette kravet gjelder uansett om det fremkommer av petroleumsregelverket eller av sjøfartsregelverket, og det gjelder uavhengig av hvordan de materielle reglene ellers er utformet. Bortsett fra dette overordnede høye kravet til sikkerheten, er petroleumslovgivningen og sjøfartslovgivningen imidlertid representanter for to relativt ulike måter å utforme de mer spesifiserte kravene på. Kort forklart kan petroleumslovgivningen karakteriseres ved omfattende bruk av funksjonskrav, mens

sjøfartslovgivningen kan karakteriseres gjennom bruken av detaljkrav. Disse to i utgangspunktet forskjellige lovgivningsteknikker byr på utfordringer når sikkerheten på de flyttbare innretningene skal klarlegges og gjennomføres i praksis. Hvorvidt disse forskjellige reguleringsteknikker i realiteten byr på problemer, skal det redegjøres nærmere for flere steder i fremstillingen.

Den *formelle* siden av spørsmålet omhandler *hvilke* lover som rent faktisk oppstiller reglene for sikkerheten for flyttbare innretninger i dag. Denne delen av den formelle betraktningssmåte inngår i de materielle spørsmålene ovenfor, da det må henvises til lovhjemmel for reglene. Når det gjelder den formelle siden av denne problemstillingen er den rettspolitiske spørsmålsstillingen av størst interesse. Det mest sentrale spørsmål i denne forbindelse er altså *hvilke lover* som *burde* regulere sikkerheten på de flyttbare innretningene. Dette er et spørsmål om en av eller begge de to lovene burde regulere flyttbare innretninger. Dersom det mest hensiktsmessige er at både petroleumsloven og sjødyktighetsloven regulerer flyttbare innretninger, er det neste spørsmålet *i hvor stor grad* lovene i så fall burde regulere dem. Disse spørsmålene kommer jeg tilbake til på slutten av denne fremstillingen.

Det siste hovedspørsmål som skal klarlegges i denne fremstillingen er hvor grensen mellom arbeidsmiljøloven og sjømannsloven går. Utgangspunktet er at disse lovene ikke har overlappende anvendelsesområde for flyttbare innretninger. Det er derfor *grensegangen* som er av betydning i denne sammenhengen. Denne redegjørelsen vil være mer begrenset enn redegjørelsen for overlappingen mellom petroleumsloven og sjødyktighetsloven. Det overlappende området anses for å være av mer sentral interesse og vil således bli vektlagt ut i fra de kvantitetsmessige rammene for denne fremstillingen.

Reglene om sikkerhet (HMS) omfatter normalt også regler om vern av det ytre miljøet. Fremstillingen vil likevel ikke behandle de regler som fremgår av Lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven). Dette skyldes dels at forurensningsloven ikke oppstiller særregler for flyttbare innretninger, og dels at overordnede regler om vern av det ytre miljøet fremkommer både av petroleumsloven og av sjødyktighetsloven.

1.7 Opplegget videre

Flyttbare innretninger befinner seg altså i grenselandet mellom to sikkerhetsregimer. For å kunne forstå hvordan reguleringen av de flyttbare innretningene er bygget opp, skal denne fremstillingen gå skrittvis frem. Det innebærer for det første at kapittel 2 skal gi en oversikt over

petroleumsregimets og sjøfartsregimets karakteristiske trekk. Kapitlet fokuserer mest på ulikhetene mellom regelverkene. Begrunnelsen for denne fokuseringen er å gi leseren en forståelse for den tradisjon og bakgrunn de to regelverkene har sitt utspring i. Disse utgangspunktene er med på å prege hvorfor reglene har det uttrykket de har i dag, og hvorfor reguleringsmetodene er forskjellige. Men som det vil fremkomme senere i fremstillingen er dagens regler er likere enn tradisjonen skulle tilsi. Kapittel 2 omhandler likevel en overordnet oversikt over det som i utgangspunktet kan betraktes som ulikheter. I kapittel 2 er de to arbeidsmiljølovene utelatt.

En annen begrunnelse for oversikten i kapittel 2, er den redegjørelse som fremkommer av kapittel 8 i denne fremstillingen. Kapittel 8 omhandler det nye lovforslaget som nå foreligger, forslag til ny skipssikkerhetslov. Lovforslaget er fremmet i NOU 2005:14 «På rett kjøp - ny skipssikkerhetslovgivning» (i det senere betegnet som NOU 2005:14). Utredningen inneholder forslag til en ny lov - «skipssikkerhetsloven» - som er ment til å skulle erstatte sjødyktighetsloven. Fordi sjødyktighetsloven kommer til anvendelse på flyttbare innretninger etter nærmere bestemmelse fra Kongen, er derfor det nye lovforslaget også av interesse for denne fremstillingen. I kapittel 8 skal jeg både gi en generell redegjørelse for lovforslaget, og så gå nærmere inn i de forhold som særskilt har med reguleringen av flyttbare innretninger å gjøre. Til sist i kapittel 8 skal det oppsummeringsvis gis en vurdering av hvordan reguleringen av flyttbare innretninger vil bli i fremtiden. Dette inkluderer også en de lege ferenda-drøftelse av hvorvidt dette er en hensiktsmessig reguleringsmetode for de flyttbare innretningene.

Den skrittvis fremstillingen går etter dette videre over i kapittel 3 til 5. Disse kapitlene redegjør nærmere for de fire lovenes og de relevante forskriftenes anvendelse på flyttbare innretninger. Disse kapitlene gir også en redegjørelse for anvendelsen på skip. Begrunnelsen for at det også må gis en slik redegjørelse er, som nevnt over, at grensene for hva som må anses som flyttbare innretninger er forskjellig i ulike relasjoner. For å få et helhetlig bilde av hele dette området, vil slike regler bli gjennomgått der det er behov for det. Det vil også bli gitt en kort oversikt over de mest sentrale sikkerhetsreglene som følger av petroleumsloven og sjødyktighetsloven. Ut over dette vil det bare eksempelvis bli gått inn i øvrige materielle sikkerhetsregler. Begrunnelsen for at jeg ikke i særlig grad skal gå inn i slike bestemmelser, er at disse i større grad oppstiller tekniske problemstillinger heller enn juridiske.

Kapittel 3 inneholder en redegjørelse for petroleumslovens og sjødyktighetslovens regler, og også en oversikt over de to lovenes overlappende

områder. Kapittel 4 tar for seg arbeidsmiljølovens og sjømannslovens regler. Kapittel 5 inneholder redegjørelsene for de ulike forskriftene som er relevante innenfor alle de tre rettsområdene. Først i kapittel 5 vil sammenhengen mellom de ulike lovenes anvendelsesområde således bli klarlagt. Reglene på lovs- og forskriftsnivå blir med andre ord ikke redegjort for samtidig. Begrunnelsen for dette er å prøve å holde tråden så godt som mulig når utgangspunktene innenfor tre rettsområder skal fremstilles. Spesialreglene som fremkommer av forskriftene må altså leses og forstås på bakgrunn av utgangspunktene i lovenes virkeområdebestemmelser.

Kapittel 6 skal samle trådene av det som har fremkommet frem til dette punkt. Materielt er kapittel 6 en redegjørelse for avtalen om samarbeid som har blitt inngått mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet, jf pkt 1.5.3 over. I kapittelet vil jeg imidlertid også gi en vurdering av dagens system for regulering av flyttbare innretninger og gi eksempler på forbedringsmuligheter.

I kapittel 7 skal det på bakgrunn av den foregående redegjørelsen gås inn i et særlig område som står sentralt innenfor sikkerhetsreguleringen. Tema her er de mest sentrale pliktsubjektene knyttet til flyttbare innretninger. På grunn av de kvantitative begrensningene for denne fremstillingen er det ikke mulig å redegjøre for alle områder av sikkerhetsreguleringen for flyttbare innretninger. Det er likevel behov for å gå inn i ett særskilt område av reguleringen for å få en forståelse av hvordan systemet for reguleringen av flyttbare innretninger henger sammen. En første begrunnelse for valg av tema er pliktsubjektens sentrale betydning innenfor sikkerhetsreguleringen. Krav til sikkerhet er uten funksjon dersom ingen kan stilles til ansvar for den eventuelt mangelfulle gjennomføringen. Videre er dette tema interessant for de flyttbare innretningene fordi reglene her er annerledes enn reglene er innenfor den «rene» petroleumsvirksomhet eller den «rene» sjøfartsvirksomhet. I et område hvor disse to regelsettene blandes, vil det derfor oppstå særlige spørsmål. Behovet for en redegjørelse for pliktsubjektene gjelder helt generelt, men også særlig på grunn av opprettelsen av et eget institutt for flyttbare *bore*innretninger; systemet med Samsvarsuttalelse, SUT. En siste begrunnelse for at nettopp dette tema er valgt, er drøftelsen i kapittel 8. Her skal det som nevnt gås nærmere inn i det nye lovforslaget som foreligger på sjøsikkerhetens område. Av de endringer som er foreslått i denne loven er nettopp reglene om pliktsubjektene blant de mest sentrale. Gjennomgangen i kapittel 8 kan således trekke veksler på kapittel 7 og vice versa.

Som det fremkommer av det som her er sagt, er temaet for denne fremstillingen både kompleks og omfangsrik. Fremstillingen utgjør bare et

utdrag av aktuelle problemstillinger på området. Det er likevel tatt sikte på å gi en oversikt over de mest sentrale temaer.

2 Rettslige utgangspunkter i et tosporet system

En forståelse for petroleumslovens og sjødyktighetslovens grunnleggende forskjeller og likheter er nødvendig for å få en oversikt over hvilke regler som rent faktisk gjelder for flyttbare innretninger og hvorfor de er utformet på den måten de er. Petroleumsreguleringen og sjøfartsreguleringen er bygget opp på ulik måte fordi de har grunnlag i to forskjellige rettslige tradisjoner.

Rettsreglene er for det første fundamentert på to ulike folkerettslige prinsipper. Prinsippene omtales oftest som flaggstatsprinsippet og sokkelstatsprinsippet. De folkerettslige ulikhetene får betydning for de internrettslige regler og lovenes anvendelsesområde. Hovedtrekkene i disse to prinsippene skal det gis en oversikt over i pkt 2.1.

Det foreligger forskjeller også på det internrettslige plan. Lovgiver har tatt i bruk to forskjellige reguleringsmetoder for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet innenfor disse to sektorene. Petroleumsregelverket bærer preg av bruken av funksjonskrav og etterkontroll, mens sjøfartsregelverket i større grad oppstiller detaljkrav og krav til forhåndsgodkjennelse. De ulike reguleringsmetodene skal det redegjøres kort for i pkt 2.2.

De forskjellige reguleringsteknikkene fører videre til at rettskildebildet innenfor disse to sektorene avviker noe fra hverandre. Dette gjelder både for hvilke kilder som er relevante og hvilken vekt de har. De mest sentrale kildene skal det redegjøres for i pkt 2.3.

I tillegg fører forskjellene på de to sektorene til enkelte metodiske poenger som er av betydning for denne fremstillingen. Det skal redegjøres for metoden som anvendes i denne fremstillingen til sist i pkt 2.4.

Dette kapitlet tar sikte på å gi en redegjørelse for rettsområdenes *tradisjon og prinsipielle utgangspunkter*. Jeg vil også her presisere at disse forskjellene er *utgangspunkter*. Med dette mener jeg at rettsområdene i praksis er likere i dag enn det kan synes å fremgå her. Denne prinsipielle gjennomgang er begrunnet i å ville gi en bedre bakgrunn og forståelse for den detaljerte fremstillingen som følger.

2.1 De folkerettslige rammene for de to sektorenes regulering

Dette avsnittet skal redegjøre for de folkerettslige utgangspunktene for den internrettslige reguleringen av petroleums- og sjøfartsvirksomhet. Fordi de to virksomheter har sin hovedutøvelse til sjøs innebærer dette at de foregår utenfor det som defineres som det norske territoriet.²³ Slik lovgivning må derfor ha folkerettslig forankring. Fremstillingen angir bare *hovedreglene* for den folkerettslige forankringen, men likevel slik at visse nyanser påpekes.

2.1.1 Petroleumsregelverket bygger på sokkelstatsprinsippet

Petroleumslovgivningens regler kalles sokkelstatsregler eller kyststatsregler. Begrunnelsen for dette er at reglene er folkerettslig forankret i sokkel- eller kyststatsprinsippet. Dette prinsippet fremgår blant annet av Kontinentalsokkelkonvensjonen²⁴ av 1958 art. 2 nr. 1²⁵ og Havrettskonvensjonen²⁶ av 1982 art. 77. Etter disse bestemmelsene er enhver kyststat tilkjent suverene rettigheter over *kontinentalsokkelen* for så vidt angår undersøkelse etter og utnyttelse av petroleumsforekomster m.m. I følge Havrettskonvensjonen art. 76 strekker kontinentalsokkelen seg ut til kontinentalmarginen, men uansett ikke kortere enn 200 nautiske mil, med mindre en annen stats kontinentalsokkel møter norsk kontinentalsokkel innenfor denne 200 mils grensen, ved den såkalte «midtlinjen». Norge har fortolket dette slik at kyststaten har rett til å regulere *alle sider* ved utøvelsen av petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen. Dette fremgår av petroleumsloven § 1-4 som angir lovens saklige og geografiske virkeområde: «Loven kommer til anvendelse på petroleumsvirksomhet knyttet til undersjøiske petroleumsforekomster underlagt norsk jurisdiksjon». Videre er petroleumsloven § 1-6 litra l), som definerer begrepet «kontinentalsokkel», helt i samsvar med den folkerettslige definisjonen av begrepet. De avgjørende vilkår for den norske jurisdiksjon er på denne bakgrunn (1) hvorvidt noe saklig sett kan anses som petroleumsvirksomhet og (2) hvorvidt den aktuelle virksomhet foregår innenfor den geografisk begrensede kontinentalsokkelen.

²³ Norsk territorium omfatter landterritoriet, sjøterritoriet og de indre farvann, jf Lov 27. juni 2003 nr. 57 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone § 1. Om betydningen av at noe betegnes som norsk territorium, se Fleischer (Folkerett) s. 97-98.

²⁴ Convention on the Continental Shelf – 29. April 1958.

²⁵ «The coastal State exercises over the continental shelf sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting its natural resources».

²⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea – 10. December 1982.

Norge har således eksklusiv jurisdiksjon over *all petroleumsvirksomhet* som foregår på norsk sokkel uavhengig av om den foregår fra faste eller flyttbare innretninger eller fra fartøy.

2.1.2 Sjødyktighetsloven tar utgangspunkt i flaggstatsprinsippet

Sjøfartslovgivningens regler bygger på flaggstatsprinsippet. Dette folkerettslige prinsippet innebærer at norske myndigheter kun har jurisdiksjon over de skip og flyttbare innretningene som er norske, dvs. registrert i våre skipsregistre; NIS eller NOR. NIS-registeret (Norsk Internasjonalt Skipsregister) har sin hjemmel i Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS-loven). NOR-registeret (Norsk Ordinært Skipsregister), eller bare «skipsregisteret», har sin hjemmel sjøloven, kapittel 2. Dersom et skip er registrert i ett av disse registrene, vil disse være underlagt norsk jurisdiksjon uavhengig av hvor de geografisk sett befinner seg.²⁷ For en nærmere redegjørelse for de vilkår som må være oppfylt for at et skip eller en flyttbar innretning kan bli registrert i registrene, og for vilkårene av at de således anses som norske, se Falkanger/Bull (Innføring i sjørett) s. 30-49. Se også vilkårene som oppstilles i de to nevnte lovene.

2.2 Ulik reguleringsmetode for å oppnå høy sikkerhet

Lovgivers overordnede mål innenfor både petroleumsreguleringen og sjøfartsreguleringen er å stille krav som sikrer at menneskers liv og helse, det ytre miljøet og materielle og økonomiske verdier er tilstrekkelig beskyttet mot ulykker og fare for ulykker. Dette overordnede målet kan imidlertid oppnås på mange forskjellige måter. Felles for disse to sektorene er at det er oppstilt offentligrettslige krav til sikkerheten. Aktørene i de to næringene er forpliktet ovenfor myndighetene til å følge de krav som er satt.²⁸ Bortsett fra denne likheten er regelverkene representanter for ulike reguleringsmetoder.

²⁷ Det foreligger imidlertid enkelte begrensninger i denne generelle hovedregelen når det norskregistrerte skipet befinner seg innenfor annen stats territorium og vice versa, jf vertsstats- og havnestatsreglene. For mer om dette, se for eksempel Fleischer (Folkerett) s. 109-120.

²⁸ Det kan tenkes andre måter å oppnå tilfredsstillende sikkerhet på. For eksempel kan sikkerhet oppnås gjennom privatrettslige avtaler eller gjennom de generelle erstatningsreglene. Den sikkerhet som oppnås på slike områder kan imidlertid ofte sies å være en indirekte følge av den kommersielle tankegang. Man kan derfor risikere at et eget fokus på sikkerhetsspørsmål uteblir.

I dette avsnittet skal det gis en beskrivelse av hvordan disse systemene er bygget opp. De to reguleringsmetodene preger hele reguleringen av flyttbare innretninger. For øvrig må det presiseres at *kravene til høy sikkerhet*, uavhengig av valgt reguleringsmetodikk, nettopp vil resultere i høy sikkerhet på begge områder. Beskrivelsen av regelverksmetodikken er dermed en deskriptiv øvelse. Med dette siktes det til at de i utgangspunktet forskjellige reguleringsmetodene i realiteten ikke resulterer i store forskjeller. Det er likevel på sin plass å beskrive disse metodene. Én konsekvens har imidlertid de reguleringsmetodiske forskjellene: De får innvirkning på det tilsyn myndighetene fører med de to virksomhetene. Disse håndhevelsesforskjellene skal dermed bli redegjort for her.

2.2.1 Petroleumsregelverkets oppstilte funksjonskrav og myndighetens kontroll med at disse etterleves

Petroleumsregelverket karakteriseres først og fremst gjennom bruken av *funksjonskrav*. Funksjonskrav innebærer at det oppstilles et ønsket resultat, uten at det beskrives hvordan dette resultatet skal oppnås. Det er i prinsippet opp til hver enkelt aktør å velge hvordan han vil oppfylle kravene. Slike funksjonskrav fremkommer både av lov, forskrift og av veiledninger. Et eksempel på et funksjonskrav er petroleumsloven § 9-1: «Petroleumsvirksomheten skal foregå slik at et høyt sikkerhetsnivå kan opprettholdes og utvikles i takt med den teknologiske utvikling». Som vi ser, stilles det et krav til et høyt sikkerhetsnivå som skal opprettholdes og utvikles. Det fremgår ikke krav til fremgangsmåten for å oppnå et slikt høyt nivå.

Bruken av funksjonskrav må sees i sammenheng med plikten til å ha et *sikkerhetsstyringssystem*. Denne plikten fremkommer av petrl. § 10-6 hvor det heter at: aktørene plikter å «etterleve loven [...] gjennom iverksettelse av [...] systematiske tiltak». Sikkerhetsstyringssystem er et *systematisk tiltak* som dokumenterer at aktøren, i hovedsak operatøren, etterlever gjeldende krav til sikkerheten. I dette systemet skal operatøren også presisere hvordan de funksjonskrav som er oppstilt, er tilfredsstilt innenfor hans virksomhet. Dette bidrar til en omfattende bransjepraksis. Aktørene utarbeider alene, eller i samarbeid med andre, standarder som uttrykk for hvordan de tolker de oppstilte krav.

En direkte konsekvens av funksjonskravene og plikten til sikkerhetsstyringssystem er at Petroleumstilsynet i ettertid må kontrollere hvorvidt aktørens fremgangsmåte tilfredsstiller de oppstilte funksjonskrav. Det foregår med andre ord ingen formell form for forhåndsgodkjennelse av de

valgene aktørene foretar med hensyn til oppfyllelsmåte. En reell form for forhåndsgodkjennelse foreligger imidlertid ved krav til samtykke før større aktiviteter utføres. Denne samtykkeordningen knytter seg til *selve den aktiviteten* som ønskes utført, ikke til om aktøren generelt holder seg innenfor regelverket. Her vil myndighetene se dokumenter m.m. som kan føre til at aktøren kan få samtykke til å utføre den aktuelle aktivitet. Myndighetene står likevel helt fritt til å i etterkant revidere dokumentene og eventuelt påvise brudd på de generelle reglene. Se mer om samtykkeordningen i pkt 7.4 nedenfor og om Petroleumstilsynets arbeid i pkt 1.5.1 ovenfor.

2.2.2 Sjøfartsregelverkets oppstilte detaljkrav og forhåndsgodkjennelse for å kunne drive virksomhet

Sjøfartsregelverket har også overordnede krav i loven, men disse er i mindre grad utformet som funksjonskrav. Sjødyktighetslovens oppstiller for eksempel ikke et overordnet krav til sikkerheten, men oppstiller mange vilkår som kan innebære at et skip ikke er sikkert, altså at et skip er «usjødyktig», jf sjødl. § 2:

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

Sammenfatningsvis vil altså et skip betraktes som usjødyktig, og derfor ikke sikkert, dersom forhold ved skipet selv, dens last eller ballast eller andre forhold, *setter menneskeliv i fare*. Den moderne skipssikkerhetstankegang innebærer imidlertid at også fare for det ytre miljøet, helse eller materielle verdier må omfattes av hvorvidt et skip kan anses som sikkert. Bestemmelsen er derfor både for snever, kasuistisk og detaljert på samme tid.²⁹ Forskriftene kan også sies å ha en mer detaljert regelutforming enn petroleumsforskriftene.

Innenfor sjøfartsvirksomheten foreligger det også krav til sikkerhetsstyringssystem for visse typer skip.³⁰ Kravet til

²⁹ Se en mer utdypende karakteristikk av sjødyktighetsloven i NOU 2005:14 s. 33-35.

³⁰ Krav til sikkerhetsstyringssystem gjelder i dag for visse typer lasteskip og passasjerskip. Gjennom det sjøfartsrettslige regelverk gjelder krav til sikkerhetsstyringssystem også for visse typer flyttbare innretninger. Dette kravet fremgår av tre forskjellige forskrifter, se pkt 5.3.2 for korrekt henvisning til disse.

sikkerhetsstyringssystem innebærer også her at aktørene må definere sine egne regler og prosedyrer for hvordan de vil oppfylle myndighetskravene. Ved innføringen av krav til sikkerhetsstyringssystem innenfor sjøfartsvirksomheten som fant sted i løpet av 90-tallet, har de to virksomhetene således blitt mer like enn de i utgangspunktet var.³¹ Se mer om sikkerhetsstyringssystem i pkt 7.2.2 nedenfor.

Aktørene i sjøfartsvirksomheten får som nevnt utstedt en rekke sertifikater fra myndighetene. En slik utstedelse av sertifikater innebærer en forhåndsgodkjennelse på at tilfredsstillende sikkerhet og lignende krav foreligger. Denne forhåndsgodkjennelsen må sies å innebære en større forutberegnelighet for deltakerne i sjøfartsvirksomheten enn den forutberegnelighet deltakerne i petroleumsvirksomheten har.

2.3 Rettskildene og strukturen av dem

I dette avsnittet skal de mest relevante rettskilder kort presenteres. Innenfor sikkerhetsreguleringen foreligger det kilder som ikke oppstilles i den alminnelige rettskildelære. Det dreier seg om veiledningene til forskriftene innenfor petroleumssektoren. Også i forhold til de forskjellige standardene som benyttes innenfor både petroleumsvirksomheten og sjøfartsvirksomheten oppstår det særskilte spørsmål i rettskildemessig forstand. Disse problemstillingene skal jeg behandle i pkt 2.4 nedenfor.

2.3.1 Petroleumsregelverkets rettskilder og struktur

Sikkerhetsreguleringen i petroleumsvirksomheten har en utpreget hierarkisk struktur. De overordnede kravene til sikkerheten er oppstilt i petroleumsloven, først og fremst i lovens kapittel 9 og i enkelte bestemmelser i kapittel 10. Gjennom hjemmelen i petroleumsloven § 10-18 er det gitt *forskrifter* som utdyper petroleumslovens generelle krav. Samtidig som disse forskriftene ble utformet, ble det også utarbeidet omfattende *veiledninger*. Veiledningene utdyper og forklarer hva forskriftene innebærer, og hvordan kravene som er oppstilt her kan gjennomføres. Ofte henviser disse veiledningene til forskjellige *standarder* som kan benyttes for å oppfylle kravene. Standardene inneholder detaljerte prosedyrer og tekniske spesifikasjoner. Den funksjonelle utformingen

³¹ I NOU 2005:14 foreslås det å innføre krav til sikkerhetsstyringssystem som generell hovedregel for alle typer skip. Se mer om dette lovforslaget i kapittel 7 og om selve regelforslaget i NOU 2005:14 s. 82 flg.

av regelverket, funksjonskravene, fører videre til at aktørene i tillegg utarbeider *egne interne prosedyrer og krav* for sin virksomhet.

Denne strukturen, kombinert med bruken av funksjonskrav, fører til at aktørene i bransjen må forholde seg til de regler som er oppstilt på et lavt nivå, typisk i veiledninger og standarder, for å kunne overholde de generelle kravene som er oppstilt i loven. Den metodiske betydningen av dette skal jeg komme tilbake til i pkt 2.4 nedenfor.

2.3.1.1 Sikkerhetsforskriftene

1. januar 2002 trådte det i kraft et samordnet forskriftsverk på fem forskrifter som omhandler alle krav til sikkerheten i petroleumssektoren. Forskriftene er utarbeidet i et samarbeid mellom Oljedirektoratet (nå Petroleumstilsynet), Statens forurensningstilsyn og Statens helsetilsyn, og sammenfatter disse myndighetenes forvaltningsområde for sikkerhetsspørsmål i petroleumsvirksomheten. Forskriftene er gitt i medhold av petroleumsloven, arbeidsmiljøloven, forurensingsloven, produktkontrollloven og fire helselover.³²

Forskrift 31. august 2001 nr. 1016 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten (betegnet som rammeforskriften), er den overordnede forskriften som tar for seg alle de generelle utgangspunktene og prinsippene for sikkerheten og fastsetter virkeområdet for samtlige fem forskrifter.³³ De øvrige forskriftene tar for seg følgende ulike områder for sikkerheten:

- forskrift 3. september 2001 nr. 1999 om styring i petroleumsvirksomheten (styringsforskriften),
- forskrift 3. september 2001 nr. 1100 om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten (innretningsforskriften)
- forskrift 3. september 2001 nr. 1107 om materiale og opplysninger i petroleumsvirksomheten (opplysningspliktforskriften) og
- forskrift 3. september 2001 nr. 1157 om utføring av aktiviteter i petroleumsvirksomheten (aktivitetsforskriften).

Forskriftene er oppdelt på en slik måte at man må sammenholde alle de fem forskriftene for å få klarhet i hver enkelt aktørs rettigheter og plikter. Heller ikke i forskriftene oppstilles det særlige konkrete fremgangsmåter. Forskriftene inneholder imidlertid *flere momenter* som er av betydning for å innfri de kravene som er oppstilt. Et eksempel finnes i rammeforskriften § 8:

³² Lov av 2. juli 1999 nr. 63 om pasientrettigheter (pasientrettighetsloven), Lov av 2. juli 1999 nr. 64 om helsepersonell mv. (helsepersonelloven), Lov av 5. august 1994 nr. 55 om vern mot smittsomme sykdommer (smittevernloven), og Lov av 23. juni 2000 nr. 56 om helsemessig og sosial beredskap (helse- og sosialberedskapsloven).

³³ I det videre vil forskriftene med en samlebetegnelse bli omtalt som «sikkerhetsforskriftene».

«Petroleumsvirksomhet skal være forsvarlig både ut i fra en enkeltvis og samlet vurdering av alle faktorer som har betydning for planlegging og gjennomføring av petroleumsvirksomhet når det gjelder helse, miljø og sikkerhet. Det skal også tas hensyn til de enkelte *virksomhetenes egenart, stedlige forhold og operasjonelle forutsetninger*» (min kursivering). En kan altså hevde at også forskriftene er utpreget funksjonelt utformet.

2.3.1.2 Veiledningene til sikkerhetsforskriftene

Veiledningene er konkret knyttet opp til hver forskrift og kommenterer bestemmelsene enkeltvis. Her utdypes det blant annet hvordan funksjonskravene som er oppstilt i forskriftene skal forstås, og det gis anvisning eller eksempler på hvordan kravene kan oppfylles.

Veiledningene er *ikke* bindende for aktørene i petroleumsvirksomheten. Bare dersom *forskriftene* oppstiller en konkret fremgangsmåte, er denne bindende for pliktsubjektene.³⁴ Veiledningene henviser likevel ofte til én anbefalt eller flere alternative standarder som kan anvendes for å oppfylle kravene.

2.3.1.3 Standarder

De standarder veiledningene viser til er for det første *bransjestandarder* som for eksempel NOROK-standarder og standarder gitt fra DnV (Det norske Veritas) og OLF (Oljeindustriens Landsforbund). Videre henvises det til *nasjonale* standarder som API (American Petroleum Industry) og *internasjonale* standarder som NS, EN, ISO og IEC og koder gitt av IMO (International Maritime Organization).³⁵

2.3.2 Sjøfartsregelverkets rettskilder og struktur

Sjøfartsregelverkets sikkerhetsregulering fremgår først og fremst av sjødyktighetsloven. Sjødyktighetsloven har ofte blitt endret på grunn av Norges internasjonale forpliktelser. Norge har ratifisert en rekke internasjonale konvensjoner som i stor grad preger og utvikler våre interne regler. Disse internasjonale konvensjonene er først og fremst av betydning for den regulære

³⁴ Et eksempel på en henvisning til en obligatorisk løsning som er relevant for denne fremstillingens tema, er henvisningen i Innretningsforskriftens kapittel IV–V til Sjøfartsdirektoratets forskrifter.

³⁵ For mer informasjon om de ulike standardene, se http://www.ptil.no/regelverk/r2002/frame_n.htm (sist benyttet 11.05.2006).

skipsfart, likevel slik at noen også får anvendelse for flyttbare innretninger. Se mer om disse nedenfor i neste punkt.

Videre har sjødyktighetsloven en rekke forskriftshjemler. Forskriftene på området er inndelt i to hoveddeler: de reglene som gjelder for passasjer- og lasteskip m.m. og de reglene som gjelder for flyttbare innretninger. Forskriftene inneholder som regel detaljerte vilkår og fremgangsmåter. Se mer om forskriftene i pkt 2.3.2.2.

Også innenfor sjøfartssektoren foreligger det omfattende standarder. Standardene er som regel utviklet av klasseinstitusjonene. Se mer om standardene i pkt 2.3.2.3 og pkt 2.4.3.2.

2.3.2.1 Internasjonale konvensjoner

På grunn av skipsfartens internasjonale karakter er det både viktig og nødvendig med internasjonale avtaler og konvensjoner som sikrer en lik regulering av sikkerheten til sjøs. The International Maritime Organization (IMO), og i den senere tid også EU,³⁶ er de sentrale regelverksutviklerne av internasjonalt regelverk på skipssikkerhetsområdet. IMO har i dag om lag 165 medlemsstater inkludert Norge.³⁷ IMO utarbeider både bindende konvensjoner og mer retningsgivende resolusjoner og koder. Blant de sentrale konvensjoner finner vi:

- «The Safety of Life at Sea Convention» (Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs fra 1974), «SOLAS-konvensjonen»,³⁸ som fastsetter en rekke krav til ulike sertifikater m.m. som registrerte skip må ha. Der er flaggstaten som er forpliktet til å gi tilfredsstillende regler om kravene til innholdet i de ulike sertifikatene. SOLAS gjelder ikke i sin alminnelighet for flyttbare innretninger. Se mer om dette i pkt 5.3.2.
- «The International Management Code for the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention» (Den internasjonale normen for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning), «ISM-koden», som er en del av SOLAS, jf kapittel IX, gjelder i hovedsak for

³⁶ EU både utvikler egne regelverk og implementerer det regelverk IMO har utviklet. Ved vedtagelse av direktiver på sjøfartens område, både nye regler og IMO-regler, blir medlemslandene forpliktet til å gjennomføre disse i nasjonal rett. Norge er forpliktet på tilsvarende måte via EØS-avtalen.

³⁷ Se mer generelt om Norges internasjonale forpliktelser og de forskjellige konvensjonene og kodene i NOU 2005:14 s. 45-62.

³⁸ SOLAS-konvensjonen er en IMO-konvensjon.

alminnelige skip, men også for flyttbare *bore*innretninger med eget maskineri.³⁹

- I tillegg har «The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships» (Den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensing fra skip fra 1973 og 1978), «MARPOL-konvensjonen»,⁴⁰ generelle krav til sikkerheten for det ytre miljø, og således også for flyttbare innretninger.

2.3.2.2 Forskriftene

De *generelle* forskriftene som gjelder på sjøfartens område er preget av relativt detaljerte regler som stiller krav til for eksempel enkeltgodkjennelser av utstyr, beregninger eller tegninger. Forskriftene kan gjelde for alle typer skip eller være kategorisert ut i fra særlige typer skip eller grupper av skip. Forskriftene kan ofte inneholde detaljerte vedlegg og/eller henvisninger til konvensjoner og lignende.

I 2003 ble alle forskriftene som gjelder *særskilt for flyttbare innretninger* revidert for å gjøre reglene om kontroll med flyttbare innretninger mer overordnede og forenklete.⁴¹ Disse forskriftene ligger således i en mellomstilling mellom petroleumsforskriftene og de forskriftene som gjelder for den øvrige skipsfart i detaljgrad.

De forskrifter som kommer til anvendelse for flyttbare innretninger er oppstilt i en egen regelsamling utgitt av Sjøfartsdirektoratet. I dag foreligger det ca 40 forskrifter som særskilt gjelder for flyttbare innretninger. I tillegg kommer en rekke generelle forskrifter til anvendelse. Forskriftene kommer kun til anvendelse for de flyttbare innretninger *som er norskregistrert*. Forskriftene regulerer følgende hovedområder: (1) besiktelse og sertifisering, (2) styringssystem og risikoanalyse, (3) bygging, (4) utstyr, (5) drift, (6) miljø, (7) vernetiltak, arbeidsmiljø og helse, (8) kvalifikasjonskrav, (9) måling, registrering og navn, (10) fartsområder og (11) sjøforklaring.

