

Sjøfartsdirektoratet



Innledning

- **Sjøfartsdirektoratet**
- **Skipssikkerhetsloven**
- **Sanksjonsmuligheter**
- **Samarbeid med politiet**

Flaggstatskontroll

- Eksklusiv jurisdiksjon over norske skip
 - Unntak: havnestats- og kyststatsjurisdiksjon
- Overordnet kontroll
- Uanmeldte tilsyn
- Sertifikatkontroll

Havnestatskontroll

- Unntak fra flaggstats-jurisdiksjon
 - **Etablert av flaggstatene for å fange opp skip under flaggstater som ikke oppfyller sine forpliktelser**
- Regulert i flere konvensjoner
 - **UNCLOS art. 226**
 - **MARPOL art. 5**
 - **SOLAS reg. 19**
- Havnestatskontrollforskriften (FOR-2003-07-01-969)

Kyststatskontroll

- Suveren rett innenfor sjøterritoriet
- Fremmede skip begrenset kontroll
 - **Rett til uskyldig gjennomfart**
- Forskrift om kontroll ved miljømistanke (FOR-2007-07-02-850)

Praktisk tilsyn

- Inspeksjon ved ulykker
 - Skjema med sjekklister
 - Evt rapport i tillegg
 - Ta bilder
 - Ta oljeprøver
 - Kopi av dagbøker
 - Sjekke sertifikat på fartøy og mannskap
- Havnestatskontroll
 - Procedures for investigation under MARPOL 73/78

Skipssikkerhetsloven



Lovens innhold

- Kapittel 1 Innledende bestemmelser
- Kapittel 2 Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring
- Kapittel 3 Teknisk og operativ sikkerhet
- Kapittel 4 Personlig sikkerhet
- Kapittel 5 Miljømessig sikkerhet
- Kapittel 6 Sikkerhets- og terrorberedskap
- Kapittel 7 Tilsyn
- Kapittel 8 Forvaltningstiltak
- Kapittel 9 Administrative sanksjoner
- Kapittel 10 Straffansvar
- Kapittel 11 Øvrige bestemmelser

Lovens virkeområde

- Ssl §§ 2 og 3
- Norske skip
 - Hele verden
- Utenlandske skip
 - Territorialfarvann, inkl Svalbard, Jan Mayen
 - Økonomisk sone
 - Kontinentalsokkel
 - "med de begrensninger som følger av folkeretten"
- "skip"
 - ingen def, ingen nedre grense
 - unntak for skip under 24 m utenfor næring

Definisjonen av rederi

- Ssl § 4
- Selskapet oppført på sikkerhetsstyringssertifikatet.
- Ikke slikt sertifikat: Eierens anses som rederiet.
- Eksisterer ikke selskapet: Eierens er å anse som rederiet.
 - Dette er særlig aktuelt ved fusjon/fisjon av selskap hvor et nytt selskap etableres. Det er da viktig å sørge for at sertifikatene utstedes på nytt *samtidig* som selskapsstruktur endres.
- Konsekvensen av at eieren blir å anse som rederiet er bl.a. at alle forvaltningsvedtak sendes til vedkommende, og at eieren blir straffansvarlig i stedet for rederiet (driftsselskapet).

Unntak med hjemmel i § 2 tredje ledd f) og § 2 fjerde ledd for så vidt gjelder skip som nevnt i § 2 tredje ledd f)

- § SSL gjelder ikke for skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste *ved sikkerhetspolitisk krise*
- Selv om slike forhold ikke foreligger skal følgende bestemmelser ikke gjelde for skip som tilhører Forsvaret

§ 5 (om plikt til innsendelse av opplysninger)

§ 23 (om arbeidstid)

§ 24 (om hviletid)

§ 25 (om bo- og fritidsmiljø)

§31 (om forbudet mot forurensning)

§ 41 (om tilsynsmyndighet)

§ 43 (om tilsynet med norske skip)

§ 44 (om tilsynet med utenlandske skip)

§ 46 (om bistandsplikt)

§ 47 (om rederiets melde- og rapporteringsplikt)

§ 48 (om gebyrer)

Rederiets plikter

- Påse-plikt
 - Rederiet har en *overordnet* plikt til at loven oppfylles
- Utøvende plikt
 - Rederiet har også en *utøvende* plikt til å oppfylle loven, hvis ikke skipsføreren har fått en selvstendig plikt (for eksempel til navigering).
- Kontrollplikt
 - Rederiet må se til at skipsfører/mannskap etterlever loven
- Tilretteleggingsplikt
 - Rederiet må *legge til rette* for at skipsfører/mannskap kan oppfylle sine plikter etter loven (tilretteleggeplikt).

