

# ISM-koden

"Hvilke konsekvenser kan brudd på ISM-koden medføre for private?"

Kandidatnummer: 650

Leveringsfrist: 25. april 2013

Antall ord: 17 662



## Innholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>INNLEDNING .....</b>	<b>1</b>
1.1	Tema og problemstilling.....	1
1.2	Avgrensning.....	2
1.3	Rettskildebildet.....	2
1.3.1	Innledning .....	2
1.3.2	Særlig om Sjøfartsdirektoratet og forsikringsselskaper .....	3
1.3.3	Særlig om internasjonal praksis og juridisk teori.....	5
1.4	Temaets aktualitet.....	6
1.5	Videre i fremstillingen.....	7
<b>2</b>	<b>BAKGRUNN FOR KODEN .....</b>	<b>8</b>
2.1	Innledning.....	8
2.2	Bakgrunn .....	11
2.3	Formål.....	11
<b>3</b>	<b>KODENS INNHOLD .....</b>	<b>13</b>
3.1	Innledning.....	13
3.2	Nærmere om kodens innhold.....	14
3.3.	Prosedyrer og rapporteringer .....	15
3.4	Privates plikter.....	17
3.4.1.	Designated person. ....	17
3.4.2	Internkontroll.....	20
3.5	Offentlige plikter og myndighet .....	21
3.5.1	Godkjenningsbevis og sikkerhetsstyrings sertifikat.....	21
3.5.2	Midlertidig sertifisering .....	24
<b>4</b>	<b>GJENNOMFØRING I NORSK RETT .....</b>	<b>26</b>

4.1	Innledning .....	26
4.2	Rederiets alminnelige plikter SSL § 6 .....	27
4.2.1	Rederiets påse-plikt .....	28
4.2.2	Sørge for-plikt .....	29
4.2.3	Medvirkningsplikt .....	30
4.3	Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem, SSL § 7 .....	30
4.4	Medvirkningsplikt, jfr. SSL § 8.....	33
<b>5</b>	<b>OFFENTLIGRETTLIGE SANKSJONER VED BRUDD PÅ KODEN .....</b>	<b>35</b>
5.1	Innledning .....	35
5.2	Det offentliges plikt til å kontrollere etterlevelsen av ISM .....	36
5.3	Statens sanksjoner ved brudd på koden. ....	38
5.3.1	De forvaltningsmessige sanksjoner.....	38
5.3.2	Administrative sanksjoner.....	47
5.3.3	Strafferettslige sanksjoner .....	49
<b>6</b>	<b>PRIVATRETTLIGE SANKSJONER VED BRUDD PÅ KODEN. ....</b>	<b>57</b>
6.1	Innledning .....	57
6.2	Forsikring.....	58
6.2.1	Innledning .....	58
6.2.2	Alminnelig forsikringsvilkår .....	59
6.2.3	ISM-koden som forsikringsvilkår .....	61
6.2.4	Virkningene ved brudd på ISM-koden .....	63
<b>7</b>	<b>OPPSUMMERING .....</b>	<b>70</b>
	<b>KILDELISTE.....</b>	<b>71</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Tema og problemstilling.

ISM-koden står for International Safety Management Code. Koden stiller krav til hvert enkelt rederi om å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem. Sikkerhetsstyringssystemer utgjør en viktig funksjon for å ivareta menneskeliv, miljø og eiendom på sjøen. Koden er en del av SOLAS konvensjonen, som omhandler sikkerhet til personell og skip i sjøen. Konvensjonen står for Safety of Life at Sea og er underlagt IMO (International Maritime Organisation). Hovedformålet med SOLAS og følgelig ISM-koden, er å fastsette minimumskrav for konstruksjon, utstyr og drift av skip for å bidra til å øke sjøsikkerheten.<sup>1</sup>

Skipsnæringen er en risikofylt næring som gjør det nødvendig med klare retningslinjer og regler. Konsekvensene ved mangler eller avvik kan være særlig dramatiske. Undersøkelser etter store skipsfartsulykker på 1980-tallet og begynnelsen av 1990-tallet viste store mangler i administrasjonen både om bord på skip og i rederienes landorganisasjoner. Ulykkene gjorde skipsnasjonene oppmerksom på at det var mangler ved internasjonale regler og retningslinjer.

ISM-koden skal legge rette for at rederiet kan bygge opp en bedre skipskultur på en systematisk måte. Koden har blitt oppfattet som nyskapende i sikkerhetsarbeidet til sjøs. Den legger til rette for en helhetstenkning, hvor både skipet og dets eiere og samspillet mellom mennesker, teknikk og organisasjon, skal vurderes.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> SOLAS konvensjon av 1974.

<sup>2</sup> NOU 2005:14 og Ot.prp. nr 87 (2005-2006) s. 29.

Tema for fremstillingen er å redegjøre for hvilke ansvar brudd på ISM-koden kan medføre for private. For oppgavens helhet anser undertegnede det nødvendig å redegjøre først den historiske bakgrunnen bak koden og dens gjennomføring i norsk rett, før problemstillingen behandles.

## **1.2 Avgrensning**

Fremstillingen avgrenses mot det offentliges ansvar ved gjennomføring av koden. Bakgrunnen for avgrensningen er at dette er et folkerettslig spørsmål og faller utenfor oppgavens ordlyd. Fremstillingen tar utgangspunkt i norsk rett. Internasjonal rett vil imidlertid bli anvendt der det anses å være retningsgivende.

## **1.3 Rettskildebildet**

### **1.3.1 Innledning**

Den alminnelige juridiske metoden kommer til anvendelse. Jeg velger likevel å si noe om den konkrete kildebruken i denne fremstillingen.

ISM-koden ble først vedtatt internasjonalt som kapittel IX i SOLAS konvensjonen. Stater som hadde ratifisert SOLAS konvensjonen på den tiden, ble nå indirekte bundet av ISM - koden. Koden ble et rettslig grunnlag for alle signaturland som hadde implementert SOLAS konvensjonen til nasjonal rett.

Det rettslige grunnlaget for ISM-koden etter norsk rett er skipssikkerhetsloven av 16. februar 2007. Koden i sin helhet er vedlagt som vedlegg i forskriften om sikkerhetsstyrings-system på norsk skip og flyttbare innretninger av 14.mars 2008 nr.306.

I tråd med alminnelig rettskildelære er skipssikkerhetsloven den viktigste rettskildefaktoren ved behandling av avhandlingens tema. Forarbeidene og forskriftene til loven er også av

stor relevans.

Det foreligger ingen Høyesteretts dommer hvor koden blir anvendt som rettsgrunnlag. Tvist om ISM-koden har kommet få ganger opp til norske domstoler. Gjennomføring av koden blir kontrollert av Sjøfartsdirektoratet gjennom revisjoner og enkeltvedtak. Direktoratets praksis vil bli nærmere nevnt i punkt 1.3.2.

Videre foreligger det lite juridisk teori som tar opp problemstillingen i fremstillingen. Av relevante bøker er det kommentarutgaven til skipssikkerhetsloven som har blitt brukt aktivt.<sup>3</sup> Det finnes noe norsk litteratur om ISM-koden, men de er lite juridisk vinklet, derfor vil de i liten grad bli anvendt i fremstillingen.<sup>4</sup>

### 1.3.2 Særlig om Sjøfartsdirektoratet og forsikringsselskaper

Undertegnede har vært i kontakt med Sjøfartsdirektoratets hovedkontor og øvrige stasjoner for å innhente opplysninger om det offentliges praksis. Under disse samtaler og møtene ble det innhentet generelle opplysninger om direktoratets praksis, uten at noen av rederienes forretningsmessige forhold ble nevnt. Det ble også tatt kontakt med Statens Havari-kommisjon, som viste til rapporter hvor havari hadde oppstått på bakgrunn av blant annet mangler ved etterlevelsen av koden. Deres uttalelser er kun ment som rådgivende for den enkelte rederi.

Det ble også foretatt telefon og e-post korrespondanser med ulike forsikringsselskaper angående deres praksis ved avtaleinngåelsen med rederier og etterfølgende forhold. Denne informasjonen ble også gitt på generell grunnlag uten at noen rederier ble konkret nevnt.

Spørsmålet som oppstår i det følgende er i hvilken grad disse uttalelsene har en rettskildemessig relevans og vekt.

---

<sup>3</sup> Pettersen, Bull (2010) kommentarutgaven til skipssikkerhetsloven.

<sup>4</sup> Det er hovedsakelig Arne Sagen som har behandlet ISM-koden i norsk litteratur. Han har en maritim bakgrunn og har derfor tatt i liten grad opp de juridiske rettsspørsmål som oppstår i forbindelse med koden.

Jeg velger å starte med Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratets uttalelser skjer i form av enkeltvedtak mot den enkelte rederi. Direktoratet anvender de lover og forskrifter det er satt til å håndheve. Denne formen for myndighetsutøvelse kalles for forvaltningspraksis. Undertegnede fikk informasjon basert på de erfaringer direktoratet har ved deres saksbehandling.

Det følger av alminnelig metodelære at forvaltningspraksis, også kalt for annen myndighets praksis, har relevans ved mangel på høyere rettskildefaktorer.<sup>5</sup> I det foreliggende tilfelle, er det få høyere rettskildefaktorer som har behandlet spørsmål knyttet opp til ISM-koden, følgelig vil direktoratets praksis ha relevans og vekt.

Når det gjelder forsikringsselskaper, oppstår spørsmålet om hvilke relevans deres praksis har.

Forsikringsselskapenes praksis kalles for privat/publikumspraksis.<sup>6</sup> De fleste forsikringsselskaper anvender Norsk Sjøforsikringsplan av 1996 (oppdatert frem til 2010), ved inngåelse av forsikringsavtaler med rederier. Planen fraviker store deler av Forsikringsavtaleloven av 16.06 1989 nr. 89. Nærmere om rettskildesituasjonen av Sjøforsikringsplan, fremkommer i punkt 6.1.

Undertegnede har blitt opplyst om forsikringsselskapenes alminnelige fremgangsmåte ved avtaleinngåelse med rederier, og hvordan de forholder seg ved et avtalebrudd. Forsikringsselskapers praksis er av relevans ved tolkning av Sjøforsikringsplanens bestemmelser som omhandler ISM-koden.

Det neste spørsmålet som oppstår er om hvor stor vekt forsikringsselskapers praksis skal ha ved tolkning av Sjøforsikringsplanen.

---

<sup>5</sup> Eckhoff, Rettskildelære (2001) s. 240.

<sup>6</sup> Andenæs, Rettskildelære (2009)s.108.

Etter alminnelig avtalerettslige prinsipper, skal hver en avtale tolkes konkret. Det kan imidlertid ved fast og langvarig praksis i en bransje, skape noen tolkningsholdninger som kan få betydning for tolkning av Sjøforsikringsplanen. Det er forsikringsselskaper som hovedsakelig anvender Sjøforsikringsplanen, følgelig vil deres oppfatning av Planen og deres praksis ha vekt ved forståelsen av de bestemmelser som angår ISM-koden.

En naturlig oppfatning i rettskildelæren er at praksis som nevnt ovenfor, har størst betydning i tilfelle der andre rettskildefaktorer i liten grad taler for en annen løsning.<sup>7</sup>På bakgrunn av lite rettskildefaktorer, anser undertegnede det riktig å benytte de nevnte uttalelser ved drøftelse av rettsspørsmål som oppstår i fremstillingen.

### 1.3.3 Særlig om internasjonal praksis og juridisk teori

ISM-koden er en internasjonal konvensjon vedtatt av mange skipsnasjoner. Hensikten med internasjonale konvensjoner er å ha en felle forståelse på enkelte rettsområder, jfr. Harmoniseringsprinsippet. De internasjonale uttalelser av koden vil derfor være relevante ved behandling av kodens enkelte bestemmelser.

Rettspraksis som er nærmest norsk rettskultur vil bli anvendt som veiledende. Det foreligger imidlertid ingen autorativ internasjonal domstol som behandler rettsspørsmål knyttet til SOLAS konvensjonen og dets kapitler. Av instanser som kan være av interesse er den internasjonale shipping federasjonen og det internasjonale shipping kammeret. Deres uttalelser om forståelsen av de enkelte ord og uttrykk i koden, bør ses hen til. På bakgrunn av vanskelig tilgjengelighet av deres rådgivende uttalelser, vil de i liten grad bli nevnt i fremstillingen.

Av juridisk teori vil Dr. Phil Andersons bøker bli jevnlig referert.<sup>8</sup>Hans arbeid er høyst respektert av flere land og blir referert når ISM-koden skal forklares nasjonalt. I norsk rett er det ofte henvisning til Dr. Phil Andersons litteraturer om ISM-koden. Det vil også i den-

---

<sup>7</sup> Andenæs, Rettskildelære (2009) s.112.

<sup>8</sup> Pettersen, Bull (2010) Kommentarer til skipssikkerhetsloven, s. 171ff.



ne fremstillingens bli referert til hans bøker.

#### **1.4 Temaets aktualitet**

Ved utarbeidelsen av den nye skipssikkerhetsloven var det et klart signal fra lovgivers side om å legge vekt på de internasjonale konvensjonene, hvor ISM-koden var en av de mange det ble rettet oppmerksomhet på. Det var et behov for nye og klarere retningslinjer og regler for å øke sikkerheten rundt skipsnæringen.

Lovgiver begrunnet lovendringen med hensynet til å ivareta liv, helse, miljø og materielle verdier. "Det er et ønske om å sette tiltak for at risikoen ved å ferdes til sjøs reduseres og at skip fremstår som sikker arbeidsplass."<sup>9</sup> De hensyn som lovgiver legger frem er de samme formål ISM-koden har.

Selv om ISM-koden fikk størst oppmerksomhet rundt i slutten av 1990 tallet, skjer det fortsatt ulykker og forlis som demonstrere at ikke alle rederier har klart å bygge opp gode nok sikkerhetskulturer. Costa Concordia ulykken er den siste ulykken hvor mulig manglende etterlevelsen av koden, bringer opp kodens aktualitet.

Den endelige kommisjonsrapporten har ennå ikke blitt offentliggjort, men det italienske sentralstyret for etterforskning av sjøulykker, har foreløpig lagt frem en rapport om de foreløpige funn til den internasjonale Maritime organisasjonen. Styret har etter rapporten lagt vekt på tre hovedområder i sin undersøkelse, navigering, sikkerhetsstyringssystem og stabilitet på skipet.

Foreløpig har det ved undersøkelsen av skipets sikkerhetsstyringssystem blitt oppdaget manglende sertifisering av alarminstruks, manglende opplæring, og at det forelå uklarheter

---

<sup>9</sup> Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s.8.

for en del av mannskapet og mangel på direkte ordre fra broen til mannskapet om sikkerhet og håndtering av nødsituasjoner ved forlating av skipet.<sup>10</sup>

Denne ulykken er nok et eksempel på at ISM-koden ikke kan oppfattes som en papirkonstruksjon gjemt i en perm, men at det er et system som det kontinuerlig må jobbes for videreutvikling og for at den skal ha en effekt.

### **1.5 Videre i fremstillingen**

For at oppgavens helhet, anser undertegnede det riktig først å foreta en beskrivelse av koden, jfr. Pkt. 2. Deretter vil det foretas en redegjørelse for koden innhold, pkt. 3 og hvordan koden har blitt gjennomført i norsk rett, jfr. pkt. 4. Oppgavens tema vil bli redegjort i pkt. 5 og pkt.6. Avhandlingen vil avsluttes med en oppsummering, jfr. punkt. 7.

---

<sup>10</sup> Lloyd's List datert.12.februar.2013, artikkel av Arne Sagen.

## 2 Bakgrunn for koden

### 2.1 Innledning

Arbeidet med å utforme regler og retningslinjer for å beskytte helse, miljø og sikkerhet på sjøen, startet på begynnelsen av 1900 tallet, sammen med arbeidet om SOLAS konvensjonen. Før ISM-koden ble utarbeidet, inneholdt SOLAS konvensjonen følgende underkonvensjoner: MARPOL, STWC, LL og COLREG som ble vedtatt rundt 1900- tallet. Det særegne trekket ved disse konvensjonene er at de omhandler tekniske, operasjonelle og kompetansekrav, imotsetning til ISM-koden som omhandler om sikkerheten til sjøs.

ISM-koden fikk først oppmerksom etter at en rekke alvorlige ulykker forekom på 1980 tallet og frem til midten av 1990 tallet. Ulykkene som oppstod ble mistenkt å ha en annen årsak enn tekniske årsaker, som den gang var den vanlige årsaken til ulykker.

Dette ble tydelig illustrert ved kommisjonsrapporten etter ulykken med Harald of Free Enterprise i 1987, hvor 193 personer mistet livet da båten kantret utenfor Zeeburg. Rapporten konkluderte at hovedårsaken bak ulykken var menneskelig svikt og systemsvikt i rederiet. Det viste seg å være store mangler i administrasjonen både om bord og i rederiets landorganisasjon<sup>11</sup>.

Det var etter Harald of Free Enterprise ulykken den internasjonale arena ble oppmerksom på at de mangler internasjonale krav i sjøfartsnæringen.

Daværende britisk Samferdsel- og Transport departementet, ble lagt under sterk press etter ulykken. De ble pålagt å foreta en grundigere undersøkelse av ulykken samt de gjeldende rettsregler rundt skipsfart. Konklusjonen var det samme som kommisjonsrapporten. På bakgrunn av rapporten, ble det utarbeidet en ny driftsbok som ble lagt frem for parlamentet og vedtatt samme år.

---

<sup>11</sup> [http://www.maib.gov.uk/cms\\_resources.cfm?file=/HofFEfinal.pdf](http://www.maib.gov.uk/cms_resources.cfm?file=/HofFEfinal.pdf)

Driftsboken omhandlet to hovedprinsipper, som kan anses å være starten på ISM-kodens generelle prinsipper. Det første prinsippet omhandlet om at all skip skal ha en "driftsbok" som inneholder instruksjoner og informasjon om sikkerhet og effektiv handling. Det andre prinsippet var at det krevdes av eiere å utpeke en person til å overvåke driften av deres skip og for å sikre at driftsbokens kriterier ble oppfylt. Det første prinsippet om driftsbok kan sies å være dagens krav om sikkerhetsstyringssystem mens det andre kan sies å være utnevning av en Designated person.