2.3.2.3 Standarder

De standarder som foreligger innenfor skipsfartens område er i det vesentlige utviklet av klasseinstitusjonene. Klasseinstitusjonene ble opprettet i rent privatrettslig øyemed på 1800-tallet. Institusjonene fungerte som en uavhengig instans som kategoriserte skip i forskjellige klasser etter deres tekniske stand

³⁹ Se mer om de detaljerte reglene i pkt 5.3.2 nedenfor.

⁴⁰ MARPOL-konvensjonen er også en IMO-konvensjon.

⁴¹ Se forord i regelsamlingen: «Regler for flyttbare innretninger 2003».

for å fastsette korrekt forsikringspremie. Til dette arbeidet måtte klasseselskapene utarbeide standarder og prosedyrer med objektive kriterier. I dag utfører klasseselskapene i tillegg til det opprinnelige gjøremål en rekke forskjellige oppgaver.⁴² For denne fremstillingens formål består den viktigste oppgaven i at selskapene bistår offentlige myndigheter med tilsyn og utstedelse av sertifikater.⁴³ Selskapene benytter, i tillegg til de offentligrettslige regler som gjelder, sine egne utarbeidede standarder⁴⁴ i dette arbeidet. Standardene som benyttes av klasseinstitusjonene er som regel de samme, utviklet gjennom IACS -samarbeidet.⁴⁵

2.4 Metodiske særegenheter på området

2.4.1 Generelt

Etter den ovenstående presentasjonen av de mest relevante kildene innenfor petroleumsregelverket og sjøfartsregelverket blir det neste spørsmål hvorvidt disse kildene fører til metodiske konsekvenser for denne fremstillingen.

Fordi *veiledningene* til sikkerhetsforskriftene i petroleumsregelverket i praksis står sentralt, skal det foretas en drøftelse av veiledningenes betydning som tolkningsmoment for gjeldende rett. Også bruken av standarder både innenfor petroleumsregelverket og sjøfartsregelverket reiser rettskildemessige spørsmål som skal behandles her. Foruten disse to spørsmålene, oppstiller ikke de ovenstående kildene særskilte spørsmål for den videre fremstillingen.

⁴² Se om klassifikasjonsselskaperens forskjellige gjøremål i Falkanger/Bull (Innføring i sjørett) s. 58-61.

⁴³ De institusjonene som departementet har inngått overenskomst med i medhold av sjødyktighetsloven § 9 og er i dag: Det Norske Veritas, Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd og American Bureau of Shipping, jf sertifiseringsforskriften for flyttbare innretninger § 1 nr. 7. Disse omtales som «anerkjente» klasseinstitusjoner. Se korrekt henvisning til sertifiseringsforskriften i pkt 5.3.1 nedenfor.

⁴⁴ Se Boisson (Safety at sea) s. 119 flg.

⁴⁵ International Association of Classification Societies - et samarbeidsforum for de ti mest anerkjente klassifikasjonsselskapene i verden. For mer informasjon om disse standardene, se <http://www.iacs.org.uk/index1.htm> (sist benyttet 11.05.2006).

2.4.2 Særlig om veiledningene til sikkerhetsforskriftene som rettskildefaktor

Denne drøftelsen knytter seg til veiledningene som relevant *tolkningsmoment* for en rettsregel. Det er hevet over enhver tvil at veiledningene *ikke er bindende* for pliktsubjektene.

Utgangspunktet er at veiledninger til forskrifter ikke er omfattet som rettskildefaktor etter den alminnelige rettskildelære. Begrunnelsen for dette ligger først og fremst i to forhold: I den grad andre kilder kan ha blitt ansett som «veiledninger» knyttet til forskriftsverk, har de enten blitt til som en form for forarbeid til forskriftene eller som etterarbeider til forskriftene, laget for å gi veiledning for myndighetene. På denne bakgrunn har for det andre slike veiledninger vært lite tilgjengelig for allmennheten idet de har blitt ansett som interne dokumenter.

Veiledningene til sikkerhetsforskriftene skiller seg fra øvrige veiledninger på begge disse punktene.⁴⁶ For det *første* ble veiledningene utarbeidet samtidig med forskriftene. Forholdet mellom innholdet i veiledningene og forskriftene kan derfor betraktes ut i fra en hensiktsmessighetsvurdering fra myndighetenes side. De utdypende forklaringene som i dag fremgår av veiledningene kunne i prinsippet fremgått av forskriftene, men blant annet på grunn av omfang, fremgår disse forklaringene likevel av veiledningene. Veiledningene blir i tillegg revidert årlig av myndighetene. For det *andre* er veiledningene lett tilgjengelig for aktørene både gjennom hyppig henvisning til disse fra Petroleumstilsynets side og som lenke fra forskriftene på internettssidene.⁴⁷

Foruten disse to forholdene foreligger det ytterligere momenter som setter disse veiledningene i en særstilling. Veiledningene og forskriftene ble utarbeidet i samarbeid med aktørene i petroleumsvirksomheten. Veiledningene er derfor aksepterte av bransjen og er på flere områder uttrykk for bransjepraksis.

Videre er det gitt en særskilt regel i rammeforskriften § 18, som bestemmer at veiledningene innenfor petroleumsvirksomheten skal stå i en særstilling. Her heter det at «Når den ansvarlige bruker en norm *som anbefales i kommentaren* til en forskriftsbestemmelse [...] kan den ansvarlige normalt legge til grunn at forskriftens krav er oppfylt» (min kursivering). Med «kommentaren» siktes det til det som i denne fremstillingen omtales som

⁴⁶ På energirettens område foreligger det imidlertid veiledninger av tilsvarende karakter.

⁴⁷ Internettadressen er: http://www.ptil.no/regelverk/r2002/frame_n.htm (sist benyttet 11.05.2006).

«veiledningene». På denne måten blir veiledningene definert som en relevant kilde for aktørene i petroleumsvirksomheten.

I tillegg får veiledningene en spesiell betydning når aktørene gis bevisbyrden dersom *andre prosedyrer* enn de som fremgår av veiledningene følges. Denne regelen fremgår også av rammeforskriften § 18. Her fastslås det at aktøren i så fall må dokumentere at den valgte løsning oppfyller forskriftens krav: «Ved bruk av andre løsninger enn de som anbefales [...] skal den ansvarlige kunne dokumentere at den valgte løsningen oppfyller forskriftens krav».

Dersom aktøren velger å følge de oppstilte standarder som fremgår av veiledningene, fører dette til at aktøren får en form for forhåndsgodkjennelse av sine prosedyrer og virksomheter. Ved å følge veiledningens anbefalinger øker således pliktsubjektet sin forutberegnelighet. Erfaringsmessig betrakter aktørene på denne bakgrunn veiledningene på lik linje med forskriftene.⁴⁸

Til sist er det av betydning at veiledningene blir revidert av myndighetene hvert år. Veiledningene er således oppdaterte så vel teknisk som juridisk, og oppfattes dermed som en håndbok for aktørene.

Det kan på denne bakgrunn hevdes at disse veiledningene må betraktes som en egen kategori rettskilde.⁴⁹ Selv om det er klart at veiledningene ikke er bindende for aktørene innebærer dette at veiledningene får relevans og vekt⁵⁰ som et *tolkningsmoment* for hva de endelige reglene kan sies å innebære. Slik rettstilstanden er i dag er det ingen tvil om at veiledningene bidrar som tolkningsmoment. Dette er særlig begrunnet i bruken av funksjonskrav på sikkerhetsreguleringens område.

2.4.3 Særlig om bruken av standarder

2.4.3.1 Standarder innenfor petroleumsvirksomheten

Innenfor petroleumsregelverket er standardene med på å klarlegge innholdet i de overordnede funksjonskravene som er oppstilt. Som det fremkommer ovenfor i presentasjonen av veiledningene i pkt 2.3.1.2, er heller ikke henvisningen til standardene i veiledningene bindende for *aktørene*. Men

⁴⁸ Jf samtale med Petroleumstilsynet om deres forhold til aktørene.

⁴⁹ Logstein, Hanne Sofie betrakter imidlertid veiledningene til sikkerhetsforskriftene som en form for forarbeider i sin studentavhandling (Petroleumsrettens sikkerhetsregulering som grunnlag for straff- er lovkravet tilfredsstilt?), og ikke som en egen kategori rettskilde. For hennes vurderinger av veiledningers rettskildemessige betydning generelt, se s. 52-56.

⁵⁰ "Relevans" og "vekt" er anerkjente begrepet innenfor rettskildelæren. Se nærmere om disse begrepene i blant annet Eckhoff/Helgesen (Rettskildelære), og Boe (Innføring i juss – juridisk tenkning og rettskildelære).

dersom en aktør velger å benytte seg av en av de anbefalte standardene, må imidlertid dette anses å binde *myndighetene* i den forstand at aktøren kan stole på at han på det aktuelle tidspunkt har tilfredsstilt de krav som gjelder. Dette er likevel ikke til hinder for at myndighetene kan henvise til nyere eller andre standarder på et senere tidspunkt. Det er derfor et krav at aktøren til en hver tid er oppdatert på hvilke standarder det er henvist til. I veiledningen til rammeforskriften § 18 beskrives dette forholdet nærmere. Her heter det at «Når den ansvarlige bruker en norm som anbefales [...] kan den ansvarlige normalt legge til grunn at forskriftens krav er oppfylt. Ved bruk av andre løsninger enn de som anbefales [...] skal den ansvarlige kunne dokumentere at den valgte løsningen oppfyller forskriftens krav».⁵¹

Også formelt er standardene med på å fastsette innholdet i funksjonskravene. Petroleumstilsynet kan ofte henvise til standarder i sine pålegg. I pålegg til Norsk Hydro (om å implementere norm om løfteoperasjoner og løfteinnretninger på produksjonsinnretningen Grane) den 28. juni 2005, benyttes følgende formulering:

«Med hjemmel i aktivitetsforskriften § 83 om løfteoperasjoner, rammeforskriften § 18 om dokumentasjon, jamfør rammeforskriftens § 58, pålegges Norsk Hydro å implementere en norm for løfteoperasjoner om bord, slik at den oppfyller kravet i § 83 *sammenholdt med anbefalt norm som er NORSOK R-003, rev 2*» (min kursivering).

På denne måten blir standardene et relevant tolkningsmoment for det *sikkerhetsnivå* funksjonskravene oppstiller. Aktørene må således sette seg inn i den anbefalte standard for å finne ut av hvordan han på en eventuelt annen måte kan ha et like høyt sikkerhetsnivå som den anbefalte standard krever.

2.4.3.2 Standarder innenfor sjøfartsvirksomheten

Også innenfor sjøfartsvirksomheten er standardene med på å utdype de krav som er fastsatt i lov og forskrift. Standardene er først og fremst til hjelp for klassifikasjonsselskapene og myndighetene når det skal foretas inspeksjoner og utstedes sertifikater. Aktørene må imidlertid sette seg inn i de aktuelle

⁵¹ Med bruken av ordene «normalt legge til grunn at» henvises det til operatørens overordnede påse-plikt. Med påse-plikt menes at operatøren skal ha et generelt overblikk på hele den virksomheten som foregår. Dersom noe fanger hans oppmerksomhet er han forpliktet til å forsikre seg om at alt er som det skal, eller foreta seg noe dersom noe er galt.

standarder på forhånd for å vite om skipet, mannskapet og organiseringen av driften vil oppfylle standardenes krav.

De standardene som klasseselskapene har utarbeidet, alene eller gjennom IACS-samarbeidet, får betydning i følgende tilfeller: For det *første* får standardene betydning når sjøfartsmyndighetene henviser til standardene på enkelte områder via forskriftene. For det *andre* vil standardene få betydning når klasseselskapene utsteder sertifikater på sjøfartsmyndighetenes vegne. I slike tilfeller vil klasseselskapene benytte sine egne interne rutiner for å få klarhet i om skipet har tilfredsstillende sikkerhet. Sjøfartsmyndighetene vil så i etterkant godkjenne den aktuelle sertifikatsutstedelsen. For det *tredje* får standardene betydning på de områder hvor klasseselskapene er tildelagert full myndighet. Her vil klasseselskapene benytte sine egne standarder fullt ut.

3 Petroleumslovens og sjødyktighetslovens anvendelse for flyttbare innretninger

3.1 Innledning

På bakgrunn av de to innledende kapitlene skal det nå redegjøres nærmere for bestemmelsene om petroleumslovens og sjødyktighetslovens anvendelse for og regulering av flyttbare innretninger og fartøy til bruk i petroleumsvirksomheten. Mange av de særlige reglene som gjelder for flyttbare innretninger fremkommer av forskriftene. Forskriftsreglene vil imidlertid ikke bli redegjort for før i kapittel 5. Der det er nødvendig vil det derfor bli henvist fremover i fremstillingen i stedet for at forskriftsreglenes innhold skal bli dobbeltbehandlet. Til sist i dette kapitlet skal det gis en redegjørelse for petroleumslovens og sjødyktighetslovens overlappende områder. Som vi skal se her overlapper lovene hverandre i flere forskjellige typetilfeller.

3.2 Petroleumslovens regler om sikkerhet

Petroleumsloven oppstiller som nevnt i pkt 1.2 regler om sikkerhet i kapittel 9 og 10. Kapittel 9 inneholder de «Særskilte krav til sikkerhet», mens kapittel 10 inneholder «Alminnelige bestemmelser» som inkluderer noen regler av betydning for sikkerheten i petroleumsvirksomheten. Lovens *hovedregel om sikkerhet* fremgår i § 9-1.⁵² De øvrige bestemmelsene i kapittel 9 gir regler om beredskap ved fare- og ulykkessituasjoner i § 9-2, om beredskap ved terroranslag i § 9-3, om sikkerhetssoner rundt petroleumsinretninger i § 9-4, om stansing av virksomhet ved fare for sikkerheten i § 9-5, og om krav om sikkerhetsdokumentasjon og kvalifikasjoner i henholdsvis §§ 9-6 og 9-7.

Alle de nevnte bestemmelser er videre utdypet og klarlagt i det øvrige regelhierarkiet innenfor sikkerhetsreguleringen. Kravet til høy sikkerhet i § 9-1 er et gjennomgående krav, og også et tolkningsmoment og en referanseramme ved fastsettelsen av innholdet i øvrige bestemmelser i loven og i forskriftene.⁵³

⁵² Ordlyden er gjengitt i pkt 2.2.1.

⁵³ Se for eksempel rammeforskriften § 7 hvor det slås fast at prinsippene for HMS skal etterleves av alle petroleumsdeltakere og at myndighetene skal legge disse prinsippene til grunn ved håndhevelsen av forskriftene.

Rammeforskriften inneholder flere bestemmelser som utdyper dette generelle og overordnede sikkerhetskravet. De øvrige kravene i petroleumslovens kapittel 9 er utdypet både i rammeforskriften og i de fire andre sikkerhetsforskriftene. De mer detaljerte reglene om *beredskap* finner vi for eksempel i aktivitetsforskriftens kapittel XI hva gjelder krav til hvordan beredskapen skal foregå, i innretningsforskriften kapittel III og IV hva gjelder hvordan utstyr og materiell mv skal være utformet og plassert, og i styringsforskriften § 15 hva gjelder de analyser som skal utføres i forbindelse med beredskapsspørsmål.

De regler som er av betydning for sikkerheten i petroleumslovens *kapittel 10* er først og fremst § 10-1 om krav til forsvarlig petroleumsvirksomhet og § 10-6 om hvem som er pliktsubjekt etter loven. I følge § 10-1 skal petroleumsvirksomheten foregå på «en forsvarlig måte og [...] ivareta hensynet til sikkerhet for personell, miljø og de økonomiske verdier innretninger og fartøyer representerer». Denne bestemmelsen favner vel og merke videre enn bare rene sikkerhetsrettlige krav. Kravet til forsvarlig petroleumsvirksomhet gjelder også for forholdet til andre innretninger og installasjoner, andre næringer og virksomheter, dyre- og planteliv og omgivelsene for øvrig, jf annet ledd.

I § 10-6 fremgår det både *hvilke* subjekter som anses som pliktsubjekter etter loven og *hva* disse subjektene plikter innebærer. Etter denne bestemmelsen er *rettighetshaveren* det sentrale pliktsubjekt. Både han og alle andre deltakere i petroleumsvirksomheten plikter å etterleve de regler som gjelder for petroleumsvirksomheten gjennom å iverksette nødvendige systematiske tiltak, jf første ledd. «Systematiske tiltak» er en henvisning til plikten til å etablere, iverksette og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem. Et slikt system omfatter «organisering, prosesser, prosedyrer og ressurser som er nødvendige for å sikre etterlevelse av krav som er gitt i helse-, miljø- og sikkerhetslovgivningen».⁵⁴

Plikten til å ha et sikkerhetsstyringssystem må sees i sammenheng med påseplikten som oppstilles i annet ledd. Påseplikten innebærer at rettighetshaveren må følge med på at alle som utfører arbeid for ham etterlever alle de krav som gjelder. Påseplikten er altså en *særlig plikt* som gjelder i tillegg til de øvrige plikter rettighetshaveren har etter loven. Plikten til å påse kan delvis oppfylles gjennom sikkerhetsstyringssystemet. Her får rettighetshaveren mulighet til å ha kontroll over all den virksomhet som foregår innenfor hans ansvarsområde. Påseplikten innebærer imidlertid at rettighetshaveren i tillegg til

⁵⁴ Sitat hentet fra veiledning til rammeforskriften § 13. Se for øvrig pkt 2.2.1 og 7.2.2.

sikkerhetsstyringssystemet aktivt observerer og eventuelt foretar seg noe dersom det foreligger indikasjoner på at noe uregelmessig foreligger eller kan finne sted. Relasjonene mellom påse-plikten og kravet til å ha et sikkerhetsstyringssystem skal drøftes nærmere nedenfor i pkt 7.2.2.

3.3 Petroleumslovens anvendelse for flyttbare innretninger

Denne delen av fremstillingen omhandler petroleumslovens anvendelse for flyttbare innretninger. Systemet for lovens anvendelse er noe vanskelig tilgjengelig både når man leser lovteksten og når man leser forarbeidene. Fremstillingen er derfor delt inn i to deler. Først vil det bli redegjort for lovens system for anvendelsen på flyttbare innretninger. Dernest vil det bli gått nærmere inn i de begrepene petroleumsloven benytter. For å få klarhet i hva som ligger i begrepet «flyttbar innretning», vil også øvrige begreper som loven benytter bli klarlagt. Først og fremst gjelder dette begrepet «fartøy».

3.3.1 Lovens system for regulering av flyttbare innretninger

Via den generelle virkeområdebestemmelsen i § 1-4, legaldefinisjonene av begrepene «petroleumsvirksomhet» og «innretning» i § 1-6, og med utfylling fra forarbeidene (først og fremst Ot. prp. nr. 43), blir lovens anvendelse for flyttbare innretninger klarlagt. Fordi systemet for lovens anvendelse på flyttbare innretninger fremgår indirekte, skal dette avsnittet først gi en presentasjon av hovedtrekkene. Neste avsnitt skal gå nærmere inn i innholdet og betydningen av de ulike begrepene som blir benyttet.

Lovens saklige og geografiske virkeområde fremgår av § 1-4 (1):

«Loven kommer til anvendelse på petroleumsvirksomhet knyttet til undersjøiske petroleumforekomster underlagt norsk jurisdiksjon».

Det *geografiske* virkeområdet omfatter de områder som er underlagt norsk jurisdiksjon. Området inkluderer hele den norske delen av kontinentalsokkelen. Se mer om dette i pkt 2.1.1 ovenfor. Det *saklige* virkeområdet omfatter *all petroleumsvirksomhet* som er knyttet til undersjøiske petroleumforekomster. Det tas altså utgangspunkt i et *virksomhetsbegrep* for å klarlegge hva loven gis anvendelse på. Som nevnt ovenfor bedriver flyttbare innretninger også aktiviteter av maritim karakter. Det er derfor vesentlig å fastslå hva begrepet petroleumsvirksomhet omfatter

for å få en klarhet i hvor petroleumsloven setter grensen mot maritim virksomhet.

«Petroleumsvirksomhet» er som nevnt over definert i § 1-6 litra c) som:

«all virksomhet knyttet til undersjøiske petroleumsforekomster, herunder undersøkelse, leteboring, utvinning, transport, utnyttelse og avslutning samt planlegging av slike aktiviteter, likevel ikke transport av petroleum i bulk med skip».

Bestemmelsen eksemplifiserer de faser av petroleumsutøvelsen som inngår i virksomhetsbegrepet. Dette inkluderer undersøkelse, leteboring, utvinning, transport, utnyttelse og avslutning. Også andre aktiviteter må anses som petroleumsvirksomhet dersom de er knyttet til undersjøiske petroleumsforekomster. For eksempel gjelder dette for vedlikeholds- eller reparasjonsarbeider. Slike aktiviteter skal jeg komme tilbake til nedenfor. Bestemmelsen avgrenser mot transport av petroleum i bulk med skip. En slik aktivitet er ren befraktning og reguleres av sjøfartsregelverket.

I § 1-6 litra e) til i) defineres fem av de seks hovedfasene i petroleumsvirksomheten nærmere. Foruten å klarlegge hva de ulike stadiene innebærer - for eksempel at «leteboring» er «boring av undersøkelses- og avgrensingsbrønner» jf litra f) - fastslår alle fem definisjoner at «drift og bruk av innretning» til de nevnte aktiviteter faller innenfor definisjonene av fasene. På denne måten blir innretninger gjort til en del av hva det å drive petroleumsvirksomhet innebærer. En «innretning» er som nevnt over definert i § 1-6 litra d) som:

«installasjon, anlegg og annet utstyr for petroleumsvirksomhet, likevel ikke forsynings- og hjelpefartøy eller skip som transporterer petroleum i bulk».

Definisjonen fremhever flere sentrale poenger. For det *første* omfatter den alle innretninger generelt, uavhengig av om de er faste eller flyttbare. En flyttbar innretning vil således være én av flere grupper innretninger som omfattes. Det er således ikke nødvendig å foreta en avgrensning av det som betraktes som flyttbare innretninger og det som betraktes som faste innretninger i denne sammenhengen. Dersom noe er å anse som innretning etter denne bestemmelsen, og den tar del i en eller flere av de fem fasene nevnt over, vil loven komme til anvendelse på *hele* innretningen. (Det motsatte alternativ ville være at kun den avgrensede petroleumsaktivitet ville bli omfattet av loven.) Hele innretningen omfattes fordi de tar del i det som defineres som

petroleumsvirksomhet. Når hele loven kommer til anvendelse på innretningen innebærer dette for eksempel at hele mannskapet også omfattes av loven, selv om den enkelte ansatte ikke nødvendigvis bedriver den aktuelle aktivitet. Hvilke typer innretninger det rent faktisk er snakk om, skal det redegjøres for i neste avsnitt.

For det *andre* avgrenser bestemmelsen mot flere typer fartøy og skip. For det første (a) omfatter ikke begrepet «innretning» skip som transporterer petroleum i bulk. Denne avgrensingen er altså likelydende med avgrensningen av hva som anses som petroleumsvirksomhet, jf ovenfor. For det andre (b) er det avgrenset mot forsynings- og hjelpefartøy. Slike fartøy kalles også for offshore servicefartøy. Petroleumsloven definerer ikke nærmere hva slags fartøy som inngår i denne kategorien. Ot. prp. nr. 43 s. 30 gir imidlertid en liste over hvilke fartøy det er snakk om:

«beredskapsfartøyer, ankerhåndteringsfartøyer, konstruksjons-, ferdigstillelses-, reparasjons- og vedlikeholdsfartøyer, dykkefartøyer, kabel- og rørledningsfartøyer, geologiske og seismiske fartøyer, andre enheter som driver geologiske undersøkelser i undersøkelsesfasen, slepefartøyer, samt luftfartøyer».

De *aktiviteter* slike fartøy utfører er imidlertid å anse som petroleumsvirksomhet. Loven får derfor anvendelse på den aktuelle aktivitet, men ikke på hele fartøyet som sådan. Begrunnelsen for dette er at disse aktivitetene er *virksomhet knyttet til undersjøiske petroleumforekomster*, se mer om dette i Ot. prp. nr. 43 s. 30, 1. spalte. I neste avsnitt skal det redegjøres nærmere for hvordan forholdet mellom definisjonen av innretning og definisjonen av petroleumsvirksomhet passer sammen.

For det *trede* fremheves det i Ot. prp. nr. 43 at forflytning av innretning ikke omfattes av loven. Under forflytning er det sjøfartsregelverket som kommer ubetinget til anvendelse, da en slik aktivitet må betraktes som rent maritim. Dette gjelder for all form for forflytning, uavhengig av om innretningen har eget fremdriftsmaskineri eller forflyttes ved hjelp av slep. Forflytningen må imidlertid ha en viss lengde. I hovedsak omtales forflytning som den aktivitet som innebærer at innretningen forflytter seg fra ett område til et annet. Således omfattes ikke den forflytning som foregår på et begrenset område når innretningen kan sies å være på det samme oppdraget med det samme formålet.

Den reguleringsteknikken som petroleumsløven her tar i bruk står i en annen stilling enn løsningsen som ble valgt i den gamle petroleumsløven av 1985.⁵⁵ Der ble lovens saklige virkeområde definert ut i fra *både* et virksomhetsbegrep og et innretningsbegrep. Etter lovens § 1 (1) første pkt kom loven til anvendelse på «petroleumsvirksomhet», og etter andre pkt kom loven også til anvendelse på «innretninger for slik virksomhet». Løven kom dog ikke til anvendelse på «forflytning av innretninger» jf siste pkt. Følgelig kom loven ubetinget til anvendelse på innretninger for petroleumsvirksomhet så lenge de ikke forflyttet seg. For alle praktiske formål vil likevel disse to forskjellige måtene å fastsette virkeområdet på, føre til samme resultat. Hagen mfl. (Petroleumsløven med kommentarer)⁵⁶ påpeker at (den gamle) petroleumsløven ville hatt samme virkeområde uten presiseringen om at innretninger er omfattet. Begrunnelsen for at den nye petroleumsløven bare definerer virkeområdet ut i fra et virksomhetsbegrep og ikke også ut i fra et innretningsbegrep er at den gamle løven ble ansett på denne måten ikke å omfatte anlegg på land. Ved å forandre bestemmelsen til kun en funksjonell bestemmelse uavhengig av tilknytningen til innretninger, anses den nye løven nå for å omfatte all petroleumsvirksomhet, også den som foregår på land.⁵⁷

Etter det som nå er sagt, er følgende utgangspunkt for den videre drøftelse:

- Petroleumsløven gjelder for all petroleumsvirksomhet, jf § 1-4.
- Seks aktivitetsfaser fremheves i definisjonen av petroleumsvirksomhet; undersøkelse, leteboring, utvinning, transport, utnyttelse og avslutning, jf § 1-6 litra c).
- *Bruk av innretning* i de fem førstnevnte fasene inngår i definisjonen av petroleumsvirksomhet, jf § 1-6 litra e) til i).
- Dersom en innretning bedriver en av disse fem aktivitetene vil loven komme til anvendelse på *hele innretningen* fordi den inkluderes i deldefinisjonene av hva som anses som petroleumsvirksomhet.
- Forsynings- og hjelpefartøy omfattes *ikke* av innretningsbegrepet, jf § 1-6 litra d)
- Løven kommer likevel til anvendelse på *den petroleumsvirksomhet* som foregår om bord på slike fartøy fordi loven gjelder for all petroleumsvirksomhet.
- Løven kommer ikke til anvendelse på forflytning av innretninger eller fartøy.

I neste avsnitt skal jeg gå nærmere inn i grensedragningen mellom hva som er flyttbar innretning og hva som er servicefartøy. Grensedragningen er

⁵⁵ Lov om petroleumsvirksomhet av 22. mars 1985 nr. 11.

⁵⁶ S. 43 flg.

⁵⁷ Ot. prp. nr. 43 s. 15 flg. og s. 27, 2. spalte.

avgjørende for å fastslå om petroleumsloven kommer fullstendig til anvendelse på hele innretningen eller bare den avgrensede petroleumsvirksomhet.

3.3.2 Begrepene flyttbar innretning og fartøy – aktiviteten avgjør enhetens identitet

Ut i fra de hovedpunkter som ble oppstilt i forrige avsnitt skal jeg nå redegjøre nærmere for hvor den konkrete grensen mellom fartøy og flyttbare innretninger går. Når det gjelder de begrepene petroleumsloven og forarbeidene til petroleumsloven opererer med, er det viktig å legge merke til at begrepene *fartøy* og *flyttbar innretning* ikke nødvendigvis er samsvarende med hvordan man ville beskrive disse enhetene fysisk sett. For eksempel kan en flyttbar innretning i *juridisk* forstand både være en flyttbar innretning eller et fartøy i *faktisk* forstand.

Ved vurderingen av om en enhet er en flyttbar innretning eller et fartøy, er det avgjørende *anvendelsen av enheten* og ikke hva den konkret er bygget som, jf Ot. prp. nr. 43.⁵⁸ Det er altså den konkrete aktivitet som avgjør hva enheten skal defineres som, ikke hvordan den ser ut (har plattform- eller skrogfasong) eller hva den ble bygget til. For eksempel er det uten betydning at en «boreplattform» ble bygget som en boreplattform, så lenge den i den aktuelle tid har blitt innleid til boligformål (altså som flotell).

Forarbeidene kategoriserer petroleumsvirksomhet i to kategorier; «sentral petroleumsaktivitet»⁵⁹ og mindre sentral petroleumsaktivitet. Dersom den aktivitet som bedrives må anses som sentral petroleumsaktivitet, vil enheten som utfører denne aktiviteten automatisk bli betraktet som «innretning». Forarbeidene benevner disse aktivitetene som «sentrale petroleumsaktiviteter» og aktiviteter som ellers omfatter «direkte kontakt med brønn- eller prosesseringsanlegg»:

«Dette innebærer at enheter som driver leteboring, utvinning, herunder prøveutvinning, prosessering, brønntesting og brønnoverhaling anses som innretninger i lovens forstand. I den grad en flyttbar enhet utfører brønnstimulering, mudbehandling, vanninjeksjon eller benytter utstyr som knyttes direkte mot en brønn, anses også disse som innretninger etter loven. Bruk av enheter som utøver en type aktivitet som det er behov for under hele eller det vesentligste av utvinningsperioden og som fremstår som en forutsetning for eller

⁵⁸ Ibid s. 30, 1. spalte.

⁵⁹ Begrepet «sentral petroleumsvirksomhet» benyttes i forarbeidene, jf Ibid s. 30, 1. spalte. I det følgende vil derfor dette begrepet bli brukt.

en integrert del av det å drive utvinning, f eks floteller, må anses som innretning».⁶⁰

Forarbeidene lister også opp hva som betraktes som mindre sentral petroleumsvirksomhet. Dersom slik aktivitet bedrives fra en enhet vil enheten etter petroleumslovens system bli definert som et fartøy. Slike aktiviteter er:

«mer verkstedslignende arbeid, eksempelvis ferdigstilling, reparasjonsarbeider og vedlikeholdsarbeid av utstyrsdeler [...] [S]eismiske fartøy og andre enheter som driver geologiske undersøkelser i undersøkelsesfasen».⁶¹

3.3.3 Et eksempel som bidrar til å klargjøre petroleumslovens anvendelse for flyttbare innretninger og fartøy

Flerbruksenheter bidrar til å forklare hvordan petroleumslovens system virker i realiteten. Svært ofte har flerbruksenheter skrogrfasong, selv om det nødvendigvis ikke er noen automatikk i det. Slike enheter innehar derfor alle de samme funksjoner som andre fartøy har, samtidig som det har diverse utstyr om bord til å utføre ulike typer petroleumsaktiviteter. Slike flerbruksenheter vil derfor til stadighet utføre forskjellige operasjoner og derfor også forflytte seg mye. I petroleumsrettslig forstand kan imidlertid flerbruksenheter med skrogrfasong både være et fartøy og en flyttbar innretning. Det avgjørende er, som jeg har nevnt, hvilken konkret aktivitet enheten utfører. Når den i en stund driver reparasjoner, er det *kun* reparasjonen i seg selv som omfattes av loven, når den i neste stund driver aktivitet med direkte kontakt med brønnen, for eksempel brønnstimulering, er *hele* innretningen omfattet. Konsekvensene av dette systemet skal klarlegges nedenfor. For å få det fullstendige bildet, må det først redegjøres for sjødyktighetslovens anvendelse for flyttbare innretninger og fartøy.

3.4 Sjødyktighetslovens regler om sikkerhet

Sjødyktighetsloven er en sikkerhetslov. Det innebærer at *alle* bestemmelsene er forskjellige krav til sikkerhet. Likevel er enkelte bestemmelser av særlig viktighet. De innledende bestemmelsene, §§ 1 og 2, er allerede nevnt tidligere i fremstillingen. Disse trekker henholdsvis opp grensene for virkeområdet, og

⁶⁰ Ibid s. 30, 1. og 2. spalte.

⁶¹ Ibid s. 30, 2. spalte.

oppstiller vilkår for når et skip ikke er å anse som sikkert, altså «usjødyktig». Videre i innledningen til loven finner vi § 9a. Denne bestemmelsen hjemler forskriftene om sikkerhetsstyringssystem som gjelder for visse typer skip.⁶²

Etter innledningen er loven kapittelvis inndelt i ulike områder som er av betydning for skipssikkerheten. Det finnes for eksempel egne kapitler om tilsynet, om besiktelse og tilbakeholdelse, om last, om mannskap og passasjerer og om forurensning, for å nevne noe.

I kapittel 9 oppstilles reglene om pliktsubjektene etter loven. Disse reglene fremgår av § 106. Skipsføreren er det mest sentrale pliktsubjektet, men også rederiets plikter fremgår i denne bestemmelsen. For en nærmere redegjørelse for sjødyktighetslovens regler, se NOU 2005:14 s. 30-37.

3.5 Sjødyktighetslovens anvendelse på flyttbare innretninger

3.5.1 Lovens system for regulering av fartøy og flyttbare innretninger

I dette avsnittet skal vi se at sjødyktighetsloven kommer til anvendelse på enheter til bruk i petroleumsvirksomheten på to ulike måter. Sjødyktighetsloven kommer ubetinget til anvendelse på *fartøy*, og den kommer til anvendelse på *flyttbare innretninger* i den grad Kongen bestemmer det. I dag er det Sjøfartsdirektoratet som er gitt myndighet til å fastsette slike regler i forskrift.⁶³ Det er dermed slik at både sjødyktighetsloven og petroleumsloven i varierende grad kommer til anvendelse både på flyttbare innretninger og fartøy.