Skipsførerens plikter

- "Skipsføreren"
 - refererer seg til stillingsbetegnelsen.
- Plikter
 - Noen selvstendige plikter ("sørge for-plikter")
 - noen medvirkningsplikter.
- Der skipsføreren ikke har fått en selvstendig plikt:
 - Den utøvende plikten ("sørge for-plikten) på rederiet.
- Der skipsfører/mannskap har fått en medvirkningsplikt:
 - Rederiet har den utøvende plikten (sørge for-plikten).

Mannskapets medvirkningsplikter

- Offiserer og øvrig mannskap har *bare medvirkningsplikter*.
- "så langt det følger av vedkommendes stilling"
 - Offiserer vil ha mer omfattende medvirkningsplikter enn andre.
 - Medvirkningsplikten kan være omfattende, eks. vakt.styrmann
- Medvirkning innebærer bl.a.
 - Etterlevelse av instruks, ordre, prosedyrer.
 - Riktig håndtering av arbeidsoperasjoner.
 - "Ta tak" i forhold som bør gjøres noe med – rapportere videre i systemet.

Sentrale miljøbestemmelser i skipssikkerhetsloven



Forbud mot forurensning

- Ssl § 31 første ledd

Forbud mot forurensning av det ytre miljø ved

- **Utslipp eller dumping fra skipet**
- **Forbrenning av skadelige stoffer**
- **På annen måte i forbindelse med driften av skipet**

med mindre annet følger av lov eller forskrift

Unntak fra forbud mot forurensning

- Ssl § 31 andre og tredje ledd
- Forbud mot utslipp gjelder ikke
 - **Nødvendig av hensyn til sikkerhet, helse eller liv**
 - **Skyldes skade på skip og alle rimelig forholdsregler er tatt både før og etter uhellet**
- Forurensning som utelukkende skyldes utforskning, utvinning og utnyttelse av undersjøiske naturforekomster

Teknisk miljømessig sikkerhet

- Ssl § 32

Skip skal være

- **Prosjektet**
- **Bygget**
- **Utrustet**

slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø
i strid med § 31

Driften av skipet

- Ssl § 33

Driften av skipet skal

legges opp
og gjennomføres

slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø
i strid med § 31

Beredskap, varsling og rapportering

- Ssl § 34
- Krav til at skipet skal ha beredskap og beredskapsplan
- Krav til umiddelbar varsling ved forurensning eller fare for forurensning
- Krav til etterfølgende rapport

Skipsførerens plikter

- Ssl § 37
- Sørge for
 - **Umiddelbar varsling, sette i verk tiltak, sende rapport**
 - **Behandling av skadelige stoffer**
 - **Føre dagbøker korrekt**
- Medvirke til
 - **Skipets utrustning**
 - **Driften av skipet**
 - **Nødvendig beredskap**

Meldeforskriften

- Meldeforskriften (FOR-2008-06-27 nr 744)
- Når?
 - Sjøulykker
 - Utslipp eller fare for utslipp jf ssl § 34
- Uten opphold melding til
 - HRS ved behov for assistanse
 - Sdir
 - Politiet (fritidsbåter)
- Den instans som mottar melding skal umiddelbart varsle politiet
- Sanksjoner
 - Unnlatt varsling etter ssl §§ 34 og 37 → OG/straff (ssl)
 - Unnlatt melding om sjøulykke → kun straff (strl § 414 (2))

MARPOL-forskriften

Den internasjonale konvensjon for hindring av forurensning fra skip

- MARPOL-forskriften (FOR-1983-06-16 nr 1122)
- Vedlegg I - Hindring av oljeforurensning
- Vedlegg II - Hindring av kjemikalieforurensning
- Vedlegg III- Hindring av forurensende pakket gods
- Vedlegg IV- Hindring av kloakkforurensning
- Vedlegg V - Hindring av søppelforurensning
- Vedlegg VI- Hindring av luftforurensning

Sanksjonsmuligheter



Forvaltningstiltak

- Ssl kapittel 8
- Pålegg
- Tvangsmulkt
- Tilbaketrekking av sertifikater
- Tvangstiltak overfor skip
- Stansing og bording av skip i fart
- Nektelse av adgang til norsk sjøterritorium for utenlandske skip

Administrative sanksjoner

- Ssl kapittel 9 – Overtredelsesgebyr
- Rederiet – ssl § 56
- Den som på vegne av rederiet – ssl § 55 (1)
- Skipsfører – ssl § 55 (2)
- Andre som har sitt arbeid om bord – ssl § 55 (3)

Overtredelsesgebyr

- Et gebyr ilagt av Sjøfartsdirektoratet ved brudd på regelverket.
- Overtredelsesgebyr er en administrativ sanksjon for et regelbrudd som *har skjedd*.
- Sanksjonene har et hovedsakelig pønalt (straffende) formål.
- Dersom forholdet kan rettes opp, benyttes fortrinnsvis andre forvaltningstiltak, for eksempel tilbakehold, tvangsmulkt m.v.