Britiske redere la press på IMO om at prinsippene som kom frem av driftsboken ikke bare skulle være gjeldende overfor britiske redere, men også retningsgivende internasjonalt. Resultatet ble at disse to prinsipper ble implementert til resolusjonen A.647 (16), som var forgjengeren til ISM-koden.

Etter ulykkene MV Exxon Valdez i 1988, hvor skipet havarerte på kysten i Alaska og sølte 37 000 tonn olje og i 1990 fergeulykken med Scandinavian Star, hvor 156 personer mistet livet, ble det fortgang på arbeidet med å ferdigstille koden. Norge var et av medlemslandene som var initiativtaker.

Under arbeidet med koden oppstod det flere ulykker som Salem Express i 1991, hvor en egyptisk ferge havarerte og flere hundre menneskeliv gikk tapt, i 1993 en fergeulykke ved Shetland øya som forårsaket miljøforurensing, i 1994 ulykke med Estonia hvor en roro - passasjerferge sank og i 1996 Sea Empress som sølte massivt med olje ved Milford Haven i Storbritannia. Konklusjonene fra kommisjonsrapportene fra disse ulykker var like; 80% av ulykkene hadde oppstått på grunn av menneskelig svikt.<sup>12</sup>

Den 4.november 1993 i den 18. samlingen til IMO ble resolusjon A.741(18) vedtatt. Den 19.mai 1994 ble resolusjonen besluttet inkorporert i SOLAS som kapittel IX under tittelen "Management for the Safe Operation of Ships". Signaturland var nå forpliktet til å følge

---

<sup>12</sup> Anderson, Phil ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications (2005) s.17.

ISM-koden s krav. Koden ble obligatorisk å følge for:

- Roro passasjerferger i europeiske havner fra 1.juli 1996.
- Passasjerskip inkludert høykraftfart, fra 1. juli 1998
- Oljetankere, kjemikalietankere, gasstankere, bulkskip og annen hurtiggående skip av 500 brutto tonnasje og oppover, fra 1.juli 1998, og
- Andre lasteskip og mobile innretninger på sjøen over 500 brutto tonnasje og oppover fra 1.juli 2002.

For å gi flaggstatsmyndigheter retningslinjer ble resolusjon A.788(19) "Guidelines on Implementation og the International Safety Management Code by Administrations", vedtatt i IMOs` forsamling 23.11.1995. På dette stadiet var ikke koden ennå rettslig bindende for signaturland. I mange medlemsland skapte resolusjon A.788 (19) uklarheter, derfor måtte IMO foreta endringer i resolusjonsteksten. Dette resulterte i at A.788(19) ble avløst av en ny resolusjon A. 913(22)" Revised Guidelines on implementational Safety Management (ISM) Code by Administrations", i juni 2002.<sup>13</sup>

EU fulgte aktiviteten til IMO nøye, og vedtok i 1994 forordning nr. 3051/ 95 EF om sikkerhetsstyrings av passasjerferger. Forordningen stilte krav til alle passasjerferger fra 1.juni.1996, om å oppfylle ISM-koden. Det var et tidligere tidspunkt enn IMOs vedtatte dato 1.juli.1998. Forordningen ble endret i henhold til de endringer som skjedde med ISM koden, seneste endringen var nr.2099/2002/EF.<sup>14</sup>

EUs kommisjon fremsatte på slutten av 2003, forslag om en ny forordning som hadde til formål å gi ISM-koden anvendelse også for visse skip i innenriksfart. Forslaget ble tatt videre og forordningen ble vedtatt i 2006, jfr. 336/2006/ EF.<sup>15</sup>Tidligere forordninger ble opp-

---

<sup>13</sup> Anderson, Phil ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications (2005) s. 19.

<sup>14</sup> Pettersen, Bull Kommentar til skipssikkerhetsloven (2010) s 158.

<sup>15</sup> Forordningen er hentet fra nettsted [www.eur-lex.europa.eu](http://www.eur-lex.europa.eu) med koden 32006R0336.

hevet som følge av det.<sup>16</sup>

Den nåværende forordningen stiller krav til at ISM-koden skal også gjelde for lasteskip med bruttotonnasje over 500 i nasjonal fart og at flere typer passasjerskip i nasjonale fart skal etablere et sikkerhetsstyringssystem. Forordningen gir samtidig nasjonale myndigheter mulighet til å innføre forenklede krav til sikkerhetsstyring på visse vilkår. Norge inkorporerte forordningen i 2008.

## **2.2 Bakgrunn**

ISM-koden åpner for at det skal etableres et nytt individuelt system for å forbedre sikkerheten på skip og forebygging av forurensing i skipsfarten. Tidligere var det ingen faste enstydige retningslinjer, hvert enkelt selskap hadde egen sikkerhetsrutine.

Koden skal gi mulighet for at skipsfartsnæringen skal ha samme utgangspunkt med de samme retningslinjer og prinsipper for sikkerhetssystemer. Etter de dramatiske ulykkene hvor det ble konkludert at årsaken bak ulykkene var manglende sikkerhetssystem både ombord på skip og i rederienes landsorganisasjoner, var det nødvendig å forfatte og vedta felles regler som nå skulle være bindende for alle signaturland. Koden er ment å være som en minimumsstandard for sikkerheten og forebygging av forurensning til sjøs.<sup>17</sup>

Bakgrunnen for koden var altså et ønske om å bygge opp en bedre sikkerhetskultur innenfor skipsfarten. Det var et ønske om å øke sikkerheten i sjøs, ved å sette fokus på sikkerhet for de involverte om bord og på land, gjennom prosedyrer og rutiner for kvalitetssikring.

## **2.3 Formål**

Etter kodens artikkel 1.2.1 er formålet med koden "å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre per-

---

<sup>16</sup> Pettersen, Bull Kommentar til skipssikkerhetsloven (2010) s 158.

<sup>17</sup> Pettersen, Bull, kommentar til skipssikkerhetsloven (2010).

sonskader eller tap av menneskeliv, unngå skade på miljøet, særlig havmiljøet, og på eendom." <sup>18</sup>Tanken bak ISM-koden er at rederiet skal være hovedansvarlig for skipets sikkerhet, personers sikkerhet og for miljø sikkerhet. <sup>19</sup>

Rederiet skal etablere et sikkerhetsstyringssystem med egne målsettinger for sikker drift av skip og et sikkert arbeidsplassmiljø, innføre vern mot alle identifiserbare risikoer. I tillegg til styringssystemet skal personale både om bord på skipet og på landsorganisasjonen forbedre kunnskap med hensyn til sikkerhetsstyring. <sup>20</sup>

Dette systemet skal være i samsvar med de enkelte nasjonale lovgivning og forskrifter. Koden gir rom for at systemet kan ha grunnlag fra bransjepraksisen. <sup>21</sup>

Intensjonen med koden har blitt godt oppsummert av Lord Donaldson som følgende:

” In the short and the medium term , it ( the ISM Code) is designed to discover and eliminate sub-standard ships, together with sub-standard owners and managers, not to mention many others who contribute to their survival and, in some cases prosperity... (i)n the longer term its destination is to discover new and improved methods of ship operation, management and regulation which will produce a safety record more akin to that of the aviation industry. But as I readily admit, that is very much of the future.” <sup>22</sup>

ISM-koden stiller krav til en systematisk organisering av sikkerheten i administrasjonen og ombord i det enkelte skip. Koden legger opp til at en etterlevelse på lang sikt vil skape metoder og fremgangsmåter som vil minimere farer ved skipsvirksomhet i likhet med de internasjonale krav som i dag finnes i luftfartsvirksomhet.

---

<sup>18</sup> Forskrift om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger av 14.03.2008 nr. 306.

<sup>19</sup> Pettersen, Bull kommentar til skipssikkerhetsloven (2010) s.158.

<sup>20</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.2.2.1 og 1.2.2.2.

<sup>21</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.2.3.

<sup>22</sup> Lord Donaldson of Lymington "The ISM Code: The Road to Discovery (1998) Dette avsnittet og de øvrige siterte uttalelser fra Lord Donaldson, er tatt ut fra et foredragsnotat utlevert av Lord Donaldson under et foredrag gitt i 28.03.1998. Anderson legger det frem i sin bok (2005) s. 21 annet avsnitt.

## 3 Kodens innhold

### 3.1 Innledning

Koden er rettet mot flaggstater. Myndighet defineres som regjeringen i den stat flaggskip har rett til å føre.<sup>23</sup> Regjeringen kan delegere disse oppgavene til andre offentlig enheter eller andre uavhengige organisasjoner. I Norge er Nærings- og handelsdepartementet den ansvarlige myndighet. Oppgaven med å følge ISM-koden er blitt delegert til Sjøfartsdirektoratet og andre uavhengige organisasjoner, som departementet har inngått samarbeidsavtaler med.

ISM-koden inneholder 16 artikler som omhandler generelle prinsipper og retningslinjer. Bakgrunnen for de vide generelle prinsipper er at rederier er ulike, for at alle skal få nytte av koden, er det nødvendig å gi rom for ulike typer sikkerhetsstyringssystemer. Rederiet må imidlertid oppfylle de samme funksjonskrav som stilles av koden. ISM-koden gjelder ikke for lektere, krigsskip eller annen statlig eid skip som ikke benyttes i næringsvirksomhet.<sup>24</sup>

Lord Donaldson har presisert dette i *The Road of Discovery*: "What the ISM Code seeks to do is to superimpose a safety case regime which is regulatory in the sense that is compulsory and is intended to be fully enforceable, whilst being specific only in its general requirement."<sup>25</sup>

Kodens intensjon er å stille funksjonskrav med generell innhold, som gir rom for ulike etablerings - og gjennomførings muligheter. Rederiet skal få muligheten til å utvikle individuelle sikkerhetsstyringssystemer.

---

<sup>23</sup> Jfr ISM- kodens artikkel 1.1.3.

<sup>24</sup> FOR-2008-03-14-306 § 1.

<sup>25</sup> Anderson, Phil *The ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications* (2005) s. 23 første avsnitt.



ISM-koden har inndelt artiklene inni en A- og en B- del. Hvor det første omhandler gjennomføring mens den siste om kontroll. Hvorvidt selskaper overholder ISM-kodens krav, skal kontrolleres av både av den offentlige myndighet og rederiet selv. Jeg velger imidlertid å inndelegge fremstillingen noe annerledes enn koden har gjort. Jeg velger å inndelegge det etter nærmere om kodens innhold, prosedyrer og rapporteringer, og plikter og myndighet.

### **3.2 Nærmere om kodens innhold**

Enhver som driver skipsfart i næringsvirksomhet er forpliktet til å følge ISM-koden. ISM-koden velger å kalle disse for selskaper.<sup>26</sup> Med selskap menes det både fysiske og juridiske personer, som har overtatt driften av skip fra eieren, og som ved overtakelse av ansvaret har samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar som koden pålegger. I norsk terminologi er det naturlig å betegne selskapet som rederiet, jfr. Skipssikkerhetsloven § 4, og denne terminologien vil også bli brukt videre i fremstillingen. For nærmere omtale om begrepet, jfr. pkt. 4. nedenfor.

Rederiet skal ha et Safety Management System, også kalt for sikkerhetsstyringssystem. Begrepet sikkerhetsstyringssystem blir definert i koden som et strukturert og dokumentert system som setter selskapets personell i stand til effektivt å gjennomføre selskapets politikk for sikkerhet og miljøvern.<sup>27</sup> Videre i fremstillingen vil sikkerhetsstyringssystem bli kalt SMS.

Kodens starter primært med å sette funksjonskrav for sikkerhetsstyringssystemet den enkelte selskap skal ha.<sup>28</sup> Det er funksjonskravene som er kjernen i koden. Oppramsingen i artikkelen er imidlertid et minimumskrav. Rederiet kan med andre ord stille ytterligere krav på egen virksomhet, dersom det er ønskelig.

Alle selskaper skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem. Det

---

<sup>26</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.1.2.

<sup>27</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.1.4.

<sup>28</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.4.

skal primært utarbeides en politikk for sikkerhet og miljøvern. I denne politikken skal det fremkomme beskrivelser om hvordan målene som fremkommer av sikkerhetsstyringssystemet skal overholdes. Denne politikken skal gjennomføres og opprettholdes på alle nivåer i selskapet.<sup>29</sup>

En ny egenskap med ISM-koden, er at det nå kreves kunnskap på alle nivåer i rederiet, ikke bare hos mannskapet på skipet. Bakgrunnen for kunnskapskravet er at rederiet skal innse viktigheten av rapporteringssystemet på alle nivåer. Kunnskapsnivået er imidlertid ikke krevd å være like utdypende hos alle i organisasjonen. Koden nevner enkelte yrkesgrupper som skipsføreren<sup>30</sup> og personale om bord,<sup>31</sup> som må sees i sammenheng med IMOs STCW-konvensjon om kvalifikasjonskrav til sjøfolk.

Videre er det et krav om aktiv bruk av SMS, for noe annet vil gjøre koden kun til en papirkonstruksjon. Driften skal rapporteres/dokumenteres jevnlig og det skal foretas oppdateringer av SMS.

### **3.3. Prosedyrer og rapporteringer**

SMS skal inneholde instruksjoner og framgangsmåter for å sikre sikker drift av skip og vern av miljøet i henhold til aktuell folkerett og flaggstatslovgivning. Koden viser her til at SMS skal være i samsvar med både nasjonal lovgivning og universal lovgivning.

Myndighetsnivåer og kommunikasjonslinjer mellom og blant personell i land og om bord, skal defineres.<sup>32</sup> ISM-koden har lagt opp til at Designated person skal være mellomledet som utveksler informasjon mellom ledelsen på landet og mannskapet på sjøen. Nærmere om Designated person i punkt 3.3.1.

---

<sup>29</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 2.

<sup>30</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 5.

<sup>31</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 6.

<sup>32</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel.1.4.3.

SMS skal inneholde framgangsmåter for rapportering av ulykker og avvik fra bestemmelsene i denne norm. I Skipsnæringen i motsetning til mange andre næringer, foreligger det en alltid en risiko for ulykker. Med rapportering av feil og avvik vil det være enklere å hindre at lignende ulykker inntreffer i fremtiden.<sup>33</sup>Hensikten er ikke å henge ut selskaper for ulykker, men heller minimere risikoen for at samme type ulykker eller risiko for ulykker fremtrer.

Ved nødsituasjoner, skal SMS ha framgangsmåte for forberedelse og reaksjon på nødssituasjoner. Rederiet skal utarbeide planer og instruksjoner, eventuelt sjekklister for viktige operasjoner om bord som gjelder sikkerhet og hindring av forurensning. De ulike oppgavene forbundet med dette skal defineres og pålegges kvalifisert personell.<sup>34</sup>

Det skal foreligge en handlingsplan for å identifisere, beskrive og reagere på mulige nødssituasjoner om bord. Rederiet skal opprettholde programmer for trening og øvelser i å forberede seg på handling i nødssituasjoner. SMS skal også inneholde mulige tiltak om hvordan det skal handles og reageres ved nødssituasjoner.<sup>35</sup> Dette er et krav om proaktiv handling. Koden stiller krav om å ha en hypotetisk risikovurdering om mulige nødssituasjoner som kan oppstå og kartlegge hvordan man skal handle en slik nødssituasjon.

I likhet med artikkel 7, er det krav om at det er utviklet en profesjonell holdning mot slike situasjoner og at dette er dokumentert, de relevante prosedyrer er fulgt og rapportert.

Endelig er det krav om dokumentasjon. For at SMS skal fungerer adekvat er det viktig å sikre dokumenter som oppstår i forbindelse med sikkerhetssystem arbeidet.<sup>36</sup> Ved en ulykke eller skade er det viktig at de riktige dokumentene er lett tilgjengelige. De endringer som foretas i dokumenter skal gjennomgås og godkjennes av autorisert personalet. Som oftest er det personalet på landsorganisasjonen som samler opp alle rapporter arkiverer, kopierer,

---

<sup>33</sup> Jfr.ISM- kodens artikkel 9.

<sup>34</sup> Jfr.ISM- kodens artikkel 7.

<sup>35</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 8.

<sup>36</sup> Jfr.ISM- kodens artikkel 11.

gjennomgår og evaluerer alle handlingene skipet har foretatt mens den har vært i sjøen.

Hensikten bak artikkelen er å kontrollere dokumenter og data som er relevant for sikkerhetsstyringssystemet. Men bestemmelsen er også blitt ansett til å bli benyttet til å kontrollere dokumenter for andre forhold ved skipet, som nødvendigvis ikke går inn under SMS. Dette fremkommer også av artikkelens siste punkt, nettopp ved at dokumenter for SMS kan kalles for " Håndbok i sikkerhetsstyring"<sup>37</sup>.

### **3.4 Privates plikter.**

ISM-koden pålegger plikter både for den offentlige myndighet og det enkelte rederi. Videre i fremstillingen skal det sondres mellom private og offentlige plikter og myndighet. Rederiet har en del plikter som må oppfylles for at ISM-kodens krav etterleves. I tillegg til å innføre, etablere og gjennomføre et sikkerhetsstyringssystem, er rederiet forpliktet til å utpeke en Designated og utføre internkontroll.

#### **3.4.1. Designated person.**

Rederiet er forpliktet til å utpeke en eller flere "Designated person(s)."<sup>38</sup>På norsk har begrepet blitt oversatt til den utpekte person. Undertegnede velger imidlertid å anvende det engelske uttrykket.

Formålet med å ha en Designated person er å skape en identifiserbar kontakt mellom nivåene i selskaper. Oppgaven til Designated person vil være blant annet å være en mellomperson mellom rederiet på land og om bord på skipet og ellers andre steder der SMS anses å ha

---

<sup>37</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 11 siste ledd.