Sjødyktighetsloven er en kontroll- og tilsynslov. Det innebærer at «Norske skip på 50 tonnasjeenheter/registertonn brutto og derover skal være underkastet kontroll» etter loven, jf § 1 (1). *Alle* norske skip av en viss størrelse skal kontrolleres hva gjelder «forhold som betinger eller kan innvirke på skipets sjødyktighet», jf § 1 (1). Sjødyktighet er begrepet sjødyktighetsloven

⁶² Se pkt 5.3.2 for korrekt henvisning til disse forskriftene.

⁶³ Jf delegasjonsvedtak av 14. august 1991 nr. 4279 om delegering av myndighet til sjøfartsdirektoratet etter lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 9a og § 106, fastsatt av Utenriksdepartementet med hjemmel i lov av 9. juni 1903 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 9a og § 106, jf kgl.res. av 2. august 1991 nr. 528: «Departementets myndighet til å gi forskrifter etter lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 9a og § 106, jf. kgl.res. av 2. mai 1991 nr. 528, delegeres til Sjøfartsdirektoratet».

benytter for om skipet er *sikkert*.⁶⁴ Skipsbegrepet er ikke nærmere definert i loven. I juridisk teori anses begrepet å være samsvarende med den tradisjonelle definisjonen av begrepet, se Falkanger/Bull s. 23 flg. for mer om skipsbegrepet.⁶⁵ Når det gjelder skipsbegrepet kan det i korthet nevnes at det innebærer at enheten skal ha skipsfasong og skrog, den skal være mobil og den skal hode seg selv flytende.

Når det gjelder sjødyktighetslovens regulering av *flyttbare innretninger* har lovforankringen i sjødyktighetsloven forandret seg igjennom tidene. Etter oppstarten av petroleumsvirksomheten i Norge ble det ganske fort klart at sikkerheten for denne virksomheten måtte forankres i lov. Det ble ansett at sjødyktighetsloven inneholdt mange relevante bestemmelser for mobile petroleumsinstallasjoner. På denne bakgrunn kom Justisdepartementets lovavdeling i 1974⁶⁶ under tvil til at flyttbare innretninger måtte omfattes av sjødyktighetslovens skipsbegrep. Realiteten av denne tolkningen ble derfor at loven kom ubetinget til anvendelse på flyttbare innretninger fordi de ble ansett som skip. Allerede på denne tiden så man altså at flyttbare innretninger har så mange likhetstrekk med skip at det rettferdiggjør en, på mange punkter, lik regulering av dem. I 1977⁶⁷ ble det vedtatt en endringslov som foretok en endelig avklaring av dette spørsmålet i selve loven. Fra denne tid har loven kommet til anvendelse på «boreplattformer og andre flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster, samt flyttbare innretninger til hjelp i slik virksomhet» «i den utstrekning som anses påkrevd» etter Kongens bestemmelse, jf § 1 (3) nr. 2. Denne bestemmelsen innebærer i realiteten en innskrenkning av det tidligere virkeområdet. I dag kommer loven *bare* til anvendelse på flyttbare innretninger dersom Kongen bestemmer det, altså Sjøfartsdirektoratet, i motsetning til at loven tidligere kom fullt ut til anvendelse på disse.⁶⁸

Selv om bestemmelsen i sjødyktighetsloven gir rett til å la loven i *seg selv* komme til anvendelse på flyttbare innretninger, er det ikke slik systemet i dag fungerer. Det finnes per i dag ingen forskrift som gir sjødyktighetsloven ubetinget anvendelse på flyttbare innretninger. I stedet gis det forskrifter på

⁶⁴ Se definisjonen av sjødyktighet ovenfor i pkt 2.2.2.

⁶⁵ Se også Kaasen s. 147-150.

⁶⁶ Uttalelse i brev av 6. mars 1974, hentet fra NOU 1976:59 s. 13 note 1).

⁶⁷ Jf Endringslov 10. juni 1977 nr. 67. Forarbeider til endringsloven: Ot. prp. nr. 47 (1976-77) og Innst. O. nr. 71 (1976-77).

⁶⁸ I Ot. prp. nr. 47 (1976-77) betegnes denne lovendringen som en *utvidelse* av virkeområdet. Betegnelsen må være resultat av ubetenksomhet.

særlige områder. Enten er det særregler som gjelder for alle skip og enheter som ligger innenfor Sjøfartsdirektoratets forvaltningsområde, eller så er det særregler for grupper eller særlige typer skip/innretninger.

I neste avsnitt skal jeg redegjøre nærmere for hva som ligger i begrepene skip og flyttbar innretning.

3.5.2 Begrepene skip og flyttbare innretninger

Som vi har sett over er inndelingen mellom skip og flyttbare innretninger avgjørende for hvorvidt hele loven eller kun bestemte deler av loven kommer til anvendelse. For å få klarhet i hvor grensen mellom disse enhetene går, er det naturlig først å se på hva sjødyktighetsloven definerer som flyttbar innretning. Begrunnelsen for denne fremgangsmåten er at dersom en mobil enhet ikke er å betrakte som flyttbar innretning, må den inkluderes i den videre definerte gruppen av skip.

Sjødyktighetsloven har ingen legaldefinisjon av begrepet «boreplattformer og andre flyttbare innretninger». Forarbeidene til lovendringen i 1977, Ot. prp. nr. 47 (1976-77) (i det senere forkortet Ot. prp. nr. 47), inneholder imidlertid en presisering av begrepet «boreplattform»:

«Enhver flyttbar innretning som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumforekomster. I samsvar hermed regnes følgende innretninger som boreplattformer: Nedsenkbar boreplattform [...] Halvt nedsenkbar boreplattform [...] Oppjekkbar boreplattform [og] Boreskip».⁶⁹

Det går helt konkret til verks når det skal beskrives hvilket innhold begrepet «boreplattformer og andre flyttbare innretninger» har. For eksempel beskrives nedsenkbar boreplattform som «Boreplattform som står på havbunnen under boring, vanligvis utstyrt med en nedre pontongseksjon med tilstrekkelig oppdriftsvolum til å kunne bære plattformen flytende under flytting».

I tillegg til å gi en konkret beskrivelse av typer av flyttbare innretninger finner departementet at begrepet boreplattform «ikke bør være låst fast til bestemte definisjoner, men at omfanget av disse betegnelser ut fra vedkommende lovs formål, bør være gjenstand for en skjønnsmessig vurdering fra vedkommende fagmyndighets side».⁷⁰ Dette innebærer at når det med hjemmel i § 1 (3) nr. 2 skal gis forskrifter, tilligger det Sjøfartsdirektoratet å

⁶⁹ Ot. prp. nr. 47 s. 7.

⁷⁰ Ibid s. 7, 2. spalte.

nærmere spesifisere hvilke typer flyttbare innretninger vedkommende forskrift skal gjelde for.

Med begrepet «andre flyttbare innretninger» tok myndighetene i 1977 sikte på å kunne regulere andre typer petroleumsinstallasjoner enn boreplattformene som kunne bli vanligere med tiden. Dette omfatter innretninger som

««core drilling» plattformer (kjerneboring), flyttbare brannslukningsplattformer, kranplattformer, dykkerplattformer, rørleggingsfartøyer m.m. Også bemannede farkoster som beveger seg under havets overflate vil omfattes av loven».⁷¹

I denne forbindelse fremheves det i forarbeidene at det skal foretas en hensiktsmessighetsvurdering i forhold til hvilke innretninger loven skal komme til anvendelse på. I alle forhold der hensynet til sjøsikkerheten, altså sjødyktigheten, tilsier det bør lovens regler komme til anvendelse.

Den gjennomgang av begrepet som foretas i forarbeidene, taler for at det begrepet sjødyktighetsloven tar i bruk, er autonomt. Med dette menes at begrepet har sin egen betydning innenfor sjødyktighetslovens område, uavhengig av en eventuelt lik definisjon i annen lovgivning.

Fordi sjødl. § 1 (3) nr. 2 er en forskriftshjemmel, vil det alltid være klarere definert i forskriften hvilke typer innretninger forskriften regulerer. Et eksempel på en vanlig definisjon av flyttbare innretninger fremgår av forskrift av 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger (byggeforskriften):

«Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumsforekomster».

Sjødyktighetsloven kommer i følge ordlyden til anvendelse på *alle enheter* som kan betraktes som flyttbare innretninger. Denne hjemmelen er imidlertid ikke blitt benyttet fullt ut for de flyttbare innretningene som driver varig stasjonær virksomhet, dvs. innretninger som i prinsippet er flyttbare, men som er ment til å stå permanent på et felt hele feltets levetid.⁷² Disse innretningene er antatt å følge petroleumsregimet fullt ut. Språklig sett er det likevel ingenting til hinder

⁷¹ Ibid s. 8.

⁷² I prinsippet gjelder dette også for de innretninger som blir stående hele *innretningens* levetid dersom feltet er utvinnbart lengre enn innretningen er bygget til.

for at sjøfartsmyndighetene gir egne regler om for eksempel de stasjonære flyttbare innretningenes forankring eller stabilitet, jf også oppramsingen i forarbeidene om hva en flyttbar innretning er ansett å være. I et brev sendt fra Justisdepartementets lovavdeling til Kommunal- og arbeidsdepartementet⁷³ blir denne problemstillingen redegjort nærmere for. I brevet konkluderer Lovavdelingen med at «sjødl. § 1 tredje ledd må tolkes slik at denne ikke omfatter permanent stasjonerte flyttbare innretninger med mindre de unntaksvis skulle være under forflytning», jf brevets pkt 3.1, 10. avsnitt. Lovavdelingen begrunner dette med en uttalelse i Ot. prp. nr. 47 (1976-77) s. 8, 1. spalte som sier at «en varig stasjonær virksomhet i sjøen antas imidlertid ikke å komme inn under kontrollbestemmelsene i sjødyktighetsloven». Videre begrunner Lovavdelingen sin konklusjon i at sjøfartsmyndighetenes *behov* for å regulere disse innretningene er svært liten. For alle praktiske formål må reglene for faste installasjoner og varig stasjonerte innretninger i sikkerhetsmessig sammenheng være de samme. Siden denne uttalelsen ble gitt fra Lovavdelingen, har det vært alminnelig antatt at sjødyktighetsloven ikke kommer til anvendelse på varig stasjonært plasserte flyttbare innretninger. Denne løsningen videreføres i NOU 2005: 14, dog ikke uttrykkelig i lovteksten, men i forarbeidene til lovforslaget.⁷⁴

Sjødyktighetsloven får etter dette anvendelse på alle typer av skip slik skipsbegrepet er utviklet i teori og praksis. Loven kommer således til anvendelse på ulike typer *servicefartøy*, altså forsynings- og hjelpefartøy som benyttes i petroleumsvirksomheten dersom de har skrograsong. Videre kommer loven til anvendelse på flyttbare innretninger i den utstrekning Kongen bestemmer det. I pkt 5.3 skal det redegjøres nærmere for hvilke forskrifter som er gitt i denne sammenhengen.

⁷³ Brev av 12. august 1987 fra Det kongelige justis- og politidepartement til Kommunal- og arbeidsdepartementet om «anvendelse av petroleumsløven og sjødyktighetsloven med tilhørende forskrifter på norsk-registrerte fartøyer og flyttbare innretninger som utøver eller deltar i petroleumsvirksomhet på den norske kontinentalsokkel». Brevet omhandler den gamle petroleumsløven (se note 55), men innebærer i denne sammenhengen ingen materielle forskjeller.

⁷⁴ Se NOU 2005:14 s 80, 1. spalte: «Skipssikkerhetsloven vil derfor ikke kunne gis anvendelse på innretninger som er prosjektert og bygget med sikte på å anvendes for petroleumsvirksomhet på et bestemt felt, hva enten vedkommende innretning i prinsippet er flyttbar eller ikke. Denne løsningen stemmer - med et lite unntak - med dagens løsning under sjødyktighetsloven». Unntaket det vises til er at det i praksis har vist seg at produksjonsskip noen ganger blir sertifisert som lasteskip, og at de derfor blir regulert av sjødyktighetsloven mv.

3.6 Petroleumslovens og sjødyktighetslovens overlappende område

I dette avsnittet skal det gis en oversikt over når petroleumsloven og sjødyktighetsloven overlapper hverandre. Overlappingen forekommer for det første på et *geografisk* begrenset område innenfor norsk jurisdiksjon. For det andre forekommer overlappingen i visse situasjoner som kan betegnes som *saklig* begrensede områder. Med saklig overlappende områder siktes det til de forskjellige situasjoner hvor petroleumsloven og sjødyktighetsloven kommer til anvendelse på flyttbare innretninger og/eller fartøy. Disse saklige begrensede områdene kan deles inn i fire typetilfeller som skal redegjøres hver for seg.

Det gjøres oppmerksom på at drøftelsene som her kommer er teoretiske i sin form. Det innebærer at det er *modellene som sådan* det skal redegjøres for. I kapittel 5 og 6 skal jeg vise og forklare hva konsekvensene av disse modellene blir. Som vi skal se i disse kapitlene fører både forskriftene og avtalen mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet til at modellene bli modifisert og oppmyket.

3.6.1 Det geografisk overlappende området

Petroleumsloven er geografisk begrenset til å gjelde for «petroleumsforekomster underlagt norsk jurisdiksjon», jf § 1-4 (1). Det betyr at loven kommer til anvendelse på den norske kontinentalsokkel, eller i større omfang dersom det følger av folkeretten eller overenskomst med fremmed stat. Loven kommer derfor ikke til anvendelse på flyttbare innretninger som befinner seg utenfor norsk kontinentalsokkel, med mindre særskilte avtaler gjør seg gjeldende. I den videre fremstillingen er det de juridiske problemstillingene som oppstår når en flyttbar innretning befinner seg på norsk kontinentalsokkel som er de sentrale. Noen særspørsmål dukker likevel opp i arbeidsmiljørettslig sammenheng, se pkt 5.2.

Sjødyktighetsloven har ingen geografisk begrensing. Den gjelder for alle norske skip uansett hvor de befinner seg. Loven gjelder også for norske flyttbare innretninger uansett hvor de befinner seg dersom Kongen bestemmer det i forskrift. Dersom en flyttbar innretning er registrert i et norsk skipsregister, se pkt 2.1.2 ovenfor, vil altså sjødyktighetslovens regime komme ubetinget til anvendelse på dem, forutsatt at forskriftenes nærmere vilkår er oppfylt.⁷⁵

⁷⁵ Det foreligger imidlertid ingen registreringsplikt for flyttbare innretninger. Dersom en flyttbar innretning ikke er registrert i et skipsregister vil innretningen kun følge det

Petroleumsloven og sjødyktighetsloven har altså overlappende virkeområde for de tilfellene hvor norskregistrerte flyttbare innretninger eller fartøy til bruk i petroleumsvirksomheten befinner seg på norsk kontinentalsokkel.

3.6.2 Det saklig overlappende området

Når en norskregistrert flyttbar enhet befinner seg på norsk kontinentalsokkel, kommer petroleumsloven og sjødyktighetsloven til anvendelse på disse i fire forskjellige situasjoner. De to lovene oppstiller til dels like og til del forskjellige vilkår for deres anvendelse på flyttbare innretninger og skip/fartøy. Fordi lovenes virkeområdebestemmelser er bygget opp på forskjellige måter, kan man ende opp både med at lovenes forståelse av begrepene er sammenfallende og at lovenes forståelse av begrepene *ikke* er sammenfallende. Om lovene er sammenfallende eller ikke, avhenger av *hvilken konkret enhet* det dreier om, og *hvilke(n) konkret(e) aktivitet(er)* enheten utfører.

Det skal først redegjøres for når de to lovene har sammenfallende forståelse av begrepene. Lovene kan sammenfalle i to situasjoner. For det første er lovene sammenfallende når man ut i fra begge lovenes vilkår i det konkrete tilfellet finner at den aktuelle enheten må betraktes som en *flyttbar innretning*. Det andre tilfellet hvor lovene er sammenfallende, er når man på tilsvarende måte definerer *skip/fartøy* likt.⁷⁶

Ut i fra en konkret tolkning av de forskjellige vilkårene kan man i prinsippet i tillegg ende opp med tilfeller hvor lovenes innhold i begrepene «flyttbar innretning» og «skip/fartøy» *ikke* er sammenfallende. Også disse situasjonene kan deles i to. Her kan en enhet enten bli betraktet som en flyttbar innretning etter sjødyktighetslovens vilkår og som et fartøy etter petroleumslovens vilkår. Eller enheten kan bli betraktet som et skip etter sjødyktighetslovens vilkår og som en flyttbar innretning etter petroleumslovens vilkår. Disse to situasjonene er mindre praktiske, men i prinsippet helt reelle.

petroleumsrettslige regimet. Dersom eieren av en flyttbar innretning ønsker å følge det maritime regimet, foreligger det likevel en registreringsplikt, jf sjøloven § 507.

⁷⁶ I tillegg må det foregå virksomhet om bord som defineres som petroleumsvirksomhet etter petroleumsloven.

3.6.2.1 De tilfeller hvor både petroleumsloven og sjødyktighetsloven definerer enheten som fartøy/skip

Ovenfor har vi sett at *petroleumsloven* betrakter en enhet som et fartøy, såkalte servicefartøy eller hjelpefartøy, dersom den konkrete aktivitet som foregår om bord kan kategoriseres på en bestemt måte. Se pkt 3.3.1 og 3.3.2 for en redegjørelse av hvilke aktiviteter som inkluderes i denne kategorien. Dersom en slik aktivitet bedrives, kommer petroleumsloven til anvendelse på den avgrensede aktivitet. Dette inkluderer virksomheten i seg selv, det utstyret som benyttes og det personell som utfører aktiviteten. Annen aktivitet om bord reguleres ikke av petroleumsloven.

I de aller fleste sammenhenger vil definisjonen av slike servicefartøy være sammenfallende med det skipsbegrepet *sjødyktighetsloven* opererer med. Sjødyktighetsloven kommer, som vi har sett, til anvendelse på *alle* skip.

Når petroleumsloven og sjødyktighetsloven opererer med den samme definisjonen av skip/fartøy, er forholdet mellom disse to lovene relativt avklart. Den overordnede regelen er da at sjødyktighetsloven regulerer *alle forhold* om bord. Dette inkluderer blant annet reguleringen av mannskapet, de maritime operasjonene som utøves (for eksempel navigasjon) og selve skipets tekniske stand m.m. I tillegg regulerer petroleumsloven den aktuelle petroleumsvirksomhet som foregår på fartøyet. Slik petroleumsaktivitet blir ansett som en *tilleggsaktivitet* på fartøyet. Petroleumsloven uthuler teoretisk sett derfor ikke sjødyktighetslovens regulering av disse skipene, fordi petroleumsloven regulerer *noe annet enn* de sjøfartsrettslige forhold.⁷⁷

Selv om petroleumsregelverket i prinsippet bare skal regulere den avgrensede aktivitet, må spørsmålet om det likevel kan foreligge regelkollisjoner oppstilles. Petroleumsregelverket er som nevnt i pkt 3.2 ovenfor utpreget funksjonelt utformet. Dette i motsetning til sjøfartsregelverket som i betydelig større grad opererer med detaljkraft. Reglene som oppstilles i petroleumsloven og i sikkerhetsforskriftene er så generelt utformet at det semantisk (ordlydsmessig) sett ikke kan forekomme regelkollisjoner med de øvrige sjøfartsreglene som gjelder på fartøyet.

Dette kan tydeliggjøres med et eksempel: Innretningsforskriften § 2 gjør de krav som gjelder generelt for innretninger og anlegg etter forskriften også gjeldende på «bemannede undervannsoperasjoner fra fartøy». Denne

⁷⁷ Det kan oppstå reelle avgrensingsproblemer i praksis. For eksempel kan det være vanskelig å kategorisere enkelte arbeidsoppgaver. Slike problemstillinger må likevel anses som praktiske og ikke juridiske ut i fra de momenter som fremkommer i fremstillingen her.

bestemmelsen innebærer dermed at alle krav til utforming av innretninger, utstyr og andre tekniske krav som fremgår av denne forskriften også skal gjelde på de fartøy som bedriver bemannede undervannsoperasjoner. Innretningsforskriften oppstiller imidlertid ikke så *konkrete* bestemmelser at de kan anses for å være i uoverensstemmelse med de mer detaljerte reglene som fremkommer av sjøfartsregelverket. Videre vil ofte de regler som oppstilles i de to regelverkene knytte seg til *forskjellige* forhold om bord. Dette innebærer at man må oppfylle *flere* krav, ikke motstridende krav. På denne bakgrunn må petroleumsloven og sjødyktighetsloven anses å være i overensstemmelse med hverandre i det tilfellet som er her problematisert.

3.6.2.2 De tilfeller hvor både petroleumsloven og sjødyktighetsloven definerer enheten som flyttbar innretning

Vi har ovenfor i dette kapitlet sett hvilke vilkår som må være oppfylt for at petroleumsloven og sjødyktighetsloven skal betrakte en enhet som en flyttbar innretning. I dette avsnittet skal det redegjøres for konsekvensen av at begge de to lovene definerer den samme enheten som flyttbar innretning. Det er som regel alltid slik at de to lovene er sammenfallende i slike tilfeller.

Når petroleumsloven anser en enhet for å være en flyttbar innretning, er det fordi den aktivitet som foregår om bord er «*sentral*» petroleumsvirksomhet. Loven får derfor anvendelse på *hele* innretningen. Det innebærer, i motsetning til for fartøy, at alle deler av innretningen, alt utstyr og alt personell om bord blir regulert av petroleumsregelverket. Sjødyktighetsloven derimot, kommer kun til anvendelse på flyttbare innretninger dersom Kongen bestemmer det ved forskrift. Denne bestemmelsen innebærer i realiteten at myndighetene gir *særregler* for de flyttbare innretningene, i motsetning til at sjødyktighetsloven får generell anvendelse. Forskriftsverket på sjøfartens område er som nevnt ovenfor delt i to. Den ene hoveddelen gjelder for fartøy generelt, mens den andre hoveddelen gjelder særskilt for flyttbare innretninger. I enkelte tilfeller får imidlertid de generelle forskriftene også anvendelse for flyttbare innretninger. Siden sjøfartsmyndighetene, jf pkt 3.5.1, har myndighet til å bestemme når og hvordan sjørettslige regler skal gjelde på flyttbare innretninger, er det derfor slik at forskriftene er gitt i den hensikt at de skal passe godt sammen med de petroleumsrettslige regler. De reglene som gjelder på flyttbare innretninger skal i prinsippet derfor ikke kollidere.

I disse tilfellene får man altså en tilsvarende situasjon som den som er fremstilt i avsnittet ovenfor, bare med motsatt fortegn: Petroleumsregelverket kommer til anvendelse på hele innretningen, og sjøfartsregelverket gjelder for

den «tilleggsvirksomhet» som man kan betrakte de maritime forhold som. De maritime elementene om bord på en flyttbar innretning kan imidlertid aldri betraktes som *tilleggsvirksomhet*. Begrunnelsen er at det alltid foreligger et sterkt behov for regulering av de sjøfartsmessige forholdene om bord *på flyttbare innretninger*, mens det motsatt *på fartøy* kun er behov for petroleumsmessig sikkerhetsregulering i de tilfeller det foregår konkret petroleumsvirksomhet om bord.

Hovedregelen er således at petroleumregelverket regulerer hele innretningen, og at sjøfartsregelverket regulerer de øvrige forhold om bord som må betraktes som forhold som har med sjødyktigheten å gjøre, sml. sjødl. § 1, 2. pkt. Sjøfartsmyndighetene har tolket dette slik at de kan gi forskrifter om alle sikkerhetsmessige forhold om bord på de flyttbare innretningene foruten de rent boretekniske sider. Hva som ligger i begrepet «boretekniske sider» er imidlertid ikke klart fastsatt. Det foreligger ingen skriftlige dokumenter som redegjør nærmere for sjøfartsmyndighetenes kompetanse til å gi regler som grenser i mot petroleumregelverket på dette punkt. Denne problemstillingen er imidlertid avklart i den senere tid i *petroleumregelverket*, nærmere bestemt i rammeforskriften § 3 litra a). I kapittel 5 nedenfor vil det bli redegjort for denne bestemmelsen. Det henvises til dette kapitlet for en nærmere avklaring på hva som anses som maritime forhold og hva som anses som boretekniske sider, og hva som i så fall blir løsningen i disse grenseområdene. I tillegg skal jeg i kapittel 6 gå nærmere inn i betydningen av avtalen Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet har inngått. Denne avtalen presiserer i hvilken grad de to myndighetene skal utnytte den myndighet de har fått seg delegert. Avtalen har således betydning i akkurat slike situasjoner som her er opptegnet.

Det må i denne sammenhengen også nevnes at problemstillingen i praksis løser seg ved at forslag til nye forskrifter alltid blir sendt til høring. Den tilstøtende etat vil således alltid ha en mulighet til å uttale seg dersom man mener at den annen etat har gått for langt i sin regulering av flyttbare innretninger. Etter uttalelser fra både Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet vil den motsatte etat alltid respektere en slik eventuell uttalelse. Ut i fra det som nå er sagt, er det klart at i tilfeller som det her er redegjort for, vil det ikke foreligge klare regelkollisjoner mellom petroleumsløven og sjødyktighetsloven.

3.6.2.3 De tilfeller hvor sjødyktighetsloven definerer enheten som flyttbar innretning og petroleumsløven definerer enheten som fartøy

Videre kan det teoretisk sett oppstå det tilfelle at en enhet etter sjødyktighetslovens regler må betraktes som en flyttbar innretning, mens

enheten etter petroleumslovens regler må betraktes som et fartøy. En flyttbar innretning i sjødyktighetslovens forstand er som vi har sett, typer av enheter til bruk i borevirksomhet eller andre petroleumsaktiviteter. Bortsett fra boreskipene er det som regel alltid snakk om enheter med plattformfasong.⁷⁸ Dersom en enhet har plattformfasong er det nærliggende å anta at denne må betraktes som en flyttbar innretning i sjødyktighetslovens forstand. Petroleumsloven definerer imidlertid enhetene ut i fra den konkrete aktivitet som bedrives. En kan derfor tenke seg situasjoner hvor en enhet med plattformfasong bedriver såkalt «mindre sentral petroleumsvirksomhet», slik at enheten i petroleumsrettslig forstand må betraktes som fartøy.

Dersom en slik situasjon skulle oppstå ville enheten i prinsippet bare delvis bli regulert av sjøfartsregelverket. Dette regelverket er jo bygget opp med tanke på at enhetene i størst grad blir regulert av petroleumsregelverket. Petroleumsregelverket vil imidlertid her bare regulere den begrensede petroleumsaktivitet, ikke hele innretningen som sådan. Realiteten blir derfor at ikke ett av de to regelverkene regulerer hele enheten, kun at de to regelverkene regulerer halvt om halvt.

Denne tenkte situasjon er imidlertid svært upraktisk. Dette er begrunnet i flere forhold. For det første er boreskip og innretninger med plattformfasong ettertraktede enheter som alltid vil bli benyttet til de mest sentrale oppgavene. Det betyr derfor at slike plattformer stort sett ikke blir benyttet til mindre sentral petroleumsvirksomhet. For det andre vil reguleringen av alle enheter bli klarlagt på forhånd av myndighetene. I tvilstilfeller må eieren av enheten forelegge myndighetene den informasjon som gjør det mulig for myndighetene å på forhånd klarlegge hvordan man skal betrakte enheten og hvilke regler som skal gjelde i det enkelte tilfellet. Dette skjer både gjennom reglene om samtykke til gjennomføring av operasjoner, se pkt 7.4.1, og gjennom reglene i rammeforskriften § 3, se nedenfor i pkt 5.1.3.

På denne bakgrunn vil det heller ikke i disse tilfeller oppstå regelkollisjoner mellom petroleumsregelverket og sjøfartsregelverket.

3.6.2.4 De tilfeller hvor sjødyktighetsloven definerer enheten som skip og petroleumsloven definerer enheten som flyttbar innretning

I situasjoner hvor man etter sjødyktighetslovens vilkår finner at en enhet må betraktes som et skip, og man etter petroleumslovens vilkår finner at enheten

⁷⁸ For eksempel vil rørleggings- og kranfartøy vil i relasjon til sjødyktighetsloven bli betraktet som skip, og ikke «boreplattformer og andre flyttbare innretninger».

må betraktes som flyttbar innretning, befinner vi oss i begge lovenes kjerneområde. En slik situasjon kan tenkes å foreligge dersom en enhet med skrogfasong bedriver «sentral» petroleumsvirksomhet. Situasjonen innebærer at alle sjødyktighetslovens regler må komme til anvendelse fordi det betraktes som et skip, og alle petroleumslovens bestemmelser kommer til anvendelse på hele innretningen fordi den i denne relasjon betegnes som en flyttbar innretning. Det finnes eksempler på at slike situasjoner har oppstått. Det har forekommet at et produksjonsskip, som i petroleumregelverkets forstand er en innretning og således følger petroleumregelverket fullt ut, også hadde sertifikat som lasteskip.⁷⁹ Når en enhet er sertifisert som lasteskip er den i sjødyktighetslovens forstand per definisjon et skip, og dermed vil også alle regler som følger av sjødyktighetsloven komme til anvendelse.

I sjørettslig forstand er *alle* skip av en viss størrelse underkastet kontroll etter sjødyktighetsloven. Det innebærer at myndighetene må føre kontroll med alle skip og for øvrig la gjeldende sjøfartslovgivning få anvendelse på disse skipene. For de tilfeller at det samme skipet blir betraktet som flyttbar innretning i petroleumslovens forstand, kunne det tenkes flere mulige utveier for at ikke begge lovene skal komme fullt ut til anvendelse på dem. For det første kunne man tenke seg at sjødyktighetsloven inneholdt en hjemmel for å unnta visse typer av skip. Men etter dagens regler foreligger det ingen hjemmel for å kunne unnta særlige typer av skip som kan komme i kollisjon med de petroleumsrettslige reglene. Det foreligger heller ingen bestemmelse i sjødyktighetsloven om at loven skal vike ved overlapping med petroleumsloven. Sjødyktighetsloven har til sist heller ingen regler om at sjødyktighetslovens begreper skal være i overensstemmelse med petroleumslovens definisjoner i kollisjonstilfeller. Verken Ot. prp. nr. 47 (1976-77) eller Innst. O. nr. 71 (1976-77), som omhandler innføringen av bestemmelsen om sjødyktighetslovens anvendelse på flyttbare innretninger, tar til orde for en slik innskrenkende tolkning i kollisjonstilfeller. Det faktum at det ikke foreligger noen momenter som kan føre til at slike skip kan unntas fra loven, gjør at loven kommer ubetinget til anvendelse på dem alle.

For *petroleumslovens* vedkommende er det slik at den skal gjelde for *all* petroleumsvirksomhet. Dette innebærer som nevnt at også flyttbare innretninger *som sådan* skal være fullt ut regulert av petroleumsloven. Heller ikke petroleumsloven har noen unntaksbestemmelser, regler om innskrenkende tolkning eller om avstemming mot sjøfartsregelverket.

⁷⁹ Se NOU 2005:14 s. 80, 1. spalte.

Vi ser med andre ord at to lovregimer skal regulere disse enhetene fullt ut. Dersom en situasjon som her er beskrevet skulle oppstå, kan dette problemet betraktes på to forskjellige måter. For det første kan man benytte en formell tankegang som innebærer at *det må gjøres unntak* fra gjeldende regler for å få systemene til å passe sammen. En annen betraktingsmåte er å tenke at man *unnlater å ta i bruk* all den kompetansen som utspringer fra de to lovene.

Dersom man følger den førstnevnte tankegang, innebærer den overlappende reguleringen at det må gjøres unntak fra enkelte regler eller krav som oppstilles innenfor et eller begge de to regimene, for at aktørene kan etterleve sine plikter. Når det ikke foreligger hjemmel for å gjøre unntak, slik som det er vist ovenfor, er det neste spørsmål om slike unntak må bli ugyldige. Begrunnelsen for en slik mulig ugyldighetstankegang er at man ved å gi unntak uten å ha hjemmel for det, går utenfor den kompetansen man innehar. Den kompetansen som fremspringer av de to lovene er at man *aktivt skal handle*, dvs. utføre kontroller, utstede sertifikater og føre tilsyn, ikke *gi unntak* fra de regler som er gitt. Dersom man således gjør unntak fra den plikt man er pålagt vil dette være uttrykk for myndighetens materielle kompetansemangel. Hvis man kan påvise at det foreligger materiell kompetansemangel, vil dette nesten alltid føre til ugyldighet.

Når det nå er klart hva som må bli konsekvensen av at det gjøres unntak fra lovene, blir neste spørsmål som må besvares om det faktisk foreligger uttrykkelige unntak i det systemet som foreligger i dag. Det overordnede kravet til høy sikkerhet, som fremkommer av både petroleumsregelverket og sjøfartsregelverket, må anses å være i overensstemmelse med hverandre. Den videre gjennomføringen av dette høye kravet kan imidlertid tenkes å innebære regelkonflikter. Se pkt 2.2 for en oversikt over reguleringsmetodene som petroleumslovverket og sjøfartslovverket tar i bruk. Som det fremkommer her, vil det i realiteten være umulig å tilfredsstille begge regimene fullt ut.

Når man tar i bruk en slik formell betraktningmåte må man se hvilke uttrykkelige unntak som er gitt i forskriftene eller andre steder. Selve petroleumsloven og sjødyktighetsloven er her utelukket. I forskriftene fremkommer det så vidt vites heller ikke noen uttrykkelige unntak fra noen lovbestemmelser. Så for de ulike forskriftenes vedkommende er det ikke snakk om ugyldighetsspørsmål.