Hensikt med overtredelsesgebyr

- Bidra preventivt og medvirke til forbedret sjø- og miljø sikkerhet.
- Sikre god, effektiv, enhetlig og forutsigbar forvaltningspraksis

Tidligere ordning

- Sjøfartsinspektørene
 - undersøkte ulykker og foreslo straffesaksjon til påtalemyndigheten
- Tok ofte lang tid å avslutte
- Sjøfartsinspektørene hadde 500-1000 saker i året
 - De fleste mindre alvorlige overtredelser
- Resultat
 - Henlagt
 - Forelegg
 - Straff ved dom

Dep. om bakgrunnen (i Ot.prp nr.87)

“Departementet mener at innføringen av administrativ sanksjon gjennom et overtredelsesgebyr både vil gi et mer effektivt sanksjonssystem, samtidig som en rask reaksjon vil virke preventivt og bidra til å styre adferd i rederier i en positiv sikkerhets- og miljømessig retning.”

Hvilke overtredelser rammes?

- Bestemmelsene nevnt i ssl § 55
- Overtredelser som IKKE er vesentlige
- Forbud mot dobbeltstraff i EMK
 - **Ikke både overtredelsesgebyr og straff**
 - **Henleggelse er normalt ikke straff**
 - **“Intet straffbart” kan by på problemer å forfølge i det administrative sporet.**
- Derfor: Man må treffe et *valg av spor*.

Hva er en vesentlig overtredelse?

Skjønnsspørsmål, men

- Hvor grov er overtredelsen?
- Hvilket omfang har den hatt?
- Hvilken virkning?
- Høy grad av utvist skyld?
- Er det oppnådd fortjeneste ved overtredelsen?

Ville den sannsynligvis medført fengselsstraff, er den som regel vesentlig

Skyldkrav

- For fysiske personer: Simpel uaktsomhet.
 - Vedkommende må være å *bebreide* for å kunne ilegges et overtredelsesgebyr.
- For juridiske personer: Objektivt ansvar.
 - Rederiet kan således ilegges straff selv om ingen enkeltperson er å bebreide.
 - Men her bør det utvises skjønn: Er overtredelsen utenfor rederiets kontroll, bør man være tilbakeholdne med å sanksjonere.
 - Force majeure: Ikke sanksjonere.

Utmåling overfor fysiske personer

- a) hvor alvorlig overtredelsen er,
- b) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- c) om vedkommende har hatt eller kunne oppnå noen fordel ved overtredelsen
- d) om det foreligger gjentakelse i løpet av siste to år
- e) vedkommendes økonomiske evne
- f) allmennpreventive hensyn.

Overtredelsesgebyret skal utgjøre

Minimum 0,2 G (14 500,-)

Maksimum 0,6 G (43 500,-)

Momenter ved utmåling til rederier / og om overtredelsesgebyr skal gis

- Hvor alvorlig er overtredelsen?
- Kunne rederiet gjennom sikkerhets.systemet, ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak ha *forebygget* overtredelsen?
- Er overtredelsen begått for å fremme rederiets interesser?
- Har rederiet fått eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen?
- Foreligger det gjentakelse?
- Hvordan er rederiets økonomiske evne?

Overtredelsesgebyret skal utgjøre

minimum 0,8 G (60.000,-).