<sup>38</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 4.

behov for. Designated person skal ha direkte kontakt med de høyeste nivåene i rederiet, og endelig skal Designated person overvåke og kontrollere at SMS etterleves adekvat.

Konseptet med Designated person var ganske nytt for flere rederier. Designated person vil fra et juridisk og sikkerhetsmessig perspektiv ha mye å si for et rederi og ha stor innflytelse for ledelsen av rederiet.

Designated person skal fungere som kontakt mellom rederiet og de ombordværende. Denne personen skal være i land og ha direkte kontakt med det høyeste nivået i ledelsen. Ved særlig store selskaper, har ledelsen som oftest ikke kapasitet til å følge nøye med ISM-kodens etterlevelse, det vil derfor være mer effektive å utpeke en person som kan redegjøre forholdene overfor ledelsen og samtidig ta med seg ideer fra mannskapet. Oppgaven til Designated person er blant annet å overvåke de sidene av driften av hvert skip som gjelder sikkerhet og hindring av forurensning, samt sikre at de nødvendige ressurser og landbasert støtte blir brukt etter behov<sup>39</sup>.

Det er ingen krav om at Designated person skal være direkte involvert til implementeringen av SMS, denne oppgaven ligger hos ledelsen i rederiet og de om bord. Det er heller ingen krav om at Designated person skal være en person fra det høyeste nivået i selskapet. Tvert imot, Designated person trenger ikke å være en del av rederiet.

Den juridiske situasjonen for Designated person er imidlertid ikke avklart. Et spørsmål som oppstår er hvilken plikter Designated person har. ISM-koden har få bestemmelser om Designated persons plikter. På bakgrunn av kodens funksjonelle karakter, kan det tale for at koden har overlatt Designated persons plikter til den enkelte rederi eller til den enkelte stat. På den andre siden taler hensynet til felles forståelse av koden, at det ikke kan overlates til

---

<sup>39</sup> Jfr. ISM-kodens artikkel 4. Og Anderson, Phil The ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications (2005) s. 78.

den enkelte stat/ rederi. I norsk rett foreligger det ikke noe nærmere beskrivelse av Designated person plikter.

Det er derfor naturlig å legge vekt på kodens formål. ISM kodens hensikt er å bygge opp en sikkerhet ved skipsfarten. For en sikker drift, kreves det enkelte nøkkelpersoner, som Designated person, som skal gjøre jobben til rederiet enklere. Med dette er det naturlig at Designated person har form for plikt til å informere rederiet om forholdene om bord på skipet og bemanningen i rederiet generelt.

Et annet spørsmål som oppstår i forbindelse med Designated person er hvor mye informasjon plikter Designated personen å videreføre til det høyeste nivået i selskapet.

Etter kodens ordlyd forutsettes det en direkte tilgang til Designated personen, det stilles imidlertid ingen krav om rapportering til de høyeste ledelsesnivåene. Hensikten med Designated personen er å skape en link mellom arbeider om bord og ledelsen. Ledelsen er avhengig av de rapportene Designated personen forfatter, for å kunne se mangel og behov som må dekkes for sikker drift.

Gode grunner taler for at Designated person har plikt til en viss grad å utveksle informasjon mellom ledelsen i rederiet og de ansatte om bord. Hvor langt informasjonsplikten rekker, er imidlertid uklart.

Nærmere omtale av identifikasjon mellom Designated person og rederi i forholdet til økonomisk ansvar, vil bli omtalt i punkt 6.

### 3.4.2 Internkontroll

Rederiet skal ha internrevisjoner.<sup>40</sup> Formålet med internkontroll er å kontrollere at systemet fungerer og at svikt som avdekkes følges opp ved avviksbehandling.

Kontrollens omfang og hyppighet kommer ikke frem av koden. Det er overlatt til den enkelte rederi å "jevnlign vurdere hvor effektivt sikkerhetsstyringssystemet er og om nødvendig gjennomgå systemet i samsvar med framgangsmåter fastsatt av selskapet"<sup>41</sup>.

Intern revisjon skal skje i samsvar med dokumentert framgangsmåter. Hva som menes med dokumentert framgangsmåter kommer ikke frem av koden, det antas at bestemmelsen viser til dokumenter som foreligger i SMS.

Personale som utfører revisjonen skal være uavhengig av de områder det utføres kontroll på. Grunnen til det er at det ikke skal foreligge noen form for press på personalet om å foreta en mildere kontroll på det område de selv jobber med. Ytterligere skaper det mer tillitt til at kontrollen skjer på en mest mulig nøytral og riktig måte. Ofte kan personen som utfører internrevisjon være Designated person i rederiet, det er også mulig å leie inn ekstern person. Dersom det er tale om et lite rederiselskap hvor det ikke er tilstrekkelig med uavhengige personalet, kan unntas fra denne regelen.<sup>42</sup>

Resultatet av revisjonen skal offentliggjøres for personale som har ansvar for de områdene det gjelder<sup>43</sup>. Hensikten er at ansatte skal få muligheten til å se hva som blir gjort riktig og galt, og kan dermed få muligheten til å rette de opp. Det er ledelsespersonalet som har ansvaret for å rette opp de mangler og avvik som kommer frem ved revisjonen. Dette ansvaret kan ikke delegeres bort til andre, jfr. formålet med ISM-koden om at det er rederiet som har hovedansvaret for etterlevelsen av kodens krav.

---

<sup>40</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 12.

<sup>41</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 12.2.

<sup>42</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 12.4.

<sup>43</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 12.5.

### 3.5 Offentlige plikter og myndighet

Det offentliges plikter kan inndeles i revisjon og utstedelse av godkjenningsbevis og sikkerhetsstyrings sertifikat.

Det offentlige plikter blir mer detaljert regulert i resolusjonen A.913(22), som er retningslinje for flaggstater til sertifiseringsprosessen. Resolusjonen er også retningsgivende for rederier ved opprettelse av sikkerhetsstyringssystem. IMO endret imidlertid resolusjonen, og følgelig er det resolusjon A.1022(26) fra og med 1. juli 2010, som er gjeldende.<sup>44</sup>

Resolusjonen er imidlertid ikke bindende og er heller ikke en del av ISM-koden, den er kun ment som retningsgivende for flaggstater. Det er opptil hver enkelt flaggstat om de ønsker å følge de retningslinjer som er nevnt og eller implementere den som nasjonal lov. Norge har vedtatt resolusjonen, følgelig er det offentlige og classeselskaper forpliktet til å følge den.

#### 3.5.1 Godkjenningsbevis og sikkerhetsstyrings sertifikat

Skipet skal drives av et selskap som har fått utsendt godkjenningsbevis eller et midlertidig godkjenningsbevis<sup>45</sup> som gjelder for dette skipet.<sup>46</sup> Det er kun selskaper som faller innenfor definisjonen i kodens artikkel 1.1.2, som får godkjenningsbevis. Begrepet godkjenningsbevis blir definert som et bevis utstedt til et selskap som overholder kravene i ISM-koden.<sup>47</sup> Godkjenningsbeviset (også kalt for Document of compliance), er således et sertifikat som utstedes til rederiet. Mens sikkerhetsstyrings sertifikat er et dokument utstedt til et skip, som bevitner at selskapet og ledelsen om bord driver skipet i samsvar med det god-

---

<sup>44</sup> <http://www.sjofartsdir.no/regelverk/rundskriv/endringer-i-ism-koden/> rv10-2010.

<sup>45</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 14.

<sup>46</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.1.

<sup>47</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.1.5.



kjente sikkerhetsstyringssystemet.<sup>48</sup>

Godkjenningbeviset utstedes av det offentlige myndighet. Med myndighet menes det regjeringen i den stat flaggskipet har rett til å føre.<sup>49</sup> Det trenger nødvendigvis ikke være direkte fra myndigheten, en organisasjon som har fått tildelegert myndighet til å utstede godkjenningbevis, kan også anses som offentlig.<sup>50</sup> I Norge har denne oppgaven blitt delegert til sjøfartsdirektoratet fra Nærings-handels departementet. Sertifiseringsprosessen, utenom passasjerskip, er delegert til 7 anerkjente klassifiseringsselskaper.

Godkjenningbeviset gis kun til de angitte skipstyper i beviset. Dersom selskapet klarer å bevise ved dokumentasjon at de etterlever kodens krav kan andre skipstyper tilføyes til det eksisterende beviset.<sup>51</sup> Godkjenningbeviset vil kun bli gitt av myndighetene etter at myndigheten er tilfredsstilt med at selskapet har konstruktivt utviklet og implementert et sikkerhetsstyringssystem som er i samsvar med ISM-koden i et angitt tidsrom, og som rederiet har brukt i minst tre måneder.<sup>52</sup>

Sikkerhetsstyringssertifikatet på den andre siden, skal utstedes til et *skip* for et tidsrom som ikke kan overstige fem år. Sikkerhetscertifikatet skal utstedes etter at det er verifisert selskapet og ledelsen om bord driver i samsvar med det godkjente sikkerhetsstyringssystemet.<sup>53</sup> Sikkerhetsstyringssertifikat gis med andre ord etter at godkjenningbeviset er utstedt.

Et godkjenningbevis har fem års varighet, før selskapet må søke om et nytt godkjenningbevis. Godkjennelsen skal verifiseres årlig.<sup>54</sup> Årsaken til verifisering er at det skal bli kontrollert at skipssikkerhetssystemet fortsatt er i forsvarlig i bruk etter at selskapet har mottatt godkjenningbeviset.

---

<sup>48</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.1.6.

<sup>49</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.1.3.

<sup>50</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.2.

<sup>51</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.2.

<sup>52</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.

<sup>53</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.7 samt 1.1.6.

<sup>54</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.4.

Sikkerhets sertifikatets gyldighet skal være gjenstand for minst en mellomliggende verifisering foretatt av myndigheten eller organisasjon som er tildelt myndighet til utsending av godkjenning, etter anmodning fra kyststats myndighetens regjering. Dersom det skal utføres bare en mellomliggende verifisering og sikkerhets sertifikatets gyldighetsperiode er fem år, skal det finne sted mellom den andre og tredje årsdagen for utstedelsen av sikkerhetsstyrings sertifikatet.<sup>55</sup>

Den årlige verifiseringen for godkjenningsbeviset kan finne sted tre måneder før og senest tre måneder etter årsdagen. Med årsdag menes det den dato og den måned i hvert år som svarer til det aktuelle dokumentets eller sertifikatet utløpsdato.<sup>56</sup>

Dersom ISM-kodens krav ikke oppfylles, kan flaggstatsmyndigheten eller den organisasjon som har utstedt det, anmode om tilbaketrekning av beviset. Tilbaketrekning kan også forekomme dersom det foreligger bevis for større avvik fra ISM-koden. Et annet signaturland, kan imidlertid ikke trekke tilbake et godkjenningsbevis gitt av en annen signaturstat. Vilkåret "større avvik" blir nærmere omtalt i punkt 5.3.2.

Tilknyttede sikkerhetsstyrings sertifikater og/ eller midlertidige sikkerhetsstyrings sertifikater tilbakekalles også dersom godkjenningsbeviset tilbakekalles.<sup>57</sup>

En kopi av sertifikatet skal være ombord på skipet slik at skipsføreren etter anmodning kan fremlegge det for verifisering for den kyststatsmyndighet eller den organisasjon som har gyldig delegert myndighet ber om det. Det er tilstrekkelig med en vanlig kopi, det er ingen krav om at beviset er bekreftet.<sup>58</sup>

I likhet med godkjenningsbevis kan også sikkerhetsstyrings sertifikatet tilbakekalles etter anmodning fra myndigheten av regjeringen i den stat som har utstedt sertifikatet og som er

---

<sup>55</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.8.

<sup>56</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.1.1.1. samt 13.5.

<sup>57</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.5.

<sup>58</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.6.

part i konvensjonen eller når det foreligger bevis for større avvik fra denne norm.<sup>59</sup>

Når fornyelsesverifiseringen avsluttes innen tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende godkjenningsbeviset eller sikkerhetsstyringscertifikatet, skal det nye godkjenningsbeviset eller det nye sikkerhetscertifikatet, uten hensyn til kravene i nr. 13.2 og 13.7, være gyldig fra avslutningsdatoen for fornyelsesverifiseringen i et tidsrom som ikke overstiger fem år fra utløpsdatoen for det eksisterende godkjenningsbeviset eller sikkerhetsstyringscertifikatet.<sup>60</sup>

Når fornyelsesverifiseringen avsluttes mer enn tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende godkjenningsbeviset eller sikkerhetsstyringscertifikatet, skal det nye godkjenningsbeviset eller det nye sikkerhetsstyringscertifikatet være gyldig fra avslutningsdatoen for fornyelsesverifiseringen i et tidsrom som ikke overstiger fem år fra avslutningsdatoen for fornyelsesverifiseringen.<sup>61</sup>

### 3.5.2 Midlertidig sertifisering

For nyopprettede rederier eller nye skipstyper kan det utstedes en midlertidig verifisering.<sup>62</sup> Bakgrunnen for midlertidig verifisering, er å hindre at selskaper lider økonomisk tap ved å vente på godkjenningsbeviset.

Selskaper får utdelt midlertidig verifisering til å kunne begynne å drifte skipe så rask som mulig, samtidig som de får en frist til å utarbeide et SMS før utstedelsen av godkjenningsbeviset samt sikkerhetsstyringscertifikatet skjer.

En midlertidig verifisering har en varighet på 6 måneder. Dette tidsrommet kan imidlertid

---

<sup>59</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.9.

<sup>60</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.10.

<sup>61</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.11.

<sup>62</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 14.

forlenges ved anmodning fra giverstaten eller av myndigheten i en annen stat som er part i konvensjonen.<sup>63</sup>

All verifisering som kreves etter denne koden, må skje på en måte som kan godkjennes av myndigheten. De fremgangsmåter det er tale om er de retningslinjer for myndighetenes gjennomføring av ISM- koden vedtatt som resolusjon A.1022(26).<sup>64</sup>

Godkjenningsbevis, sikkerhetsstyrings sertifikat, midlertidig godkjenningsbevis og midlertidig sikkerhetsstyringssertifikater skal utformes i samsvar med modellene som er oppført i tillegg til denne norm, dersom språket som brukes verken engelsk eller fransk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene.

I tillegg til kravene i nr.13.3, kan skipstypene angitt i godkjenningsbeviset og det midlertidige godkjenningsbeviset gis en påtegning for å angi eventuelle driftsberegninger for skipene som er beskrevet i sikkerhetsstyringssystemet.<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 14.3.

<sup>64</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 15.

<sup>65</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 16.

## 4 Gjennomføring i norsk rett

### 4.1 Innledning

Kravet om å etablere et sikkerhetsstyringssystem hadde først sitt grunnlag i tidligere sjødyktighetslovens § 9a. Bestemmelsen omhandlet å etablere et system for ledelsen for sikker operasjon av skip og til hindring av forurensning for norske og utenlandske skip over 500 registertonn.<sup>66</sup>

Det var med samme hjemmelsgrunnlag, norske myndigheter stilte krav til rederier om å etablere et driftssystem for sikker operasjon av passasjerskip og for å hindre forurensning. Bakgrunnen for driftssystemkravet var Scandinavian Star ulykken. Norge hadde med grunnlag i § 9a og dens forskrift, stilt krav om sikkerhetsstyringssystem lenge før de internasjonale reglene ble bindende.<sup>67</sup>

I norsk rett er ISM-kodens krav nå gjennomført i skipssikkerhetsloven av 16.februar 2007 nr.9, heretter kalt SSL. Hele koden i sin helhet er vedlagt i forskrift om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger av 14.mars 2008 nr. 306. Forskriften gjennomfører både EUs forordninger og ISM-kodens krav.

Forskriften gjelder for rederier som har norskregistrerte skip og innretninger, passasjerskip som kan føre mer enn 100 passasjerer i innenriksfart, passasjerskip som kan føre over 12 personer i utenriksfart og roro passasjerskip som kan føre over 12 personer både i innenriks og utenriksfart. Videre gjelder forskriften også for alle lasteskip med en bruttotonnasje på 500 eller mer i innenriks og utenriksfart.<sup>68</sup>

Ved utarbeidelsen av skipssikkerhetsloven, ønsket Skipssikkerhetslovutvalget å fremme funksjonskrav fremfor spesifikasjonskrav. Bakgrunnen var dels internasjonale konvensjo-

---

<sup>66</sup> Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s 52.

<sup>67</sup> Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s.52.

<sup>68</sup> Jfr. FOR-2008-03-14-306, § 1.

nene ISM-koden og EUs forordning som la opp til det, og dels fordi det ble antatt at fremtidige lovgivninger med stor sannsynlighet vil benytte seg av denne metoden.<sup>69</sup>

ISM-kodens krav til rederiet fremkommer i skipssikkerhetslovens kapittel 2. Det er særlig bestemmelsene §§ 6,7 og 8, kodens krav direkte kommer frem. Kodens øvrige krav er også mulig å lese av i loven, men på en indirekte måte. I fremstillingen videre skal det legges vekt på de nevnte bestemmelsene.

## **4.2 Rederiets alminnelige plikter SSL § 6**

Skipssikkerhetslovens § 6 regulerer rederiets alminnelige plikter. Bestemmelsen slår fast at rederiet har en overordnet plikt til å påse at bygging og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket. Bestemmelsen er av generell karakter og sees derfor i sammenheng med lovens øvrige bestemmelser.

Lovbestemmelsen har et nytt innhold i forhold til den gamle sjødyktighetsloven § 106. Tidligere var det skipsføreren som hadde hovedplikt til å oppfylle lovens (og kodens) materielle krav, etter den gjeldende skipssikkerhetslov er det nå rederiet.