Den neste betraktningmåte stiller spørsmål ved konsekvensen av at myndighetene unnlater å håndheve alle deler av regelverket for å oppnå en smidigere regulering av en enhet som faller inn i begge lovenes kjerneområde. For å kunne besvare dette spørsmålet, må det gås nærmere inn i

forskriftsreglene generelt og avtalen mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet spesielt. Det vi her har sett, er at de to lovene i seg selv ikke passer sammen dersom en enhet må betraktes som flyttbar innretning i petroleumslovens forstand og som skip i sjødyktighetslovens forstand. Men som det allerede er gitt hint om i teksten her, er dette søkt oppklart gjennom særskilte forskriftsbestemmelser og gjennom avtalen mellom myndighetene. Den videre fremstilling skal således først gå igjennom forskriftsreglene i kapittel 5, og så gå igjennom avtalen i kapittel 6. I kapittel 6 skal jeg så til slutt gi en oppsummering og konklusjon på dette problematiske området. Aller først følger en redegjørelse for de to arbeidsmiljølovene. Dette for å få en sammenheng med kapittel 5 som omhandler alle de ulike forskriftsbestemmelsene gitt i medhold av alle de lovene som er relevante for denne fremstillingen.

4 Arbeidsmiljølovens og sjømannslovens regulering av sikkerheten for personell på flyttbare innretninger

4.1 Introduksjon

Både arbeidsmiljøloven og sjømannsloven er som nevnt relevante for reguleringen av sikkerheten for ansatte på flyttbare innretninger. Hovedreglen er at sjømannsloven kommer til anvendelse for all sjøfartsvirksomhet og at arbeidsmiljøloven kommer til anvendelse for all øvrig virksomhet, inkludert petroleumsvirksomheten. Fordi flyttbare innretninger utfører *både* petroleums- og sjøfartsaktiviteter, ligger reguleringen av dem i grenselandet mellom de to lovene. Her, som over, er både begrepsparet petroleumsvirksomhet /sjøfartsvirksomhet og begrepsparet flyttbar innretning/fartøy(skip) av betydning for å fastsette lovenes anvendelse på flyttbare innretninger. I tillegg til virksomhetsbegrepet og innretningsbegrepet er også et personelt begrep aktuelt for avgrensningen mellom de to lovene. Begrunnelsen er at sjømannsloven får anvendelse for *den som har sitt arbeid* om bord på norsk skip. For å klarlegge alle disse momentene, skal jeg først i pkt 4.2 redegjøre for reglene om arbeidsmiljølovens virkeområde i §§ 1-2 og 1-3. Unntaket som oppstilles for «sjøfart» er imidlertid utelatt i dette avsnittet. Sjøfartsbegrepets innhold skal klarlegges til sist i kapitlet, jf pkt 4.4. I pkt 4.3 gir jeg en kort redegjørelse for de særlige regler som gjelder for petroleumsvirksomheten i arbeidsmiljølovens § 1-3.

4.2 Arbeidsmiljølovens virkeområde

Arbeidsmiljøloven gjelder i utgangspunktet for «virksomhet som sysselsetter arbeidstaker», jf § 1-2 (1). Den eneste *sivile typen virksomhet* som er unntatt fra loven er «sjøfart, fangst og fiske», jf § 1-2 (2) litra a). Petroleumsvirksomhet er således omfattet av loven fordi den er *virksomhet som sysselsetter arbeidstaker*. At loven kommer til anvendelse for petroleumsvirksomhet er likevel uttrykkelig fastslått i § 1-3: «Loven gjelder for virksomhet i forbindelse med undersøkelse etter og utnyttelse av naturforekomster på havbunnen eller i dens undergrunn». Det er altså *undersøkelse etter* eller *utnyttelse av* naturforekomster som omfattes av begrepet petroleumsvirksomhet. Dette er

språklig sett en snevrere definisjon av virksomheten enn den petroleumsloven opererer med. Petroleumsloven definerer *flere* typer aktiviteter som petroleumsvirksomhet. Det er imidlertid ikke nødvendig å gå videre inn i denne begrepsbruken. Bestemmelsen er i prinsippet overflødig på grunn av det vide virksomhetsbegrepet som oppstilles i § 1-2. Den eneste avgrensingen som er av betydning for arbeidsmiljølovens virksomhetsbegrep er altså grensen mot sjøfartsvirksomheten, ikke hva som isolert sett betraktes som *petroleumsvirksomhet*. Aml. § 1-3 er likevel oppstilt på grunn av opplysningshensyn.⁸⁰ Begrunnelsen for denne uttrykkelige presiseringen, er at den gamle arbeidsmiljølovens⁸¹ anvendelse på petroleumsvirksomheten ikke kom klart nok frem.⁸²

Det er ikke gitt noen legaldefinisjon av begrepet «sjøfart» i lovteksten. Det knyttes heller ingen kommentarer til begrepet i lovens forarbeider.⁸³ Her bemerkes det kun at bestemmelsen er en «direkte videreføring»⁸⁴ fra den forrige arbeidsmiljøloven. Unntaket for sjøfart, fangst og fiske har eksistert i arbeidsrettslig sammenheng helt siden arbeidervernloven av 1956.⁸⁵ Unntaket ble den gangen begrunnet i at sjøfartsvirksomhet er av en helt annen karakter enn de virksomhetene som arbeidervernloven ellers regulerte. Slik sett var det behov for egen regulering av sjøfartsforhold.⁸⁶ Siden den gang har unntaket for sjøfart blitt opprettholdt i de forskjellige arbeidsmiljølovene uten at begrepet er blitt nærmere klarlagt.

En naturlig språklig forståelse av begrepet sjøfart gir visse assosiasjoner, men ingen klare svar i tvilstilfellene. Begrepet gir ikke i seg selv svar på om hvor grensen mot petroleumsvirksomheten går. En tolkning av selve ordet gir for eksempel ikke svar på om vedlikeholdsarbeid fra skip på petroleumsplattformer er sjøfart eller petroleumsvirksomhet.

Det er alminnelig antatt i juridisk teori at begrepet sjøfart omfatter alt arbeid om bord som har med den vanlige driften av skipet å gjøre.⁸⁷ Personer som

⁸⁰ NOU 2004:5 Arbeidslivslovutvalget s. 535, 2. spalte.

⁸¹ Lov 4. februar 1977 nr. 4 om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v.

⁸² Ot. prp. nr. 49 (2004-2005) s. 80, 2. spalte.

⁸³ De sentrale forarbeidene er NOU 2004:5 Arbeidslivslovutvalget (i det senere forkortet NOU 2004:5) og Ot. prp. nr. 49 (2004-2005) Om lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven) (i det senere forkortet Ot. prp. nr. 49).

⁸⁴ Ot.prp.nr.49 s. 302, 1. spalte og NOU 2004:5 s. 535, 1. spalte.

⁸⁵ Lov 7. desember 1956 nr. 2 om arbeidervern.

⁸⁶ Arbeidsmiljørettlig regulering av sjøfartsforhold skjer nå gjennom sjømannsloven og Lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip (arbeidstidsloven).

⁸⁷ Fougner/Holo/Friberg, s. 74.

arbeider om bord på et skip som har med den vanlige driften å gjøre omfattes således av unntaket for sjøfart etter arbeidsmiljøloven. Dersom man arbeider om bord på en innretning eller et fartøy og ikke utfører slike maritime oppgaver, må vedkommende som utgangspunkt anses å være omfattet av arbeidsmiljøloven. Denne vanskelige avgrensningen er nærmere avklart i forskrift gitt i medhold av sjømannsloven. Se om denne forskriften i pkt 4.4.

4.3 Arbeidsmiljølovens særregler for petroleumsvirksomhet

Arbeidsmiljølovens *geografiske* anvendelsesområde hva gjelder petroleumsvirksomhet omfatter hele den norske delen av kontinentalsokkelen, jf § 1-3 (1). Det oppstilles muligheter for å gjøre unntak og gi særregler som avviker fra denne hovedregelen i annet og tredje ledd. Reglene om det geografiske virkeområdet henger nøye sammen med reglene for det saklige virkeområdet som spesifiseres i denne bestemmelsen. Alle reglene i annet til fjerde ledd skal her derfor behandles i sammenheng.

Den første spesialregel som oppstilles er at arbeidsmiljøloven kan gjøres gjeldende *utenfor* den norske delen av kontinentalsokkelen dersom dette fremkommer av avtale med annen stat eller av folkeretten, jf annet ledd.

For det andre kan det gis forskrifter om at arbeidsmiljøloven skal få anvendelse utenfor den norske delen av kontinentalsokkelen på petroleumsvirksomhet som utføres fra norskregistrerte flyttbare innretninger eller fartøy, jf tredje ledd, annet pkt, første del. Dette gjelder også for bemannede undervannsoperasjoner. Arbeidsmiljøloven kan altså få anvendelse på *både* fartøy og innretninger som er norskregistrerte. Det er således ikke behov for å klarlegge hva som betraktes som en flyttbar innretning i arbeidsmiljølovens forstand. Når innretningen eller fartøyet er norskregistrert er det med andre ord flaggstatsprinsippet, og ikke sokkelstatsprinsippet, som muliggjør arbeidsmiljølovens anvendelse på disse. I pkt 5.2.4 skal det redegjøres nærmere for de forskriftsbestemmelser som gir arbeidsmiljørettslige regler anvendelse utenfor norsk kontinentalsokkel.

For det tredje gis det hjemmel til å i forskrift fastsette at loven kan komme til anvendelse på flyttbare innretninger og fartøy under forflytning, jf tredje ledd, tredje pkt. Dette har tradisjonelt blitt ansett som sjøfartsvirksomhet, selv om det også etter den gamle arbeidsmiljøloven (se note 81 for korrekt henvisning) forelå tilsvarende hjemmel. Se om de forskriftsreglene som gjelder under forflytning i pkt 5.2.4.

Til sist er det gitt regler om muligheten for å *unnta* hele eller deler av petroleumsvirksomheten, jf tredje ledd, første pkt, og om muligheten for å gi *særregler* knyttet til petroleumsvirksomheten, jf fjerde ledd.

I kapittel 5 skal det redegjøres for forskriftsreguleringen av flyttbare innretninger. Denne redegjørelsen omfatter også de spesialregler som er gitt i medhold av § 1-3, andre til fjerde ledd.

4.4 Sjømannslovens virkeområde

Sjømannsloven gjelder som nevnt for: «den som har sitt arbeid på norsk skip»,⁸⁸ jf § 1, og etter Kongens bestemmelse for «den som har sitt arbeid på [...]annen innretning i sjøen enn skip», jf § 2 litra b) nr. 1. Sjømannsloven tar med andre ord i bruk et personalbegrep for å angi virkeområdet for loven.⁸⁹ Dette i motsetning til arbeidsmiljøloven som anvender et virksomhetsbegrep.

«Skip» må sees i sammenheng med «annen innretning i sjøen enn skip», jf § 2 litra b) nr. 1. For denne fremstillingens formål er det ikke relevant å gå inn i hva som menes med skip i andre sammenhenger enn i forholdet til typer av flyttbare innretninger. Begrepet «skip» vil derfor generelt anses å være i samsvar med det alminnelige skipsbegrepet.⁹⁰ Muligheten for at sjømannsloven skal få anvendelse på andre innretninger i sjøen enn skip, avgjøres på forskriftsnivå, jf § 2 (1). På denne måten finformuleres anvendelsen for skip og innretninger i forskriftene. Anvendelsen av sjømannsloven for skip og andre innretninger i sjøen enn skip, avklares nærmere i forskrift 31. januar 1986 nr. 222 om sjømannslovens virkeområde. I denne forskriftens § 1 nr. 1 fastslås det at sjømannsloven gjelder (med de unntak og begrensninger som følger av forskriften) for «alle som har sitt arbeid på norske skip, fiske- og fangstfartøyer og flyttbare innretninger så langt ikke annet følger av arbeidsmiljøloven og forskrift av 27. november 1992 nr. 870 om arbeidervern og arbeidsmiljø i petroleumsvirksomheten».

Forskrift 27. november 1992 nr. 870 om arbeidervern og arbeidsmiljø i petroleumsvirksomheten, som det henvises til i forskriften om sjømannslovens virkeområde, er opphevet. Denne forskriften er erstattet av sikkerhetsforskriftene og i særdeleshet

⁸⁸ Begrepet «norsk skip»: se pkt 2.1.2 over.

⁸⁹ For et mer utdypet bilde av sjømannslovens anvendelsesområde, se Lund, Vegard M. i Marius nr. 167 «Ansettelsesforhold på norske skip. Særlig om begrepene «rederi» og «ansettelse» i relasjon til sjømannsloven».

⁹⁰ Se om skipsbegrepet i Falkanger/Bull på s. 23 flg.

rammeforskriften. Sjøfartsmyndighetene skal endre denne referansen. Det antas derfor at denne formelle feilen ikke har noen materiell betydning for denne fremstillingen.

Med «flyttbare innretninger» menes i forskriften om sjømannslovens virkeområde: «flyttbare innretninger som ikke er å anses som skip, og som skal brukes til undersøkelse etter, utnytting, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster, eller til hjelp for slik virksomhet», jf § 2 nr. 1.

Enkelte grupper av folk som arbeider om bord på skip eller flyttbare innretninger er unntatt i forskriften om sjømannlovens virkeområde i § 1 nr. 2. Disse gruppene er ikke typer av arbeidstakere som utfører petroleumsvirksomhet, men folk som arbeider om bord mens skipet ligger i havn, de som foretar inspeksjoner, personer som omfattes av tjenestemannsloven eller gjør tjeneste på sjøforsvarets skip.

Foruten disse bestemmelsene, skal jeg gå nærmere inn i rammeforskriften og de øvrige sikkerhetsforskriftene for å få klarhet i hvilken grad sjømannslovens regler får anvendelse for flyttbare innretninger og deres personell, jf forskriften om sjømannsloven § 1 nr. 1. Dette fordi det her fastslås at de videre grensene vil bli trukket opp i forskrifter som ligger innenfor arbeidsmiljølovens myndighetsområde. Grensedragningen mot sjømannsloven er trukket opp i rammeforskriften § 2 og i vedlegget til rammeforskriften. Se redegjørelse for disse bestemmelsene i kapittel 5, pkt 5.2.

5 Forskriftsregimene for flyttbare innretninger

Forskriftene som knytter seg til sikkerheten for flyttbare innretninger kan deles inn i tre hovedområder: petroleumsrettlige forskrifter, arbeidsmiljørettlige forskrifter og sjøfartsrettlige forskrifter. De fem sikkerhetsforskriftene⁹¹ som gjelder innenfor petroleumsvirksomheten har sin hjemmel blant annet i *petroleumsloven* og *arbeidsmiljøloven*. Disse lovenes anvendelse for flyttbare innretninger er imidlertid ikke helt sammenfallende. Reglene som har sin forankring i henholdsvis petroleumsloven og arbeidsmiljøloven skal derfor bli redegjort for hver for seg i dette kapitlet. Som det også er fremhevet tidligere er de regler som følger av sikkerhetsforskriftene av generell karakter. Med dette menes at de regler som fremgår her, både gjelder for petroleumsvirksomheten generelt og er utpreget funksjonelt oppbygd. Det skal ikke gås særlig inn i alle disse generelle reglene. Enkelte særlige regler for flyttbare innretninger vil det imidlertid bli gått inn i, jf også i pkt 5.1.4. Hovedvekten i fremstillingen av forskriftene gitt i medhold av petroleumsloven og arbeidsmiljøloven vil således i hovedsak knytte seg til *systemet* for forskriftenes anvendelse for flyttbare innretninger.

Når det gjelder reglene som følger av *sjøfartsregelverket*, vil fremstillingen ha en noe annen karakter. Forskriftsverket på dette området er, som vi har sett, todelt. Det foreligger en spesiell del som kun gir regler for flyttbare innretninger, og en generell del som gjelder for vanlige skip og i noen grad også for flyttbare innretninger. De to viktigste elementene i sjøfartsregelverket er for det første at reglene i stor grad er fundamentert i internasjonale konvensjoner, og for det andre at de enheter som blir regulert av sjøfartsregelverket må være sertifisert. I fremstillingen av forskriftsverket på sjøfartens område vil det på denne bakgrunn for det første bli vist til *hvilke* konvensjoner som er mest relevante i de ulike sammenhenger og *hvor* disse er forankret i norsk rett. For det andre vil det bli gjennomgått hvilke sertifikater enheter som blir regulert av sjøfartsregelverket må ha. Disse to punktene vil bli inndelt i to deler, henholdsvis i en del om flyttbare innretninger og i en del om enkelte typer skip til bruk i petroleumsvirksomheten.

⁹¹ Se korrekt henvisning i pkt 2.3.1.1. ovenfor.

5.1 Forskrifter gitt i medhold av petroleumsloven

5.1.1 Innledning – generelt om systemet

Det er fem forskrifter som i dag utgjør forskriftsreglene for sikkerhet i petroleumsvirksomheten.⁹² Fire av forskriftene omhandler særskilte områder knyttet til sikkerheten; innretninger og utstyr (innretningsforskriften), aktiviteter (aktivitetsforskriften), dokumentasjon og opplysninger (opplysningspliktforskriften) og sikkerhetsstyring (styringsforskriften). Den *overordnende rammeforskriften* omhandler reglene for forskriftenes virkeområde, generelle krav til sikkerheten, pliktsubjektene, innledende bestemmelser som knytter seg til de fire andre forskriftene og særlige arbeidsmiljørettslige forhold.

Reglene om hvem som er *pliktsubjekt* etter forskriftene skiller seg fra hovedregelen som oppstilles i petroleumsloven. I petroleumsloven er det rettighetshaveren som er det sentrale pliktsubjekt. Etter rammeforskriften § 5 er *operatøren* oppstilt som hovedpliktsubjekt. I rammeforskriften § 5 (2) er operatøren pålagt det overordnede påse-ansvaret. *Rettighetshaverens* påse-ansvar er i rammeforskriften § 5 (3) redusert til plikten til å påse at *operatøren* etterlever gjeldende krav. Rettighetshaveren har således ikke plikt til å påse at de øvrige deltakerne i virksomheten etterlever sine plikter. I realiteten er det derfor operatøren og ikke rettighetshaveren som er det sentrale pliktsubjekt i petroleumsregelverket. For en nærmere redegjørelse for operatørens plikter, herunder påse-plikten, se kapittel 7.

De *generelle kravene til sikkerhet* i rammeforskriften kapittel III utdyper i noe større grad hva som ligger i kravet til forsvarlig petroleumsvirksomhet etter petroleumslovens regler.⁹³ Videre fastslås det i rammeforskriften kapittel III at det skal foreligge prosedyrer for å oppnå risikoreduksjon, en organisasjon som sikrer etterlevelse av kravene, at det personell som deltar i petroleumsvirksomheten må inneha tilstrekkelig kompetanse og at det skal foreligge gode helsemessige forhold i virksomheten og stimulerende miljø for god HMS-kultur, jf rammeforskriften §§ 9 til 12.

I dette kapitlet i fremstillingen er det først og fremst reglene om *forskriftenes virkeområde* som er relevant. Det er her rammene trekkes opp for hvilke typer

⁹² I tillegg finnes det en midlertidig forskrift om sikkerheten på enkelte landanlegg, se [note 14](#). Denne skal etter hvert integreres i de øvrige forskriftene.

⁹³ En slik utdypning fremgår blant annet av rammeforskriften § 8, se sitat fra denne bestemmelsen i pkt 2.3.1.1.

flyttbare innretninger og fartøy som omfattes. I den resterende delen av pkt 5.1 vil det derfor bli gått nærmere inn reglene for anvendelsen av forskriftene for flyttbare innretninger og fartøy. Reglene fremgår av rammeforskriften §§ 2 og 3, og de er delt inn i to deler, avhengig av om det er snakk om *petroleumslovens* anvendelsesområde eller *arbeidsmiljølovens* anvendelsesområde. Denne fremstillingen er derfor inndelt på tilsvarende måte. I pkt 5.2 skal det redegjøres for i hvilken grad *arbeidsmiljørettslige* regler kommer til anvendelse på flyttbare innretninger og fartøy. Til sist her i pkt 5.1 skal det redegjøres nærmere for enkelte særlige regler som gjelder for flyttbare innretninger, herunder reglene om sikkerhetsstyringssystem og SUT.

5.1.2 Rammeforskriften § 2 – petroleumslovens virkeområde

Rammeforskriften § 2 trekker opp virkeområdet for både rammeforskriften og de fire andre forskriftene gitt i medhold av den. (Dersom det således kun henvises til rammeforskriftens virkeområde i denne fremstillingen, omfatter henvisningen likevel også virkeområdet for de fire øvrige forskriftene). Virkeområdebestemmelsen er ganske omfattende fordi forskriftene er gitt i medhold av en rekke forskjellige lover,⁹⁴ og fordi den derfor presiserer anvendelsesområdet i forhold til alle disse lovene.

I følge § 2 nr. 1 gjelder forskriften og forskriftene gitt i medhold av den, for «helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten» på områder som omfattes av de forskjellige hjemmelslovene. Med «helse, miljø og sikkerhet» i *petroleumslovens* forstand, henvises det til de objekter som skal vernes i medhold av *petroleumslovens* § 10-1. Det vil altså si «personell, miljø og de økonomiske verdier innretninger og fartøyer representerer, herunder driftstilgjengelighet». Med driftstilgjengelighet menes den verdi som ligger i at det ikke forekommer drifts- og transportstopp.

§ 2 nr. 1 litra b) som omhandler *petroleumslovens* anvendelsesområde, avgrenser mot virksomhet som foregår på land og på områder som er undergitt privat eiendomsrett.⁹⁵ Foruten denne presiseringen fremgår det ikke ytterligere avgrensninger i forskriften. Det er med andre ord et likelydende virksomhetsbegrep som benyttes i både loven og forskriftene.⁹⁶ Også

⁹⁴ Se pkt 2.3.1.1 og note 27.

⁹⁵ Midlertidig forskrift av 19. desember 2003 nr. 1595 om sikkerhet og arbeidsmiljø for enkelte petroleumsanlegg på land og tilknyttede rørledningssystemer, skal i fremtiden bli integrert i rammeforskriftens virkeområde.

⁹⁶ *Petroleumsloven* kommer imidlertid til anvendelse på landanlegg, jf § 1-4 og Ot. prp. nr. 43 s. 15 flg.

innretningsbegrepet som benyttes er likelydende. I rammeforskriften fremgår legaldefinisjonen av «innretning» i § 4 litra d).

Rammeforskriftens *veiledning* forsøker å utfylle og klargjøre forskriftenes anvendelsesområde og utstrekning. Hva gjelder petroleumslovens virkeområde henviser veiledningen først og fremst til petroleumslovens forarbeider.⁹⁷ Det er altså de vilkår som fremstilles i forarbeidene som er avgjørende for rammeforskriften og de øvrige forskriftenes anvendelsesområde. Dette gjelder både for petroleumslovens anvendelse for den generelle *petroleumsvirksomhet*, og anvendelsen på flyttbare innretninger og fartøy. Det vises til den generelle redegjørelsen i pkt 3.3 ovenfor. I veiledningen fremheves to viktige momenter som er av betydning for anvendelsen på innretninger og fartøy.

For det *første* presiseres det at dersom Arbeids- og sosialdepartementet skal fastsette nærmere krav til sikkerheten om bord på fartøy, gjelder denne myndigheten kun for de *petroleumsrettede* operasjonene og utstyret, ikke for de maritime forhold. Hva som anses som maritime forhold og hva som anses som petroleumsoperasjoner utdypes nærmere i rammeforskriften § 3. Rammeforskriften § 3 regulerer muligheten for at sjøfartsrettlige regler kan legges til grunn i stedet for petroleumsrettlige regler innenfor en avgrenset del av reguleringen av flyttbare innretninger. Se om vilkårene for denne fakultative muligheten i pkt 5.1.3 nedenfor.

For det *andre* klargjøres det (nærmere enn det som fremgår av forarbeidene), hvilke aktiviteter som anses som utført fra flyttbare innretninger og fartøy. Den vesentlige skillelinjen går ved hvorvidt enheten utfører aktivitet som er direkte knyttet til brønnen og/eller prosesseringsanlegg. Hovedregelen er at dersom en enhet er i direkte kontakt med brønnen eller med prosesseringsanlegg, vil enheten bli betraktet som flyttbar innretning. Dette betyr at dersom feltet mister brønnstyring på grunn av enhetens arbeid, vil aktiviteten anses som *utført fra flyttbar innretning*. Det samme gjelder dersom brønnens barrierer blir brutt ved at utstyr blir senket ned i brønnen fra enheten. I slike situasjoner vil altså *hele* enheten bli regulert av petroleumsregelverket. Dersom det motsatte er tilfellet, altså at feltet beholder brønnstyringen, eller at brønnbarrierene ikke blir brutt fordi det ikke blir senket utstyr ned i brønnen, vil aktiviteten anses

⁹⁷ Ot. prp. nr. 43 og Innst. O. nr. 7 (1996-1997). Innst. O. nr 7 inneholder ingen særskilte kommentarer om forholdet mellom flyttbare innretninger og fartøy.

som *utført fra fartøy*. Hvor dette er tilfelle, vil bare den avgrensede virksomheten bli regulert av petroleumsregelverket, ikke hele enheten.⁹⁸

5.1.3 Rammeforskriften § 3 – fakultativ bruk av maritime regler

Dersom en enhet blir ansett for å være en flyttbar innretning vil som nevnt petroleumsregelverket komme til anvendelse på *hele* innretningen. Begrunnelsen for dette er at enheten anses å bedrive sentral petroleumsvirksomhet. Det er imidlertid ikke alltid mest hensiktsmessig at de petroleumsrettlige reglene kommer til anvendelse på hele den flyttbare innretningen likevel. Dette gjelder typisk for de innretninger som er maritime i sin karakter.

Rammeforskriften § 3 gir regler om fakultativ regelverksanvendelse for avgrensede deler av den flyttbare innretningen. Bestemmelsen innebærer at maritime regler kan komme til anvendelse for de maritime deler av innretningen, dersom bestemte vilkår er oppfylt. Bestemmelsen gir nærmere regler om *i hvilke tilfeller* valgfriheten foreligger, for *hvilke områder av den flyttbare innretningen* andre regler kan benyttes og *hvilke regler* som i så fall kan tas i bruk. Enheter som må betraktes som skip/fartøy er helt utelatt fra denne bestemmelsens anvendelsesområde.

Denne bestemmelsens funksjon er derfor at det i hvert enkelt tilfelle kan bestemmes hvilket regelverk det er mest hensiktsmessig å følge i det aktuelle tilfellet. Den reelle virkningen av rammeforskriften § 3 er dermed at flyttbare innretninger med maritimt driftskonsept reguleres *som om de var fartøy*.

5.1.3.1 I hvilke tilfeller kan maritime regler komme til anvendelse?

Det *første* vilkåret som må være oppfylt for at maritimt regelverk kan komme til anvendelse, er at den flyttbare innretningen er registrert i et nasjonalt skipsregister. Det vil i praksis si at innretningen enten må være registrert i NIS- eller NOR-registeret. Se mer om skipsregistrering i pkt 2.1.2 ovenfor.

For det *andre* må den flyttbare innretningen følge et «maritimt driftskonsept». Begrepet er ikke videre utdypet i bestemmelsen. Det følger likevel av *veiledningen* til rammeforskriften § 3 hvilke innretninger det i

⁹⁸ Se også fortolkninger av rammeforskriften § 2 av 30. april 2002: «Kjemikaliebehandling av havbunnsbrønner og enkle pumpeaktiviteter - regelanvendelse» på http://www.ptil.no/regelverk/r2002/frame_n.htm (sist benyttet 10.05.2006).

hovedsak er snakk om. Dersom det i det enkelte tilfellet er tvil om en innretning følger et maritimt driftskonsept, skal Petroleumstilsynet kontaktes i god tid for å kunne foreta en skjønnsmessig avklaring. Grensen for når en innretning kan sies å følge et maritimt driftskonsept, må trekkes opp ved *hvilke operasjoner* innretningen er ment til å utføre, og i *hvor lang periode* den er ment til å utføre slike operasjoner.

Når det gjelder det tidsmessige aspektet, er det klart at innretninger som er ment til å ligge på et felt hele dens levetid vil være avskåret fra å benytte seg av valgfriheten i bestemmelsen. Rent ordlydsmessig sett er det klart at slike varig stasjonære innretninger ikke kan sies å ha et maritimt *driftskonsept*. Veiledningen gir eksempler på hvilke innretninger det her er snakk om. Produksjonsskip, lagerskip og lignende kan være typiske eksempler. Forskjellen mellom de bunnfaste innretningene og de varig stasjonært plasserte innretningene er i denne relasjonen ikke så stor. Begge disse typene innretninger skal bedrive den samme type virksomhet så lenge innretningen er i stand til det og/eller så lenge feltet er i drift. Det betyr med andre ord at hvis en operatør for eksempel velger et produksjonsskip som alternativ til en bunnfast innretning, vil innretningen på samme måte som den faste innretningen følge det petroleumsrettslige regelverket. Hovedaspektet er at skipet i seg selv ikke driver maritim virksomhet nettopp fordi det ligger i ro, og har sin hovedfunksjon innenfor petroleumsvirksomheten. Det finnes likevel argumenter som tilsier at også disse innretningene burde være omfattet av bestemmelsen. Produksjonsskip kan sies å ha mange likhetstrekk med vanlige skip både fordi det har skrograsong, fordi det ligger oppankret *på* sjøen, og ikke over sjøen slik som andre plattformlignende innretninger gjør, og fordi det er avhengig av en annerledes type stabilitet og posisjonering enn de øvrige plattformlignende innretningene. Det avgjørende momentet for hvorvidt driftskonseptet er maritimt, må etter dette derfor være hvor ofte innretningen forflytter seg og ikke hvor mange likhetstrekk den har med det tradisjonelle skipsbegrepet. Jo mer mobil innretningen er, desto flere maritime operasjoner vil innretningen være nødt til å utføre.

De typer innretninger bestemmelsen først og fremst omfatter er de forskjellige typer flyttbare borerigger, brønnstimuleringsinnretninger og lignende typer innretninger. Disse enhetene er de som står oppramset i veiledningen. Innretninger som utfører slike operasjoner er typisk mobile av natur. Det presiseres også at enkelte produksjonsinnretninger *kan* bli omfattet av bestemmelsen. Det avgjørende kriteriet for hvorvidt slike innretninger kan bli omfattet, er om innretningen har et maritimt drifts- og vedlikeholdskonsept

eller om den har mulighet til å følge et slikt konsept. I praksis er det her snakk om innretninger som er sertifisert som lasteskip etter sjøfarteregulverkets regler. Se mer om lasteskip m.m. i pkt 5.3 flg. Slike produksjonsinnretninger ligger således i en lengre periode på et felt, men er både bygget og sertifisert i den hensikt å kunne utføre operasjoner også andre steder.

Også de øvrige innretningene som ikke er produksjonsinnretninger må ha en maritim drifts- og vedlikeholdsstrategi. Det innebærer at det må være mulig å bruke flagg- eller klassepraksis på den aktuelle innretningen. Det skal således være mulig å resertifisere innretningen og foreta den vanlige femårsbesiktigelsen etter de sjøfartsrettslige regler. Se mer om sertifikater og sertifikatutstedelse i pkt 5.3.3.2 nedenfor.

5.1.3.2 For hvilke områder av den flyttbare innretningen kan maritime regler komme til anvendelse?

Rammeforskriften § 3 fastslår at det bare kan benyttes alternative maritime regler som omhandler «tekniske krav» ved «forhold av maritim karakter som ikke er direkte knyttet til den petroleumsfunksjonen som innretningen skal utføre». Dette innebærer at alle forhold av petroleumsmessig karakter skal reguleres av petroleumsregelverket.

Bestemmelsen litra a) oppramser de forhold som uttrykkelig må anses som petroleumsfunksjoner: «bore- og prosessutstyr, [...] allmenngyldige lyd- og lysalarmer, [...] utstyr for personellforflytting og krav til personellforflytting på boredekk, [...] bestemmelser om arbeidsmiljøet for øvrig, [og] de aktivitetene som skal utføres i petroleumsvirksomheten». Denne oppramsingen er ikke uttømmende jf ordene «bare bestemmelser om forhold av maritim karakter». I det enkelte tilfelle kan det vise seg å være flere petroleumsforhold enn de nevnte. Når det gjelder passussen *arbeidsmiljøet for øvrig*, se pkt 5.2.3 nedenfor.

Flere aktiviteter som foregår om bord kan sies både å ha petroleumsmessige og maritime sider knyttet til seg. I slike tilfeller er det *hovedfunksjonen* til det aktuelle anlegget som er det avgjørende kriterium for hvilket regelverk som skal legges til grunn. En må derfor foreta en avklaring i det konkrete tilfellet hva som må anses som hovedfunksjonen til anlegget det er snakk om.

5.1.3.3 Hvilke maritime regler kan anvendes i stedet for petroleumsreglene?

Det er bestemmelsene i *innretningsforskriften* som kan utelates til fordel for maritimt regelverk. Maritimt regelverk vil i denne sammenheng si de bestemmelser som er:

- fastsatt i medhold av Sjøfartsdirektoratets myndighetsområde supplert med utfyllende klasseregler gitt av Det norske Veritas, eller
- de regler som følger av internasjonale flaggstatsregler supplert med utfyllende klasseregler.

Begge typer regelsett må gi det samme sikkerhetsnivå som de petroleumsrettslige reglene gir, for å kunne erstatte disse. Det er imidlertid ett unntak fra denne regelen. De rent administrative sjøfartsrettslige reglene kommer ikke til anvendelse. Med administrative regler menes for eksempel regler om ikrafttredelse ol.

De regler som er fastsatt i medhold av Sjøfartsdirektoratets myndighetsområde, er de regler som følger av regelsamlingen «Regler for flyttbare innretninger 2003». Se oversikt over disse forskriftene i pkt 5.3.

Når det gjelder de regler som følger av de internasjonale flaggstatsregler, har den ansvarlige for driften av den flyttbare innretningen bevisbyrden for at disse reglene har samme nivå som de petroleumsrettslige reglene har. Systemet blir med andre ord likt i slike situasjoner som ellers når den ansvarlige velger andre regler enn de som er anbefalt av myndighetene.

5.1.4 Særskilte regler for flyttbare innretninger

Sikkerhetsforskriftene gir i hovedsak regler av generell karakter, som betyr at hver enkelt aktør ved hver enkelt aktivitet må tolke forskriftene i lys av oppgaven som skal utføres. Det innebærer at det ikke foreligger mange særskilte regler for flyttbare innretninger. I dette avsnittet skal det kort redegjøres for to av de viktigste særreglene som foreligger for flyttbare innretninger, nemlig om kravet til SUT-vedtak for flyttbare boreinnretninger og reglene om sikkerhetsstyringssystem.