Målet for fremtiden

- Rask reaksjon
- Reaksjon som virker preventiv
- Flere saker for å sikre at overtredelser møtes med sanksjoner
- Færre saker fordi gebyr virker
- Standardgebyr i forskrift på de enkleste sakene

Straffansvar

- Ssl kapittel 10
- Politianmeldelse
- Etterforskning uten anmeldelse

Systematikken i straffebudene

- Kapittel 10 henviser til bestemmelser i ssl
- For skipsføreren og mannskap: Henvisning til pliktbest.
- For rederiet; Henvisning til pliktbestemmelsen i § 6
- Straffebudene viser til forskrifter gitt i medhold av lovbest.
- **Eksempel: § 64**
" Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av [§§ 32](#) og [33](#), jf. [§ 6](#) med krav til den tekniske miljømessige sikkerheten og til driften av skipet"

Hvem straffeбудene retter seg mot

- Personer i rederiadministrasjonen
 - **§§ 58, 59, 62, 64, 67**
- Skipsføreren
 - **§§ 60, 63, 65, 67**
- Andre som har sitt arbeid om bord
 - **§§ 60, 61, 66**
- Andre som står for driften uten å være definert som reder
 - **§ 69(2)**
- Personer i klassifikasjonsselskaper som utøver mynd.
 - **§ 66**
- Rederiet
 - **Strl § 48a**

Strafferamme

Loven har en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 1 eller 2 år

Utdrag fra ot.prp.:

”Når det gjelder bøtenivået mener departementet at dersom foretaksstraff først benyttes, bør boten være såpass høy at den har en preventiv virkning.

Dette kan innebære en økning i bøtenivået sammenlignet med i dag. Også bøtenivået til personer kan være grunn til å heve, men det bør sammenholdes med bøtenivået på sammenlignbare livsområder.”

Forsøk

- Strafferammene er 1 og 2 år
- Ikke gjort unntak for forsøkshandlinger i kapittel 10
- Ergo, straffeloven 2005 § 16 om forsøk gjelder
- Men, forsøk er ikke veldig praktisk på området

Vilkår for straffbarhet

- Kravet til subjektiv skyld
 - Hovedregelen: Forsett eller grov uaktsomhet
 - Unntak: Brudd på følgende bestemmelser rammer også simpel uaktsomhet:
 - Sikkerhetsstyringssystem
 - Navigering
 - Vakt hold
- Vesentligskriterium
 - Forhold som ikke er vesentlige er aktuelle for overtredelsesgebyr

Vanligste overtredelser

- Uaktsom navigering
- Mangler ved skipets sertifikater
- Mangler ved skip og utstyr
- Mangler ved bemanning, opplæring m.v.
- Operasjonell svikt, vedlikehold, vakthold etc.

- Miljøovertredelser
- Brudd på sikkerhetsstyringssystem

Politianmeldelser fra Sdir

- Rapport til Riksadvokaten pkt 8.3.2 og 8.3.3
- Innhold
 - Identifisere anmeldte og involverte fartøy
 - Hjemmelsrekke
 - Redegjørelse av det aktuelle forhold
 - Foreløpig vurdering av straffverdighet
 - Om deler av saksforholdet bør avgjøres med OG
- Adressat
 - Politidistriktet med det stedlige ansvaret
- Sdir legges inn som fornærmet



Praktiske eksempler - saker vår/sommer 2009



Russisk fiskefartøy

- Utslipp i Tromsø havn
- Ca. 100 liter diesel
- Bevis
 - **Vitner** ("sivil", brannvesen og sdir)
 - **Prøver fra sjø og fartøy** (brannvesen og sdir)
 - **Bilder**
 - **Forklaring fra mannskap** (insp fra Sdir)
- Overtredelsesgebyrsak – Sdir
 - **Vurdert selv til ikke vesentlig**

Norsk fiskefartøy

- Utslipp på Lopphavet og opp Sørøysund
- Utslippet er ikke bekreftet til å være olje
- Bevis
 - **Vitner som mener det er olje**
 - Widerøe fly
 - Et annet skip
 - **Ingen prøver fra fartøy eller sjø**
 - **Ingen bilder**
 - **Mannskap har annen forklaring**
- Sdir mener det er for lite bevis til reaksjon
 - **Minimum påvise olje på sjøen**

Cruiseskip i Geirangerfjorden



Cruiseskip i Geirangerfjorden

- Geirangerfjorden 3.7.2009
- 100 - 200 ltr. tykkolje (estimert)
- Bevis
 - **Bilder** (tatt av los)
 - **Vitner** ("sivile" og kystverket, los)
 - **Prøver fra sjø**
 - **Prøver fra Princess Daphne og Mein Schiff** (tatt av sdir)
 - **Uttalelse fra mannskap** (insp av Sdir)
 - (forhør ikke tatt)
- Overtredelsessak – Sdir (*etter ønske fra politiet*)
 - **Ikke vesentlig/ikke kapasitet?**