Begrepet rederi er definert i lovens § 4. Definisjonen er lagt opp til definisjonene i ISM-koden og EUs forordninger. Rederiet er den som er angitt skipssikkerhetssertifikatet. Foreligger det ingen sertifikat, anses skipets eier som rederiet etter § 4 annet ledd, første punktum.

Lovgiver begrunnet endringen med at det er rederiet som har den økonomiske interessen i skipet. Det er rederiet som kan sørge for tilføring av økonomiske midler til å drive og bygge skipet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte. Rederiet er også nærmest til å ha oversikt

---

<sup>69</sup> NOU 2005:14 pkt. 6.3.2 og Ot. prp.nr.87 (2005-2006) s. 53.

over hvilke krav til sikkerhet som til enhver tid stilles og følgelig må oppfylles.<sup>70</sup>

Selv om rederiet har hovedansvaret for oppfyllelse av lovens og kodens krav, vil skipsføreren og andre om bord på skipet ha det naturlige ansvaret når skipet er i drift. Det er skipsføreren og andre om bord, som faktisk kan påvirke egne og andres handlinger.<sup>71</sup> Det er derfor naturlig at i tillegg til rederiet, har skipsføreren og andre om bord også viss form for plikt til å oppfylle lovbestemmelsens krav. Plikten til å oppfylle lovens krav er tredelt.

Lovgiver kaller de ulike pliktene for påse, sørge for og medvirkningsplikt. Tilsvarende inndeling av plikter, finnes ikke i ISM-koden.

#### 4.2.1 Rederiets påse-plikt

Rederiet har hovedansvaret for driften av skip. Ansvaret kalles for "påse-pliktansvaret". Med påse-plikt menes det overordnet plikt på å oppfølge at sikkerhetsstyringssystemet etableres, gjennomføres og etterleves. Begrepet påse- er hentet fra petroleumsvirksomhetens sikkerhetslovgivning.<sup>72</sup> Rederiet skal på en generell basis følge opp at lovens bestemmelser etterleves slik at liv, helse, miljø og materielle verdier beskyttes. Denne plikten kan ikke delegeres bort til andre.

Skipssikkerhetslovutvalget underbygger denne inndelingen ved å vise til terminologien benyttet av ISM-koden. Begrepet "ensure" i koden, som direkte betyr sikre, omfatter etter lovutvalget både "påse og sørge for."<sup>73</sup>

Lovgiver har presisert i forarbeidene at en slik inndeling er en noe annen tilnærming enn

---

<sup>70</sup> NOU 2005:14 pkt. 6.7.2 og Ot. prp.nr.87 (2005-2006) s.47.

<sup>71</sup> NOU 2005:14 pkt. 6.7.3 og Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s. 47.

<sup>72</sup> NOU 2005:14 pkt. 6.7.4.1, s. 90 og Ot.prp. nr 87 (2005-2006) s. 48.

<sup>73</sup> NOU 2005:14 pkt. 6.7.4, Ot.prp nr.87 (2005-2006) s. 50.

det den internasjonale konvensjonen har lagt frem til. Videre uttales det at internasjonale pliktbestemmelser må anses som presiserende eller utfyllende til plikter som følger av norsk lov.<sup>74</sup> En tredeling er med andre ord ikke i strid med kodens intensjon.

#### 4.2.2 Sørge for-plikt

Sørge for-plikt innebærer en konkret handlingsplikt. I tillegg til påse- plikten, har rederiet også sørge- for plikt. Plikten kan delegeres bort til andre, noe som er mest praktisk for rederiet. Dersom delegering skal forekomme, må dette komme klart frem i sikkerhetsstyringssystemet, særlig hvis delegeringen skjer til en ekstern person. Bakgrunnen for det strenge kravet om dokumentering, er å klargjøre ansvaret. Dersom det foreligger uklarheter på hvem som har ansvaret, vil rederiet eller den som uttrykkelig gjennom loven har fått ansvar, bli holdt til ansvar.<sup>75</sup>

Det ligger imidlertid en begrensning i retten til å delegerer plikten. Den det delegeres til, må oppfylle kompetanse og kunnskapskravet til å kunne gjennomføre tildelegerte oppgaven.<sup>76</sup>

Til forskjell fra påse-plikten, må sørge for-plikten komme uttrykkelig frem av lovens bestemmelser. Dersom det er mangel på klarhet, faller ansvaret på rederiet. Selv om en annen rederiet har fått sørge for- plikten, har rederiet likevel plikt til å holde et overordnet blikk på at handlingen faktisk skjer.<sup>77</sup>

Et eksempel på rederiets sørge for- plikt, er SSL § 7 første og annet ledd. Etter bestemmelsen har rederiet en plikt til å sørge for at andre om bord på skipet skal få muligheten til å medvirke ved etablering av sikkerhetsstyringssystemet. Dette er naturlig, idet rederiet består som oftest av personer med lite teknisk detalj kunnskap. Et samarbeid i rederiet for å

---

<sup>74</sup> Ot. prp.nr.87 (2005-2006) s. 48.

<sup>75</sup> Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s.48.

<sup>76</sup> Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) s.48.

<sup>77</sup> Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s.48.



utarbeide et sikkerhetsstyringssystem, er hele poenget med ISM-koden. ISM-koden skiller nemlig ikke mellom rederiet som selskapet og skipets som gjenstand, og krever sikkerhetsstyringssystem for begge.

#### 4.2.3 Medvirkningsplikt

Medvirkningsplikt er en bidragsplikt til at loven oppfylles. Medvirkningsplikten er imidlertid ikke generelt, men for visse oppgaver som er positivt angitt som SSL §§ 8, 20 og 30, er den generell. De som ikke blir positivt omtalt i loven, men som har en oppgave om bord på skipet, har en medvirkningsplikt. Nærmere om medvirkningsplikt blir omtalt i punkt 4.4

### **4.3 Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem, SSL § 7**

ISM-kodens krav om sikkerhetsstyringssystem kommer direkte frem i SSL § 7. Bestemmelsen sammenstiller kodens krav på en kortfattet måte. Den stiller funksjonskrav til rederiet, i likhet med kodens artikkel 1.4. SSL § 7 går imidlertid litt lengre enn ISM-koden, når det gjelder anvendelse av kravet til sikkerhetsstyringssystem. Det følger av EUs forordning 336/2006/ EF, som fastslår at ISM-koden skal omfatte også skipstyper som ikke nevnes av koden selv og i tillegg gjør koden delvis bindende for innenriksfart. På dette punkt går den norske lovgivningen lengre enn ISM-kodens krav.

Med sikkerhetsstyringssystemet skal det oppnås to ting, nemlig at rederiet skal kartlegge og kontrollere risiko, og sikre etterlevelsen av systemet, formell lov og forskrift som følger loven<sup>78</sup>. Rederiets plikter kan inndeles i tre grupper, de skal etablere et sikkerhetsstyringssystem, gjennomføre og videreutvikle det

Brudd på sikkerhetsstyringssystem er likestilt med brudd på et påbudt rettslig krav og kan

---

<sup>78</sup> NOU 2005:14 pkt7.2.3.3 og Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 110.

medføre avvik ved revisjoner. Manglede etterlevelse av bestemmelsens krav kan blant annet resultere i tilbaketrekking av nødvendige sertifikater.

Rederiet har plikt til å etablere et SMS, og dette systemet skal være "verifisert og dokumenterbart." Med dokumenterbart menes det at systemet skal være nedfelt på en måte som gjør det mulig å kontrollere at systemet oppfyller lovens og kodens krav. Et alternativt som benyttes ofte er at systemet er et skriftlig dokument.<sup>79</sup>

Det skal etableres et SMS for rederiet og de skip den har som sådann, jfr. ordlyden i førsteledd " i rederiets organisasjon og på det enkelte skip". Det er med andre ord et system, som skal benyttes av alle skip rederiet eier. Det er på den andre siden ikke noe hinder for at hvert enkelt skip kan ha egne konkrete handlingsplaner i systemet.

For at SMS ikke skal være en papirbunke satt i en hylle, har rederiet plikt til å sette systemet i livet. Gjennomføringen skjer ved at rederiet (eller den det har delegert myndighet til), kartlegger og kontrollerer skip.

Ved at rederiet skal kartlegge og kontrollere risiko, kan det også innebære at det identifiseres forhold som tilsier at det bør iverksettes tiltak utover de minimumskrav som lovgivningen oppstiller til sikkerhetstiltak mv. Foreligger det en slik situasjon, må systemet ta høyde for slike risikoer.<sup>80</sup>

SMS er et system som krever jevnlig rapportering og dokumentering av foretatte handlinger. Hensikten med systemet er å la rederiet få muligheten selv til å identifisere og rapportere risikoer og ulykker slik at det kan hindres å skje igjen i fremtiden.

I forarbeidene fremkommer det at oppfølgingen av systemet må være forankret i rederile-

---

<sup>79</sup> Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s.110.

<sup>80</sup> Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 110, fjerde avsnitt.

delsen og være kontinuerlig i utvikling, med sikte på stadig forbedring i lys av erfaring og utviklingen ellers. Dersom rederiets sikkerhetsstyringssystem utgjør en integrert del av et større helhetlig styringssystem, bør det klart fremgå hvilke deler som representerer sikkerhetsstyringen.<sup>81</sup> Dette vil gjøre at SMS har et dynamisk liv som stadig videreutvikles til å bli bedre. For utfyllende redegjørelse av koden, vises det til kapittel 3 i fremstillingen.

Spørsmålet blir om oppfyllelse av lovens minimumskrav etter SSL § 7, er tilstrekkelig for å ivareta sikkerheten på det enkelte skip.

Sjøfartsdirektoratet og departementet har ulike syn på dette spørsmålet. Direktoratet uttalte i lovutkasthøringen<sup>82</sup> at det "det burde fremkomme av loven at rederiet har en selvstendig plikt til å vurdere om minimumskravene er tilstrekkelig for å ivareta lovens formål". Departementet på den andre siden, ønsket ikke å fremme forslag om en uttrykt plikt i loven for rederiet til å vurdere om minimumskravet i koden er godt nok for det enkelte skip. Det ble blant annet uttalt:

"Utgangspunktet for vurderingen av om plikten er oppfylt, skal være på et slikt nivå at hensynet til, liv, helse, miljø og eiendom ivaretas i tilstrekkelig grad ved oppfyllelsen av standardene. For det annet vil det av hensyn til forutberegnelighet og håndhevelse av regelverket være vanskelig å oppstille et så vidt generelt prinsipp. På den annen side vil det være slik at rederiet ofte har gode forutsetninger for å vurdere om en fastsatt standard gir tilstrekkelig beskyttelse til de interesser loven skal verne for sine egne skip. En konkret vurdering, gjerne i forbindelse med kartlegging av risiko gjennom sikkerhetsstyringssystemet, kan dermed tilsi tiltak utover den fastlagte normen bør iverksettes fra rederiets side for å ivareta lovens formål.<sup>83</sup>"

Lovgiver har gjennom forarbeider fastslått at rederiet etter norsk rett er pålagt å følge generelle funksjonskrav til skipet. Hvorvidt det skal stilles mer krav enn det minimumsstandard koden legger frem, skal vurderes konkret av den enkelte rederi og for den enkelte skip. Dette kan uttalelse tolkes dit hen at kartlegging av risiko gjennom risikostyringssystemet,

---

<sup>81</sup> Ot.prp. nr.87 (2005-2006) s.110.

<sup>82</sup> NOU 2005:14 pkt. 6.7.4.

<sup>83</sup> Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 48.

som ikke er ivaretatt av uttrykkelige spesifikasjonskrav, ikke nødvendigvis trengs å følges. Det er uheldig at lovgiver har valgt en slik holdning, idet denne uttalelsen går til dels mot målet om å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem, som fungerer til enhver tid. Undertegnede finner støtte for denne forståelsen i lovkommentaren.<sup>84</sup>

#### **4.4 Medvirkningsplikt, jfr. SSL § 8**

Både skipsføreren og andre som jobber om bord skipet har en medvirkningsplikt. Med medvirkningsplikt menes det at det ikke foreligger en plikt til å sørge for at den aktuelle plikten oppfylles eller overholdes, men at det skal bidra til at den blir oppfylt eller overholdt.<sup>85</sup>

Selv om rederiet har hovedansvaret for etablering, gjennomføring og videreutvikling av sikkerhetsstyringssystemet om bord, har skipsføreren likevel en omfattende medvirkningsplikt til at de deler av rederiets sikkerhetsstyringssystem som knytter seg til vedkommende skip, faktisk gjennomføres om bord. Dette betyr at skipsføreren aktivt må ta del i oppfølgingen.<sup>86</sup> Skipsføreren viktighet fremkommer også i ISM-kodens artikkel 5. Etter kodens ordlyd er det skipsføreren som skal motivere mannskapet om bord til å følge rederiets sikkerhetspolitikk, gi hensiktsmessig ordre og instruksjoner på en klar og enkel måte.<sup>87</sup>

Rederiet skal i SMS som anvendes om bord, legge frem en erklæring som understreker skipsføreren myndighet.<sup>88</sup>

Hensikten med medvirkningsplikt er å klargjøre at enkelte handlingsnormer trenger flere til å bli oppfylt.

Spørsmålet som oppstår er hva som menes "de andre som har sitt arbeid om bord".

---

<sup>84</sup> Jfr. Pettersen, Bull : Lovkommentar til skipssikkerhetsloven s. 144-145.

<sup>85</sup> NOU 2005:14 pkt. 6.7.4.3 og Ot. prp.nr. 87( 2005-2006) s. 111.

<sup>86</sup> Ot prp.nr.87(2005-2006) s.111.

<sup>87</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 5.1.1. og 5.1.2.

<sup>88</sup> Jfr. ISM-kodens artikkel 5.2.

Bestemmelsen inneholder få holdepunkter som definerer begrepet. I forarbeidene fremkommer det at det er ingen krav ansettelsesforhold med rederiet, det er heller ingen krav om fast langvarig arbeid. De som jobber på land og på kai, faller utenfor lovens område. Det som stilles som kriteriet er at alle som fysisk befinner seg om bord på skipet, anses som "de andre".

Ved brudd på medvirkningsplikten følger det ingen offentlig sanksjoner. Lovgiver har begrunnet bakgrunnen med at det vil være uforholdsmessig ved avveiningen plikten til å medvirke mot unnlatelsen av det.<sup>89</sup> Medvirkningsplikten er kun ment som en samarbeidsoppfordring om bord på skipet og har følgelig ikke et selvstendig ansvar.

Avslutningsvis kan det sies at norsk lovgivning går på to områder lengre enn koden det krever. For det første ved å gjøre ISM kodens krav gjeldende overfor flere skipstyper, nemlig lasteskip i innenriksfart og fiskefartøy. For det andre går norsk lovgivning lengre ved å stille en klar medvirkningsplikt.

---

<sup>89</sup> Ot.prp.nr. 87(2005-2006) s. 111.

## 5 Offentligrettslige sanksjoner ved brudd på koden

### 5.1 Innledning

Flaggstatens plikter kan inndeles i tre grupper, for det første gjennomføre koden i nasjonal rett, for det andre må det foretas kontroll om koden etterleves og endelig eventuelt bruke sanksjon ved brudd på koden.

Nasjonalt har ISM-koden blitt implementert og gjort til norsk rett gjennom skipssikkerhetsloven og forskrifter som følger loven. Koden omfatter etter norsk lovgivning, både skip i internasjonal fart og norskregistrerte skip.<sup>90</sup>

ISM-koden omhandler sikkerhetsmessige forhold i rederiet, både ombord på skipet og på land. Det er rederiet som er stilt til ansvar ved brudd på sikkerhetsstyringssystemet. Etter rederiet, er det den stat skipet flagger med, som har ansvar for at koden effektiv gjennomføres ved verifisering.

Sanksjoner ved brudd på koden reguleres i skipssikkerhetslovens kapittel 9 og 10. Staten kan reagere gjennom forvaltningsmessige, administrative og strafferettslige sanksjoner. Nærmere om de ulike sanksjoner vil bli omtalt nedenfor.

Koden omhandler kun stater som flaggstater, den nevner ikke noe om når staten er havn for andre flaggstat skip. Nærmere om havnestatskontroll og grunnlaget til havnestatskontroll, vil bli redegjort avslutningsvis.

---

<sup>90</sup> Jfr. SSL §§ 2 og 3.

## 5.2 Det offentlige plikt til å kontrollere etterlevelsen av ISM

Statens ansvar til å kontrollere om ISM-koden blir etterlevd, skjer ved revisjon. Statlig revisjon blir regulert i kodens artikkel 13. I norsk rett er plikten med tilsyn regulert i SSL § 42. I Norge er Sjøfartsdirektoratet det utpekte tilsynsorgan. Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og myndighetsorgan for arbeidet med sikkerhet til sjøs. Direktoratet har blitt tildeleget myndighet fra Nærings-handelsdepartementet. I saker som gjelder forurensning og vern av det marine miljø, er direktoratet delegert myndighet fra Miljøverndepartementet.

Nærings- handelsdepartementet har i tillegg til direktoratet, inngått samarbeidsavtaler med 7 klassifikasjonsselskaper om tilsynsmyndighet. De 7 klasseseselskaper er Det Norske Veritas, Lloyd's Register, Bureau Veritas, Germanischer, American Bureau of Shipping, Class NK og RINA. Bakgrunnen for delegasjonen er at de formål som klassifikasjonsselskapet og statlige sjøfartsmyndighet skal fylle, i stor grad er sammenfallende. De regler som begge håndhever, henholdsvis klassereglene og offentlige lover og forskrifter, bygger på og utfyller hverandre. Samarbeidsavtalene avlaster det offentlige myndighet for arbeidsoppgaver og revisjoner foregår mer effektivt med flere aktører som har tilsynsmyndighet.

Revisjon foregår enten ved det 2. eller 3. året etter at godkjenningsbeviset er gitt. Beviset har en gyldighet på fem år.<sup>91</sup> Rederiet må søke om revisjon tre måneder i forveien. Videre må de sende inn SMS, rapport av egen internkontroll samt kapteinens årlig gjennomgang av skipet.<sup>92</sup>

Normalt skjer selve revisjonen over 2-3 dager, avhengig av skipstype.