Som nevnt i pkt 3.2 er det krav til sikkerhetsstyringssystem i petroleumsvirksomheten. Dette kravet fremkommer både i petroleumsloven § 10-6 (1) jf passussen «systematiske tiltak» og i rammeforskriften § 13. Både operatøren og «den ansvarlige» plikter å «etablere, følge opp og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem», jf rammeforskriften § 13 (1). Med den ansvarlige menes alle deltakerne i petroleumsvirksomheten som har ansvar innenfor et avgrenset område. Dette innebærer i denne sammenheng at både operatøren og rederen skal ha et sikkerhetsstyringssystem for sin virksomhet. Operatørens styringssystem skal inneholde elementer som sikrer at de øvrige deltakerne som befinner seg innenfor hans ansvarsområde, inkludert rederen, har et tilfredsstillende sikkerhetsstyringssystem. For flyttbare innretninger slås det fast

i rammeforskriften § 3 at ISM-kodens regler kan legges til grunn for de delene av den flyttbare innretningen som er knyttet til den maritime driften.

Som det fremkommer ovenfor i pkt 1.5.3 skal alle boreinnretninger som opererer på norsk kontinentalsokkel inneha en såkalt *samsvarsuttalelse* (SUT). Samsvarsuttalelsen er et vedtak om at den flyttbare innretningen og relevante deler av rederens organisasjon og styringssystem er i overensstemmelse med de regler som gjelder for disse. Dette kravet gjelder for alle boreinnretninger som er registrert i et nasjonalt skipsregister og som opererer eller skal operere på norsk sokkel, jf rammeforskriften § 17. Med nasjonalt skipsregister menes både NIS- og NOR-registeret og andre utenlandske registre. Ordningen har vært obligatorisk for flyttbare boreinnretninger siden januar 2004. Fra januar 2007 vil den også gjelde for de fleste andre typer flyttbare innretninger: flyttbare boliginnretninger (floteller), flyttbare innretninger for boring, produksjon, lagring og avskipning (såkalte FPDSO og FPSO), samt brønnintervensjonsinnretninger.

Begrunnelsen for denne ordningen ligger på flere plan. For det første er vedtaket ment å effektivisere prosessen i forkant av nye oppdrag for den flyttbare boreinnretningen. Det er operatøren som leier inn boreinnretninger til bestemte oppdrag. Og operatøren har, som vi har sett, det overordnede ansvaret for all virksomhet som foregår innenfor hans ansvarsområde. Operatøren vil derfor naturlig nok ha en god forsikring om at boreinnretningen tilfredsstillende de krav som gjelder. Når rederen kan vise til SUT for sin boreinnretning, fungerer SUT-vedtaket som et bevis for at innretningen er i samsvar med gjeldende regler. Dette fører derfor både til effektivitet, og også til forutberegnelighet for rederen. Før det obligatoriske kravet om samsvarsuttalelse kom i stand, var rederen ofte uten forutberegnelighet i forhold til hva operatøren kunne kreve til boreinnretningen før de to eventuelt kunne inngå en avtale. Nå er både rederen og operatøren forsikret om sikkerhetsnivået om bord.

Forutberegneligheten er bare tilfredsstillende i den grad SUT-vedtaket er gyldig. Samsvarsuttalelsens gyldighet avhenger av at rederen til enhver tid påser at boreinnretningen er i samsvar med de forhold som ble vurdert ved avgivelsen av vedtaket og i samsvar med de til enhver tid gjeldende regler for

boreinnretninger. Det vil med andre ord si at rederen må utbedre og oppgradere riggen for å holde SUT-vedtaket ved like.⁹⁹

5.2 Forskrifter gitt i medhold av arbeidsmiljøloven

5.2.1 Innledning

De forskriftsregler som knytter seg til arbeidsmiljørettslige forhold i petroleumsvirksomheten, fremgår også av rammeforskriften og de fire øvrige forskriftene. En nærmere presisering av i hvilke konkrete tilfeller arbeidsmiljølovens regler får anvendelse, fremgår av rammeforskriften § 2. I tillegg fremgår enkelte særregler av rammeforskriften § 3 og vedlegg til rammeforskriften (i det senere betegnet som «vedlegget»). Særlige arbeidsmiljøregler fremgår også av rammeforskriften kapittel VIII. De regler som fremgår av kapittel VIII er av mer detaljert og teknisk karakter, for eksempel regler om arbeidstid, reisetid, arbeidsmiljøutvalg og verneombud. Disse reglene vil ikke bli redegjort nærmere for her.

Vedlegget til rammeforskriften omhandler arbeidsmiljølovens anvendelse i petroleumsvirksomheten utenfor den norske delen av kontinentalsokkelen og under forflytting. For de områder arbeidsmiljøloven ikke kommer til anvendelse, er det sjømannsloven som kommer til anvendelse.

5.2.2 Rammeforskriften § 2 – arbeidsmiljølovens virkeområde

Utgangspunktet er at arbeidsmiljøloven får anvendelse i den utstrekning loven gir uttrykk for. Se kapittel 4 ovenfor for en nærmere redegjørelse av disse forhold. Rammeforskriften § 2 nr. 1 litra d) presiserer og gir unntak fra de reglene som gjelder generelt for arbeidsmiljøloven.

For det *første* presiseres det at forskriften gjelder for «bemannede undervannsoperasjoner i petroleumsvirksomhet som blir utført fra fartøy eller innretninger», dersom ikke annet er bestemt. Det fremheves at begrepene «fartøy» og «innretning» skal ha tilsvarende innhold som det som fastsettes i medhold av petroleumslovens regler. Dette innebærer på den ene siden at avgrensningskriteriene for fastsettelsen av om det er snakk om en innretning eller et fartøy er lik. På den andre siden innebærer det at arbeidsmiljøloven som hovedregel enten får anvendelse på hele innretningen eller bare på den

⁹⁹ Se mer om SUT-ordningen på http://www.ptil.no/Norsk/Helse+miljo+og+sikkerhet/Tilsyn+og+raadgivning/SUT_hovedsiden.htm (sist benyttet 03.05.2006), i St. meld. nr. 7 (2001-2002) og i denne fremstillingens kapittel 6 og pkt 7.4.

avgrensede petroleumsvirksomhet på fartøyet. Som vi skal se vil imidlertid arbeidsmiljølovens regler komme til anvendelse for *færre typer av fartøy* enn petroleumsloven gjør.

Bemannede undervannsoperasjoner er en typisk petroleumsaktivitet. Det personell som utfører slike oppdrag er en enhetlig gruppe. På denne bakgrunn er det derfor naturlig at slikt personell og utstyr omfattes av arbeidsmiljølovens regler. Når det gjelder *fartøyene*, fremgår det i aktivitetsforskriften § 1 og innretningsforskriften § 2 at «Krav til innretninger [...] gjelder også for anlegg og annet utstyr som er nødvendig for å utføre bemannede undervannsoperasjoner fra fartøy».

For det *andre* er «forsynings-, beredskaps- og ankerhåndteringstjeneste med fartøy, seismiske eller geologiske undersøkelser med fartøy og annen sammenlignbar aktivitet, som regnes som sjøfart» *unntatt* fra arbeidsmiljøloven og rammeforskriften med videre forskrifter. I veiledningen til rammeforskriften § 2 fremgår det at fartøy som utfører slike aktiviteter, er i samsvar med de begreper som benyttes i forarbeidene til petroleumsloven, se Ot. prp. nr. 43 s. 29-31 og pkt 3.3 ovenfor. Selv om petroleumsloven og arbeidsmiljøloven opererer med likt innhold av disse begrepene, er det altså likevel slik at petroleumsloven gjelder for den avgrensede virksomhet som foregår om bord, mens arbeidsmiljøloven ikke kommer til anvendelse for disse fartøyene i det hele tatt.

For det *trede* er også «fartøy som utfører konstruksjons-, rørleggings- eller vedlikeholdsaktiviteter i petroleumsvirksomheten» *unntatt* fra arbeidsmiljølovens virkeområde dersom ikke departementet¹⁰⁰ bestemmer noe annet ved forskrift eller enkeltvedtak. Departementets mulighet for likevel å la arbeidsmiljøloven få anvendelse på slike aktiviteter utført fra fartøy, er begrunnet i at slike aktiviteter tidvis kan ha en så nær tilknytning til den øvrige petroleumsvirksomheten at det vil være naturlig å se på hele operasjonen som en enhet. Store utbyggingsprosjekter eller lignende kan være et eksempel på slike situasjoner. Det er likevel presisert at det må foreligge *særlige grunner* for å kunne gjøre unntak fra dette unntaket.

5.2.3 Rammeforskriften § 3

Hovedregelen er som vi har sett over i pkt 5.1.3 at maritime regler ikke kan komme til anvendelse i stedet for arbeidsmiljørettslige regler, jf passussen «arbeidsmiljøet for øvrig» i rammeforskriften § 3 litra a) fjerde strekpunkt. Ved

¹⁰⁰ Arbeids- og inkluderingsdepartementet.

spørsmål knyttet til arbeidsmiljøet må således alle flyttbare innretninger følge det petroleumsrettslige regelverket fullt ut.

Hovedregelen i denne sammenhengen er at alle regler gitt i medhold av arbeidsmiljøloven og helselovgivningen¹⁰¹ er regler som omhandler arbeidsmiljøet. Eksempler på slike bestemmelser er regler om boligkvarter, arbeidsområder, støy og belysning, ergonomi osv. Ved alle slike forhold er det således reglene i innretningsforskriften som må følges. I veiledningen til innretningsforskriften er det for flyttbare innretninger likevel åpnet for at regler gitt av Sjøfartsdirektoratet kan følges som alternativ til de øvrige anbefalingene. Dette gjelder for innretningsforskriften § 12 om materialhåndtering og transportveier, atkomst og evakueringsveier og §§ 59 til 61 om henholdsvis boligkvarter, helseavdeling og nødhospital.¹⁰²

5.2.4 Vedlegg til rammeforskriften

Vedlegg til rammeforskriften gir regler for i hvilke tilfeller arbeidsmiljøloven kommer til anvendelse under forflytning og utenfor norsk del av kontinentalsokkelen. Det er således disse bestemmelsene som forskrift om sjømannslovens virkeområde henviser til for avgrensningen mellom sjømannsloven og arbeidsmiljøloven, se pkt 4.4 ovenfor.

Vedlegget punkt 1 litra a) regulerer petroleumsvirksomhet som utføres utenfor den norske kontinentalsokkelen.¹⁰³ All virksomhet som foregår utenfor dette området reguleres av sikkerhetsforskriftene i den grad det bestemmes i vedlegget. For at en slik type virksomhet skal komme inn under norsk lov må den flyttbare innretningen være registrert i et norsk skipsregister.¹⁰⁴ Begrepet «flyttbar innretning» har samme innhold her som ellers i både sikkerhetsforskriftene og petroleumsloven. Dersom den flyttbare innretningen er registrert i norsk skipsregister, er det vedleggets punkt 2 til og med 7 som kommer til anvendelse på dem. Disse bestemmelsene inneholder særregler om tilsetting, oppsigelse og avskjed, jf pkt 2, sjømannslovens anvendelse, jf pkt 3, plikt til å opplyse om arbeidsmiljømessige forhold ved forespørsel, jf pkt 4, om påse-plikten, jf pkt 5, om hovedbedrift, jf pkt 6 og om verneombudets plikt til å

¹⁰¹ De fire helelovene, se note 32 for korrekte henvisninger

¹⁰² Se nærmere om dette i fortolkninger til rammeforskriften § 3 av 19. desember 2002 om «anvendelse av forskrifter om helse-, miljø- og sikkerhet (HMS-regelverket) på flyttbare innretninger – bruk av maritimt regelverk/normer» på http://www.ptil.no/regelverk/r2002/ram_p3_004_n.htm.

¹⁰³ Om den norske kontinentalsokkelens utstrekning, se pkt 2.1.1 ovenfor.

¹⁰⁴ Om skipsregistrering, se pkt 2.1.2 ovenfor.

stanse farlig virksomhet, jf pkt 7. Det fremgår også av punkt 1 litra a) første ledd, annet punkt at departementet kan i forskrift eller ved enkeltvedtak bestemme at de øvrige bestemmelsene om arbeidsmiljøet i rammeforskriften kapittel VIII skal komme til anvendelse helt eller delvis.

I vedlegget punkt 1 litra b) fremgår det at forflytning av norskregistrerte flyttbare innretninger utenfor den norske kontinentalsokkelen skal følge rammeforskriftens kapittel VIII og de særregler som følger av vedlegget.

For forflytning av norskregistrerte flyttbare innretninger ellers, fremgår det av vedlegget punkt 1 litra c) at bare deler av vedlegget kommer til anvendelse (pkt 5 til 7) sammen med rammeforskriftens kapittel VIII.

Vedlegget punkt 3 avgjør i hvilke tilfeller *sjømannsloven* kommer til anvendelse for flyttbare innretninger. For norskregistrerte flyttbare innretninger gjelder åtte bestemmelser i *sjømannsloven*. Disse bestemmelsene omhandler varierte forhold fra dødsfall til erstatning for tap av eiendeler.

For enheter som ikke kan betraktes som flyttbare innretninger gjelder forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip, jf denne forskriftens § 1-2: «På ethvert fartøy som omfattes av *sjømannsloven* kommer denne forskrift til anvendelse, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om *sjømannslovens* virkeområde».

5.3 Forskrifter gitt i medhold av sjødyktighetsloven

5.3.1 Innledning – generelt om systemet

Sjødyktighetsloven er som nevnt en kontrolllov. Alle skip og flyttbare innretninger som er registrert i norsk skipsregister skal kontrolleres slik loven foreskriver. Det innebærer at alle norskregistrerte flyttbare innretninger *skal ha sertifikater* på samme måte som skip. De forskjellige typer sertifikat varierer imidlertid avhengig om det er snakk om en flyttbar innretning eller et skip.

Som nevnt over i pkt 3.5 avgjøres det i hver enkelt forskrift om sjødyktighetslovens regler skal komme til anvendelse for flyttbare innretninger. I forskrift 4. september 1987 nr. 855 om anmeldelse av nybygg, besiktelse og sertifisering m.v. av flyttbare innretninger (videre kalt «sertifiseringsforskriften for flyttbare innretninger») § 1 nr. 1, er «innretning» definert som: «flyttbar plattform, herunder boerskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumsforekomster». Definisjonene av innretning i de andre

forskriftene gitt av Sjøfartsdirektoratet¹⁰⁵ er som regel likelydende med den overnevnte, og gjelder også bare for de flyttbare innretningene som er registrert eller skal registreres i norsk skipsregister.

Innenfor sjøfartsregimet er begrepet flyttbar innretning knyttet opp til hvilke typer innretninger som kan registreres i norsk skipsregister. Hvorvidt en enhet blir registeret som en flyttbar innretning beror for det første på om eieren av enheten vil ha den registrert som en flyttbar innretning, og for det andre om enheten i så fall kan bli registrert på denne måten. Det er derfor begjæringen fra eieren som er incitamentet for om enheten blir å betrakte som en flyttbar innretning. Resultatet kan gå i to retninger. For det første kan enheten bli registrert som en flyttbar innretning og for det andre kan den bli registrert som en type skip. Alle spørsmålene knytter seg til reglene for registrering i henholdsvis NOR- eller NIS-registeret.

Dersom en enhet skal bli registrert som en flyttbar innretning i disse registrene må betingelsene i forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister (videre omtalt som NOR-forskriften) eller betingelsene i forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) (videre omtalt som NIS-forskriften) være oppfylt. I NOR-forskriften fremgår det i § 2 at «Innretninger som nevnt i sjølovens § 507 er å anse som skip». Sjøloven § 507 omhandler «boreplattformer og lignende flyttbare innretninger».¹⁰⁶ I NIS-forskriften fremgår det av § 3 at «boreplattformer og andre flyttbare innretninger er å anse som skip i disse Forskrifter» På denne måten behandles flyttbare innretninger som om de var skip og registreres som flyttbare innretninger etter eiers begjæring.

Dersom en enhet ikke er å betrakte som en flyttbar innretning etter sertifiseringsforskriften for flyttbare innretninger, må den anses som en type skip. I praksis vil enheten da bli sertifisert som *lasteskip*. Begrunnelsen for denne regelen fremgår av forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m. (videre kalt sertifiseringsforskriften for skip). I denne forskriften § 2 litra m) er lasteskip definert som «ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy eller lekter». Lasteskip er med andre ord negativt definert, og omfatter dermed ethvert skip/enhet som ikke vil falle inn i

¹⁰⁵ Se pkt 3.5.1.

¹⁰⁶ Her fastslås det i annet ledd at slike innretninger anses som skip og driften av dem som rederivirksomhet, derav betegnelsen «rederi» i denne fremstillingen.

en av de positivt definerte kategoriene passasjerskip, lekter, fiskefartøy eller flyttbar innretning. *Passasjerskip* er skip som frakter passasjerer, jf sjødyktighetsloven § 94, *fiskefartøy* er fartøy som brukes til ervervsmessig fangst av fisk, jf sertifiseringsforskriften for skip § 2 litra g), og *lekter* er skrog eller skip uten eget fremdriftsmaskineri som skal slepes eller skyves og som anvendes til føring av last,¹⁰⁷ jf sistnevnte forskrift § 2 litra n).

I tillegg til at de flyttbare innretningene og skipene skal ha sertifikater, skal også mannskapet om bord ha såkalte personlige sertifikater, jf forskrift 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger (kvalifikasjonsforskriften).¹⁰⁸ Som det følger av tittelen gjelder denne forskriften for mannskap *både* på skip og på flyttbare innretninger.¹⁰⁹ Sertifikatplikten knytter seg til ulike typer *stillinger* om bord. For vanlige skip omfatter dette stilling som skipsfører og styrmann, jf kapittel 4, maskinist, jf kapittel 5, og kokk jf kapittel 7. For flyttbare innretninger *med eget fremdriftsmaskineri* gjelder dette for stilling som plattformsjef, stabilitetssjef, kontrollromsoperatør, teknisk sjef, teknisk assistent og maskinromsoperatør (jf § 6-2). For flyttbare innretninger *uten eget fremsdriftsmaskineri* oppstilles det bare kvalifikasjonskrav, ikke sertifikatplikt, for de samme typer stillinger, jf § 6-4. Ved siden av disse reglene foreligger det *kvalifikasjonskrav* for det personell om bord som ikke har sertifikatplikt, jf kapittel 3 i forskriften og særlige kvalifikasjonskrav for særskilte typer skip, jf kapittel 9 i forskriften.

Siden petroleumsregimets definisjoner av flyttbare innretninger og skip som vist over ikke nødvendigvis samsvarer med sjøfartsregimets inndeling, skal det nedenfor redegjøres både for de enhetene som sertifiseres som flyttbare innretninger og de enhetene som er til bruk i petroleumsvirksomheten og sertifiseres som lasteskip. Dersom en enhet blir betraktet som en flyttbar innretning, er det neste spørsmål hvor langt sjøfartsmyndighetens kompetanse til å gi regler går. Dette skal det også redegjøres for nedenfor.

¹⁰⁷ Enkelte typer kranfartøy kan bli sertifisert som lekter, ellers er enheter til bruk i petroleumsvirksomheten alltid sertifisert enten som flyttbar innretning eller som lasteskip.

¹⁰⁸ Gitt i medhold av lov 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen (sertifiseringsloven).

¹⁰⁹ Forskriften er i tråd med The Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, (Den internasjonale konvensjonen om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk fra 1978/1995) «STCW-konvensjonen» som Norge har ratifisert.

5.3.2 Internasjonale konvensjoner og implementeringen av disse i forskriftene

Sjøfartsregimet er preget av en rekke internasjonale konvensjoner som Norge er forpliktet til å følge. Dette gjelder imidlertid ikke i så stor grad for flyttbare innretninger. Det skal nå gis et kort innblikk i de viktigste konvensjonene som ligger til grunn for den interne reguleringen av sikkerheten for flyttbare innretninger og skip til bruk i petroleumsvirksomheten.¹¹⁰

SOLAS-konvensjonen,¹¹¹ fastsetter en rekke krav til ulike sertifikater m.m. som registrerte skip må ha. SOLAS gjelder ikke i sin alminnelighet for flyttbare innretninger. ISM-koden,¹¹² som er en del av SOLAS-konvensjonen, jf kapittel IX, gjelder imidlertid for flyttbare *bore*innretninger med eget maskineri.¹¹³ ISM-koden etablerer krav om at skip og flyttbare innretninger og deres rederi skal ha et sikkerhetsstyringssystem, jf regel 1.4. Regel 1.4 fastsetter funksjonskrav, ikke detaljerte krav, om sikkerhetsstyringssystemene. Gjennom funksjonskravene vil bestemmelsen favne om alle typer skip og flyttbare innretninger uavhengig av deres størrelse både organisasjonsmessig og i fysisk forstand. De funksjonelle kravene som er oppstilt innebærer blant annet at man skal ha en sikkerhetspolitikk, god kommunikasjon mellom definerte myndighetsnivåer, interne regler for prosedyrer som sikrer driften og det ytre miljøet, og prosedyrer for intern revisjon osv.

ISM-koden er implementert i norsk rett for vanlige skip gjennom forskrift 23. desember 1999 nr. 1529 om sikkerhetsstyring for passasjerskip¹¹⁴ og forskrift 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystem for lasteskip.¹¹⁵ For flyttbare innretninger er ISM-koden implementert gjennom forskrift 2. mars 1999 nr. 394 om sikkerhetsstyringssystem for flyttbare innretninger.¹¹⁶ Sikkerhetsstyringsforskriften for flyttbare innretninger gjelder for alle flyttbare innretninger, ikke bare for flyttbare boreinnretninger med eget

¹¹⁰ Se mer generelt om Norges internasjonale forpliktelser og de forskjellige konvensjonene og kodene i NOU 2005:14 s. 45-62.

¹¹¹ Se pkt 2.3.2.1 ovenfor for korrekt henvisning.

¹¹² Se pkt 2.3.2.1 ovenfor for korrekt henvisning.

¹¹³ Jf kapittel IX regel 2: «this chapter applies to ships [...] as follows»: .3: «[...]mobile offshore drilling units*» «*The Maritime Safety Committee, decided that mobile offshore drilling units not propelled by mechanical means need not to comply with the requirement».

¹¹⁴ Videre kalt sikkerhetsstyringsforskriften for passasjerskip.

¹¹⁵ Videre kalt sikkerhetsstyringsforskriften for lasteskip.

¹¹⁶ Videre kalt sikkerhetsstyringsforskriften for flyttbare innretninger.

fremdriftsmaskineri som ISM-koden gjelder for. Forskriften inneholder også norske særkrav som er strengere enn de som gjelder ut i fra ISM-koden.

Videre har MARPOL-konvensjonen¹¹⁷ generelle krav til sikkerheten til beskyttelse for det ytre miljø. Disse reglene gjelder også for flyttbare innretninger. MARPOL-konvensjonen gjelder både for forurensende utslipp forårsaket av den daglige drift og ved uhell/ulykker. Utslipp omfatter alt fra olje og farlige kjemikalier, til søppel og utslipp i luft. MARPOL-konvensjonens krav er implementert i forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip m.m. (forurensning fra skip-forskriften) og forskrift 22. juli 1983 nr. 1331 om hindring av forurensning fra den maritime drift av flyttbare innretninger (forurensningsforskriften).

Disse to forskriftene er de eneste som skiller mellom flyttbar innretning *under forflytning* og flyttbar innretning *på lokasjon*. Forurensning fra skip-forskriften § 1-4 litra h) presiserer at «skip» er «ethvert fartøy, herunder lekter samt flyttbare plattformer som er under forseiling. Flyttbare plattformer som er beskjeftiget i undersøkelse, utvinning og tilknyttede bearbeidingsprosesser av mineralforekomster på den norske kontinentalsokkel, er regulert i [forurensningsforskriften]». Forurensningsforskriften benytter seg av begrepet «forflytning» i motsetning til begrepet «forseiling». Denne språklige forskjellen har ingen materiell betydning.

5.3.3 Reguleringen av flyttbare innretninger

I dag blir *alle* flyttbare innretninger som er registrert i norske skipsregistre regulert av sjøfartsregelverket. Begrunnelsen for denne kompetansen ligger i behovet for å oppnå akseptabel *maritim* sikkerhet for disse innretningene. Det innebærer at sjøfartsmyndighetene har kompetanse til å gi regler om alle forhold om bord. Med dette menes at den kompetansen som er tillagt Sjøfartsdirektoratet innebærer at det kan gis regler om sikkerhet for flyttbare innretninger innenfor det området som sjødyktighetsloven dekker. Sjøfartsdirektoratet har ikke myndighet innenfor to områder: Innenfor de rent petroleumsrettede operasjonene har sjøfartsmyndighetene ingen kompetanse. Det samme gjelder for de områder som er dekket av arbeidsmiljølovens regler.

5.3.3.1 Forholdet til de petroleumstekniske sider

Som det har fremkommet ovenfor i pkt 1.5.2 og 5.1.3 har Sjøfartsdirektoratet myndighet til å regulere alle forhold knyttet til en flyttbar innretning med unntak av de boretekniske sider. Hva som ligger i begrepet «boretekniske sider» er ikke klart fastsatt. Det foreligger ingen skriftlige dokumenter på det

¹¹⁷ Se pkt 2.3.2.1 ovenfor for korrekt henvisning.

sjøfartsrettslige området som redegjør for grensen mot petroleumsregimet. Innenfor det petroleumsrettlige regelverket foreligger det imidlertid bestemmelser om hvilke områder som blant annet oppfattes som petroleumstekniske sider av den flyttbare innretningen, jf rammeforskriften § 3. Denne bestemmelsen omhandler vel og merke grensen for *petroleumsmyndighetenes kompetanse* og ikke *sjøfartsmyndighetenes kompetanse*. Fordi disse områdene ikke er helt avklart, vil det i praksis være slik at den motsatte etat må protestere i høringsrunden dersom det aktuelle forskriftsforslaget må sies å gå for langt inn på den annens myndighetsområde. For å få klarhet i hvor omfattende myndighet Sjøfartsdirektoratet selv anser at det har, skal det her klarlegges hvilke områder Sjøfartsdirektoratet i dag regulerer.

Per dags dato regulerer Sjøfartsdirektoratet grovt inndelt følgende områder: *sikkerhetsstyring og risikoanalyse*, innretningens *konstruksjon* med særlig tanke på stabilitet, ballast, forankringssystemer, vanntetthet og brannvern, innretningens *utstyr* med særlig tanke på redningsmidler, radioutstyr og dykkesystemer, innretningens *drift* med særlig tanke på bemanning, dagbokføring og sjøveisregler, vern av *ytre miljø, arbeidsmiljø og helse, kvalifikasjonskrav* og *måling og registrering* av innretning. I tillegg kommer naturligvis forskrifter om sertifisering og besiktelse, som jo er de flyttbare innretningers fundament i sjøfartsregimet. Alle de nevnte bestemmelsene fremgår i dag av ca 40 forskrifter, mens det i tillegg foreligger en del generelle forskrifter som gjelder for alle typer skip og flyttbare innretninger.

Den forskriften som trolig går lengst inn i petroleumsvirksomhetens område er forskrift 10. februar 1994 nr. 123 for flyttbare innretninger med produksjonstekniske installasjoner og utstyr (produksjonsforskriften). Her oppstiller § 8 generelle krav til den produksjonstekniske installasjonen: «Den produksjonstekniske installasjonen skal tilfredsstille et sikkerhetsnivå som ikke ligger lavere enn som angitt enten i Det Norske Veritas [...] eller gjennom annen internasjonalt anerkjent norm». I forskriftens forord forklares det hvorfor Sjøfartsdirektoratet har valgt å regulere produksjonstekniske anlegg. Begrunnelsen ligger i at Sjøfartsdirektoratet må forsikre seg om at et minimum av sikkerhet foreligger også ved de boretekniske sider for at sikkerheten for mannskap, innretningens konstruksjon, dens maritime systemer og det marine miljø blir ivaretatt. Det hjelper ikke om alle de maritime funksjonene er i topp stand, dersom man har produksjonsteknisk utstyr om bord som ikke holder

tilfredsstillende kvalitet.¹¹⁸ Denne forskriften inneholdt tidligere mer detaljerte krav til det produksjonstekniske utstyret enn det den gjør i dag. De resterende bestemmelsene er mer tradisjonelle sjøfartsrettslige regler, som tekniske krav til innretningen (for eksempel om skrogstyrkeberegninger og forankringssystemer), generelle risikoforebyggende tiltak, strukturelle sikringstiltak mot brann og eksplosjon og andre regler om brannforebygging, nødavstengnings- og nødutløsningssystem, andre spesielle krav og tiltak mot forurensning, laste- og fortøyningsystem og vedlikehold.

5.3.3.2 Sertifikater

Dersom en flyttbar innretning er registrert eller skal registreres i et norsk skipsregister følger den sjøfartsregimets bestemmelser. (Det eneste unntaket gjelder for de situasjonene at reder velger å «ta av flagget», det vil si bestemme at han for en periode ikke skal følge de maritime reglene fordi innretningen skal drive stasjonær virksomhet i en lengre periode.) Dette innebærer som nevnt at den flyttbare innretningen skal ha sertifikater etter sertifiseringsforskriften for flyttbare innretninger. Sertifikatene utstedes første gang når skipet/innretningen er ny eller ved innføring i norsk skipsregister. Videre blir de besiktiget i ettårs- og femårs intervaller for å beholde sertifikatene, jf sertifiseringsforskriftens § 5 nr. 1.¹¹⁹

De norskregistrerte flyttbare innretningene skal i følge sertifiseringsforskriften for flyttbare innretninger § 6 nr. 1 ha følgende sertifikater:

- Sikkerhetsstyringssystemsertifikat for drift (etter ISM-koden - omtales som Safety Management Certificate (forkortet SMC))
- Farts- og driftsertifikat for flyttbar innretning
- Sikkerhetssertifikat for konstruksjon av flyttbar innretning
- Sikkerhetssertifikat for utstyr på flyttbar innretning
- Lastelinjesertifikat for flyttbar innretning
- Sikkerhetssertifikat for radioinstallasjon på flyttbar innretning
- Internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning (IOPP-sertifikat)

For å få utstedt sertifikat må innretningen oppfylle konkrete standarder som er satt av Sjøfartsdirektoratet selv eller av anerkjent klasseinstitusjon.¹²⁰

¹¹⁸ I denne sammenhengen benyttes ofte metaforen eple med råtten kjerne.

¹¹⁹ Se Sjøfartsdirektoratets regelsamling: «Regler for flyttbare innretninger 2003» s. 21-29 hvor kontrollordningen for flyttbare innretninger er beskrevet.

¹²⁰ Se pkt 2.3.2.3 ovenfor om klassifikasjonsselskapene.

Sertifikatene for flyttbare innretninger har mindre detaljerte krav enn sertifikatene til andre typer skip.

De maritime sertifikatene har som regel *vedlegg* og *påleggslist*er knyttet til seg. Begrunnelsen for dette er at den flyttbare innretningen som regel ikke oppfyller alle krav som er satt. Det første *vedlegget* til sertifikatene (annex 1) dokumenterer innretningens *operasjonelle begrensninger*. Alle flyttbare innretninger har en eller annen form for begrensning ut i fra hvordan den er bygget. Begrensningene kan knytte seg til hvor kraftige værforhold innretningen tåler, hvilke dyp den kan bore på, eller andre lignende konstruksjonsmessige forutsetninger og begrensninger. Det andre vedlegget (annex 2) påviser de *avvikene* fra gjeldende regler som Sjøfartsdirektoratet har *akseptert*.¹²¹ Slike avvik kan knytte seg til alt fra at innretningen har for lav takhøyde, til for små fellesrom eller lignende forhold. Til sist følger det som regel med en *påleggsliste*. Denne listen inneholder tidsfrister for når avvik som *ikke er akseptert*¹²² må være utbedret. Dette er forhold av større betydning for sikkerheten enn de aksepterte avvikene. Det er rederen som har ansvaret for at de nevnte vedlegg og påleggslisten til enhver tid er i samsvar med de faktiske forholdene om bord.

Samsvarsuttalelsen (SUT) og maritime sertifikater er i prinsippet helt uavhengig av hverandre. Det vil si at det for norskregistrerte flyttbare *boreinnretninger* foreligger både et krav om at innretningen skal ha de obligatoriske maritime sertifikater og SUT-vedtak. De maritime sertifikatene er imidlertid til hjelp når det skal utstedes SUT. Dersom de maritime sertifikatene er gyldige, er de tilsvarende områder som også dekkes av SUT-vedtaket, ansett for å være tilfredsstilt. Dette gjelder for eksempel for sikkerhetsstyringssystemet, som skal være på et tilfredsstillende nivå både for å få utstedt maritime sertifikater og for å få SUT-vedtak.

5.3.4 Regulering av enheter til bruk i petroleumsvirksomheten som ikke er å anse som flyttbar innretning

De mobile enhetene, som ikke blir betraktet som flyttbare innretninger, blir som vist over i pkt 5.3 sertifisert som lasteskip. Det innebærer at disse

¹²¹ Innenfor petroleumsregimet omtales aksepterte avvik også som «unntak», jf for eksempel «Anbefalte retningslinjer for Aksept og drift av flyttbare boreinnretninger med samsvarsuttalelse (SUT), eller som har startet søknadsprosessen» nr. 082 gitt av NR/OLF av 30. april 2003, Rev. 1.

¹²² Omtales som langsiktige eller midlertidige avvik avhengig om det henholdsvis mangler eller er gitt tidsfrist for utbedring, jf anbefalte retningslinje i foregående note.

innretningene følger alle regler som gjelder for skip i sin alminnelighet, og alle regler som gjelder spesielt for lasteskip. De aktiviteter som foregår om bord som må anses som petroleumsvirksomhet blir på vanlig måte regulert av petroleumsløven og dennes forskrifter. Det samme gjelder for det personell som utfører petroleumaktiviteten. Den øvrige virksomhet og det øvrige mannskapet om bord følger sjødyktighetsloven og sjømannsløven og deres forskrifter. Det skal her ikke redegjøres for reguleringen av lasteskip generelt. Det skal kort vises til de mer spesielle reglene som gjelder for skip i offshore virksomhet.