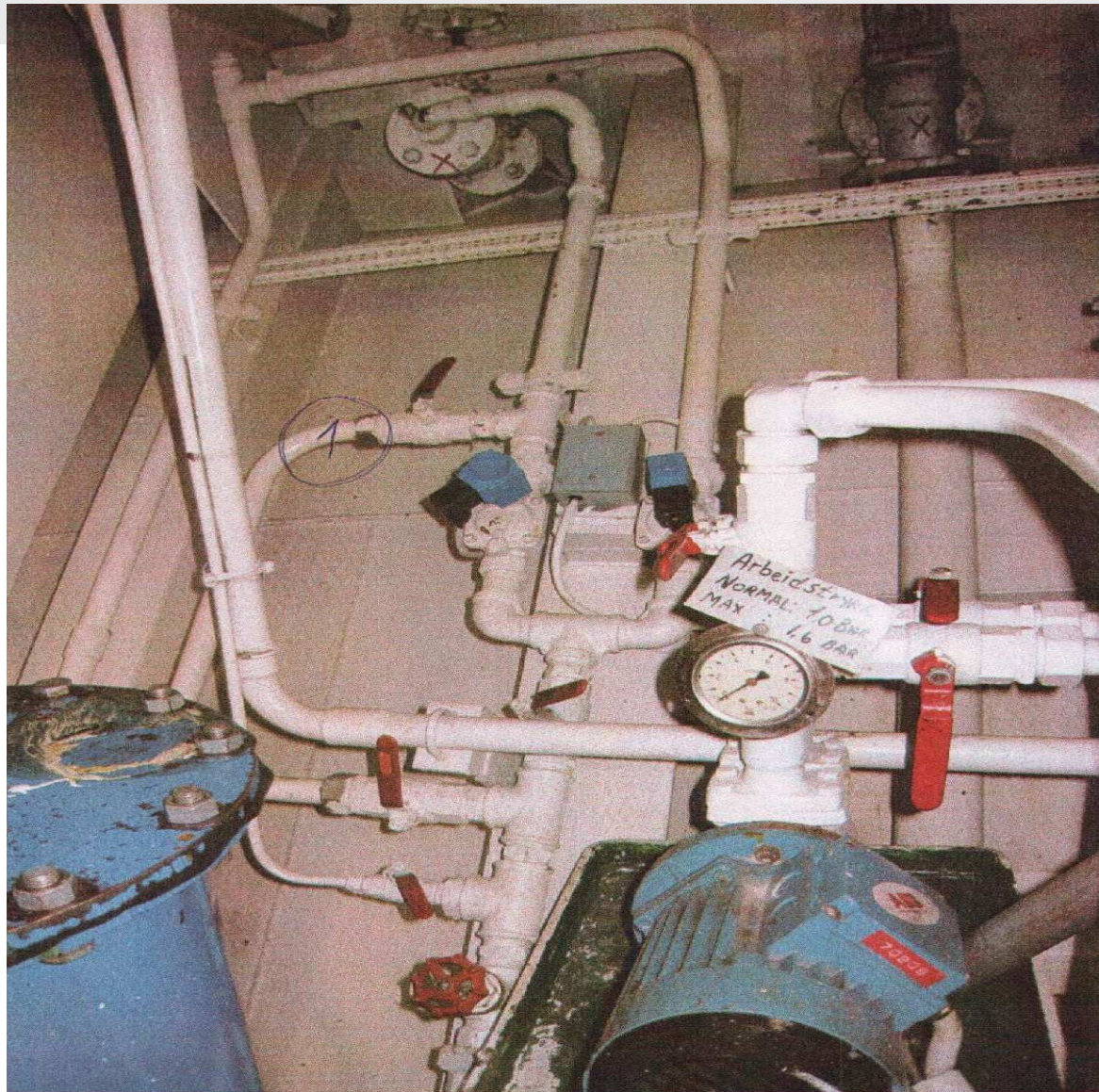
Ferje med by-pass



Ferje med by-pass

- Inspeksjon 11.02.2009
- Montert "bypass" for å kunne pumpe forurenset lensevann ut i sjøen
- Bevis
 - **Bilder** (fra inspeksjonen)
 - **Oljeprøver ble ikke tatt**
 - **Forklaring fra mannskap** (Insp av Sdir)
- Overtredelsessak – Sdir
 - **Utslipp ikke påvist/ ingen forurensing har skjedd**
 - **Jevnlige leveranser av oljeholdig vann er dokumentert**
- Verd å merke seg
 - **Det finnes vesentlig mer avanserte metoder for å muliggjøre utslipp, som er vanskeligere å oppdage**

Ferje med by-pass



Oppsummering