En revisjon koster rederiet fra 15 000-25 000, avhengig av typen fartøy og størrelsen.<sup>93</sup>

---

<sup>91</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.2.

<sup>92</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 5.

<sup>93</sup> Opplysningene er hentet fra møtet med direktoratet.

Dersom det oppdages avvik ved revisjonen, blir det behandlet etter avvikets art og omfang. Ved (ikke større) avvik, får rederiet tre måneders besvarelsesfrist på oppfølging av avviket. Denne formen for reaksjon er pålegg. Direktoratet kontrollerer om rettelsen har skjedd ved neste revisjon av skipet.

Ved større avvik kan rederiet få maks tre måneders besvarelsesfrist, direktoratet må imidlertid snarest tilbake, etter at den tidsperioden som er angitt til å rette opp feilen har passert, for å foreta ny revisjon.

Hva direktoratet legger vekt på ved revisjon, er forskjellig fra år til år. ISM avdelingen i Sjøfartsdirektorat på Haugesund, utsteder retningslinjer til alle baser om hva det skal legges særlig vekt på. Dette dokumentet er ikke et internt dokument, rederiet får kjennskap til det før revisjonen skjer. Ellers legges det vekt på at helheten i rederiets SMS.

For utenlandske skip vedkommende, er det klasseselskaper som foretar revisjon, gjennom delegert myndighet fra andre flaggstater.

Revisjoner foretas av personalet med bakgrunn fra navigering og maritim skole. Når de foretar revisjoner, er det individuelt, hva de legger vekt på. Som oftest legges det vekt på vedlikeholdsutstyr og dokumentasjon av vedlikeholdet. Underbemanning og manglende oppfyllelse av krav som sertifikatet stiller opp, er også momenter som det legges vekt på.<sup>94</sup> Den juridiske siden ved revisjon, blir imidlertid lite berørt. Bakgrunnen til det kan blant annet være at den faktiske revisjon er hovedsakelig basert på å kontrollere de tekniske forhold. Den juridiske siden ved revisjon, kommer heller frem etter at rederiet har sendt inn sitt sikkerhetsstyringssystem som skal inn til vurdering, før den faktiske revisjonen.

---

<sup>94</sup> Disse opplysningene ble også innhentet under møte med direktoratets Oslo-base. Undertegnede anser det nødvendig å presisere at de nevnte opplysninger er direktoratets alminnelige praksis.



### 5.3 Statens sanksjoner ved brudd på koden.

Hvilke sanksjoner det offentlige gir, er nasjonalt anliggende. ISM-koden angir ikke hvilke sanksjonsformer som skal benyttes, den forutsetter imidlertid at det foreligger sanksjoner ved brudd på koden. Sanksjoner som kan gjennomføres ved brudd på koden, kan inndeles i tre grupper. De forvaltningsmessige, administrative og straffemessige sanksjoner.

#### 5.3.1 De forvaltningsmessige sanksjoner.

Dersom rederiet ikke oppfyller kravene i sitt sikkerhetsstyringssystem, kan staten etter SSL § 49, gi pålegg om det. Pålegget vil gå ut på å bringe de manglende forhold i orden innen en angitt tidsfrist. Et pålegg kan også være avvik som gis ved revisjon. En slik reaksjonsform er et enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2.<sup>95</sup>

Dersom pålegget ikke etterkommes, kan den offentlige gjennomføre tiltak som tvangsmulkt, tilbaketrekking av sertifikat og tilbakeholdelse av skipet.<sup>96</sup>

##### 5.3.1.1 Tvangsmulkt

Hvis rederiet ikke etterfølger pålegget kan den bli pålagt å betale tvangsmulkt.<sup>97</sup> Bakgrunnen for å ilegge tvangsmulkt er ment som et press mot rederiet for å sikre at pålegget blir oppfylt. I motsetning til administrative sanksjoner som overtredelsesgebyr, skal ikke tvangsmulkt oppleves som en reaksjon på brudd på lovens bestemmelser. Tvangsmulkt kan bare gis til rederiet, ikke enkeltpersoner, som overtredelsesgebyr og straff kan rettes mot.

---

<sup>95</sup> Lov om behandling i forvaltningssaker av 02-10-1967.

<sup>96</sup> Jfr. SSL §§ 50 og 52.

<sup>97</sup> Jfr. SSL § 50.

Etter ordlyden i bestemmelsens første ledd, er tvangsmulkt et fakultativt reaksjonsmiddel, jfr. ordlyden "kan tilsynsmyndigheten treffe vedtak om tvangsmulkt." Det foreligger med andre ord ikke en plikt til å fatte vedtak om tvangsmulkt for et pålegg som ikke blir oppfylt innen den angitte frist.

Tvangsmulkt er ikke ubetinget. For at tvangsmulkt skal begynne å løpe forutsettes det at rederiet ikke har etterkommet det primære vedtaket. Det vil da fattes ett nytt vedtak om mulkt med ny frist.

Hvor lang fristen skal være, fremkommer verken i lovbestemmelsen eller dens forarbeider. Departementet kommer imidlertid i forarbeidene med noen synspunkter som kan være retningsgivende. Det fremkommer at fristen bør være kort og ikke lengre enn fristen gitt i det opprinnelige pålegget.<sup>98</sup>Videre fremkommer det at det bare i unntakstilfeller fristen bør være lengre enn en måned.

Tvangsmulkt kan fastsettes enten som et enkeltbeløp eller løpende mulkt. Bestemmelsen sier lite om hvilke av alternativene skal benyttes til enhver tid. I forarbeidene fremkommer det at det mest effektive og praktiske vil være å ha løpende mulkt.<sup>99</sup>Bakgrunnen for det er at rederiet vil ha større press på å oppfylle vedtaket jo lengre tid som går. Engangsbeløp benyttes med andre ord unntaksvis.

Det fremkommer av bestemmelsens annet ledd, hva som skal legges vekt på ved fastsettelsen av størrelsen på mulkten. Det skal legges vekt på viktigheten av de sikkerhets- og miljømessige hensyn som pålegget skal ivareta og kostnadene ved å oppfylle pålegget. Det skal med andre ord fastsettes en mulkt som står i forhold til kostnadene ved å bringe skipet i samsvar med pålegget. Disse momentene er ikke uttømmende, jfr. ordlyden i bestemmelsen” blant annet legges vekt på”.

---

<sup>98</sup> Ot.prp. nr.87 (2005-2006) s. 128.

<sup>99</sup> Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) s. 129.

Det foreligger en egen forskrift om tvangsmulkt, jfr. forskrift av 31.12.2008 nr.1587. Forskriften legger frem fremgangsmåten forvaltningen skal ha ved fastleggelse av tvangsmulkt og hvilke satser som skal benyttes til den enkelte skipsklasse.

Etter direktoratets praksis, korrigerer rederiet som oftest avvik i sitt sikkerhetsstyringssystem når de får et pålegg. Det offentlig myndighet har med andre ord reagert få ganger med tvangsmulkt overfor rederiet for avvik på deres sikkerhetsstyringssystem og følgelig brudd på ISM- koden.

### 5.3.1.2 Tilbaketrekking av sertifikatet

Tilbaketrekking av sertifikat forutsetter at pålegget som er gitt etter SSL § 49 ikke etterfølges eller at gebyr fastsatt etter SSL § 48 ikke er betalt.<sup>100</sup> Bestemmelsen presiserer ikke hvilke sertifikater den omhandler, men den retter seg i utgangspunktet mot alle sertifikater utstedt i medhold av loven.<sup>101</sup> Det følger også av ordlyden "relevante sertifikater" at andre sertifikater som sikkerhetsstyringssertifikat omfattes av bestemmelsen.<sup>102</sup> En tilbaketrekking anses som enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2.

Etter ISM-koden kan sertifikater tilbaketrekkes, dersom det foreligger "større avvik".<sup>103</sup> Tilsvarende tilbaketrekkingssgrunn foreligger ikke i norsk rett.

Det første spørsmålet som oppstår er hva som menes med vilkåret " større avvik". Koden definerer begrepet større avvik som identifiserbar avvik som utgjør en alvorlig trussel mot personellens eller fartøyets sikkerhet eller en alvorlig risiko for miljøet og krever umiddel-

---

<sup>100</sup> Jfr. SSL § 51.

<sup>101</sup> Pettersen, Bull, *kommentar til skipssikkerhetsloven (2010)* s. 683.

<sup>102</sup> Pettersen, Bull, *kommentar til skipssikkerhetsloven (2010)* s.684 .

<sup>103</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 13.5 og 13.9.

bar korrigerende tiltak. Artikkelen fastslår at mangler ved effektiv gjennomføring av kodens krav skal også anses som større avvik.<sup>104</sup>

Det foreligger ingen nasjonal Høyesterett- eller underrettspraksis som har presisert begrepet noe nærmere. Begrepet har heller ikke blitt omtalt i norsk juridisk teori.

I internasjonal juridisk teori blir begrepet forklart ved å skille mellom begrepene avvik og ikke samsvar. Det er ikke alltid enkelt å skille mellom disse begrepene, idet de ofte blir benyttet synonymt. Begrepet større avvik retter seg mot selve rederiets SMS enn avvik ved å følge koden som sådann.<sup>105</sup>

Det forsøkes å illustrere forskjellen med et eksempel. Dersom det ved en revisjon blir oppdaget at redningsutstyrene i et skip ikke er i samsvar med de formelle lovkrav, foreligger det et brudd fra gjeldende lovkrav og forskrifter som følger den. Dette kan skape et sikkerhetsmessig problem som igjen kan lede til et større avvik med den delen av SMS som bør ha en prosedyre om overholdelse av vedlikehold av redningsutstyr. Det kan være nødvendig å gjennomgå en bestemt vedlikeholds prosedyre for å hindre at det samme skjer igjen. De manglende overholdelser indikerer nødvendigvis ikke til større avvik av kodens krav, så lenge interne prosedyrer i rederiet er på plass. Større avvik foreligger heller når prosedyrene i sikkerhetsstyringssystemet ikke fungerer som forutsatt. Begrepet "Større avvik" referer altså direkte til mangler ved etterlevelsen av rederiets SMS og ikke direkte brudd på de enkelte funksjonskrav i koden.

Det andre spørsmålet som oppstår i det følgende er om det foreligger en forskjell mellom norsk rett og ISM-koden. Er det lavere terskel for å tilbaketrekke sertifikater etter norsk rett enn det koden stiller?

---

<sup>104</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 1.1.10.

<sup>105</sup> Anderson, Phil *ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications* (2005) s.3-5.

I følge forarbeidene<sup>106</sup> er § 51 en fakultativ bestemmelse. Det er tilsynsmyndigheten som må avgjøre om det er hensiktsmessig å iverksette tiltak, med mindre det følger av internasjonale forpliktelser at sertifikatet skal trekkes tilbake. Tilsynsmyndigheten må foreta en forholdsmessighetsvurdering hvor det på den ene siden skal vurderes om en tilbaketrekking av sertifikat står i forhold til pålegget som er gitt.

Tilsynelatende ser det ut til at det foreligger en lavere terskel etter norsk rett for å tilbake- trekke rederiets sertifikater, siden det oppstilte vilkår har en lavere terskel enn det koden legger opp til. Her må lovteksten sees i sammenheng med ISM-koden og § 52. Større avvik må gjelde etter § 52, fordi å trekke tilbake sertifikat er i praksis tilbakeholdelse av skipet. Det foreligger imidlertid unntak for at skipet kan seile. Det er ved disse unntakene forvalt- ningstiltaket får en selvstendig betydning. Tilfellet kan være for visse type skip med flere sertifikater hvor den aktiviteten som utføres ikke gjelder det tilbaketrunkne sertifikatet gjel- der.<sup>107</sup>

Det er ikke i strid med koden å ha lavere terskel for reaksjon, idet koden oppstiller et mi- nimumskrav. Dersom staten ønsker å følge koden strengere, har de muligheten til det. I praksis er bildet imidlertid noe annet. For etter sjøfartsdirektoratets praksis har det vært få ganger sertifikat har blitt dratt tilbake som følge av brudd på ISM-koden.

Det siste spørsmålet som oppstår i det følgende er hvor høy er terskelen for at brudd på ISM-koden skal reageres med tilbaketrekking av godkjenningsbeviset og øvrige sertifika- ter.

Det foreligger ingen norsk Høyesteretts- eller underrettspraksis som gir en nærmere ret- ningslinje om terskelen for når et godkjenningsbevis eller annen sertifikat skal trekkes til-

---

<sup>106</sup> Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 130.

<sup>107</sup> Pettersen og Bull Kommentar til skipssikkerhetsloven (2010) s. 683.

bake. Det foreligger imidlertid en dansk dom om dette. På bakgrunn av store likhetsrett på dette rettsområde mellom disse to land, ser undertegnede dommen som relevant.

I en dansk dom fra Østre Landsret i 2009,<sup>108</sup> ble spørsmålet om hvorvidt det var grunnlaget for tilbaketrekking av godkjenningsbeviset drøftet. Etter en offentlig revisjon ble det oppdaget store mangler ved rederiets SMS, som førte til at classeselskapet begjærte om tilbaketrekking av godkjenningsbeviset til den danske Sjøfartsstyrelsen.

Sjøfartsstyrelsen valgte i første omgang å ha flere ekstraordinære revisjoner enn å trekke tilbake beviset. Selv om det hadde blitt meldt inn store mangler og avvik, ble ikke disse ansett å være " Større avvik" hver for seg. Styrelsen utstedte isteden et godkjenningsbevis for seks måneder, altså en midlertidig verifisering. Rederiet på den andre siden, mente at de hadde krav på et godkjenningsbevis for fem år, siden revisjonen ikke avdekket " Større avvik". Styrelsen svarte med å tilbaketrekke godkjenningsbeviset. Begrunnelsen var at de etter en helhetsvurdering, likevel kom frem til at rederiet ikke hadde etterlevd koden godt nok, og at det forelå avvik ved rapportering av ulykker og andre uønskede hendelser.

Det ble vist til at skipet hadde vært i en del ulykker, rederiet hatt fått stort antall pålegg ved havnestatskontroller som ikke ble oppfølgt, og at det var manglede ressurser for Designated person samt mangel på internkontroll. Rederiet hadde disse manglene ved flere år. Selv om rederiet korrigerer avvikene som ble oppdaget, kom det stadig nye avvik frem.

Saken kom opp til Ankenævnet som er en uavhengig klageinstans for sjøfartsforhold i Danmark. Ankenævnet var enig med Sjøfartsstyrelsen om å trekke tilbake midlertidige godkjenningsbeviset. Rederiet klaget saken inn til byretten hvor byretten opphevet Ankenævnets beslutning og sendte saken inn til ny behandling. Byretten begrunnet sin konklusjon med at midlertidige godkjenningsbeviset ikke ga anvisning på bakgrunnen for utstedelsen av det nye beviset, og var følgelig mangelfull. Styrelsen ble også kritiser for å ikke

---

<sup>108</sup> [www.co-sea.dk/files/uploads/Folmer\\_&\\_Co\\_-\\_landsretsdom.pdf](http://www.co-sea.dk/files/uploads/Folmer_&_Co_-_landsretsdom.pdf)

ha anvendt IMOs Res A.913 (22) om retningslinjer for å etterleve på implementering av ISM-koden for forvaltningen.

Saken ble anket til Østre Landsret, hvor retten sluttet seg til Ankenævnets avgjørelsen og opphevet byrettens dom.

Retten kom frem til at skipsmeglerfirmaet før selve revisjonen hadde gått gjennom sikkerhetsstyringssystemet på alle nivåer og særlig fra toppledelsen. Retten uttalte at ledelsens deltakelse var *"hjørnesteinen i god sikkerhetsledelse"*.

Det ble ikke lagt vekt på at IMOs resolusjon A. 91 (22), ikke ble fulgt, idet den danske forvaltningsloven var åpenbart fulgt. Styrelsen fikk også medhold i sitt syn på utstedelse av godkjenningsbeviset for mindre kortere periode enn fem år.

Til spørsmålet om revisjonen hadde dekket et "større avvik", sluttet retten seg til at det ikke forelå noen krav om at "objektive bevis" etter kodens artikkel 1.1.7. Beslutningen om at det foreligger et "større avvik" kunne etter retten menings besluttes administrativ etter en helhetsvurdering. Konklusjonen var at tilbaketrekkingen var uforholdsmessig i forhold til mangelen<sup>109</sup>.

Det som er illustrerende med dommen er at dette er en av de få dommene som tar opp spørsmålet om grensen til når godkjenningsbevis skal trekkes tilbake. Retten legger en høy terskel og kommer frem til at det skal mye til for at det et godkjenningsbevis eller annen gyldig sertifikat skal trekkes tilbake.

Bakgrunnen for rettens konklusjon kan være at ved avveiiingen mellom rederiets forhold på den ene siden og de sikkerhetsmessige forhold på et skip på den andre, har retten valgt å

---

<sup>109</sup> Dommen blir også tatt opp i Pettersen og Bull kommentar til skipssikkerhetsloven s.186-188.

legge større vekt på rederiets forhold. En tilbaketrekking av sikkerhetsstyringscertifikatet vil i praksis si at man stanser driften av det skipet beviset er for. En tilbaketrekking av godkjenningsbeviset er imidlertid langt mer inngripende og innebærer at rederiet ikke lenger selv kan ha ansvar for den tekniske driften av dets skip. Dette vil innebære så store økonomiske konsekvenser for rederiet. Derfor er det naturlig at retten er varsom med å anvende denne type sanksjon. En slik varsomhet kan tolkes dithen at det ikke er noe hensikt for staten å utøve streng myndighet, når formålet like godt kan oppnås med god kommunikasjon mellom de private og den offentlige. Samfunnsøkonomisk hensyn tilsier at rederiets økonomiske forhold bør legges stor vekt på.