På de enhetene som sertifiseres som lasteskip gjelder alle de nevnte konvensjoner og koder i pkt 2.3.2.1 og 5.3.2 fullt ut. Dette gjelder også for hele SOLAS-konvensjonen, og ikke bare ISM-koden.

Når det konkret gjelder reguleringen av lasteskip er det for det *første* slik at alle de *generelle* forskriftene kommer til anvendelse. Dette gjelder typisk for sjøveisreglene, reglene om sjøforklaring, om måling og registrering, regler til vern av det ytre miljøet, regler om fartsområder, føring av dagbøker og så videre. For det *andre* finnes det *særlige* forskrifter som gjelder både for passasjerskip og lasteskip. Her finnes det felles forskrifter for besiktelse og sertifisering (selv om de sertifiseres forskjellig), og felles forskrifter for bygging, utstyr, drift og diverse tekniske installasjoner. For det *tredje* kommer de *særlige* reglene for lasteskip til anvendelse. Her er det både gitt generelle forskrifter for alle lasteskip og spesialforskrifter som kun gjelder for ulike typer lasteskip. Innenfor denne kategorien er det for eksempel gitt en særskilt forskrift for beredskapsfartøy: forskrift av 16. oktober 1991 nr. 853 om beredskapsfartøy. I § 2 litra b) er beredskapsfartøy definert som «fartøy som er tillagt oppgaver i forbindelse med fare- og ulykkessituasjoner i petroleumsvirksomheten, samt vakthold rundt innretninger». For beredskapsfartøy stilles det blant annet spesielle krav til stabiliteten, fremdriftsmaskineriet, spesialutstyret og bemanningen. Med spesialutstyr menes det utstyr fartøyet har om bord for å være til hjelp i fare- og ulykkessituasjoner som for eksempel redningsmidler, brannslukningsinnretninger, gassdeteksjonsapparater med mer.

Igjennom de forskrifter som er gitt generelt for alle skip og for de forskrifter som er gitt kun for lasteskip, er det pålagt at lasteskip minimum skal ha følgende sertifikater:

- Nasjonalitetsbevis, jf sjøloven § 11,
- Målebrev eller identitetsbevis, jf forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer (målingsforskriften),

- Lastelinjesertifikat, jf sertifiseringsforskriften for skip § 36 og lastelinjekonvensjonen art. 16,
- Stabilitetsgodkjennelse, jf forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer- og lasteskip og lektere (byggeforskriften for skip),
- Bemanningsoppgave, jf forskrift 17. mars 1987 nr. 175 om bemanning på norske skip (bemanningsforskriften),
- Mannskapsliste, jf forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste,
- Internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning, jf forurensning fra skip-forskriften,
- Internasjonalt sertifikat for hindring av kloakkforurensning, jf forskrift 1. juni 2004 om begrensning av forurensning (forurensningsbegrensningsforskriften),
- Fartstillatelse, jf sertifiseringsforskriften for flyttbare innretninger,
- Fartssertifikat, jf sertifiseringsforskriften for skip § 17,
- Sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip med vedheftet utstyrliste, jf sertifiseringsforskriften for skip § 18,
- Sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip, jf sertifiseringsforskriften for skip § 19,
- Sikkerhetssertifikat for radio på lasteskip, med vedheftet utstyrliste, jf forskrift 27. januar 1999 nr. 149 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer- og lasteskip som omfattes av den internasjonale sjøsikkerhetskonvensjonen, SOLAS 1974 (radioforskriften) § 8,
- Sikkerhetssertifikat for radiotelefon, jf forskrift 11. november 1991 om radiotelegrafi og radiotelefoni på passasjer- og lasteskip (radiotelegrafiforskriften),
- Sikkerhetsstyrings sertifikat, jf sikkerhetsstyringsforskriften for lasteskip § 5 nr. 1.

I tillegg foreligger det krav om ulike sertifikater for særskilte typer lasteskip, for eksempel det nevnte krav til sertifikat for beredskapsfartøy.

Sertifiseringsforskriften for skip § 8 gir regler for når et sertifikat kan bli ugyldig. Det vesentlige er at skipet må være i samme stand som sertifikatet tilsier at det er. Foruten sertifikatet kan det utstedes dispensasjonssertifikat for en del av sertifikatene.

5.4 Forholdet mellom de tre sektorene

5.4.1 Petroleumssektoren og sjøfartsreglene

Når man skal beskrive forholdet mellom de petroleumsrettslige og de sjøfartsrettslige reglene, er det ståstedet som er avgjørende for hvilken betraktningssmåte man har. Dersom man har en petroleumsrettslig betraktningssmåte, vil man fremheve at petroleumsregelverket er det sentrale regelverk for flyttbare innretninger nettopp fordi de er til bruk i petroleumsvirksomheten. Disse reglene kommer imidlertid ikke til anvendelse når den flyttbare innretningen er under forflytning eller på annen måte ikke bedriver petroleumsvirksomhet. Dersom man har en sjøfartsrettslig betraktningssmåte, vil man derfor kunne fremheve at det er de sjøfartsrettslige reglene som er de sentrale. Disse reglene kommer til anvendelse uansett om innretningen bedriver petroleumsvirksomhet eller om den er under forflytning.

Realiteten i forholdet mellom regelverkene er derfor at sjøfartsrettslige regler ligger som et grunnfundament for sikkerheten på flyttbare innretninger, mens de petroleumsrettslige reglene kommer til anvendelse på alt som har med petroleumsvirksomheten å gjøre. I tillegg kommer Sjøfartsdirektoratets regler til anvendelse innenfor petroleumssektoren på tre forskjellige måter:

For det *første* kommer reglene til anvendelse dersom en forskriftsbestemmelse direkte henviser til Sjøfartsdirektoratets regelverk. Dette gjelder for innretningsforskriften §§ 38, 63, 64 og 65.¹²³ Ved denne typen henvisning, er de forskriftene det er vist til obligatoriske, det vil med andre ord si at de er bindende for de aktørene bestemmelsene er aktuelle for.

For det *andre* kommer reglene til anvendelse dersom det i forskriftene ligger en anbefaling om at Sjøfartsdirektoratets regler kan tas i bruk. Dette gjelder for innretningsforskriften §§ 40, 43, 44, 62 og 70 og aktivitetsforskriften § 19. Alle bestemmelsene i innretningsforskriften gjelder for innretninger og for anlegg og utstyr til bruk ved bemannede undervannsoperasjoner, jf forskriftens § 2. Aktivitetsforskriften § 19 gjelder for aktiviteter i petroleumsvirksomheten og for anlegg og utstyr til hjelp i bemannede undervannsoperasjoner, jf denne forskriften § 2. Alle de nevnte bestemmelser både i innretningsforskriften og aktivitetsforskriften er «bør»-regler, og er således ikke rettslig bindene.

¹²³ Alle disse bestemmelsene gjelder for «flytende innretninger», meningsinnholdet må være det samme som «flyttbare innretninger» slik dette begrepet er redegjort for i denne avhandlingen.

For det *tredje* kommer Sjøfartsdirektoratets regler til anvendelse hvis vilkårene i rammeforskriften § 3 er oppfylt, se over i pkt 5.1.3. Rammeforskriften § 3 gjelder kun for flyttbare innretninger.

5.4.2 Petroleumssektoren og arbeidsmiljøreglene

Petroleumsregelverket og arbeidsmiljølovens regler er som vi har sett stort sett sammenfallende. De to lovene har fått sitt utspring i samme forskriftsverk, dog slik at petroleumsloven kommer til anvendelse på flere typer fartøy enn arbeidsmiljøloven gjør. Det skal nås gis en kort oversikt over forskjellene i lovenes anvendelsesområde. Foruten de nevnte forhold, må petroleumsloven og arbeidsmiljøloven anses å være samsvarende ved forhold som har med flyttbare innretninger og fartøy å gjøre.

I «fortolkninger til rammeforskriften § 3»¹²⁴ er det gitt en oversikt over hvilke lover og hvilke særregler som gjelder på ulike enheter. Dette skrivet er uttrykk for i hvilke tilfeller myndighetene lar bestemte aktiviteter falle inn under ett eller begge regelverkene. Her skal det gis et kort sammendrag av denne praksisen for å eksemplifisere hvordan sikkerhetsforskriftenes system er bygget opp og fortolket.

For det *første* fremgår det at *brønnintervensjon* er omfattet både av petroleumsloven og arbeidsmiljøloven. Innretninger som utfører slike aktiviteter reguleres således i sin helhet av begge lover. Brønnintervensjon innebærer brønnstyring og er således en «sentral petroleumsvirksomhet», slik at alle enheter som utfører slik aktivitet alltid vil bli betraktet som *innretning* . Se pkt 3.3.2.

Den *andre* aktiviteten skrivet tar for seg er *geotekniske undersøkelser* . Geotekniske undersøkelser er virksomhet som omfatter grunn boring med prøvetaking og geoteknisk undersøkelse inntil 200 m under havbunnen. Slike aktiviteter er ikke omfattet av arbeidsmiljølovens virkeområde, jf pkt 5.2.2. Petroleumsloven betrakter denne aktiviteten som utført fra fartøy slik at den gjelder for bore- og prøvetakingsaktivitetene samt boreutrustning, posisjonering og sikringssystemer. Den øvrige virksomhet om bord omfattes av sjøfartsregelverket.

Den *tredje* typen aktivitet er i form av *ferdigstillelse, reparasjonsarbeider, vedlikeholdsarbeid ol.* Slike aktiviteter anses som utført fra fartøy, jf Ot. prp. nr. 43 og rammeforskriften § 2, se pkt 5.1.2 og 3.3. Det innebærer at petro-

¹²⁴ Fortolkninger til rammeforskriften § 3 av 28. mars 2003 om «hva er flerbruksenheter – hvilket regelverk gjelder?» Se http://www.ptil.no/regelverk/r2002/ram_p3_005_n.htm.

leumsloven kommer til anvendelse for den begrensede petroleumsvirksomhet. Arbeidsmiljøloven gjelder ikke, jf rammeforskriften § 2 nr. 1 litra d andre strekpunkt, andre ledd.

For det *fjerde* fremgår det at *bemannede undervannsoperasjoner* reguleres av petroleumsloven. Denne aktiviteten anses som utført fra fartøy, slik at de øvrige delene av enheten reguleres av sjøfartsregelverket. Arbeidsmiljøloven kommer til anvendelse for det personell som deltar, og for de delene av fartøyet som er knyttet til slike aktiviteter.

Den *femte* aktivitet som fremheves er *løfteoperasjoner*. Arbeidsmiljøloven gjelder ikke for slike operasjoner. Petroleumsloven gjelder bare for den avgrensede aktivitet, altså betraktet som aktivitet utført fra fartøy. Øvrige forhold om bord reguleres av sjøfartsregelverket.

For det *sjette* fremheves det at dersom en enhet benyttes til *boligformål*, altså betraktes som flotell, vil både petroleumsloven og arbeidsmiljøloven gjelde fullt ut for hele enheten og alle aktiviteter som utføres her. Dette gjelder uavhengig av om flotellet er koplet til en annen innretning med gangbro eller ikke. Dersom enheten i tillegg utfører en aktivitet som ikke reguleres av arbeidsmiljøloven, f.eks. løfteoperasjoner, vil enheten likevel anses som flotell dersom boligkvarteret om bord benyttes av arbeidstakere på en innretning som driver petroleumsvirksomhet. Enhetens bruk til boligformål må imidlertid utgjøre en ikke ubetydelig del av enhetens aktivitet for å kunne betraktes som flotell og dermed også innretning.

5.4.3 Sjøfartsvirksomheten og arbeidsmiljøreglene

Forholdet mellom sjøfartsvirksomheten og arbeidsmiljøreglene knytter seg til regler som følger av eller som er gitt i medhold av *arbeidsmiljøloven*. Regler som følger eller er gitt i medhold av *sjømannsloven*, anses å være samstemmig med sjødyktighetslovens regler. Slike arbeidsmiljøregler gjelder på vanlige skip. De forskrifter som gjelder arbeidsmiljøspørsmål og som er gitt innenfor Sjøfartsdirektoratets myndighetsområde og som *særskilt gjelder for flyttbare innretninger*, er gitt med hjemmel i sjødyktighetsloven, ikke med hjemmel i sjømannsloven. Begrunnelsen for dette er som sagt i pkt 4.1 at sjømannsloven som hovedregel ikke gjelder i petroleumsvirksomheten.

Arbeidsmiljøloven kan karakteriseres ved at den inneholder helt generelle regler om alle typer arbeidsrettsspørsmål. Sjødyktighetslovens regler knytter seg til mer spesifikke regler for *den tekniske sikkerheten* til mannskapet om bord. På denne måten regulerer begge lovene forskjellige områder av hva som

oppfattes som det større området arbeidsmiljørett,¹²⁵ uten å komme i kollisjon med hverandre.

¹²⁵ Arbeidsretten omhandler alle regler om arbeidsavtalen. Dette innbefatter reglene om arbeidsavtaler og tariffavtaler, om løsning av konflikter som utspringer av slike avtaler (arbeidstvister), og om arbeidsformidling, arbeidstilsyn og *arbeidervern*. Se Knophs oversikt over norsk rett s 542.

6 Avtale mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet - om ordningen med samsvarsuttalelse

Vi har nå sett hvordan systemet for reguleringen av flyttbare innretninger er bygd opp og gjennomført både på lovs- og forskriftsnivå. I kapittel 3 ble petroleumslovens og sjødyktighetslovens utgangspunkter redegjort for. Her kom det frem at lovene i flere situasjoner ikke i tilstrekkelig grad passer sammen, eller hensyntar den annens lovs virkeområdebestemmelser. I kapittel 5 – hvor forskriftsverket generelt ble redegjort for – så vi videre på bestemmelser som er gitt med det formål å smidiggjøre forholdet mellom petroleumsregelverket og sjøfartsregelverket. I hovedsak gjelder dette bestemmelsene i rammeforskriften § 3 og i vedlegget til rammeforskriften.

De relevante myndighetene, både på departements- og direktoratsnivå,¹²⁶ har opp igjennom tidene gitt uttrykk for at forholdet mellom petroleumsloven og sjødyktighetsloven har vært problematisk. Dette har særlig knyttet seg til tilsynet med og forvaltningen av ulike typer flyttbare innretninger. Problemene har knyttet seg til to forhold. For det første må det kunne sies at de flyttbare innretningene som gruppe har vært gjenstand for politisk dragkamp i forhold til hvilket fagdepartement som skal ha hele eller hoveddelen av forvaltningen av disse. Utgangspunktet for denne politiske debatten var at slike innretninger i starten ble regulert av sjødyktighetsloven før den første petroleumsloven trådte i kraft.¹²⁷ Fra den tid har det vært en hensiktsmessighetsdebatt i forhold til om innretningene skal være underlagt sjø- eller petroleumsmyndighetene. Og når det etter hvert viste seg at de flyttbare innretningene måtte bli regulert av begge lovregimene, ble det andre problemet i hvor stor grad hvert av de to fagmyndighetsområder skulle regulere disse.

Det er på denne bakgrunn Oljedirektoratet, nå Petroleumstilsynet, og Sjøfartsdirektoratet i 1998 inngikk en avtale om samarbeid.¹²⁸ Denne

¹²⁶ Se pkt 1.5.

¹²⁷ Se pkt 3.5.

¹²⁸ Det fremgår i NOU 2005:14 på side 79, 2. spalte at 1998 generelt var et år med politisk avklaring mellom petroleumsmyndighetene og sjøfartsmyndighetene. Her nevnes blant annet samarbeidsavtalen om SUT. Videre fremgår det at 1998 var året hvor hver av de to

samarbeidsavtalen knytter seg til fordelingen av ansvar og myndighet i forhold til vedtagelse av såkalt SUT (samsvarsuttalelse) for flyttbare boreinnretninger.

Det er vanskelig å avklare rekkevidden av samarbeidsavtalen.¹²⁹ Myndighetene henviser selv ofte til denne, også ved spørsmål som kan sies å knytte seg til andre og større områder enn til flyttbare boreinnretninger. Dette kan nærmest gi inntrykk av at avtalen regulerer de fleste grensedragningsspørsmålene. Både de spørsmålene som er knyttet til forholdet mellom de to myndighetene, og de spørsmålene som er knyttet til forholdet mellom petroleumsløven og sjødyktighetsloven. Her i dette kapitlet skal jeg gå nærmere inn i de enkelte elementene i samarbeidsavtalen som regulerer myndighetenes forhold seg i mellom, og drøfte hvor stor rekkevidde avtalen kan sies å ha. I forlengelse av dette siste spørsmålet vil jeg dernest drøfte hvordan samarbeidsavtalen forholder seg til de utgangspunktene petroleumsløven og sjødyktighetsloven oppstiller. I denne siste drøftelsen vil jeg gi en rettspolitisk vurdering av dagens regulering av flyttbare innretninger og fartøy/skip på lovs nivå. (Den andre siden av avtalen som har med selve SUT-instituttet å gjøre, har jeg behandlet kort i pkt 5.1.4 og skal jeg gjennomgå grundigere i pkt 7.4.)

6.1 Nærmere om avtalens regulering av forholdet mellom myndighetene

Avtalen er først og fremst en avtale *om samarbeid* hva gjelder flyttbare boreinnretninger, jf avtalens tittel «Avtale om samarbeid mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet om ordningen med samsvarsuttalelse (SUT) for flyttbare boreinnretninger». Avtalen er bygget opp slik at den i kapittel 1 tar for seg Petroleumstilsynets og Sjøfartsdirektoratets generelle kompetanse. Dernest tar kapittel 2 for seg hva SUT innebærer og hva samarbeidet mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet skal innbefatte. Videre gir kapittel 3 anvisning på hvordan saksbehandlingen og samarbeidet skal foregå, og kapittel 4 gir anvisning på den faglige bistanden Sjøfartsdirektoratet skal bidra med. Kapittel 5 og 6 gir henholdsvis regler om utveksling av informasjon mellom etatene og hvem som skal bære de påløpte

myndighetene startet sitt arbeid med å forenkle systemet for flyttbare innretninger både i forhold til begrepsapparatet, regelverket og tilsynsordningene.

¹²⁹ Bruken av begrepet «samarbeidsavtalen» må ikke forveksles med den avtale som rettighetshaverne til en tillatelse inngår, som også er betegnet som «samarbeidsavtalen».

utgifter. Kapittel 7 fastslår avtalens status. Til sist gir kapittel 8 og 9 henholdsvis regler om distribusjon av avtalen, og regler om ikrafttredelse og oppsigelse.

I avtalens kapittel 1 fremgår det hvilken generell kompetanse Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet er ansett å ha. Hva gjelder Petroleumstilsynet, fremgår det at de har et tilsynsansvar for sikkerhet og beredskap, og en viktig rolle som holdningspåvirker i industrien. Videre fremgår det at tilsynet har myndighet til å gi forskrifter og fatte vedtak om samtykke, pålegg og unntak etter regelverket. Kompetansen er regulert av petroleumslovens og arbeidsmiljølovens regime.

Det fremgår videre i kapittel 1 at Sjøfartsdirektoratets kompetanse omfatter myndigheten til å gi forskrifter, fatte vedtak om pålegg, fravik og godkjennelser for norskregistrerte skip og flyttbare innretninger gjennom sjøfartslovgivningen. Dette inkluderer også at direktoratet skal føre tilsyn med at regelverket overholdes.

Avtalens tittel viser oss som nevnt at avtalen som utgangspunkt bare gjelder for forhold som har med flyttbare *bore*innretninger å gjøre. Utgangspunktet er derfor at forholdet til andre flyttbare innretninger, og det som i flere sammenhenger må betegnes som skip/fartøy, ikke er inkludert i dette avtaleforholdet. Avtalens kapittel 2 gir anvisning på hva avtalen omfatter. Her heter det at:

«Avtalen omfatter således:

- Behandling av SUT-søknader og tilhørende veiledende uttalelser.
- Koordinering av etatenes tilhørende aktiviteter, inklusive International Management (ISM) Code.
- Gjensidig faglig bistand, informasjon og eventuell deltakelse i det respektive direktoratets tilhørende aktiviteter.»

Rent ordlydmessig er det uklart hva denne bestemmelsen kan sies å omfatte. På den ene siden er det klart at avtalen egentlig ikke omfatter noe mer enn forhold som har med boreinnretninger å gjøre. Kulepunkt 2 og 3 i bestemmelsen kan likevel gi inntrykk av at avtalen også gjelder *generell* koordinering og *generell* gjensidig faglig bistand. I tillegg henviser direktoratene selv ofte til denne avtalen, som grunnlag for deres felles forståelse i forhold som har med den større gruppen flyttbare innretninger å gjøre. Det kan synes som om myndighetene mener at de problemer som før i tiden knyttet seg til flyttbare innretninger, nå er løst. På bakgrunn av avtalens

tittel og formål må det likevel være klart at avtalen *kun* gjelder for flyttbare boreinnretninger, uavhengig av hva myndighetene selv tillegger denne avtalen.

Når ordningen om SUT-vedtak fra januar 2007 skal gjelde for nær sagt alle typer flyttbare innretninger,¹³⁰ er det naturlig at også samarbeidsavtalen vil få utvidet anvendelsesområde. Kun når dette blir tilfellet kan man si at avtalen regulerer myndighetens forvaltning av flyttbare innretninger generelt.

6.2 Avtalens konsekvenser for helheten i reguleringen

Av det som har fremkommet, er det klart at samarbeidsavtalen kun gjelder for flyttbare boreinnretninger. Jeg skal nå gå inn i hvile konsekvenser avtalen har, med bakgrunn i drøftelsene i kapittel 3 og 5. Fra januar 2007 vil denne drøftelsen ha relevans for flere innretninger enn boreinnretningene.

Når myndighetene har gått sammen for å avtale deres befatning med boreinnretninger som ligger innenfor begge de to etatens myndighetsområde, må det oppstilles det spørsmål om de har kompetanse til å gjøre dette. Dette er begrunnet i om etatene rett og slett har mulighet til å unnlate å la deler av regelverket komme til anvendelse på dem. Denne problemstillingen er ikke så problematisk for boreinnretningene. Slike innretninger vil alltid betraktes som flyttbare innretninger i sjødyktighetslovens forstand. Og når en enhet i sjødyktighetslovens forstand betraktes som flyttbar innretning, er det Kongen, altså Sjøfartsdirektoratet, som kan bestemme i hvor stor grad sjøfartsregelverket skal komme til anvendelse og det kan også gis særregler, jf sjødl § 1 (3): «Etter Kongens bestemmelse».

Spørsmålet er derimot betydelig mer problematisk når denne ordningen fra 2007 skal gjelde for nærmest alle typer flyttbare innretninger. Da kan det for enkelte enheters del tenkes at vi befinner oss i tilfeller hvor petroleumsloven definerer enheten som *innretning* og sjødyktighetsloven enheten som *skip*, jf pkt 3.6.2.4. ovenfor.

Før ordningen trer i kraft i 2007 må myndighetene således vurdere om og i hvilken grad de kan unnlate å håndheve regler for enheter som befinner seg i begge regelverks kjerneområde. Unnlatelsen av å håndheve regelverk er imidlertid ikke problematisk dersom de parter som berøres av regelverket *ikke blir ugunstigere stilt* enn de ville ha vært dersom alle deler av regelverket ble håndhevet. Myndighetene må derfor vurdere hvorvidt pliktsubjektene og andre

¹³⁰ Se pkt 5.1.4.

berørte tredjemenn kan sies å få en mindre gunstig rettsstilling ved myndighetenes unnlattelse av å benytte seg av myndighet.

Innenfor den gruppen flyttbare innretninger som må betraktes som boreinnretninger, er det altså ikke særlige problemer som oppstår. Men dersom det er slik at samarbeidsavtalen for myndighetens del gir uttrykk for en *generell avtale om myndighetsfordeling*, må dette sies å være uholdbart. Avtalen knytter seg for det første til boreinnretninger helt eksplisitt. Og hvis intensjonen har vært å regulere mer enn dette, er avtalen for det andre for vag og uklar.

På bakgrunn av alt det som nå er drøftet, må forholdet mellom petroleumslovens og sjødyktighetslovens regime sies å være lite tilfredsstillende ved forholdet til flyttbare innretninger. Det at forholdene i praksis kan sies å være mer tilfredsstillende nå enn noen gang før, er i juridisk sammenheng ikke tilstrekkelig. Den juridiske mangelen på samordning eksisterer like fullt selv om man for virksomhetene har kommet frem til løsninger som fungerer. Hvis det for eksempel skulle inntreffe en ulykke med fatale konsekvenser på dette området, kan det bli uklart hvem som har ansvar og må ta konsekvensene. En ordentlig avklaring av forholdet mellom regelverkene burde således finne sted før en slik eventuell katastrofe inntreffer.

Den beste måten å få orden på samordningen mellom regelverkene på, er trolig å gå inn i virkeområdebestemmelsene i loven. Ved å samordne definisjonene av flyttbare innretninger og fartøy/skip, vil man unngå situasjoner som er opptegnet i pkt 3.6.2.4, altså der petroleumsloven definerer enheten som flyttbar innretning og sjødyktighetsloven definerer enheten som skip. Man vil således unngå de tilfeller hvor en enhet befinner seg i begge lovers kjerneområde, og det juridiske problemet at myndighetene må la begge de to regelverkene komme til anvendelse fullt ut. En annen løsning er å la kun ett av de to regimene regulere innretningene. Denne løsningen ser det imidlertid ikke ut som om det er politisk åpning for i dagens situasjon. Uansett viser denne drøftelsen at myndighetene må sette seg ned i forkant av utvidelsen av SUT-ordningen og ta konsekvensene av mangelen på samordning mellom regelverket på alvor.

7 De sentrale pliktsubjektene

7.1 Innledning

Som det har fremkommet i både pkt 1.4 og 5.1.1, er operatøren det sentrale pliktsubjekt i petroleumsvirksomheten. Operatøren har ansvaret for den daglige driften av feltet og er således den som står nærmest til å ha oversikt over hele den virksomhet som foregår. Operatøren er pålagt konkrete plikter gjennom særskilte bestemmelser i lov og forskrifter, samtidig som han er pålagt det overordnede påse-ansvaret.

I pkt 1.4 ble også eieren av den flyttbare innretningen presentert som et sentralt pliktsubjekt. Eieren er pålagt plikter både gjennom de alminnelige sjøfartsrettslige reglene og gjennom petroleumsregelverket. Her i kapitlet skal begge regimers regler kommenteres, likevel slik at reglene som fremkommer i petroleumsregelverket vil bli vektlagt. For enkelthets skyld blir begrepet «reder» benyttet i dette kapitlet. Med «reder» menes i denne fremstillingen den formelle eieren av innretningen eller den som den formelle eieren har overgitt ansvaret til. Innenfor petroleumsregelverket kan denne aktøren typisk bli betegnet som «boreentreprenør» eller bare «den som står for driften». Fordi det vanligvis er rederen (eller den han bemyndiger) som står for driften, vil kortformen reder bli benyttet.

Forholdet mellom operatøren og eieren av den flyttbare innretningen blir satt på spissen gjennom ordningen med samsvarsuttalelse (SUT) for flyttbare boreinnretninger. Samsvarsuttalelsen (SUT) nødvendiggjør en nærmere redegjørelse for forholdet mellom rederens plikter i forbindelse med SUT og operatørens generelle påse-plikt og hans ansvar for å få samtykke i forkant av aktiviteter som skal utføres. Dette kapitlet er således begrenset til å omhandle forhold knyttet til *bore*innretninger, ikke øvrige flyttbare innretninger. Fra 2007 vil SUT være obligatorisk for nesten alle typer flyttbare innretninger.¹³¹ Kapitlet vil således være relevant for disse innretningene etter ordningen er innført for disse i januar 2007.

¹³¹ Se pkt 5.1.4.

7.2 Operatøren

Operatøren utpekes gjennom samarbeidsavtalen som er inngått mellom rettighetshaverne til en utvinningstillatelse. Samarbeidsavtalen er hjemlet i petrl. § 3-3 siste ledd og er standardisert av myndighetene for hver nye konsesjonsrunde.¹³² Avtalen setter rammene for det videre samarbeidet mellom partene. I følge petrl. § 3-7 skal departementet på bakgrunn av avtalen utpeke eller godkjenne operatøren. I praksis er dette allerede avtalt i samarbeidsavtalen.

Virkningene av å være operatør er mange og varierte. Operatørens forpliktelser og arbeidsoppgaver er både av privatrettslig og offentligrettslig karakter. I offentligrettslig forstand er han den øverste ansvarlige for sikkerheten i virksomheten. Det innebærer at det påhviler operatøren å se til, og utbedre og utvikle, sikkerheten. Dette offentligrettslige kravet får derfor virkninger inn i de privatrettslige forholdene, fordi krav til sikkerheten gjennomsyrrer alle deler av virksomheten. Operatørens plikter kan deles i to. For det første har operatøren plikt til å *etterleve alle regler* som gjelder generelt i virksomheten, og de reglene som gjelder særskilt for ham som operatør eller i egenskap av å være rettighetshaver. For det andre har operatøren en særskilt *påse-plikt*. Jeg skal i det i følgende gå igjennom de plikter som påhviler operatøren. Det innebærer en gjennomgang av den generelle etterlevelsplikten og den særskilte påse-plikten. Påse-plikten er tett knyttet opp mot plikten til å ha et sikkerhetsstyringssystem. De viktigste elementene i sikkerhetsstyringssystemer vil derfor også bli gjennomgått.

7.2.1 Etterlevelsplikten

Med etterlevelsplikten menes de pliktene operatøren må etterleve på bakgrunn av enkeltbestemmelser i regelverket. To forutsetninger må være oppfylt for at etterlevelsplikten skal være tilfredsstillt. For det første må operatøren ha kunnskap om hvilke regler som stilles, og for det andre må han rent faktisk etterleve disse reglene. Operatøren har en selvstendig plikt til å være oppdatert på det gjeldende regelverk til en hver tid.

Når det gjelder den konkrete etterlevelsen av de krav som er satt, er det på bakgrunn av funksjonskravene i prinsippet opp til hver enkelt operatør

¹³² En konsesjonsrunde er tildeling av konsesjon for en avgrenset blokk eller del av blokk. Hver konsesjonsrunde omfatter de nye områder myndighetene har besluttet kan åpnes for petroleumsaktivitet. Den nyeste konsesjonsrunden er nummer 19 i rekken. Samarbeidsavtalene har ikke forandret seg stort i forhold til de forutgående konsesjonsrundene.

hvordan han rent faktisk vil oppfylle kravene. I den utstrekning lovgivningen oppstiller funksjonskrav, må operatøren selv fortolke innholdet i bestemmelsen og utarbeide spesifikasjoner relatert til den enkelte aktivitet som bedrives eller det enkelte utstyr som benyttes. Gjennom disse spesifikasjonene, såkalte interne standarder eller retningslinjer, gir operatøren uttrykk for hvordan han har valgt å etterleve kravene. Disse dokumentene vil så danne grunnlaget for operatørens sikkerhetsstyring, se nedenfor.

7.2.2 Påse-plikten

I St. meld. nr. 7 (2001-2002) defineres påse-plikten som:

«det lovpålagte ansvaret operatøren har for å ha et styringssystem som sikrer at den samlede virksomheten foregår i samsvar med regelverkets krav til helse, miljø og sikkerhet, og gjennom dette også følge opp leverandørene».

Operatøren må altså ha et sikkerhetsstyringssystem for å tilfredsstille påse-plikten. Påse-plikten innebærer imidlertid flere elementer enn kun plikten til å ha et tilfredsstillende sikkerhetsstyringssystem. For at operatøren skal oppfylle sin påse-plikt må følgende elementer være oppfylt:

1. Sikkerhetsstyringssystem

Et grunnleggende virkemiddel for at operatøren kan overholde sin påse-plikt er at han må ha et velfungerende sikkerhetsstyringssystem. Plikten til å iverksette systematiske tiltak i petrl. § 10-6 gjelder for *hele* petroleumsvirksomheten. Operatøren må derfor iverksette sikkerhetsstyringssystem som omfatter hele hans virksomhet, og må påse at alle hans aktørers systemer samsvarer med hans eget system og egne krav. I sikkerhetsforskriftene fremgår det nærmere hvilke krav som gjelder for selve dette systemet, særlig rammeforskriften og styringsforskriften. Rammeforskriften § 13 oppstiller det generelle kravet til sikkerhetsstyringssystem. Videre regulerer styringsforskriften de detaljerte kravene som gjelder. I kapittel 2 i forskriften oppstilles de elementer som skal inngå i et sikkerhetsstyringssystem:

- Dokumentasjon og rapporter som omfatter de aktivitetene, ressursene, prosessene og den organisasjonen som er nødvendig for å sikre forvarlig virksomhet, jf § 3.
- Mål og strategier for å forbedre sikkerheten, dette inkluderer både kortsiktige og langsiktige mål, jf § 4.

- Interne standarder som fastsetter hvordan operatøren mener at kravene i regelverket skal kunne oppnås, jf § 5. Dette inkluderer at operatøren også må forsikre seg om at de øvrige aktørenes prosedyrer samsvarer med hans egne regler.
- Akseptkriterier for storulykker og miljørisiko, jf § 6. Med *akseptkriterier* menes den øvre grensen for akseptabel risiko for miljø- eller storulykker. En *miljørisiko* defineres som *fare* for forurensing. En *storulykke* er en hendelse som innebærer flere alvorlige personskader, en dødsulykke eller fare for innretningen som helhet. Akseptkriteriene er ledd i det videre sikkerhetssystemet; i forhold til risikoanalyser, beredskapsanalyser, og i dokumenter om prinsipper for risikoreduksjon.
- Måleparametere og indikatorer, jf § 7. Med *måleparametere* menes det system som utvikles for blant annet å vurdere graden av måloppnåelse, mens *indikatorer* skal benyttes for å registrere endringer og svingninger for fare for storulykke.
- Beslutningsunderlag og beslutningskriterier, jf § 8. Kravet skal for det første sikre et riktig resultat og for det andre skal det sikre at det foreligger nok dokumentasjon hvis behov for etterprøvelse av beslutninger oppstår.