På den andre siden, må det foreligge offentlig tiltak som gjør at koden etterleves. For at rederiet skal kunne innføre, gjennomføre og videreutvikle koden effektiv, bør det foreligge noen klare signaler fra det offentlige, særlig om hvor terskelen for brudd foreligger. En mulig løsning kan være å ha klare retningslinjer, som kan gjøre det enklere for rederiet til å oppfylle kodens funksjonelle krav.

### 5.3.1.3 Tilbakeholdelse av skipet

Tilsynets rett til å tilbakeholde skipet, kombineres med å trekke tilbake sertifikatene midlertidig til feilen eller mangelen er utbedret. Tvangstiltak overfor skip reguleres i SSL § 52. Bestemmelsen definerer tvangstiltak som, å forby skipet i å forlate havn eller pålegge det å gå til havn. Tilbakeholdelse av skip går inn under denne definisjonen. For at tilsynsmyndigheten skal holde tilbake skipet er det i utgangspunktet tilstrekkelig at et av vilkårene nedfelt i bestemmelsens første ledd bokstav a til c, er oppfylt. For fremstillingen, er bokstav a og c av interesse.



Etter litra a, skal skipet holdes tilbake dersom den ikke oppfyller krav i lov eller forskrift teknisk, operativ, personlig eller miljømessig sikkerhet, og mangelen" klart utgjør en fare" for de interesser som vedkommende krav er satt til å beskytte. Bestemmelsen stiller to kumulative vilkår. Hvis det for eksempel foreligger en mangel ved oppfyllelse av sikkerhetsstyringssystemet etter SSL § 7, er det mangel på oppfyllelse av krav i loven. Denne mangelen må imidlertid utgjøre en klar fare for de interesser SSL § 7 ønsker å beskytte.

I forarbeidene<sup>110</sup> fremkommer det at vilkåret "klart utgjør en fare" skal forstås på samme måte som sjødyktighetsloven § 24. Hvis skipet er sjødyktig, skal det tilbakeholdes. Til forskjell fra den tidligere loven, har ikke tilsynsmyndigheten lenger en plikt, men adgang til å holde tilbake skipet. Det er med andre ord lagt flere handlingsalternativer for tilsynsmyndigheten til å foreta seg, før en eventuell tilbakeholdelse.

Begrepet sjødyktighet er videreført fra sjødyktighetsloven. I forarbeidene fremkommer det at begrepet er relativt og om skipet er å anse som sjødyktig eller ikke, avhenger bl.a. av hvilken fart skipet er bestemt for. Det er faren for menneskeliv som er det avgjørende for om skipet er sjødyktig eller ikke. Det stilles heller ingen absolutte krav, og skipet er sjødyktig hvis faren for menneskeliv er større enn det som er sedvanlig. Det er altså ikke noe krav om at enhver risiko skal være eliminert. En rekke forhold skal tas i betraktning ved avgjørelsen av om skipet har den nødvendige sikkerhet. Dels er det forhold knyttet til skipet selv, som skrog, maskineri og utrustning, dels forhold knyttet til bemanningen, og dels forhold knyttet til behandlingen av skipet i forbindelse med tillasting, som overlastering eller mangelfull lastning.<sup>111</sup>

Spørsmålet som oppstår som følge av dette, er om vilkåret "klart utgjør en fare" og vilkåret "større avvik" skal forstås på samme måte.

---

<sup>110</sup> Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s. 130.

<sup>111</sup> Ot.prp. nr.87 (2005-2006) s.55.

Tidligere i fremstillingen ble begrepet større avvik drøftet. I likhet med sjøudyktighetsbegrepet, omfatter større avvik begrepet identifisert avvik som utgjør en alvorlig trussel mot personellet, fartøyets sikkerhet. Vilåret om større avvik har naturlig nok ytterlige vilkår, knyttet til kodens oppfyllelse. Etter en sammenligning av definisjonene på begge vilkår, er det mye som taler for begrepene skal forstås likt.

Etter bokstav c skal skipet holdes tilbake, dersom de nødvendige sertifikater ikke er ombord. Dette vil i praksis si at det ikke foreligger kopi av gyldige godkjenningbeviset og sikkerhetsstyringssertifikatet.

I juridisk teori har også ugyldig sertifikater blitt ansett som en grunn til å holde tilbake skipet.<sup>112</sup> Kriteriet er satt imidlertid ved havnestatskontroll, gode grunner taler imidlertid for at dette kriteriet også kan anvendes ved revisjon av nasjonale skip.

Direktoratets praksis tilsier at tilbaketrekking av sertifikat har skjedd få ganger siden kodens implementering. De kunne ikke oppgi et spesifikt tall, men det er mye som tyder på at det har skjedd i liten grad. Det kan følgelig trekkes den slutning at terskelen for å tilbaketrekke sertifikater er høy.

## 5.3.2 Administrative sanksjoner

### 5.3.2.1 Overtredelsesgebyr SSL § 55 og § 56

Bestemmelsene SSL §§ 55 og 56 er sanksjoner i motsetning til tidligere nevnte bestemmelser §§ 49-52 om forvaltningstiltak. Bestemmelsen gir tilsynsmyndigheten adgang til å ilegge overtredelsesgebyr til fysiske personer.

---

<sup>112</sup> Anderson, Phil *ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications* (2005 s. 65).

Skyldkravet i bestemmelsen er forsett eller uaktsomhet. Bakgrunnen for overtredelsesgebyr er å effektivisere sanksjonsapparatet. Det vil være tidsbesparende og mindre kostbart. Ifølge forarbeidene mener lovgiver at overtredelsesgebyr vil virke preventivt og bidra til å styre adferd i rederier i en positiv og sikkerhets- og miljømessig retning.<sup>113</sup>

Overtredelsesgebyr er en administrativ sanksjon. Nasjonalt blir dette regulert etter forvaltningsloven. På internasjonalt nivå er administrasjonsgebyr ansett som en straff etter EMD praksis.<sup>114</sup> Derfor vil tilsynsmyndigheten måtte ta hensyn til dette regelsettet i sin saksbehandling.

Annet ledd omhandler om overtredelsesgebyr for skipsfører ved brudd på plikter som etter loven påhviler vedkommende. Bestemmelsen viser til de øvrige bestemmelser loven pålegger skipsføreren. Det samme er regulert i tredje ledd for andre som jobber ombord på skipet, og har en medvirkningsplikt.

Overtredelsesgebyr kan ilegges enten etter faste satser eller etter en skjønnsmessig utmåling i det enkelte tilfelle, jfr. fjerde ledd.

Spørsmålet som oppstår er om hvilken fremgangsmåte som er hovedmetoden.

Lovgiver har i forarbeidene presisert at overtredelsesgebyr utmålt etter en konkret vurdering vil være det mest aktuelle, ettersom det ofte vil være store variasjoner i overtredelsens art innenfor skipssikkerhetsloven. Når overtredelsesgebyret utmåles etter en konkret vurdering, vil tilsynsmyndigheten kunne ta hensyn til overtredelsens grovhet og konsekvenser sanksjoner vil ha overfor rederiet.<sup>115</sup>

---

<sup>113</sup> Ot.prp. nr.87 (2005-2006) s. 89

<sup>114</sup> Jfr. EMD-2003-14939 saken om Zolotkhin mot Russland.

<sup>115</sup> NOU 2005:14 6.9.3.2.

Overtredelsesgebyr er et enkeltvedtak og kan ilegges ved tilsynsmyndighetens kontor eller på stedet etter tilsyn.

I forhold til ISM-koden, blir ikke brudd på koden sanksjonert med overtredelsesgebyr. Det følger av at SSL § 55 ikke positivt har angitt SSL § 7. Brudd på SSL § 7 er derimot strafferettslig sanksjonert.

Problemstillingen som oppstår i det følgende er hvorfor lovgiver ikke har valgt å sanksjonere brudd på ISM- koden med overtredelsesgebyr i tillegg til straff.

Dette spørsmålet har verken blitt drøftet i lovutkastet eller forarbeidene. Undertegnede har kontaktet lovutvalgets leder og stilt dette spørsmålet, vedkommende uttalte at han husket at dette spørsmålet ble tatt opp, men kunne ikke utdype det ytterligere enn å vise til utvalgets utredning.

På den ene siden stiller koden funksjonskrav og ikke spesifikasjonskrav, som kan gjøre det vanskelig for det offentlige å fastslå brudd. Siden koden er generell, kan det være adekvat å forholde seg til vesentlige brudd på koden. Et slikt forhold vil også være såpass alvorlig at det vil være passelig å reagere med straffesanksjon.

På den andre siden, stiller koden systemkrav til rederiet som foretak. En naturlig og mindre inngripende sanksjon burde være å ilegge overtredelsesgebyr ved brudd på kodens krav. Å senke terskelen for aksept på mangler vil virke mer preventivt og skjerpende overfor rederiet til å etablere et sikrere og mer miljøvennlig sikkerhetskultur i foretaket.

### 5.3.3 Strafferettslige sanksjoner

Etter SSL § 58 vil brudd på § 7 gi en strafferettslig sanksjon.

Det første spørsmålet som oppstår er hvem kan bli strafferettslig ansvarlig for brudd på § 7 og følgelig ISM-koden.

Etter bestemmelsens ordlyd skal enhver " på vegne av rederiet" som ikke oppfyller SSL § 7 krav, kunne straffes. Forarbeidene presiser imidlertid at begrepet er rettet mot rederiet, og tar primært sikte på å ramme personer som er ansatt i rederiet, i første rekke administrerende direktør, styreleder og andre personer som har ledende stilling i rederiet.<sup>116</sup>

Når det gjelder andre personer med nøkkelstillinger, som skipsfører, har lovgiver valgt å regulere deres brudd med egne strafferettslige bestemmelser som knytter seg til de pliktreglene de har.<sup>117</sup> Skipsføreren kan bli strafferettslig ansvarlig ved brudd på operasjonelle eller tekniske krav, jfr. SSL § 60, men ikke for brudd på ISM- koden.

Skipssikkerhetslovens regler om straff, adresser seg kun mot fysiske personer og ikke juridiske personer. For at rederiet skal bli ilagt foretaksstraff, må det gå gjennom straffeloven §48a. I praksis har det vist seg at denne sanksjonen blir i liten grad benyttet. Spørsmålet som oppstår i det følgende er om foretaksstraff som følge av brudd på koden, burde benyttes oftere.

Problemstillingen ble drøftet i skipssikkerhetslovutvalget, som mente at foretaksstraff burde anvendes oftere. Siden det er rederiet som er hovedpliktsubjektet, er det naturlig at det har plikten til å sørge for etterlevelse av lovens og følgelig kodens krav. Det vil også være praktisk å anvende foretaksstraff overfor rederier ved såkalte anonyme og kumulative feil.

---

<sup>116</sup> Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) s. 82.

<sup>117</sup> Ot.prp.nr. 87 (2005-2006) s. 82.

Etter utvalgets mening vil økt bruk av foretaksstraff for rederier sette skipsnæringen på samme linje med andre næringsvirksomheter, som for eksempel petroleumsvirksomhet. Utvalget fastslår at dersom foretaksstraff skal anvendes, ”bør boten være såpass høy at den har en preventiv virking”.<sup>118</sup>

Departementet er for såvidt enig med utvalgets påpekning, om at tydeliggjøringen i loven bør få konsekvenser for bruken av foretaksstraff på lovens område. Departementet viser imidlertid på at det er liten praksis rundt anvendelsen av denne sanksjonsformen, og begrunner det med ”materielle innholdet i gjeldende rett, og fastslår at skipssikkerhetsloven legger til rette for et slikt skille”.<sup>119</sup>

Uttalelsen fra departementet forstås dit hen at, selv om loven åpner for foretaksstraff vil det likevel være vanskelig å anvende sanksjonen, på grunn av at koden stiller funksjonskrav og ikke spesifikasjonskrav.

Det er bare de vesentlige overtredelser som kan straffes etter SSL § 58. Forarbeidene definerer vesentlighetskravet som en ”alvorlig svikt i etableringen og gjennomføringen. Unnlattelse av overhodet å etablere sikkerhetsstyringssystem vil være en alvorlig svikt og dermed vesentlig overtredelse. Også unnlattelse av enkeltprosedyrer vil kunne straffes selv om systemet som sådan er etablert. Tilsvarende vil mangelfull oppfølging på et spesifikt område av systemet etter omstendigheter kunne rammes av straffebudet selv om rederiets oppføl-

---

<sup>118</sup> NOU 2005:14 pkt 7.10.2.12 s 167.

<sup>119</sup> Ot.prp. nr.87 (2005-2006) s.81.

ging på andre områder er god".<sup>120</sup> Mindre feil ved systemet er ikke ansett å karakteriseres som vesentlig.

Et tilfelle hvor straff kan være aktuelt, er hvis hele SMS er skrevet i et språk som ingen forstår. I realiteten har da det rederiet ingen brukbar SMS.

Bourbon Dolphin forliset er også et eksempel på hvilke tilfellet straff kan være aktuelt.

I kommisjonsrapporten kommer det frem at det ble oppdaget fire avvik i sikkerhetsstyringssystemet. Det første avviket gjaldt mangelfull etterlevelse av rutiner knyttet til familiarisering av nytt mannskap, jfr. ISM-koden s artikkel 6.3. Sikkerhetsstyringssystemet til rederiet hadde satt som krav til at nytt personell umiddelbart skulle gjøre seg kjent med "Vessel Induction Booklet" samt få en innføring av fartøyets sikkerhetsoffiser. Det ble oppdaget sjekklister som ikke hadde blitt benyttet til dette. Kapteinen fikk ½ time til å gjøre seg kjent med mannskapet og fartøyet og den pågående operasjonen. Rederiet hadde i sitt sikkerhetsstyringssystem krav om at nye medarbeidere skal gjøres kjent med fartøyet før de kan tiltre om bord.

Det andre avviket gjaldt manglende definering av opplæringsnivå for visse stillinger, blant annet for vinsjfører og personell som jobbet på dekk. Etter ISM-kodens artikkel 6.5 har rederiet plikt til å identifisere den opplæring som er nødvendig som støtte til sikkerhetsstyringssystemet. Rederiet måtte med andre ord foreta en selvstendig vurdering av om deres personell har den kompetansen som er nødvendig for de operasjoner og arbeidsoppgaver som skal utføres. Rederiet stilte ikke tilstrekkelige krav til mannskapets kompetanse ved krevende operasjoner. Dette er strengt tatt et krav etter STWC konvensjonen, men ISM-koden stiller også krav til rederiet om å ansette bemanne kvalifiserte sjøfolk, jfr. kodens artikkel 6.2

---

<sup>120</sup> Ot. prp.nr. 87 (2005-2006) s. 82.

Det tredje avviket gjaldt manglende prosedyrer for ankerhåndtering. Rederiet hadde en generell manual. Etter ISM-koden s artikkel 7, kreves det prosedyrer for alle nøkkeloperasjoner. Ankerhåndtering av hovedformålet med bruken av fartøyet, det burde derfor ha vært en detaljert prosedyre for ankerhåndtering spesifikt for dette fartøyet etablert i sikkerhetsstyringssystemet.

Det siste avviket gjaldt analyse av rederiets korrigerende tiltak. Rederiet hadde bevisst latt være å følge kapteinens arbeidsmiljøutvalgets anbefaling om opplæring av mannskapene.

Samlet gjorde alle disse fire avvikene en vesentlig overtredelse som gjorde det nødvendig å reagere med straffesanksjon. Rederiet fikk 5 millioner i forelegg for brudd på flere av ISM-koden s krav.<sup>121</sup>

Når det gjelder de øvrige ombord på skipet, kommer det frem av forarbeidene at enkeltpersoner ombord på skipet som ikke følger de plikter etter det enkelte sikkerhetsstyringssystem, vil ikke rammes av straffebudet. Sivilrettslige sanksjoner anses å være tilstrekkelig.

---

<sup>121</sup> NOU 2008:8 pkt. 4.7.2 og Pettersen, Bull kommentarutgaven til skipssikkerhetsloven (2010) s.174.



#### 5.4 Statens plikt som havnestat<sup>122</sup>

Når et skip ankommer en havn i et annet lands territorium, kalles den staten for havnestaten. Det er vanlig at havnestaten fører en viss form for kontroll på skip som ankommer deres havn (er). Havnestatskontroll utføres av offentlige tjenestemenn.

I SOLAS kapittel 1 regel 19 kommer det frem at fremmed skip kan kontrolleres "in so far as this control is directed towards verifying that the certificates issued....are valid". konvensjonen går lengre dersom det er "clear grounds for believing that the condition of the ship or of its equipment does not correspond substantially with the particulars of any of the certificates". Dersom dette vilkåret er oppfylt har havnestaten plikt til å holde tilbake skipet. Det samme gjelder hvis sertifikatet er utgått eller er ugyldig på en annen måte.

På slutten av 1995 innførte IMO en resolusjon A.787 (19) som var en prosedyre for havnestatskontroll. Intensjonen med resolusjonen var å gi grunnleggende retningslinjer på hvordan en havnestat kan utføre kontroll på annen flaggstatsskip, om hvordan mangler og avvik skulle identifiseres beredskapsmedlemmene og skipets tekniske tilstand.

ISM-koden gir ingen andre stater grunnlag til å føre kontroll på andre flaggstatsskip som ankommer deres havn. De fleste europeiske sjøfartsnasjoner har inngått en felles memorandum for havnestatskontroll. Det er Paris Memorandumet, heretter kalt MOU. Det er også dette memorandumet som gir det rettslige grunnlaget til stater til å føre kontroll på andre staters flaggskip.