2. Revisjoner og verifikasjoner

For det andre må operatøren foreta revisjoner og verifikasjoner av sitt eget og de øvrige aktørenes sikkerhetsstyringssystemer. I operatørens eget styringssystem skal det fremgå hvordan han skal foreta revisjoner av de øvrige styringssystemer. Operatøren må analysere entreprenørenes systemer gjennom entreprenørenes egne tilsynsplaner, tidligere erfaring med den enkelte entreprenør, og ut i fra særlige hendelser som kan ha oppstått.

Det er ikke nærmere fastsatt *hva* som skal verifiseres eller *hvordan* denne verifikasjonen skal foregå. På den ene siden er det ikke et krav om at *alt* skal følges opp, på den andre siden er det ikke tilstrekkelig at det ikke foregår noen form for verifikasjon. Hvor man skal ligge i spennet mellom disse to ytterpunktene, beror på en konkret og skjønnsmessig vurdering.

3. Operatøren må handle aktivt på bakgrunn av revisjonene og verifikasjonene

For det tredje innebærer påse-plikten at operatøren får en aktiv handlingsplikt dersom han gjennom revisjoner, verifikasjoner eller på annen måte får informasjon eller hint om at noe ikke er som det skal. Denne informasjonen

kan for eksempel komme fra andre virksomhetsutøvere, fra myndigheter eller fra publikum for øvrig.

4. Operatøren må handle aktivt på bakgrunn av pålegg eller forelegg

For det fjerde innebærer påse-plikten at operatøren får en aktiv handlingsplikt når myndighetene har gitt pålegg eller forelegg. Handlingsplikten er aktuell både hvis det er han selv som blir pålagt sanksjoner eller hvis det er noen innenfor hans ansvarsområde som blir det.

Når alle disse elementene er innfridd må operatøren anses å ha oppfylt sin påse-plikt. Reglene om sikkerhetsstyringssystem og kravet til å foreta revisjoner og verifikasjoner av sitt eget og de øvriges sikkerhetsstyringssystem, er vagt formulerte og beror i stor grad på at operatøren selv tar et standpunkt til hva han mener er tilstrekkelig for å innfri kravene. Hvorvidt operatøren til syvende og sist kan sies å oppfylle sin påse-plikt må derfor avgjøres konkret i hvert enkelt tilfelle.

7.3 Rederen

7.3.1 Sjøfartsrettlige regler

De overordnede reglene om pliktsubjektene innenfor sjøfartsregelverket fremgår av sjødyktighetsloven § 106. Her er skipsføreren oppstilt som det reelle hovedpliktsubjektet, jf første ledd. Etter annet og tredje ledd er «rederen eller den som handler for rederen» forpliktet til å etablere systemer som sikrer at skipet er i forsvarlig og forskriftsmessig forfatning. Dette innebærer at rederen må ha et sikkerhetsstyringssystem for sin virksomhet (se forskriftene om sikkerhetsstyringssystem for henholdsvis lasteskip, passasjerskip og flyttbare innretninger).¹³³ For øvrig må rederen ikke stå i veien for skipsførerens plikter etter § 106.

7.3.2 Petroleumsrettslige regler

Den øverste ansvarlige for driften av en flyttbar boreinnretning, her betegnet som «reder», blir på tilsvarende måte som andre deltakere i petroleumsvirksomheten betegnet som «andre som deltar i petroleumsvirksomheten» i rammeforskriften § 5. Etter denne bestemmelsen er alle deltakere «ansvarlig etter denne forskriften og forskrifter som er fastsatt i medhold av den». Alle «ansvarlige skal sikre at krav som er gitt [...] blir

¹³³ Se pkt 5.3.1 for korrekt henvisning til disse tre forskriftene.

etterlevd». Med «ansvarlige» menes alle deltakere som ikke er rettighetshaver eller arbeidstaker. Dette innebærer at alle som deltar i virksomheten som befinner seg i mellom denne øvre og nedre grensen er «ansvarlige» etter sikkerhetsforskriftenes regler. Rederen, eller andre som har ansvaret for driften av en boreinnretning, er derfor å anse som «den ansvarlige» i alle relasjoner begrepet blir benyttet i forskriftsverket.

Rammeforskriften § 13 krever som nevnt at «Den ansvarlige skal etablere, følge opp og videreutvikle et styringssystem for å sikre etterlevelse av de krav som er gitt». De reglene som er gjennomgått ovenfor om sikkerhetsstyringssystem gjelder med andre ord også for rederen. Dette sikkerhetsstyringssystemet er imidlertid mindre omfattende enn operatørens, fordi rederens ansvarsområde de facto er mindre enn operatørens. På flyttbare innretninger er det således krav om sikkerhetsstyringssystem både innenfor sjøfartsregelverket og petroleumsregelverket. For å tilfredsstille begge regimenes krav fremgår det av veiledningen til rammeforskriften § 13 at ISM-kodens regler kan legges til grunn for de maritime delene av driften. Det betyr at sikkerhetsstyringsforskriften for flyttbare innretninger¹³⁴ kan legges til grunn for disse delene.

Videre skal den ansvarlige i følge rammeforskriften § 14 forsikre seg om at personell som arbeider for han er kvalifisert, i følge forskriften § 15 foreta tilstrekkelig mange verifikasjoner innenfor sitt ansvarsområde, og etter § 17 søke om SUT og for øvrig inneha tilstrekkelig dokumentasjon på at sikkerheten er ivaretatt. For øvrig gjelder bestemmelsene i de fire andre forskriftene i den grad dette er aktuelt for innretningen.

7.4 Forholdet mellom operatørens plikt til å søke samtykke og rederens plikt til å søke om SUT

I dette avsnittet skal jeg gå nærmere inn i de vedtak som må foreligge fra myndighetenes side ved utøvelse av petroleumsvirksomhet fra flyttbare boreinnretninger. For å kunne operere må boreinnretningen både ha et generelt SUT-vedtak og et samtykke til å kunne utføre den spesifikke operasjon. Disse vedtakene er det henholdsvis rederen og operatørens som har ansvar for å søke om. Forholdene mellom vedtakene og forholdene mellom rederens og operatørens generelle og spesielle plikter er tema for denne drøftelsen.

¹³⁴ Se pkt 5.3.2.

7.4.1 Nærmere om elementene som inngår i SUT og samtykke

For flyttbare boreinnretninger som opererer på norsk sokkel må det foreligge samsvarsuttalelse. Plikten for rederen til å søke om denne uttalelsen fremgår av rammeforskriften § 17 siste ledd. I følge denne bestemmelsen skal søknad om SUT omfatte følgende forhold:

- innretningens tekniske stand
- utstyrets tekniske stand
- rederens organisasjon
- rederens sikkerhetsstyringssystem

For at en flyttbar boreinnretning skal kunne utføre en operasjon må det i tillegg gis samtykke fra Petroleumstilsynet om å få utføre den aktuelle planlagte operasjon, jf rammeforskriften § 17 siste ledd. Det er operatørens ansvar å søke om samtykke, jf opplysningspliktforskriften § 5. Denne forskriften §§ 5 og 6 gir regler for henholdsvis *når* det må søkes om samtykke, og *hva* samtykkesøknaden må omfatte. Ved bruk av flyttbar boreinnretning må det søkes om samtykke ved undersøkelser og leteboring, jf § 5 i henholdsvis litra a) og b). Samtykkesøknaden skal omfatte følgende forhold:

- Operasjonelle forutsetninger. Innebærer blant annet beskrivelse av planlagt aktivitet, fremdriftsplan og eventuelle unntak som er gitt, jf opplysningspliktforskriften § 6 litra a), b) og f).
- Operatørens sikkerhetsstyringssystem, jf opplysningspliktforskriften § 6 litra e).
- SUT-vedtaket for boreinnretningen, jf opplysningspliktforskriften § 6 litra m).

SUT-vedtaket og samtykket gitt fra Petroleumstilsynet er på denne bakgrunn tett vevd sammen. Søknadsregimet fordrer et tett samarbeid mellom de to aktørene. Det skal nå gis en oversikt over de to aktørenes ansvarsområde i forhold til SUT og samtykke.

7.4.2 Operatørens ansvarsområde

Hovedregelen er at operatøren har ansvar for de områdene som omfattes av samtykkesøknaden. Unntak foreligger for de områdene som omfattes av SUT, selv om SUT inngår i samtykkesøknaden. Samtykkesøknaden omfatter blant annet operasjonelle forutsetninger og lokasjonsspesifikke forhold. Det innebærer at operatøren bærer ansvaret for at innretningens operasjonelle

begrensninger¹³⁵ er tatt i betraktning ved vurdering av innretningens egnethet for oppdraget.¹³⁶ Dersom det skal søkes om unntak eller avvik for forhold som omfattes av samtykket, er det operatøren som har ansvaret for at dette gjøres. Han er også pliktig til å informere rederen om de unntak som foreligger.

For øvrig er operatørens ansvar det samme som fremgår i den generelle redegjørelsen som er gitt ovenfor. Når det gjelder de forhold som omfattes av SUT, vises det nærmere til avgrensingsforholdene i neste punkt og «Anbefalte retningslinjer for Aksept og drift av flyttbare boreinnretninger med samsvarsuttalelse (SUT), eller som har startet søknadsprosessen» nr. 082 gitt av NR/OLF av 30. april 2003, Rev. 01.

7.4.3 Rederens ansvarsområde

Hovedregelen er at rederen har ansvar for alle de områder som dekkes av SUT-vedtaket. Det betyr også at det er rederen som har ansvaret for å søke om unntak og avvik fra forhold som omfattes av SUT-en, og dermed også gi operatøren informasjon om disse unntakene og avvikene. Rederen har ansvar for at den tekniske sikkerheten på innretningen og alt utstyret om bord tilfredsstillir regelverkskravene. Det utstyr om bord som tilhører operatøren omfattes ikke av rederens ansvarsområde. Dersom det er leid inn utstyr som ikke tilhører verken rederen eller operatøren er det vedkommende som har leid inn utstyret som har ansvaret for at dette vedlikeholdes.

På disse tekniske delene av innretningen har rederen hovedansvaret for sikkerheten. Ansvarer innebærer at rederen må vedlikeholde og utvikle disse områdene slik at forutsetningene som ligger til grunn for vedtaket er i samsvar med den aktuelle situasjon. Dette inkluderer også at rederen må melde i fra til myndighetene dersom det foreligger vesentlige endringer ved de forutsetninger som forelå på vedtagelsestidspunktet. Operatørens påse-plikt omfatter imidlertid alle disse forhold. Det antas likevel at operatørens plikter i denne relasjon kun innebærer en aktiv handlingsplikt når ekstraordinære forhold tilsier at operatøren må foreta seg noe. For øvrig gjelder de alminnelige regler som fremkommer ovenfor i pkt 7.2.2.

SUT skal også omfatte rederens organisering og eget sikkerhetsstyringssystem. Det innebærer at rederen må gi informasjon om sin basisorganisasjon som innebærer en redegjørelse for organiseringen ved

¹³⁵ Se pkt 5.3.3.2.

¹³⁶ Se notat av 8. februar 2005 fra Petroleumstilsynet om «Reders og operatørs ansvar knyttet til innretninger med samsvarsuttalelse».

normal drift og i beredskapssituasjoner.¹³⁷ Her må rederen også gi informasjon om sine interne standarder, sine krav til sine kontraktører, sine interne verifikasjoner og revisjoner osv. På disse områdene gjelder de alminnelige reglene som fremgår i pkt 7.3.2 ovenfor. For med om de detaljerte kravene til SUT, se «Håndbok for søknad om samsvarsuttalelse (SUT)» gitt av NR/OLF av 1. januar 2004, Rev. 02.

¹³⁷ Se «Veiledning om søknad om samsvarsuttalelse (SUT) for flyttbare boreinnretninger som er planlagt brukt i petroleumsvirksomheten på den norske kontinentalsokkelen» av 1. januar 2004 utgitt av Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet, pkt 6 litra C).

8 Den fremtidige skipssikkerhetslovgivningen

8.1 Innledning

Som nevnt foreligger det per dags dato forslag til ny skipssikkerhetslov; NOU 2005:14 «På rett kjøp, ny skipssikkerhetslovgivning». Skipssikkerhet er av stor betydning for en skipsfartsnasjon som Norge, og den någjeldende sjødyktighetsloven tilfredsstiller ikke i tilstrekkelig grad de behovene som foreligger i dagens globaliserte og moderne skipsfartsnæring. På denne bakgrunn er det derfor utarbeidet forslag til en ny lov, som i det vesentlige bærer videre dagens regler, men med viktige endringer og i en ny og moderne drakt. Lovforslaget knytter seg – slik det fremkommer av tittelen – først og fremst til sikkerheten på ordinære skip. Men i forslaget er det også gitt bestemmelser om anvendelsen på særskilte typer av skip, andre enheter som befinner seg til havs og flyttbare innretninger til bruk i petroleumsvirksomheten. Lovforslaget har altså relevans i forhold til reguleringen av sikkerheten for typer flyttbare innretninger som denne fremstillingen omfatter.

Dette kapitlet skal redegjøre for hovedtrekkene i de materielle bestemmelsene i lovforslaget generelt, og for forslagens anvendelse på flyttbare innretninger spesielt (pkt 8.2). Når det gjelder den generelle gjennomgangen av de materielle bestemmelsene, skal det gis en gjennomgang av formålet med loven, objektene som skal sikres og virkemidlene som lovforslaget tar i bruk, og videre en gjennomgang av pliktsubjektene og plikthierarkiet. Redegjørelsen for lovforslagets anvendelse på flyttbare innretninger omfatter både en redegjørelse for de enhetene som må betraktes som flyttbare innretninger og de enhetene som må betraktes som skip og som benyttes i petroleumsvirksomheten. Fremstillingen vil således ha sin parallell til fremstillingen av dagens sjødyktighetslov i kapittel 3 ovenfor. Til sist i dette kapitlet (pkt 8.3) skal det gis en fremstilling av hvordan lovforslaget – hvis det blir vedtatt i sin nålydende form – vil passe sammen med det øvrige lovlandskapet på dette området.

8.2 Presentasjon av lovforslaget

8.2.1 Generell karakteristikk av skipssikkerhetsloven

Forslaget til ny skipssikkerhetslov er – med noen viktige unntak - i det vesentlige en opprydding i gjeldende rett, satt inn i en ny og moderne ramme. Det tar først og fremst sikte på å erstatte sjødyktighetsloven,¹³⁸ samtidig som det favner videre enn dagens sjødyktighetslov slik at enkelte mindre lover kan oppheves i sin helhet.¹³⁹ Av de viktigste endringene som foreslås, finnes forslag til et annet ansvarssystem enn dagens regler bygger på. Det foreslås å opphøye rederiet til hovedpliktsubjekt, i motsetning til dagens ordning hvor skipsføreren anses å ha denne rollen. I tillegg foreslås det å systematisere innholdet i de ulike pliktene på en annen måte gjennom begrepene plikt til «å påse», «å sørge for» og «å medvirke til». På denne måten nyanseres graden av ansvar mellom de forskjellige pliktsubjektene. Se mer om dette i pkt 8.2.4.

I begrepsmessig forstand vil forslag til ny skipssikkerhetslov medføre endringer. Som det fremkommer av navnet på loven, tas det i bruk et annet sikkerhetsbegrep enn det sjødyktighetsloven benytter. Begrepet «sjødyktighet» erstattes med begrepet «skipssikkerhet». Tanken er kort fortalt at det er flere forhold, enn kun det å være «sjødyktig», som må være til stede for at skipet skal anses som sikkert i forhold til liv, helse, miljø og materielle verdier. Se mer om sikkerhetsbegrepet i pkt 8.2.2. Begrepene «påse», «sørge for» og «medvirke til» må i denne relasjon også anses som nyvinninger i sjøfartsrettslig kontekst.

Foruten nytt navn, kan det nevnes at loven rent lovteknisk sett har moderne og systematisk kapittelinnndeling. Loven er bygget opp først med innledende bestemmelser om formål og virkeområde, videre med de materielle bestemmelsene kategorisert etter hvilken type sikkerhet den skal oppnå, og til sist med de mer operative kapitlene og bestemmelsene om forvaltningsmessige og strafferettslige sanksjoner. Loven bærer også et moderne preg ved å ha kapittelvis paragrafinndeling, eks. § 2-1.

8.2.2 Formålet med skipssikkerhetsloven

Forslaget til ny skipssikkerhetslov er i likhet med sjødyktighetsloven en *sikkerhetslov*. Det er altså av vesentlig betydning å fastslå hva sikkerhetsbegrepet i lovforslaget omfatter. Sjødyktighetsloven opererer som

¹³⁸ Se NOU 2005:14 s. 209, vedlegg 2: «Lovspeil».

¹³⁹ Ibid s. 203-206, om lovforslagets § 11-2, om opphevelse av og endring i andre lover.

nevnt i pkt 2.2.2 med et gammelt og på mange måter kasuistisk sikkerhetsbegrep; «sjødyktighet». Sjødyktighetsvurderingen knyttes opp mot hvorvidt *menneskeliv* anses å være i fare ut i fra en rekke forskjellige momenter. Behovet for vern av andre objekter enn menneskeliv, for eksempel det ytre miljøet, har imidlertid ført til at innholdet i begrepet «sjødyktighet» i sjødl. § 2 sin forstand er betydelig videre enn det en naturlig språklig forståelse av begrepet skulle tilsi. Det er på denne bakgrunn skipssikkerhetslovutvalget har funnet behov for en klarere og mer omfattende formålsbestemmelse enn den som i dag fremkommer av sjødyktighetsloven § 2.¹⁴⁰ Sikkerhetsbegrepet som benyttes i skipssikkerhetsloven knytter seg både opp mot menneskeliv, men også mot andre objekter, som helse generelt, miljø og materielle verdier. Dette fremgår av lovforslaget § 1-1:

«Loven skal sikre liv og helse, miljø og materielle verdier ved å:

- a) fremme et høyt nivå for sikkerhet på skip;
- b) legge til rette for et godt og sikkert arbeidsmiljø på skip;
- c) forebygge forurensning av det ytre miljø fra skip;
- d) forankre krav om og ansvar for sikkerhetsstyring;
- e) etablere og videreutvikle et hensiktsmessig tilsyn;
- f) legge til rette for videreutvikling av regelverket, i tråd med internasjonale avtaler»

Sikkerheten for *personers liv og helse* oppnås direkte gjennom at det i § 1-1, litra a) kreves et høyt nivå for sikkerheten på skip og gjennom litra b) som krever et godt og sikkert arbeidsmiljø på skip.

Når det videre gjelder begrepet *miljø*, kan i visse sammenhenger være uklart hva begrepet inneholder. I denne sammenhengen kan den språklige konteksten kanskje først og fremst gi et inntrykk av at det *bare* er snakk om sikkerhet for det *ytre* miljø, siden liv og helse spesifikt er nevnt. Den sikkerhetsstandarden som loven setter, eksemplifiseres med regler om både vern av det *ytre miljø*, § 1-1, litra c), og vern om arbeidsmiljø, litra b).

Beskyttelse av de *materielle verdier* skjer først og fremst direkte gjennom § 1-1, litra a) som kan sees på som et krav om høy teknisk sikkerhet på skip. Begrepet «materielle verdier» gir først og fremst en assosiasjon til skipet selv,

¹⁴⁰ Se om lovutvalgets vurdering av begrepet sjødyktighet i NOU 2005:14, pkt 6.6 på s. 86 flg.

men også andre materielle verdier som skipet kan sees på som en potensiell skadeforvolder ovenfor, må være omfattet, for eksempel havnefasiliteter, eller praktisk for denne fremstillingen: offshore installasjoner og andre enheter til bruk i petroleumsvirksomheten.

I tillegg til disse konkrete og direkte bestemmelsene vil sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier bli *indirekte* vernet gjennom de øvrige generelle bestemmelsene fra litra d) til f) om henholdsvis sikkerhetsstyring, tilsyn og videreutvikling av sikkerhetsreguleringen (se mer om dette nedenfor).

For å få et helhetlig bilde av hva § 1-1 litra a) til c) innebærer, må man se til reglene som er oppstilt i lovforslagets kapittel 3 om teknisk og operativ sikkerhet, kapittel 4 om personlig sikkerhet og kapittel 5 om miljømessig sikkerhet.¹⁴¹

Kapittel 3 oppstiller krav til sikkerheten for skipet som sådan, uten bruk av det gamle sjødyktighetsbegrepet. Dette kapitlet inneholder både materielle bestemmelser som fører *direkte* til økt sikkerhet og formelle krav som mer *indirekte* fører til økt sikkerhet. I den førstnevnte gruppen bestemmelser finner vi regler om teknisk sikkerhet, jf § 3-1, drift og vedlikehold, jf § 3-3, last og ballast, jf § 3-4, navigering, jf § 3-6, bemanning og vakthold, jf § 3-7 og helsekrav, jf § 3-9. I den sistnevnte gruppen finner vi bestemmelser om måling av skip, jf § 3-2,¹⁴² om krav til sertifikater, jf § 3-5, om kvalifikasjonskrav og krav til personlige sertifikater, jf § 3-8¹⁴³ og krav til minstealder, jf § 3-10. Vi ser altså at teknisk og operativ sikkerhet oppnås i et samspill mellom flere elementer: krav til den konkrete tekniske tilstanden til skipet, krav til hvordan skipet skal behandles og krav til mannskapets kvalifikasjoner.

Kapittel 4 gir regler om den personlige sikkerheten for mannskapet om bord på flere ulike måter. For en persons konkrete sikkerhet er det gitt bestemmelser i § 4-1 om sikkerhetsinnretninger og utstyr og i § 4-2 om tilrettelegging og utføring av arbeid om bord. Videre er det gitt bestemmelser som fører til at personer om bord mer indirekte er sikre via reglene om arbeidstid og hviletid¹⁴⁴ i §§ 4-3 og 4-4, og via reglene i §§ 4-5, 4-6 og 4-7 om henholdsvis bo- og fritidsmiljø, kosthold og drikkevann og legemidler og

¹⁴¹ Se NOU s. 111-39 om lovforslagets kapittel 3-5.

¹⁴² Med denne bestemmelsen foreslås det å oppheve hele målingsloven (lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer).

¹⁴³ Med denne bestemmelsen foreslås det å oppheve hele mønstringsloven (lov 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstakere på skip) og hele lov 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norsk skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen.

¹⁴⁴ Med denne bestemmelsen foreslås det å oppheve hele arbeidstidsloven (lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip), jf forslagets § 11-2, 1. ledd nr. 5.

behandling av syke. I tillegg til disse reglene er det gitt en egen bestemmelse om verneombud og samarbeidsorgan. Øvrige arbeidsmiljøspørsmål skal fremdeles bli regulert i sjømannsloven. De bestemmelsene som er foreslått i dette kapitlet antas å være bestemmelser som gjelder den direkte sikkerheten for mannskapet om bord. Denne inndelingen fører til at enkelte bestemmelser i sjømannsloven oppheves, mens andre endres eller flyttes over i skipssikkerhetsloven, jf forslaget § 11-2 med kommentarer i NOU 2005:14 pkt 7.11.

Kapittel 5 omhandler den miljømessige sikkerheten. § 5-1 oppstiller den alminnelige regelen om forbud mot forurensning. To av forutsetningene for at denne bestemmelsen skal overholdes er at skipet skal være teknisk sikkert, jf § 5-2 og at driften av skipet skal være lagt opp slik at forurensning ikke skjer, jf § 5-3. Videre er det gitt særlige bestemmelser om rapportering og beredskap, jf § 5-4, om deponering av giftige stoffer, jf § 5-5, og om skip som tas endelig ut av drift. Dette kapitlet er helt i tråd med de reglene som følger av forurensningsloven. Forurensningsloven opererer også med et alminnelig forbud mot forurensning, jf denne lovens § 7. Dette kapitlet i lovforslaget må derfor anses som bestemmelser gitt ut i fra pedagogiske og opplysningsmessige grunner. Der hvor lovforslaget oppstiller tilleggskrav eller strengere krav enn det som fremkommer av forurensningsloven, må disse anses som *lex specialis*-bestemmelser.

Lovforslagets kapittel 6 oppstiller regler om beredskap mot terrorangrep. Her foreslås det regler som både er av forebyggende karakter og regler om tiltak som kan iverksettes for å «hindre og beskytte skipet mot terrorhandlinger, piratvirksomhet, blindpassasjerer og andre ulovlige handlinger», jf §§ 6-1 og 6-2. Disse reglene skal både forebygge og redusere skadene ved terrorhandlinger mv., samtidig som de er en del av de generelle reglene som skal beskytte liv og helse, miljø og materielle verdier.

8.2.3 Sikkerhetsstyring som viktigste middel

I forrige avsnitt så vi at forslag til ny skipssikkerhetslov fastsetter krav som skal gi sikkerhet for liv, helse, miljø og materielle verdier. Som nevnt i pkt 2.2 i denne fremstillingen, kan kontrollen med de sikkerhetskravene som gjelder bli gjennomført på forskjellige måter. Et av de viktigste elementene i dette lovforslaget er innføringen av prinsippet om sikkerhetsstyringssystem og prinsippet om tilsyn med dette systemet. Dette forslaget må anses som en nyvinning i sjøfartsreguleringen, fordi sjøfarten, som nevnt, tradisjonelt sett har vært preget av et detaljert godkjennelsessystem. Dette gjelder både i forhold til

den privatrettslige klassifikasjonen av skipene og av det offentligrettslige tilsynet med skipene. Selv om det foreslås å innføre obligatorisk sikkerhetsstyringssystem, og at myndighetene skal føre tilsyn med dette systemet, jf forslaget § 7-2, foreligger det også hjemmel i lovforslaget om at tilsynsmyndighetene kan føre direkte tilsyn slik som det gjøres i praksis i dag, jf forslaget § 7-3. Det er imidlertid verdt å merke seg at det systematisk sett er sikkerhetsstyringssystemregimet som anses som *hovedregel* etter lovforslaget. Denne hovedregelen er ikke i takt med dagens praksis, men representerer det myndighetene ønsker skal bli den reelle hovedregelen over tid.

I lovforslaget introduseres sikkerhetsstyring som et av de viktigste midler for å oppnå sikker sjøfart allerede i § 2-3. Det fastslås her at det er rederiet som har hovedansvaret for å «etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem», jf første ledd, første pkt. Sikkerhetsstyringssystemets funksjon er å «kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv», jf første pkt. Dette betyr at de krav som til enhver tid er gjeldende for vedkommende rederi, skal fremgå av systemet og det skal også fremgå av systemet hvordan disse kravene anses etterlevd av vedkommende rederi. Systemets omfang og innhold kan imidlertid variere etter rederiets størrelse, jf 2. pkt. For mer om hva sikkerhetsstyring generelt innebærer, se pkt 7.2.2. ovenfor.

Tilsynet, dvs. Sjøfartsdirektoratet, skal føre kontroll med sikkerhetsstyringssystemet, jf § 7-2. Det innebærer at følgende forhold skal kontrolleres:

«a) rederiets dokumentasjon for at det har etablert nødvendige og hensiktsmessige systematiske tiltak;

b)verifikasjon av om de systematiske tiltakene under bokstav (a) er til stede og fungerer i praksis og at aktiviteten er i overensstemmelse med krav fastsatt i lov og forskrift».

8.2.4 Pliktsubjektene og de ulike ansvarsnivåene

I sjødyktighetsloven er det skipsføreren som er regnet som hovedpliktsubjekt, jf § 106 (1). Rederen er også gitt ansvar etter denne bestemmelsen, men dette ansvaret er av mer underordnet karakter. Hans plikter innebærer for det første å etablere rutiner som sikrer at skipet kan bli besiktet og at de forhold som blir kontrollert under besiktelsen er i forskriftsmessig stand, § 106 (2). For det andre plikter han ikke å bevirke eller medvirke til at sjødyktig skip drar til

sjøs, at skipsfører ikke oppfyller sine plikter eller at skipet brukes i strid med de sertifikater og lignende som er gitt for skipets drift, jf § 106 (3).

I forslaget til ny skipssikkerhetslov er det rederiet som oppstilles som det overordnede pliktsubjektet.¹⁴⁵ Se mer om rederiet som pliktsubjekt i neste avsnitt. I lovforslaget oppstilles tre subjekter som pliktsubjekter etter loven: «rederiet», «skipsføreren» og «andre som har sitt arbeid om bord».¹⁴⁶ Det skal redegjøres nærmere for innholdet i disse begrepene og ansvaret som oppstilles i de to neste punktene. Disse tre gruppene subjekter er også ansvarssubjekter etter dagens regler, så det at disse subjektene er pliktsubjekter etter lovforslaget innebærer i seg selv ingen endring av gjeldende rett.

Lovforslaget har imidlertid to nye elementer som ikke finnes i dagens sjødyktighetslov. Det første elementet er at innholdet i de forskjellige pliktene kan være noe forandret i forhold til gjeldende rett. De vesentligste endringene gjelder for rederiet. Andre viktige endringer vil bli nevnt i punktet om de øvrige ansvarssubjektene. Det andre nye elementet er at de pliktene som oppstilles er gradert ut i fra forskjellige nivåer: plikten til å «påse», til å «sørge for» og til å «medvirke til» at kravene blir oppfylt. Loven er bygget opp slik at det er et subjekt som gis hovedansvaret for å oppfylle en plikt, dvs. at han personlig skal «sørge for» at denne bestemmelsen blir etterlevd. I tillegg er loven bygget opp slik at et subjekt skal «påse» at vedkommende gjør dette, og at et subjekt skal «medvirke til» at vedkommende får gjort dette. Man ser altså at påse-plikten er den overordnede plikten, mens sørge for-plikten er en form for utføringsplikt, mens medvirke til-plikten en samarbeidsplikt. Det fremgår av forarbeidene at begrepene påse, sørge for og medvirke til er bevisst valgt overalt i loven.¹⁴⁷

8.2.4.1 Rederiet som overordnet pliktsubjekt

I skipssikkerhetslovforslaget oppstilles rederiet som det sentrale og overordnede pliktsubjektet. Begrunnelsen for at forslaget oppstiller rederiet og ikke kapteinen som hovedansvarssubjekt ligger på flere plan.¹⁴⁸ Økonomisk sett er rederiet den som både har midlene til å innføre betryggende systemer, de økonomiske incentivene til å gjennomføre slike investeringer og i tillegg den som har midler til å bære konsekvensene av et eventuelt mislighold. En annen

¹⁴⁵ Ibid s. 106 flg. i pkt 7.2.2.2 og pkt 7.2.3.

¹⁴⁶ Se om lovutvalgets vurderinger av forholdet mellom de ulike pliktsubjektene i pkt 6.7.3 på s. 89.

¹⁴⁷ Ibid s. 90 pkt 6.7.4.

¹⁴⁸ Se om lovutvalgets vurderinger av rederi som hovedpliktsubjekt i pkt 6.7.2, på s. 89.

begrunnelse ligger i at rederiet er den som er nærmest til å ha oversikt over det totale regelverket og se hvilke konsekvenser dette får for vedkommende skip.

Rederiets overordnede ansvar oppstilles i kapittel 2 i lovforslaget. I § 2-1 defineres rederi som:

«a) den registrerte eieren av skipet; eller

b) den organisasjon eller person som har overtatt ansvaret for skipets drift fra den registrerte eieren og som har samtykket i å ta over de plikter og det ansvar som påhviler denne etter loven.

Har skipet ikke en registrert eier, er rederiet etter første ledd bokstav a) den person eller det selskap som er å anse som eier av skipet».

Denne definisjonen er den eneste legaldefinisjonen i lovforslaget. Definisjonen bygger på ISM-kodens¹⁴⁹ definisjon av «management» (selskap), jf ISM-kodens regel 1.1.2. Tradisjonelt sett har eieren av skipet vært ansett som reder, dette gjelder både rettslig sett og i vanlig språkbruk. Denne hovedreglen (utgangspunktet) gjenspeiles også i forslaget. Det har imidlertid blitt mer og mer vanlig at eieren av skipet setter bort hele driften av skipet til et managementselskap. Det er for slike tilfeller at typer av managementselskaper etter litra b) blir definert som rederi. På denne måten kan ikke en uklar delegering av ansvar føre til at ingen av de nevnte blir ansvarlig. Enten har eieren av skipet hele ansvaret, eller så har den organisasjon som *har overtatt hele ansvaret*, og *akseptert* dette, hele ansvaret. Definisjonen fører altså til at det alltid vil være et subjekt som er ansvarlig.

Rederiets alminnelige plikter statueres så i § 2-2 (1):

«rederiet har en overordnet plikt til å påse at liv og helse, miljø og materielle verdier beskyttes i samsvar med bestemmelsene gitt i eller i medhold av denne lov».

Denne bestemmelsen må sees i sammenheng med lovens formål i § 1-1. Videre har rederiet i § 2-2 (2) en «selvstendig plikt til å sørge for oppfyllelse av alle forhold nevnt i første ledd, med mindre andre bestemmelser i loven pålegger skipsfører å sørge for bestemte forhold». Til sist fastslår 3. ledd at «rederiet skal sørge for at skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord har mulighet for å

¹⁴⁹ Se pkt 2.3.2.1 ovenfor.

oppfylle de plikter de er pålagt etter lov eller i forskrift [...] Rederiet skal også påse at skipsfører og andre som har sitt arbeid om bord etterlever de gitte bestemmelsene».

§ 2-2 oppstiller med andre ord både rederiets alminnelige påse-plikt og rederiets generelle «sørge for»-plikt. Påse-plikten setter krav om at rederiet skal ha et totalt overblikk, mens «sørge for»-plikten innebærer en personlig plikt til å utføre de nevnte forhold. Dette systemet er inspirert av og tilnærmet identisk med ansvarssystemet innenfor petroleumssektoren, jf pkt 7.2 over.

8.2.4.2 Kort om de andre pliktsubjektene etter lovforslaget

De øvrige pliktsubjektene etter loven er som nevnt skipsfører, altså kapteinen, og «andre som har sitt arbeid om bord». Pliktene til skipsføreren og de andre som har sitt arbeid om bord oppstilles til sist i hvert kapittel, se §§ 3-11, 3-12, 4-9, 4-10, 5-7 og 5-8, mens sanksjonene for brudd på pliktene oppstilles i kapittel 9 og 10.

Skipsføreren har både «sørge for»-plikter og «medvirke til»-plikter ifølge lovforslaget, jf §§ 3-11, 4-9 og 5-7. Det er ikke gitt noen definisjon av begrepet «skipsfører» i loven, men begrepet henviser til den som har høyeste myndighet om bord. I de bestemmelser hvor skipsføreren er gitt særlige «sørge for»-plikter, bortfaller rederiets plikt til å sørge for det samme forhold, jf forslagets § 2-2 (2): «Rederiet har en selvstendig plikt til å sørge for oppfyllelse av alle forhold nevnt i første ledd, med mindre andre bestemmelser i loven pålegger skipsfører å sørge for bestemte forhold». Dette innebærer imidlertid ikke at rederiets overordnede påse-plikt faller bort.

I tillegg til de nevnte bestemmelser oppstilles det en konkret plikt for skipsføreren til å medvirke til at rederiet kan få etablert, gjennomført og videreutviklet sikkerhetsstyringssystem om bord, jf § 2-4 (1).

Andre som har sitt arbeid om bord har kun «medvirke til»-plikter i lovforslaget, §§ 3-12, 4-10 og 5-8. Heller ikke passussen «andre som har sitt arbeid om bord» er forsøkt definert i loven eller i forarbeidene. I denne sammenhengen er det kun nødvendig å peke på de rent språklige momentene, nemlig at *andre* som har sitt arbeid om bord, må avgrenses mot skipsføreren, som er et eget subjekt. Videre viser denne passussen til at «medvirke til»-pliktene kun gjelder for de som konkret har sitt arbeid om bord, pliktene påhviler således ikke havnepersonell eller andre som er om bord uten å være ansatt der.¹⁵⁰

¹⁵⁰ Se om generelle ansettelsesbetraktninger med mer i kapittel 4 ovenfor.

Medvirkningsplikten er relativ, dvs. at pliktens innhold varierer både etter hvilken bestemt plikt det er snakk om og etter hvordan stilling den enkelte arbeidstaker har om bord. Medvirkningsplikten kan karakteriseres som en form for lojalitetsplikt pålagt den enkelte ansatte, i det de skal samarbeide og legge til rette for at alle plikter som påhviler de øvrige pliktsubjektene blir oppfylt.

Også andre som har sitt arbeid om bord har en medvirkningsplikt ved rederiets etablering, gjennomføring og videreutvikling av sikkerhetsstyringssystem om bord, jf § 2-4 (2).

8.2.5 Skipssikkerhetslovens anvendelse på flyttbare innretninger

Som nevnt i innledningen til denne fremstillingen, vil den nye skipssikkerhetsloven komme til anvendelse på flyttbare innretninger på tilsvarende måte som sjødyktighetsloven gjør det i dag. Det skal i dette avsnittet ses nærmere på hvordan dette er forankret i det nye lovforslaget. Forslagets § 1-2 (2) lyder: «Kongen gir forskrifter om i hvilken utstrekning loven og forskrifter gitt i medhold av loven skal få anvendelse på: a) boreplattformer og andre flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet».

Lovforslaget er innholdsmessig sett identisk med sjødyktighetslovens ordlyd og innebærer med dette ingen materielle endringer av gjeldende rett. I kommentaren til bestemmelsen presiseres det imidlertid at loven ikke får anvendelse på flyttbare innretninger som benyttes i varig stasjonær virksomhet. Dette gjelder imidlertid i dag også, jf drøftelse i pkt 3.5.2 over. For en nærmere vurdering av dette forslaget, se neste avsnitt.

8.3 Samordning med dagens regelverk – en vurdering

8.3.1 Innledning

Vi har i de foregående kapitler sett hvordan de ulike flyttbare innretningene og skipene til bruk i petroleumsvirksomheten er regulert etter dagens petroleumslav og sjødyktighetslov. I tillegg har forskriftsverket på området blitt redegjort for, både i et generelt fugleperspektiv og ved utvalgte deler av forskriftsverket. Vi har også sett hvordan forslag til ny skipssikkerhetslov ser ut på det generelle plan, og på de mer særskilte feltene som for øvrig har blitt berørt i denne fremstillingen. I denne siste delen av fremstillingen skal det gis

en vurdering av skipssikkerhetslovforslaget på de hovedområder som har vært tema i fremstillingen.

Når det gjelder forslaget valg av regulering av flyttbare innretninger, avviker denne som nevnt ikke i forhold til dagens regulering. Forholdet til de flyttbare innretningene skal imidlertid problematiseres noe mer her. I NOU 2005:14 fremgår det nemlig at det for utvalgets del var aktuelt å gjøre endringer i forhold til dagens løsning. De ble diskutert hvorvidt det ville være mer praktisk å definere flyttbare innretninger som skip, slik at loven ville komme ubetinget til anvendelse på disse typene innretninger. Noen konsekvenser av de valgene lovutvalget gjorde, skal det således gis en vurdering av i neste punkt.

Videre skal det gis noen korte bemerkninger til lovforslagets forhold til arbeidsmiljølovens regime. Til sist skal det også gis noen korte bemerkninger til konsekvensene av de foreslåtte endringer ved reguleringen av pliktsubjektene, og den foreslåtte rangeringen av pliktene som påhviler dem.

8.3.2 Passer lovforslaget inn i det eksisterende landskap?

8.3.2.1 Lovens anvendelse for flyttbare innretninger

Lovforslaget innebærer som fremhevet foran ingen endringer i forhold til gjeldende rett. Som det har fremkommet tidligere i fremstillingen er forholdet mellom petroleumslovens anvendelse på flyttbare innretninger og sjødyktighetslovens anvendelse på flyttbare innretninger, ikke fullstendig godt tilpasset. En vurdering av dagens system var derfor på sin plass da lovutvalget skulle utforme den nye lovens anvendelse på flyttbare innretninger. Som det fremkommer i NOU 2005:14 på side 80, 2. spalte, ble det diskutert om loven heller skulle gis full anvendelse på flyttbare innretninger. Dette kunne enkelt blitt gjort ved å la flyttbare innretninger være omfattet av en definisjon av skipsbegrepet. En kunne tenke seg at en slik ordlyd kunne lyde omtrent slik:

«med skip menes i denne lov også:

- (a) boreplattformer og andre flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet[...]

Kongen gir forskrifter om at loven eller forskrifter gitt i medhold av loven helt eller delvis ikke skal få anvendelse på eller at det skal gjelde særlige regler for: [...] (b) flyttbare innretninger[...], og andre spesialskip».

En slik ordlyd ville ført til at flyttbare innretninger pr definisjon ble ansett «skip» etter loven. Dersom enkelte bestemmelser ikke ville passet for denne

hovedregelen, kunne Kongen i forskrift uttrykkelig unnlatt at forskriften fikk anvendelse på flyttbare innretninger.

Som det har fremkommet flere steder ovenfor er den reelle hovedregelen etter dagens system at de sjøfartsrettslige reglene som gjelder for flyttbare innretninger alltid kommer til anvendelse på disse, og at de kan betraktes som en form for minimumskrav eller grunnkrav for sikkerheten om bord. Ved å la hele den foreslåtte skipssikkerhetsloven få anvendelse på flyttbare innretninger, kan det derfor hevdes at loven ville gitt uttrykk for den reelle hovedregelen. Men dette argumentet kommer som nevnt helt an på hvilket ståsted man har. Hvis man står i en petroleumsrettslig synsvinkel vil det være problematisk å la en sjøfartsrettslig lov få anvendelse på enheter som i all hovedsak bedriver petroleumsvirksomhet, som må betraktes som en industrivirksomhet, ikke en maritim virksomhet.¹⁵¹

Riktignok vil den foreslåtte skipssikkerhetsloven, på lik linje med dagens sjødyktighetslov, få selvstendig betydning når den flyttbare innretningen er under forflytning og når den befinner seg på en utenlandsk sokkel som ikke har tilfredsstillende sikkerhetskrav. Dette innebar for lovutvalget imidlertid ikke i seg selv et godt nok argument for å la loven komme ubetinget til anvendelse på de flyttbare innretningene.¹⁵²

Et annet viktig argument for at denne speilvendte løsningen ikke ble endelig foreslått er at myndighetene i lengre tid har arbeidet målrettet og konsekvent i forhold til å tilrettelegge for en velfungerende kontroll med og regulering av flyttbare innretninger. Det tenkes her både på SUT-instituttet, som har fungert i flere år og som også skal utvides, på reglene i rammeforskriften § 3 og vedlegget til rammeforskriften, og på avtalen som foreligger mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet.

8.3.2.2 Forholdet til arbeidsmiljøretten

Lovforslaget innebærer ingen vesentlige endringer i forhold til arbeidsmiljørettslige spørsmål. Noen bestemmelser i sjømannsloven er imidlertid foreslått opphevet, for så å bli regulert i den foreslåtte skipssikkerhetsloven. Skipssikkerhetslovforslagets formål er å regulere forhold som har med sikkerheten for personell å gjøre, mens sjømannsloven fremdeles skal regulere de øvrige arbeidsmiljørettslige forholdene. På denne måten er det derfor ikke foreslått noen endringer som har betydning for arbeidsmiljøloven.

¹⁵¹ Ibid: Se argumentasjon nederst på side 80.

¹⁵² Ibid: Se s. 81, 1. spalte.

For å komme tilbake til debatten om skipssikkerhetslovforslagets totale eller delvise anvendelse for flyttbare innretninger, var denne debatten også preget av spørsmål i forhold til arbeidsmiljøregler. Hvis loven skulle få fullstendig anvendelse på flyttbare innretninger ville forholdet til arbeidsmiljøloven bli forrykket. Som det fremkommer i kapittel 4, er det arbeidsmiljøloven og ikke sjømannsloven som i hovedsak kommer til anvendelse på flyttbare innretninger. Sjømannsloven får kun anvendelse utenfor norsk jurisdiksjon og ved forflytning. Hvis lovforslaget skulle få anvendelse på flyttbare innretninger totalt sett, måtte man således gjort unntak for noen av bestemmelsene i lovforslagets kapittel 4 om personlig sikkerhet for ikke å komme i konflikt med de regler som følger av arbeidsmiljøloven. I hvor stor grad det hadde blitt nødvendig med unntak er det imidlertid vanskeligere å svare på. Trolig måtte det bli for hele kapitlet. Etter det forslaget som foreligger er dette imidlertid ikke en aktuell problemstilling.

8.3.2.3 Pliktsubjektene

Lovforslagets viktigste endringer, nemlig om reglene om pliktsubjektene, er i stor grad inspirert av petroleumsregelverkets regler. Dette gjelder både hvilke personer som er definert som pliktsubjekter, hvordan rangeringen mellom disse respektive pliktsubjektene skal være og graderingen av de pliktene de enkelte pliktsubjektene er pålagt. Når det gjelder de personer som er definert som pliktsubjekter, kan rettighetshaveren således sammenlignes med rederiet, operatøren med skipsføreren og de øvrige deltakerne i petroleumsvirksomheten med «de andre som arbeider om bord». Også bruken av begrepene påse, sørge for og medvirke til er inspirert av petroleumsregelverket.

I forhold til flyttbare innretninger vil dette forslaget således innebære en forbedring og en lettere kommunikasjon mellom de som utfører maritim virksomhet og de som utfører petroleumsvirksomhet om bord på de enkelte innretningene. Likere begreper og for øvrig sammenlignbare regelverk er således en absolutt forbedring.

Også i forhold til SUT-instituttet til lovforslaget innebære forbedringer. På den maritime siden er det som vi har sett rederen som har ansvaret for å søke om og vedlikeholde de forhold som SUT-vedtaket inkluderer. Dersom forslaget blir vedtatt i den form det har i dag, vil derfor den som er tillagt hovedansvaret, nemlig rederiet, også ha ansvaret for SUT for sin innretning.

8.4 Konklusjon

Reguleringen av flyttbare innretninger vil, også etter at forslaget eventuelt blir sanksjonert i den form den har i dag, være noe vanskelig tilgjengelig. Fremdeles vil reguleringen ligge mellom to regimer med forskjellig tradisjon og regelutforming. Skipssikkerhetsloven vil videreføre dagens system hvor sjøfartslovgivningens regler kommer til anvendelse bare dersom dette er bestemt i forskrift. Skipssikkerhetslovforslagets endringer i forhold til reguleringen av pliktsubjektene bidrar imidlertid til en mer samordnet regulering av de flyttbare innretningene i begrepsmessig forstand. Dette må betraktes som en forbedring av dagens situasjon. Se mer om disse vurderingene i pkt 6.2.

Kilderegister

Lover:

Arbeidsmiljøloven:	Lov av 17. juni 2005 nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv.
Arbeidstidsloven:	Lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip.
Forurensningsloven:	Lov 13. mars 1981 nr. 6 om forurensninger og avfall.
Helse- og sosialberedskapsloven:	Lov av 23. juni 2000 nr. 56 om helsemessig og sosial beredskap.
Helsepersonelloven:	Lov av 2. juli 1999 nr. 64 om helsepersonell m.v.
Mønstringsloven:	Lov 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstakere på skip m.v.
Målingsloven:	Lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer.
NIS-loven:	Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister.
Pasientrettighetsloven:	Lov av 2. juli 1999 nr. 63 om pasientrettigheter.
Petroleumsloven:	Lov av 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet.
Produktkontrollloven:	Lov av 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester.
Sertifiseringsloven:	Lov av 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen.
Sjødyktighetsloven:	Lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødyktighed m.v. Endringslov: 10. juni 1977 nr. 67.
Sjøloven:	Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten.
Sjømannsloven:	Sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18.

Smittevernloven:	Lov av 5. august 1994 nr. 55 om vern mot smittsomme sykdommer.
Territorialfarvannsloven:	Lov 27. juni 2003 nr. 57 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone.

Lovforarbeider:

Innst. O. nr. 18 (1971)	Innstilling om ny sjømannslov.
Innst. O. nr. 71 (1976-77)	Innstilling fra sjøfarts- og fiskerikomiteen om lov om endring i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. og visse andre lover.
NOU 1976:40	Arbeidsmiljøet på kontinentalsokkelen.
NOU 1976:59	Privatrettslige regler for borefartøyer.
NOU 1989:15	Arbeidsmiljølovens virkeområde i petroleumsvirksomheten.
NOU 2004:5	Arbeidslivslovutvalget – Et arbeidsliv for trygghet, inkludering og vekst.
NOU 2005:14	På rett kjøp – Ny skipssikkerhetslovgivning.
Ot. prp. nr. 43 (1973-74)	Om sjømannslov og om endring i visse andre lover.
Ot. prp. nr 47 (1976-77)	Om lov om endringer i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. og visse andre lover.
Ot. prp. nr. 72 (1982-1983)	Lov om petroleumsvirksomhet.
Ot. prp. nr. 43 (1995-1996)	Om lov om petroleumsvirksomhet.
Ot. prp. nr. 49 (2004-2005)	Om lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven).
Ot. prp. nr. 24 (2005-2006)	Om lov om endringer i lov 17. juni nr. 62 om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern mv. (arbeidsmiljøloven).
St. meld. nr. 7 (2001-2002)	Om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten.

Forskrifter, kgl.res. og vedtak:

Aktivitetsforskriften:	Forskrift av 3. september 2001 nr. 1157 om utføring av aktiviteter i petroleumsvirksomheten.
Arbeidsmiljøforskriften på	

skip:	Forskrift av 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip.
Bemanningsforskriften:	Forskrift av 17. mars 1987 nr. 175 om bemanning på norske skip.
Beredskapsfartøyforskriften:	Forskrift av 16. oktober 1991 nr. 853 om beredskapsfartøy.
Byggeforskriften:	Forskrift av 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger.
Byggeforskriften for skip:	Forskrift av 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer- og lasteskip og lektere.
Delegasjonsvedtak:	Delegasjonsvedtak av 14. august 1991 nr. 4279 om delegering av myndighet til sjøfartsdirektoratet etter lov om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v. § 9a og § 106.
Forskrift om kontroll med maritim tjeneste:	Forskrift av 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste.
Forskrift om myndighet etter sjømannsloven og visse andre lover:	Forskrift av 23. desember 1988 nr. 1081 om overføring av myndighet etter sjømannsloven og visse andre lover.
Forskrift om sjømannslovens virkeområde:	Forskrift av 31. januar 1986 nr. 222 om sjømannslovens virkeområde.
Forurensningsbegrensningsforskriften:	Forskrift av 1. juni 2004 om begrensning av forurensning.
Forurensningsforskriften:	Forskrift av 22. juli 1983 nr. 1331 om hindring av forurensning fra den maritime drift av flyttbare innretninger.
Forurensning fra skip -forskriften:	Forskrift av 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip m.m.
Innretningsforskriften:	Forskrift av 3. september 2001 nr. 1100 om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten.

Instruks om koordinering av tilsynet med HMS i petroleumsvirksomheten:	Forskrift av 19. desember 2003 nr. 1594 om instruks om koordinering av tilsynet med helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel, og på enkelte anlegg på land.
Kvalifikasjonsforskriften:	Forskrift av 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger.
Midlertidig forskrift om sikkerhet og arbeidsmiljø for enkelte landanlegg:	Midlertidig forskrift av 19. desember 2003 nr. 1595 om sikkerhet og arbeidsmiljø for enkelte petroleumsanlegg på land og tilknyttede rørledningssystemer.
Målingsforskriften:	Forskrift av 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer.
NIS-forskriften:	Forskrift av 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).
NOR-forskriften:	Forskrift av 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister.
Opplysningspliktforskriften:	Forskrift av 3. september 2001 nr. 1107 om materiale og opplysninger i petroleumsvirksomheten.
Produksjonsforskriften:	Forskrift av 10. februar 1994 nr. 123 for flyttbare innretninger med produksjonstekniske installasjoner og utstyr.
Radioforskriften:	Forskrift av 27. januar 1999 nr. 149 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer- og lasteskip som omfattes av den internasjonale sjøsikkerhetskonvensjonen, SOLAS 1974.
Radiotelegrafiforskriften:	Forskrift av 11. november 1991 om radiotelegrafi og radiotelefoni på passasjer- og lasteskip.

Rammeforskriften:	Forskrift av 31. august 2001 nr. 1016 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten.
Sertifiseringsforskriften for flyttbare innretninger:	Forskrift av 4. september 1987 nr. 855 om anmeldelse av nybygg, besiktigelse og sertifisering mv. av flyttbare innretninger.
Sertifiseringsforskriften for skip:	Forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.
Sikkerhetsstyringsforskriften for flyttbare innretninger:	Forskrift av 2. mars 1999 nr. 394 om sikkerhetsstyringssystem for flyttbare innretninger.
Sikkerhetsstyringsforskriften for lasteskip:	Forskrift av 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystem for lasteskip.
Sikkerhetsstyringsforskriften for passasjerskip:	Forskrift av 23. desember 1999 nr. 1529 om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip.
Styringsforskriften:	Forskrift av 3. september 2001 nr. 1999 om styring i petroleumsvirksomheten.
Vedtak om opprettelse av Petroleumstilsynet:	Kronprinsregentens resolusjon av 19. desember 2003 om vedtak om opprettelse av Petroleumstilsynet.

Veiledninger, skriv og notater:

Avtale av 1. juli 1987:	Mellom Handelsdepartementet og Det norske Veritas.
Avtale om SUT:	Avtale om samarbeid mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet om ordningen med samsvarsuttalelse (SUT) for flyttbare boreinnretninger.
Brev av 12. august 1987:	Brev fra Justisdepartementets lovavdeling til Kommunal- og arbeidsdepartementet «om anvendelse av petroleumsloven og

sjødyktighetsloven med tilhørende forskrifter på norsk-registrerte fartøyer og flyttbare innretninger som utøver eller deltar i petroleumsvirksomhet på den norske kontinentalsokkel».

Fortolkninger av
rammeforskriften § 2:

Av 30. april 2002: «Kjemikaliebehandling av havbunnsbrønner og enkle pumpeaktiviteter - regelanvendelse».

Fortolkninger av
rammeforskriften § 3:

Av 19. desember 2002 om «anvendelse av forskrifter om helse-, miljø- og sikkerhet (HMS-regelverket) på flyttbare innretninger – bruk av maritimt regelverk/normer».

Fortolkninger av
rammeforskriften § 3:

Av 28. mars 2003 om «hva er flerbruksenheter – hvilket regelverk gjelder?».

Notat av 8. februar 2005:

Notat av Petroleumstilsynet om «Reders og operatørs ansvar knyttet til innretninger med samsvarsuttalelse».

Uttalelse av 6. mars 1974:

Uttalelse fra Justisdepartementets lovavdeling om sjødyktighetslovens anvendelse på flyttbare boreplattformer.

Veiledning om søknad om
samsvarsuttalelse for flyttbare
boreinnretninger:

Veiledning om søknad om samsvarsuttalelse (SUT) for flyttbare boreinnretninger som er planlagt brukt i petroleumsvirksomheten på den norske kontinentalsokkelen» av 1. januar 2004 utgitt av Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet.

Veiledning til forskrift om
helse, miljø og sikkerhet i
petroleumsvirksomheten
(rammeforskriften):

Av 1. januar 2002 (oppdatert 1. januar 2006).

Veiledning til forskrift om
materiale og opplysninger i

petroleumsvirksomheten
(opplysningspliktforskriften)

Veiledning til forskrift om
styring i petroleumsvirksomheten
(styringsforskriften).

Veiledning til forskrift om
utforming og utrustning av
innretninger med mer i
petroleumsvirksomheten
(innretningsforskriften).

Veiledning til forskrift om
utføring av aktiviteter i
petroleumsvirksomheten
(aktivitetsforskriften):

Av 1. januar 2002 (oppdatert 1. januar 2006).

Internasjonale konvensjoner og koder:

Havrettskonvensjonen: United Nations Convention on the Law of the
Sea – 10. December 1982.

ISM-koden: The International Management Code for the
Safe Operation of Ships and Pollution
Prevention – 4. November 1993

Kontinentalsokkel-
konvensjonen: Convention on the Continental Shelf – 29.
April 1958.

MARPOL-konvensjonen: The International Convention for the
Prevention of Pollution from Ships –
1973/1978.

SOLAS-konvensjonen: The Safety of Life at Sea Convention – 1.
November 1974.

Litteratur:

Boe: Boe, Erik: Innføring i juss, bind 2. Statsrett og
forvaltningsrett, Oslo: Tano Forlag 1993, ISBN
82-518-3105-9.

- Boe: Boe, Erik, Innføring i juss. Juridisk tenkning og rettskildelære, Oslo: Tano Aschehoug 1996, ISBN 82-518-3453-8.
- Boisson: Boisson, Phillipe: Safety at sea – policies, regulations & international law, Paris: Bureau Veritas 1999, ISBN 2-86413-020-3.
- Bull mfl: Innføring i petroleumsrett, Hans Jacob Bull ... [et. al.], 2. utgave, Oslo: Sjørettsfondet 1982, ISBN 82-90260-12-1.
- Eckhoff/Helgesen: Eckhoff, Torstein: Rettskildelære, 5. utgave v. Helgesen, Jan E., Oslo: Universitetsforlaget 2001, ISBN 82-518-3988-2.
- Falkanger/Bull: Falkanger, Thor og Bull, Hans Jacob: Innføring i sjørett, 6. utgave, Oslo: Sjørettsfondet 2004, ISBN 82-90260-46-6.
- Fleischer: Fleischer, Carl August: Folkerett, 8. utgave, Oslo: Universitetsforlaget 2005, ISBN 82-15-00659-0.
- Fougner/Holo/Friberg: Fougner, Jan, Holo, Lars og Friberg, Odd: Arbeidsmiljøloven Lov av 4. februar 1977 nr. 4 om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v. Kommentartutgave, 8.utgave, Oslo: Universitetsforlaget 2003, ISBN 82-15-00321-4.
- Graver: Graver, Hans Petter: Alminnelig forvaltningsrett, 2. utgave, Oslo: Universitetsforlaget, 2002, ISBN 82-15-00324-9.
- Graver: Graver, Hans Petter: Sikkerhetsregulering og reguleringsteknikk, Oslo: Sjørettsfondet, 1983.
- Hagen mfl: Petroleumsloven med kommentarer, Lasse Hagen ... [et. al.], Oslo, TANO, 1989, ISBN 82-518-2442-7.
- Knoph: Knophs oversikt over norsk rett, 12. utgave, Oslo, Universitetsforlaget, 2004, ISBN 82-15-00534-9.
- Kaasen: Kaasen, Knut: Sikkerhetsregulering i petroleumsvirksomheten – En rettslig studie av regelverkene om sikkerhet på norsk

- kontinentalsokkel, Oslo, Sjørettsfondet, 1984, ISBN 82-90260-18-0.
- Logstein: Logstein, Hanne Sofie: Petroleumsrettens sikkerhetsregulering som grunnlag for straff – er lovkravet tilfredsstilt?, Oslo: Sjørettsfondet, 2003, (Marius nr. 298).
- Lund: Lund, Vegard M.: Ansettelsesforhold på norske skip. Særlig om begrepene «rederi» og «ansettelse» i relasjon til sjømannsloven, Oslo, Nordisk Institutt for Sjørett, 1989, (Marius nr. 167).
- Marius 208 Gammel tonnasje – nye problemer, Oslo, Nordisk Institutt for Sjørett, 1994, (Marius 208).
- Ruud/Ulfstein/Fauchald: Ruud, Morten, Ulfstein, Geir og Fauchald, Ole Kristian: Utvalgte emner i folkerett, Otta, Tano Aschehoug, 1997, ISBN 82-518-3408-2.

Regelsamlinger og faktahefter:

Olje- og energidepartementet

og Oljedirektoratet: Fakta Norsk petroleumsverksemd 2005, ISSN 1504-3398.

Sjøfartsdirektoratet: Regler for flyttbare innretninger 2003, InfoMediaHuset AS, Oslo 2003, ISBN 82-07-02049-0.

Sjøfartsdirektoratet: Regler for passasjer- og lasteskip m.v. 2004, InfoMediaHuset AS, Oslo 2004, ISBN 82-07-02070-9.

Relevante internettsider:

(sist benyttet 04.05.2006)

HMS-etatene: www.hmsetatene.no

IACS: <http://www.iacs.org.uk/index1.htm>

International Maritime Organization: www.imo.org

Oljedirektoratet: www.npd.no

Petroleumstilsynet: www.ptil.no

Sjøfartsdirektoratet: <http://www.sjofartsdir.no>

Statens forurensningstilsyn: www.sft.no

Vedlegg

Avtale om samarbeid mellom Petroleumstilsynet og Sjøfartsdirektoratet om ordningen med samsvarsuttalelse (SUT) for flyttbare boreinnretninger

AVTALE OM SAMARBEID MELLOM PETROLEUMSTILSYNET OG SJØFARTSDIREKTORATET OM ORDNINGEN MED SAMSVARSUTTAELSE (SUT) FOR FLYTTBARE BOREINNRETNINGER

1 GENERELT

Petroleumstilsynet (Ptil) har tilsynsansvar for helse, miljø, sikkerhet og beredskap i petroleumsvirksomheten. Ptil har også en viktig rolle når det gjelder å påvirke industrien til å utvikle løsninger som er til beste for samfunnet og er delegert myndighet til å fastsette forskrifter og fatte vedtak om samtykke, pålegg og unntak etter regelverket.

Ptils ansvar og myndighet er regulert ved petroleumsløven, arbeidsmiljøloven og tilhørende forskrifter.

Sjøfartsdirektoratets (Sdir) ansvar og myndighet er regulert gjennom sjøfartslovgivningen med tilhørende forskrifter. Sdir er delegert myndighet til å fastsette regler for maritime forhold for norskflaggede skip og flyttbare innretninger. Videre fører Sdir tilsyn med at regelverket overholdes, herunder kan Sdir fatte vedtak om pålegg, fravik og godkjenning.

2 FORMÅL OG VIRKEOMRÅDE

SUT er et vedtak fattet av Ptil om at en flyttbar boreinnretning med utstyr og systemer inklusive relevante deler av søkers styringssystemer er vurdert å være i samsvar med relevante krav i det norske sokkelregelverket.

SUT har betydning som dokumentasjonsgrunnlag ved senere myndighetsbehandling. SUT har særlig betydning som dokumentasjonsgrunnlag for den innretningsspesifikke delen av en samtykkesøknad.

Søknad om samtykke til petroleumaktivitet hvor bruk av flyttbar boreinnretning inngår, består innholdsmessig av to deler: Én del som omfatter de steds- og aktivitetsspesifikke forhold, og én del som omfatter de innretningsspesifikke forhold, der en SUT vil ha betydning.

Det må søkes om SUT i forbindelse med en konkret samtykkesøknad hvis SUT ikke er innhentet tidligere.

Det kan også søkes om SUT på selvstendig grunnlag. Herunder kan det søkes om SUT for boreinnretninger som er under bygging, dersom søker (reder) i tilstrekkelig grad kan sannsynliggjøre at det ønskes engasjement for boreinnretningen på norsk sokkel.

AVTALE OM SAMARBEID MELLOM PETROLEUMSTILSYNET OG
SJØFARTSDIREKTORATET OM ORDNINGEN MED SAMSVARSUTTALELSE (SUT) FOR
FLYTTBARE BOREINNRETNINGER

Sdir skal på anmodning fra Ptil bistå i behandling av søknader om SUT.

Formålet med denne avtalen er å regulere samarbeidet mellom Ptil og Sdir i forbindelse med behandling av søknader om SUT. Avtalen skal bidra til å sikre en effektiv, forutsigbar og samordnet saksbehandling. Avtalen omfatter således:

- Behandling av SUT-søknader og tilhørende veiledende uttalelser.
- Koordinering av etatenes tilhørende aktiviteter, inklusive International Safety Management (ISM) Code.
- Gjensidig faglig bistand, informasjon og eventuell deltakelse i det respektive direktorats tilhørende aktiviteter.

3 PLANLEGGING OG GJENNOMFØRING

Behandlingen initieres ved at søker tar kontakt med Ptil, som i samråd med Sdir avtaler videre arbeid, kontakt og nødvendige tidsplaner.

Ptil og Sdir utveksler deretter sine respektive utkast til planer for aktiviteter i forbindelse med behandling av søknad om SUT og som vedrører objekter/områder der det er grenseflater.

Planlegging og gjennomføring av søknadsbehandlingen skal baseres på "Veiledning for søknad om samsvarsuttalelse (SUT) for flyttbare boreinnretninger som er eller er planlagt brukt i petroleumsvirksomheten på den norske kontinentalsokkelen", NR/OLF "Håndbok for søknad om samsvarsuttalelse (SUT)" og OLF/NR "Anbefalte retningslinjer for aksept og drift av flyttbare boreinnretninger med samsvarsuttalelse, eller som har startet søknadsprosessen for SUT". Videre anbefales IADC"North West European HSE Case Guidelines for MODU's" benyttet som norm.

Normal saksbehandlingstid for søknad om SUT er satt til tre måneder, under forutsetning av at søknaden har forventet innhold og kvalitet.

Ptil koordinerer aktivitetene og gir samsvarsuttalelsen.

4 FAGLIG BISTAND

Ptil skal anmode Sdir om bistand vedrørende de maritime forhold i behandlingen av søknad om SUT. Hvilke fagområder, inklusive identifiserte avvik, som skal behandles av Sdir, avtales skriftlig i det enkelte tilfellet.

Sdir utsteder et dokument med en vurdering av de behandlede forhold.

5 UTVEKSLING AV INFORMASJON

Ptil og Sdir skal utveksle relevant informasjon som kan ha betydning for arbeid i tilknytning til søknad om SUT.

Beskrivelse av identifiserte avvik fra krav i lov og forskrift som gjelder for gjennomføring av petroleumsvirksomheten på søknadstidspunktet, og søkerens eventuelle planlagte behandling av disse, i forbindelse med behandling av SUT-søknad, skal utveksles for informasjon og inngår i grunnlaget for SUT. Opplysningene håndteres av Ptil og Sdir i samarbeid. Når det avholdes møter for utveksling av informasjon o.l., skal etatene gjensidig informere hverandre. Dersom praktiske formål tilsier det, kan etatene avholde felles møter.

Kontaktmøter mellom etatene avholdes etter behov.

6 UTGIFTER I SØKNADSAKTIVITETER

For utgifter ved behandling av søknader om SUT som Sdir etter anmodning fra Ptil har utført innenfor Ptils myndighetsområde, legges til grunn de samme satsene for time/døgn som til enhver tid fremgår av "Forskrift om refusjon av utgifter for tilsyn med sikkerhet, arbeidsmiljø og ressursforvaltning i petroleumsvirksomheten", fastsatt ved kgl. res. 27. juni 1997.

Ptil forestår oppkreving av betaling for myndighetenes arbeid i forbindelse med SUT.

Sdir fakturerer Ptil for tidsbruk og reiseutgifter ved SUT-arbeid.

7 AVTALENS STATUS

Den samarbeidsordning som er etablert ved denne avtalen, fritar ikke Ptil eller Sdir fra de plikter etatene har i henhold til delegert myndighet og ansvar. Dersom det viser seg at aktiviteter som gjennomføres i medhold av avtalen, er i uoverensstemmelse med slike forpliktelser, skal Ptil og Sdir konsultere hverandre for avklaring og korrigerings.

Ressursbruk og prioriteringer i forhold til de ordninger som er etablert, beslutes av den enkelte etat.

Avtalen griper ikke inn i den alminnelige styrings- og instruksjonsmyndighet som Arbeids- og administrasjonsdepartementet har overfor Ptil og som Nærings- og handelsdepartementet har overfor Sdir.

8 DISTRIBUERING AV KOPIER AV AVTALEN

For å øke graden av forutsigbarhet i tilknytning til søknadsaktivitetene, skal en kopi av denne avtalen med vedlegg, samt av eventuelle senere revisjoner, være tilgjengelig på forespørsel for interesserte aktører, selskaper, organisasjoner, mv.

AVTALE OM SAMARBEID MELLOM PETROLEUMSTILSYNET OG
SJØFARTSDIREKTORATET OM ORDNINGEN MED SAMSVARSUTTAELSE (SUT) FOR
FLYTTBARE BOREINNRETNINGER

9 DATO FOR IKRAFTTREDELSE OG OPPSIGELSE AV AVTALEN

Denne avtalen trer i kraft når den er undertegnet og kan sies opp eller kreves revidert av begge parter med tre måneders varsel.

10 UNDERTEGNING

.....
Dato sjøfartsdirektør

.....
Dato direktør Petroleumstilsynet