MOU ble signert i 1982 mellom flere europeiske stater og Canada. Hensikten bak MOUet er å øke effektiviteten og frekvensen ved havnestatskontroller. MOU har ikke skapt en ny lovgivning, eller en ny internasjonal konvensjon. Det ble imidlertid satt som kriteriet at

---

<sup>122</sup> Anderson, Phil *ISM Code A practical guide to the legal and insurance implications* (2005) s. 52-70.

signaturland, måtte ha signert de samme konvensjoner. Og konvensjoner som medlemsland måtte ha signert på var SOLAS konvensjonen, STWC konvensjonen, COLREG konvensjonen samt ILO konvensjonen 147. Det er i dag totalt 27 medlemsland.<sup>123</sup>

Det finnes tilsvarende ulike samarbeider for de øvrige land rundt om i verden, som Latin Amerika MOU gjelder naturlig nok for latinamerikanske land, som har det offisielle navnet Acuerdo de Vina del Mar. Tokyo MOU, Middelhavs MOU og Indian Ocean MOU.

MOU stiller krav til skip med annen flaggstat, om at de internasjonale krav som nevnte konvensjoner stiller, blir oppfylt. Med andre ord, andre flaggstatsskip må oppfylle kravene etter ISM-koden.<sup>124</sup>

Havnestatskontroll kan forekomme ved tre forhold. For det første hvis havnestatsmyndigheten krever det, for det andre det har før skipet ankom, har blitt mottatt informasjon som tilsier kontroll, eller ved oppfordring fra mannskapet ombord, profesjonell parter eller en tredjepart som har interesse i å ha en kontroll.

Ved kontroll gjøres det primært sertifikatkontroll med mindre det foreligger åpenbare forhold som tilsier at det bør foretas en utvidet inspeksjon. En slik undersøkelse foretas dersom sertifikater og dokumenter mangler.<sup>125</sup> Dersom det blir oppdaget mangler som utgjør en fare for sikkerheten på sjøen, skal skipet holdes tilbake inntil mangelen er rettet.<sup>126</sup>

Havnestater kan i utgangspunktet ikke foreta en revisjon av utenlandske flaggskip. Det kan imidlertid foretas en revisjon, dersom det foreligger ”indikasjoner på alvorlige mangler”.

---

<sup>123</sup> [www.parismou.org](http://www.parismou.org)

<sup>124</sup> Paris Mou section 2.

<sup>125</sup> Paris Mou section 3.1 og dets vedlegg nr.6.

<sup>126</sup> Paris Mou section 3.6.

Hva som menes med alvorlige mangler, ble tolket ulikt i signaturland, og siden ISM-koden er basert på en rapport/dokumenteringssystem, var det vanskelig å finne noen retningslinjer. Det ble derfor forfattet en ny resolusjon "Interim Guidelines for Port State Control Related to the ISM Code by way of MSC/Circ.890/MEPC/Circ. 354", av 18. desember 1998. Brudd på ISM-koden kan medføre at et skip blir holdt tilbake av havnestatsmyndighet.

Dersom det foreligger en fare for sikkerheten i sjøen kan havnestatene holde tilbake skipet. Hva som anses som en fare for sikkerheten, blir nærmere presisert i de konvensjoner, som SOLAS, STWC og ILO nevnt tidligere.

I Norge gjelder kravet "klart utgjør en fare" etter SSL § 52 også for utenlandske skip.

Fra EU<sup>127</sup> siden var det også et ønske om å regulere kontrollen av utenlandske skip i europeiske havner gjennom et bindende og harmonisert havnestatskontrollregime innenfor EØS. For å motvirke "sub-standard" skip, ble det vedtatt direktivet 95/21/EF. Alle medlemsland var på den tiden deltakere av MOU- samarbeidet, det var derfor nødvendig å harmonisere de to kontrollregimene. Direktivet har sitt grunnlag i bestemmelsene i MOU. Gjennom senere endringer av direktivet, har MOU blitt bindende for alle EØS medlemsland. I norsk rett kommer regelen frem i SSL § 44.

---

<sup>127</sup> Pettersen og Bull, kommentar til skipssikkerhetsloven (2010) s. 631.

## 6 Privatrettslige sanksjoner ved brudd på koden.

### 6.1 Innledning

Brudd på ISM-koden vil, i tillegg til offentlig konsekvenser, også ha privatrettslige konsekvenser. Det vil primært ha betydning ved forsikring i form av kontraktrettslig forhold. Brudd på koden vil også kunne ha betydning utenfor kontrakt i form av erstatning overfor tredjemenn.

Dersom rederiet skal overlate driften av skipet til et annen juridisk person, er eieren av skipet forpliktet til å melde den ansvarliges fulle navn og nærmere opplysninger til myndigheten.<sup>128</sup>

Rederiet skal definere og dokumentere ansvaret, myndigheten og forholdet mellom person som leder, utfører og verifiserer arbeid som er knyttet til eller påvirker sikkerhet og hindring av forurensning. Rederiet er ansvarlig for å sikre at de nødvendige ressurser og landbasert støtte er tilgjengelige, slik at utpekte personer kan utføre sine oppgaver.

Hensikten er å klargjøre ansvarsforholdet ved eventuelt brudd på koden i fremtiden. Det er den som drifter skipet som har ansvaret for å etterleve ISM-kodens krav. Med dette avklarer ISM – koden ansvarsforholdet når rederiet overfører driften til en tredjepart.

I den videre fremstillingen vil det imidlertid legges vekt på de forsikringsmessige konsekvenser ved brudd på koden. Det vil legges vekt på forsikringsmessige konsekvenser ved brudd på etterlevelse av rederiets SMS og brudd begått av rederiets Designated person.

---

<sup>128</sup> Jfr. ISM- kodens artikkel 3.

## 6.2 Forsikring

### 6.2.1 Innledning

Undertegnede vil i denne delen av fremstillingen redegjøre for hvilke følger brudd på koden kan få for rederiets forsikring.

Det er vanlig i sjøforsikringsretten å sonde mellom rederforsikring og vareforsikring. I denne fremstillingen er det rederforsikring det hovedsakelig skal redegjøres for. Rederforsikring knytter seg til selve fartøyet. I tillegg finnes det en rekke ulike forsikringer med hver sin dekningsområde. Det som er særegent med disse forsikringer er at de bare dekker utvalgte deler av tap, skade, ansvar og utgifter.<sup>129</sup>

Av typeforsikringer finnes det kaskoforsikring, som hovedsakelig er tingskadeforsikring som gir dekning hvor skipet blir skadet eller går totalt tapt. P&I forsikring er ansvarsforsikring, som dekker først og fremst rederens ansvar som følge av skade på person eller tap av liv og skade på eller tap av gjenstand forekommer. Andre typiske forsikringstyper er tidstapforsikring, vareforsikring, krigsforsikring og redningsomkostningsforsikring.

I norsk rett er forsikring regulert etter forsikringsavtaleloven av 16.juni 1989 nr. 69, heretter kalt FAL. Loven er i utgangspunktet preseptorisk, men for sjøforsikring er det gjort et unntak for skip som er registreringspliktig etter sjøfartsloven § 11 eller innretninger som er nevnt i sjøfartsloven § 33 første ledd, § 371 og § 372.<sup>130</sup>

I sjøretten har det tradisjonelt vært vanlig å operere med privat sjøforsikringsplan. Norsk sjøforsikringsplan av 1876 -2010, er en standardavtale hvor flere av de sjøforsikringsrettslige forhold er avklart. Planen er utviklet over 135 år. Det er vanlig at denne planen legges til grunn ved avtaleinngåelsen med assurandøren. Planen omfatter alle rederforsikringer

---

<sup>129</sup> Falkanger og Bull Sjørett (2010) s. 470.

<sup>130</sup> FAL § 1-3 annet ledd bokstav c.

unntatt P&I forsikring og fraviker også i stor grad FAL. I fremstillingen videre skal Sjøforsikringsplanen, heretter kalt NSPL, bli lagt til grunn.

Tidligere var det ingen felles internasjonal rettskildegrunnlag i sjøforsikringsretten. Det foreligger imidlertid nå en felles Nordisk sjøforsikringsplan 2013, som tas i bruk fra januar 2013. Den nye planen bygger på den norske sjøforsikringsplan av 1996 versjon 2010 og dekker de fleste forsikringer av skip, som kaskoforsikring, tidstapforsikring, totaltapsforsikring og krigsforsikring med særlig dekning for kyst- fraktfartøyer, mobile offshore-innretninger og byggerisiko.

Forsikringsplanen dekker de forsikringsarter som er praktiske for skip og innretninger. I fremstillingen skal det hovedsakelig vises til norsk Sjøforsikringsplan. Nordisk Sjøforsikringsplan skal det imidlertid vises til, der det er gjort endringer som angår ISM-koden.

## 6.2.2 Alminnelig forsikringsvilkår

Forsikringsavtale inngås etter de alminnelige avtalerettslige regler. Avtalens inngåelse bekreftes med en polise som bekrefter avtalen og de vilkår som er fastsatt.<sup>131</sup> Rederforsikringen handler hovedsakelig om hvilke interesser som ønskes å beskyttes og hvordan forsikringsverdien skal beregnes.<sup>132</sup>

Det første vilkåret for forsikring er at det må foreligge en interesse. Med interesse menes det at interessen skal ha en økonomisk verdi. Såkalte "veddeinteresser", som ikke kan måles i økonomisk verdi kan ikke forsikres.<sup>133</sup>

---

<sup>131</sup> Jfr. NSPL § 1-2.

<sup>132</sup> Falkanger, Bull Sjørett (2010) s. 470.

<sup>133</sup> Falkanger, Bull Sjørett (2010) s. 477.

Forsikringsverdien er interessens fulle verdi ved forsikringens begynnelse.<sup>134</sup> Det er ut fra forsikringsverdien det avtales en sum for forsikringen, som igjen danner grunnlaget for assurandørens ansvar.

Det må for det andre foreligge en farefelt. Forsikringen dekker i utgangspunktet enhver fare den forsikrede interessen utsettes for.<sup>135</sup> Det foreligger imidlertid unntak som er nærmere redegjort i bestemmelsens annet ledd. Det viktigste unntak for rederforsikring er krigsfare. Hva som skal anses som krigsfare blir nærmere definert i NSPL § 2-9. Et annet unntak er at forsikringen ikke dekker økonomiske utgifter som oppstår ved drift av skip, som alminnelig slitasje av utstyr og lignende.

Dersom det ikke er avtalt hvilke farefelter forsikringen skal dekkes, vil assurandøren være kun ansvarlig til å dekke bare sjøfare.<sup>136</sup>

For det tredje må det foreligge årsakssammenheng. For at forsikringsselskapet skal være ansvarlig, må det ha inntrådt et havari som har sin årsak i en fare som forsikringen dekker. Det er ingen krav om at det har oppstått et tap, det er tilstrekkelig at vedkommende fare må ha fremstått på en måte som gjør det overveiende sikkert at tapet vil oppstå.<sup>137</sup>

Sjøforsikringsretten operer med hovedårsakslære. Dette vil si at der den dominerende årsak som legges til grunn ved årsaksvurdering.<sup>138</sup> På dette punkt skiller sjørettens årsakslære seg fra alminnelig hovedårsakslæren i norsk rett.

---

<sup>134</sup> Jfr. NSPL § 2-2.

<sup>135</sup> Jfr. NSPL § 2-8 (1).

<sup>136</sup> Jfr. NSPL § 2-10.

<sup>137</sup> Jfr. NSPL § 2-11.

<sup>138</sup> Jfr. NSPL § 2-14.

### 6.2.3 ISM-koden som forsikringsvilkår

NSPL stiller krav til den sikrede om at forsikringsinteressen skal være i samsvar med sikkerhetsforskrifter. Sikkerhetsforskrifter defineres som påbud om forholdsregler for å forebygge tap, gitt av offentlig myndighet.<sup>139</sup> Planens definisjon er noe mer kortfattet enn definisjonen i FAL § 1-2 lita e. Påbud kan være offentlige forskrifter gitt av offentlig myndighet, fastsatt i forsikringsavtalen, gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen eller gitt av klassifikasjonsselskapet.<sup>140</sup> ISM-koden er en sikkerhetsforskrift gjennom skipsikkerhetsloven, følgelig en forskrift som må overholdes etter planens bestemmelse.

Assurandøren har rett under forsikringstiden, å undersøke at skipet er i samsvar med de tekniske og sikkerhetsmessige krav som er gitt av offentlig myndighet.<sup>141</sup> I forhold til ISM-koden vil det være naturlig at assurandøren får innsyn i rederiet sikkerhetsstyringssystem og om den blir etterlevd.

Spørsmålet som oppstår er om denne retten praktiseres av forsikringsselskaper.

Etter flere møter med ulike forsikringsselskaper ble undertegnede opplyst om at før og like ved avtaleinngåelsen, tar assurandøren det gitt for at ISM-kodens krav om SMS er oppfylt, som følge av gyldige sertifikater utstedt av offentlig myndighet.

Denne holdningen ble videre begrunnet med at, i sjøforsikringsretten har rederiet en aktiv informasjonsplikt. Assurandøren har ikke like stor grad plikt til å innhente informasjon om skipets tilstand som det eksempelvis er ved alminnelig bilforsikring.

---

<sup>139</sup> Jfr. NSPL § 3-22 (1).

<sup>140</sup> Motivene til Norsk sjøforsikringsplan (2007) s. 87. <http://www.nordicplan.org/Documents/Archive/Plan-2007/PlanVer07NoMotiver.pdf> (sist sjekket 16. april.2013) Samtlige motiver er hentet fra denne nettsiden.

<sup>141</sup> Jfr. NSPL § 2-23 (1).



Dersom rederiet nekter assurandøren innsyn i sikkerhetsstyringssystemet, påtar tar den bevisbyrden om å godtgjøre at tapet ikke oppstod som følge av mangler ved SMS som ellers ville ha blitt oppdaget.<sup>142</sup>

Ved overtredelse av sikkerhetsforskrift, svarer assurandøren bare i den utstrekning det godtgjøres at tapet ikke er en følge av overtredelsen eller at overtredelsen ikke kan tilregnes sikrede. Brudd på ISM-kodens krav, svarer assurandøren med andre ord ikke for de tap som har oppstått som følge av det. Manglende etterlevelse av ISM-koden vil som oftest føres tilbake til sikrede, altså rederiet.<sup>143</sup>

Oppfyllelse av vilkårene i ISM-koden kan også stilles som kontraktsvilkår i forsikringsavtalen av assurandøren.<sup>144</sup> ISM-koden blir stilt som et av vilkårene dersom partene undertegner den norske sjøforsikringsplanen.

Etter forsikringsselskapers praksis, blir imidlertid koden sjelden stilt som et selvstendig kontraktsvilkår. De fleste forsikringsselskaper anvender sjøforsikringsplanen som "as is ". Hver enkelt klient hos selskapene blir individuelt vurdert, ved den konkrete vurderingen kan rederiets SMS bli vurdert. Bakgrunnen for at det ikke utarbeides konkrete "ISM vilkår", er at det finnes ulike SMS for samme type skip i ulike rederier. Det er derfor vanskelig å fastsette standard forsikringsvilkår.

Forsikringsselskaper som benytter seg av egne forsikringsplaner har også egne lignende klausuler om oppfyllelse av sikkerhetsforsikring gitt av offentlig myndighet. I enkelte blir ISM-koden uttrykkelig nevnt å måtte oppfylles.

---

<sup>142</sup> Jfr. NSPL § 2-23 (2).

<sup>143</sup> Jfr. NSPL § 3-25.

<sup>144</sup> Jfr. NSPL § 3-28.

Som etterfølgende forhold har forsikringsselskapene sjekkprøver med rederiet, hvor de blant annet utfører undersøkelser på skipet, går gjennom rederiets SMS og dokumentasjon over driften i rederiet, før de bestemmer risikoen for å forsikre skipet.

#### 6.2.4. Virkningene ved brudd på ISM-koden

##### 6.2.4.1 Brudd på etablering, gjennomføring og etterlevelse av Sikkerhetsstyringssystem

Dersom sikkerhetsforskrift er overtrådt, svarer assurandøren bare i den utstrekning det godtgjøres at tapet ikke er en følge av overtredelsen eller at overtredelsen ikke kan tilregnes sikrede.<sup>145</sup> Dersom ISM-kodens krav ikke blir oppfylt, kan assurandøren i utgangspunkt nekte å dekke det økonomiske tapet som har oppstått.

Det er en forutsetning at brudd på ISM-koden er hovedårsaken til havariet og det påfølgende tapet. I motivene til NSPL fremkommer det at "Kravet til årsakssammenheng mellom overtredelsen av ISM-koden og tapet vil ofte være vanskelig å oppfylle. SSL § 7 legger opp til at rederiet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumentbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiet selv og på det enkelte skip, der brudd på disse formelle kravene bare mer sjeldent vil kunne fremstå som hovedårsaken til vedkommende havari".<sup>146</sup>

Dette underbygges av funn gjort av Statens Havari Kommissjon ved sine undersøkelser av sjøulykker. Kommissjonen har overfor meg opplyst at brudd på ISM-koden sjeldent har vært hovedårsak bak ulykker. Ulykkene med Godafoss<sup>147</sup>, Helgeland<sup>148</sup> og Star Ismene<sup>149</sup> er derimot eksempler på hvor Kommissjonen har sett behov for å gi sikkerhetstilrådninger i

---

<sup>145</sup> Jfr. NSPL § 3-25 første ledd, første setning.

<sup>146</sup> Motivene til NSPL versjon 2007 s 92.

<sup>147</sup> <http://www.aibn.no/Sjofart/Rapporter/2012-09-eng>

<sup>148</sup> <http://www.aibn.no/Sjofart/Rapporter?q=helgeland>

<sup>149</sup> <http://www.aibn.no/Sjofart/Rapporter/2010-11-eng1>

form av ISM-koden. Brudd på koden var ikke en bakenforliggende årsak på ulykkene, men etter Kommisjonens mening, en negativ innvirkning på ulykkene.<sup>150</sup>

Etter motivene er det med andre ord vanskelig å fastslå at brudd på koden vil være den dominerende årsak bak en ulykke. Dette begrunnes blant annet med at det er vanskelig å *bevise* at det foreligger årsakssammenheng mellom bruddet og ulykken. "Ved avgjørelsen av årsaksspørsmålet er det to underspørsmål som oppstår. Det første er om rederiets SMS ble fulgt ved havariets inntreden, og det andre er om ulykken ville ha inntrådt selv om SMS ble fulgt".<sup>151</sup> Som det fremkommer av disse problemstillingene, må det faktiske hendelsesforløpet settes opp mot det hypotetiske hendelsesforløp.

Videre fremkommer det i motivene at "brudd på koden ikke vil ha forsikringsmessig konsekvens, fordi det er utarbeidelsen av SMS som sådann som utgjør sikkerhetsforskriften og ikke den enkelte bestemmelse."<sup>152</sup> ISM-koden skiller ikke mellom pliktene som oppstilles. Koden stiller generell funksjonskrav og ikke spesifikasjonskrav, som gjør det vanskelig å bevise at brudd på de funksjonelle krav er hovedårsaken bak skaden som oppstår.

Ved utarbeidelsen av det nye Nordiske Plan ble det diskutert i utvalget om hvorvidt det burde være en egen bestemmelse i Planen som satte krav om overholdelse sikkerhetsstyringssystemet og om hvorvidt brudd på dette burde ha samme reaksjon som tap av klasse etter NSPL § 3-14. En slik tilnærming ville være mer lik med engelsk praksis, jfr. "warranties" kravet.<sup>153</sup> Utvalget kom likevel frem til at en slik holdning ville være for strengt overfor sikrede. Det ble lagt vekt på at dersom brudd på ISM-koden skal føre til misting av hovedklasse etter § 3-14, vil dette være i strid med formålet til ISM-koden, nemlig til å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem.<sup>154</sup>

---

<sup>150</sup> Undertegnede har vært i dialog med Statens Havari Kommissjon angående de nevnte ulykker.

<sup>151</sup> Motivene til NSPL versjon 2007, s. 93.

<sup>152</sup> Motivene til NSPL versjon 2007 s. 88.

<sup>153</sup> [www.nordicplan.org/commentary](http://www.nordicplan.org/commentary) section 3 s.101 tredje avsnitt.

<sup>154</sup> [www.nordicplan.org/commentary](http://www.nordicplan.org/commentary) section 3 s.101 tredje avsnitt.

I stedet ble det kommet frem til en ytterligere presisering av bevisbyrden mellom assurandøren og sikrede. Det er assurandøren som har bevisbyrden for at en sikkerhetsforskrift er overtrådt, med unntak av de tilfeller der skipet springer lekk mens det er flott. Sikrede har bevisbyrden for at han ikke har utvist uaktsomhet, og at det ikke er årsakssammenheng mellom overtredelsen av sikkerhetsforskriften og tapet.<sup>155</sup>

Den nye Planen medfører med andre ord ingen realitetsendring ved forståelsen av brudd på ISM-koden og spørsmålet rundt årsakskravet.

I internasjonal praksis, særlig i engelsk rett er det stilt et såkalt "warranty" krav i sjøforsikringsretten.<sup>156</sup> Begrepet "warranty" blir i engelsk sjøforsikring brukt på to måter.<sup>157</sup> Begrepet kan for det første anvendes som begrensningsklausul hvor hensikten er å begrense assurandørens ansvar. Dette innebærer at assurandøren fraskriver seg ansvar for de aktuelle farene.

For det annet kan begrepet ha en teknisk definisjon, jfr. ordlyden "promissory warranties".<sup>158</sup> Dette kan brukes til å justere vilkår i en kontrakt. En slik "warranties" oppstår ved at sikrede garanterer for at "some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts."<sup>159</sup> Hensikten med bestemmelsen er å klargjøre forsikringens dekningsfelt. Med en slik klausul kan assurandøren avveie risikoen og fastsette premien etter det som har blitt "warrantied"

---

<sup>155</sup> Nordiske planen § 3-25 tredje ledd.

<sup>156</sup> Engelsk MIA av 21.12.1906, hentet fra [www.jus.uio/Im/england.marine.insurance.act.1906/doc.html](http://www.jus.uio/Im/england.marine.insurance.act.1906/doc.html)

<sup>157</sup> Wilhelmsen, Trine-Lise (2001) "*Issues of marine insurance. Duty of disclouser, duty of good faith, alteration of risk and warranties*" punkt6.2.2. Hentet fra [www.Lovdata.no](http://www.Lovdata.no).

<sup>158</sup> Jfr. MIA act 31 (1), og Wilhelmsen, Trine-Lise (2001) "*Issues of marine insurance. Duty of disclouser, duty of good faith, alteration of risk and warranties*" punkt6.2.2. Hentet fra [www.Lovdata.no](http://www.Lovdata.no).

<sup>159</sup> Jfr. MIA sec.33 (1).

Spørsmålet som oppstår i det følgende er om ISM- kodens krav blir bedre etterlevd i engelsk sjøforsikringsrett enn i norsk sjøforsikringsrett.

Begrepet sikkerhetsforskrift og påbudet om å etterleve sikkerhetsforskrift som forsikringsvilkår, er en nordisk tilnærming, noe lignende finnes ikke i engelsk sjøforsikringsrett. På den andre siden er det i engelsk sjøforsikringsrett et krav om at sikrede "warranties" for å drive rederiet etter lovpålagte krav.<sup>160</sup> Dette vilkåret indikerer i utgangspunktet for at engelsk rett stiller en strengere krav til overholdelse av koden, enn norsk rett. Engelsk rett angir imidlertid verken ISM- koden eller annen sikkerhetsforskrift, som tilsvarende i norsk og Nordisk rett, som et vurderingstema. Det foretas heller en generell tilnærming ved vurderingen av om kravet "warranty" er oppfylt. Det er derfor vanskelig å si noe konkret om ISM-koden blir bedre ivaretatt etter engelsk sjøforsikringsrett enn etter norsk rett.

I teorien kan norsk rett ha en mer synlig og systematisk vurdering av ISM-koden enn den engelske tilnærmingen,<sup>161</sup> det er imidlertid vanskelig å si om det samme skjer i praksis.

#### 6.2.4.2 Brudd begått av Designated person.

Designated persons plikter ble tidligere omtalt i fremstillingens punkt 3.3.1. I det følgende skal det sees nærmere på om Designated person kan utløse et økonomisk ansvar overfor rederiet.

Spørsmålet som oppstår er om brudd begått av Designated person kan identifisere som brudd begått av rederiet.

---

<sup>160</sup> Wilhelmssen, Trine-Lise (2001) "*Issues of marine insurance. Duty of disclouser, duty of good faith, alteration of risk and warranties*" punkt 7. Dette er en artikkel hentet fra [www. Lovdata.no](http://www.Lovdata.no).

<sup>161</sup> Wilhelmssen, Trine-Lise (2001) "*Issues of marine insurance. Duty of disclouser, duty of good faith, alteration of risk and warranties*" punkt 7.5. Dette er en artikkel hentet fra [www. Lovdata.no](http://www.Lovdata.no).

Reglene om identifikasjon blir nærmere regulert i NSPL § 3-36. Kriteriet for identifikasjon er at det er "delegert avgjørelsesmyndighet...vedrørende funksjoner av vesentlig betydning for forsikringsdekningen".

Designated person plikter er som nevnt i punkt 3.3.1, ikke avklart. Dersom det skal foreligge en myndighet av den størrelse bestemmelsen i planen forutsetter, må dette komme klart fram. Med delegasjon av avgjørelsesmyndighet menes det "fullmakt til å handle på vegne av sikrede innenfor det aktuelle området".<sup>162</sup> Det er ikke noe krav om at delegasjonen har skjedd uttrykkelig. Faktisk delegasjon er tilstrekkelig, dersom vedkommende organisasjon eller person reelt sett har den avgjørende beslutningsmyndighet.

Hvorvidt det er delegert "funksjon av vesentlig betydning for forsikringsdekningen" må avgjøres konkret.<sup>163</sup> Det avgjørende er hvem som har den reelle myndighet på områder av betydning for forsikringen. Med "funksjoner av vesentlig betydning for forsikringsdekningen" menes alle typer av ledelsesfunksjoner uansett om denne er samlet eller delt.<sup>164</sup>

Feilen må videre gjøres i forbindelse med den aktuelle utøvelse av myndighet, jfr. ordlyden "såfremt feilen eller forsømmelser knytter seg til en slik situasjon". Dette betyr at man må sondre mellom feil og forsømmelser under utføring av andre oppgaver.<sup>165</sup> I denne sammenheng kan det trekkes parallell til alminnelig arbeidsgiveransvar.<sup>166</sup> Rederiet svarer i den utstrekning feil og forsømmelser er begått under utføring av arbeidsoppgaver som er tildelt Designated person.

Selv om Designated persons plikter ikke er avklart, er det rederiet som er den nærmeste til å bære risikoen for å ha delegert ansvar til vedkommende. Det er rederiet som har tatt val-

---

<sup>162</sup> Motiver til NSPL versjon 2007. s.105.

<sup>163</sup> Motiver til NSPL versjon 2007. s.106.

<sup>164</sup> Motiver til NSPL versjon 2007. s.106.

<sup>165</sup> Motiver til NSPL versjon 2007. s.107.

<sup>166</sup> Lov om skadeerstatning av 13-06-1969 nr. 26 § 2-1.

get med å utdele "funksjon av vesentlig betydning for forsikringsdekningen", følgelig vil det være naturlig å identifisere rederiet med Designated person.

Spørsmålet om Designated person kan identifiseres med rederiet var oppe i sak for Oslo tingrett.<sup>167</sup> Saken gjaldt rederiets ansvar overfor lasteier etter at lasten ble skadet ved en grunnstøting på nattetid. Det var kun en person på broen, til tross for at det var krav til to, noe skipet også hadde fått et pålegg om ved havnestatskontroll noen måneder tidligere. Kapteinen hadde imidlertid fortsatt å bemanne broen med en person etter pålegget. Designated person hadde etter dette pålegget sendt ut en skriftlig instruks om at det alltid skulle være to personer om natten. Lasteierne anførte at rederiet måtte være ansvarlig og at Designated person måtte identifiseres med rederiet. Lasteierne mente Designated person burde fulgt opp pålegget ved havnestatskontrollen bedre gjennom sikkerhetsstyringssystemet og at ulykken kunne vært avverget om dette hadde blitt effektivt implementert. For tingretten bestred rederiet at Designated person, som også var teknisk direktør, måtte identifiseres med rederiet. Dette fikk rederiet ikke medhold i, og retten uttalte bl.a.:

”Retten viser til at formålet med å utpeke en person er at rederiet skal kunne overvåke driften av skipene og på den måten sørge for etterlevelse av sikkerhetskravene. Rederiet vil dessuten ha mulighet til rent praktisk å kontrollere den utpekte person, som skal ha base på land. Retten viser for øvrig til forarbeidene til skipssikkerhetsloven hvor det er antatt at det kan være aktuelt å straffe utpekt person i medhold av skipssikkerhetsloven § 58 og § 59.”

Rederiet ble ikke hørt med at skaden falt under unntaket for feil og forsømmelse ved navigering, jf. sjøloven § 276, og ble dømt til å betale erstatning.

Rederiet anket dommen og fikk i lagmannsretten<sup>168</sup> medhold i at kapteinens feil falt inn under unntaket fra transportørens ansvar for feil og forsømmelse i navigeringen, og skipet var etter rettens oppfatning sjødyktig ved reisens begynnelse, jfr.. sjøloven § 276. For lag-

---

<sup>167</sup> TOSLO-2008-183359

<sup>168</sup> LB-2209-140485

mannsretten hadde rederiet frafalt anførselen om at Designated person ikke kunne identifiseres med rederiet. Lasteeierne anket inn for Høyesterett<sup>169</sup> som ga dem medhold. Høyesterett viste til sjøloven § 131 og fant det klart at når skipet gjennomgående ikke var sjødyktig om nettene, forelå det opprinnelig sjødyktighet.

Etter dette må det være avklart at Designated person må identifiseres med rederiet i forhold til ansvar for tredjemann. Det kan reises spørsmål om det vil stille seg annerledes om Designated person ikke er ansatt i rederiet, slik det i noen tilfeller er.

De formål og funksjoner som Designated person har, er de samme uavhengig av om Designated person er ekstern eller intern person, jfr. tidligere omtale om Designated person i punkt 3.3.1.

På den ene siden vil imidlertid en intern Designated person være bedre kjent med rederiet og dets interne forhold enn en ekstern person. På den andre siden innebærer stillingen som Designated Person å bli kjent med organisasjonen i rederiet. Dersom vurderingen skulle ha vært annerledes for eksterne Designated persons, vil kodens hensikt med rederiets ansvar uthules.

---

<sup>169</sup> Rt. 2011 s.1225



## 7 Oppsummering

Temaet for avhandlingen har vært ISM-koden. Det overordnede spørsmålet har vært hvilke konsekvenser brudd på koden kan medføre for private. For å svare på spørsmålet, har det vært nødvendig å se det fra to sider. For det første har det blitt sett på hvilke offentlige sanksjoner som foreligger ved brudd. Og dernest fra den privatrettslige side, hvilke forsikringsmessige konsekvenser brudd på koden kan medføre. I det følgende skal det knyttes noen oppsummerende bemerkninger om dette.

Formelt sett kan brudd på koden kan medføre konsekvenser, både i form av økonomiske sanksjoner fra det offentlige så vel som straffesanksjoner mot personer ansatt i rederiet, men ikke de om bord. Brudd på koden kan også få forsikringsmessige konsekvenser, i form av at rederiet mister retten til forsikringsdekning ved havari.

I praksis har det offentlige i begrenset omfang benyttet sanksjoner overfor rederiet eller personer om bord. Bakgrunnen for det er at koden stiller funksjonskrav og ikke detaljkrav, slik resten av IMO regelverket gjør. Det vil derfor være skjønnsmessig vurdering om koden er brutt, noe som gjør at sanksjoner ikke er lett å gi. Dessuten når det gjelder forsikring, så er det krav om årsakssammenheng, noe som ytterligere gjør det vanskelig å påvise at det er brudd på funksjonelle kravene i koden som medfører at tap/skade oppstår.

Med dagens lovgivning kan det verken gis overtredelsesgebyr til enkeltpersoner om bord på skipet eller foretaket som sådann. Spørsmålet som oppstår er om dette er formålstjenlig for etterlevelsen av koden.

ISM-koden pålegger rederiet å ha hovedansvaret for etterlevelsen av koden. Kodens vaghet, gjør det forståelig at enkeltpersoner i rederiet, ikke blir ilagt overtredelsesgebyr. Hensynet til effektiv etterlevelse av koden tilsier imidlertid at rederiet burde sanksjonere med overtredelsesgebyr.

## **Kildeliste**

### **Lover og forarbeider**

Lov 9.juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed m.v ( sjødyktighetsloven)

Lov 16.juni.1989 nr. 69 om forsikringsavtaler (forsikringsavtaleloven)

Lov om 16.februar 2007 nr.9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Engelsk sjøforsikringsrett MIA av 21.12.1906

Lov av 13. juni 1969 nr. 26 om skadeerstatning.

Lov om behandling i forvaltningssaker av 02-10-1967

Europaparalementets- og rådsforordning (EF) 2099/2002 av 5. november 2002 om endring av forordningene om sjøsikkerhet og hindring av forurensning av skip.

### **Norske forskrifter**

Forskrift av 14 mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger.

Forskrift av 31.12.2008 nr.1587 om tvangsmulkt etter SSL §50.

### **Internasjonale konvensjoner og koder**

ISM-koden - International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention 1993 ( med endringer med ikrafttredelsesdato til og med 1 januar 2009.

IMO regulation. A. 913 (19) - Implementation of international safety and management (ISM) code by administration.

STCW konvensjonen -International Convention on Standards og Training, Certification

and Watchkeeping for Seafarers, 1978 ( med endringer med ikrafttredelsesdato til og med januar 2003.

SOLAS konvensjonen - International Convention for the Safety of Life at Sea. 1974 ( med endringer med ikrafttredelsesdato til og med 1.juli.2009).

Paris Memorandum of Understanding ( Paris MOU) av 1982.

### **Domsregister**

Sleipner dommen ND-2004-384

MV Sunnva dommen. Rt 2011 s.1125, LB-2209-140485 og TOSLO-2008-183359.

Boubon Dolphin forliset.

### **Litteratur**

Anderson, Phil *The ISM Code A Practical Guide to the legal and insurance implications* utgitt 2005. Utgv.2

Andenæs, Mads Henry, *rettskildelære, 2.utg.* Oslo 2009

Eckhoff, Torstein og Helgesen, Jan E. *Rettskildelære* utgitt 2001 utgv. 5

Falkhanger, Thor og Bull, Hans Jacob *Sjørett* 7. Utg Oslo, 2010

Pettersen, Terje og Bull, Hans Jacob *Kommentar til skipssikkerhetsloven.* Oslo 2010

Woxholt, Geir *Avtalerett* ( 2006). Utgave 6.

### **Standarddokumenter**

NSPL 1996 Norsk Sjøforsikringsplan 1996. Versjon 2010

Nordisk sjøforsikringsplan 2013.

Motivene motiver til Norsk Sjøforsikringsplan 1996.

### **Internetsider**

[www.jur.uio.no](http://www.jur.uio.no)

[www.ismcode.net](http://www.ismcode.net)

[www.nordicplan.org/Commentary](http://www.nordicplan.org/Commentary)

[www.nordicplan.org/Documents/Archive/Plan-2007/PlanVer07NoMotiver.pdf](http://www.nordicplan.org/Documents/Archive/Plan-2007/PlanVer07NoMotiver.pdf)

[www.parismou.org](http://www.parismou.org)

[www.lovdata.no](http://www.lovdata.no)

[www.maib.gov.uk](http://www.maib.gov.uk)

### **Avis artikkel/ Annen artikkel**

Lloyds`list av 13.februar 2013.

Wilhelmsen, Trine-Lise (2001) *"Issues of marine insurance. Duty of disclouser, duty of good faith, alteration of risk and warranties"*