



Norges
Rederiforbund
Norwegian
Shipowners'
Association

FAFO ØSTFORUM

«Lovløse forhold i norske farvann?»

26. November 2016

Advokat Mari Kimsås-Otterbech
Norges Rederiforbund

NORGES REDERIFORBUND (NR)

NÆRINGS- OG ARBEIDSGIVERORGANISASJON FOR
SKIPSFART OG OFFSHORE ENTREPRENØRVIRKSOMHET



FOLKERETTSLIGE UTGANGSPUNKTER

Stater er *suverene* – kun staten kan forplikte seg selv og borgerne



Hver stat har sitt territorium, et område hvor staten kan utøve sin suverenitet

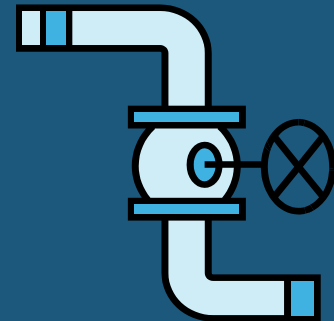


Utgangspunktet er at havet utenfor statenes territorialgrenser er fritt, og kan brukes av alle nasjoner:

«Det åpne hav er åpent for alle stater, både kyststater og kystløse stater» (UNCLOS art. 87)



«Ingen stat kan rettmessig gjøre krav på å legge noen del av det åpne hav inn under sin suverenitet» (UNCLOS art. 89)



FLAGGSTATSPRINSIPPET

- NOEN UTGANGSPUNKTER, UNCLOS ART. 92 OG 94



- Et skip skal utelukkende være underlagt flaggstatens lovgivning på det åpne hav.
- Hver stat skal effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over skip som fører dens flagg, i administrative, tekniske og sosiale saker.

Hver stat skal for skip som fører dens flagg, treffe de tiltak som er nødvendig for å trygge sikkerheten til sjøs.

- Flaggstatens lovgivning **innskrenkes ikke** av at fartøyet befinner seg innenfor en annen stats område.

FLAGGSTATSPRINSIPPETS SENTRALE Plass I NORSK UTENRIKSPOLITIKK

- Politisk har **flaggstatsprinsippet en sentral plass i norsk utenrikspolitikk** og Norge har **ikke** ønsket å utøve sin rolle som kyststat på en måte som utfordrer dette. Se St.meld. nr. 15 (2008-2009).

- **Mange gode grunner for seg:**

1. Norge en liten og åpen økonomi med behov for tilgang til internasjonale markeder.
2. Norge en stor skipsfartsnasjon med mange flagg under nasjonalt flagg - andre land må respekterer internasjonal rettsorden overfor våre skip.
3. Ønsker ikke at andre lands rettsregler skal komme til anvendelse for norske skip når de opererer i fremmede farvann. Full speilvending.
4. Skaper klare og forutberegnelige regler for både arbeidsgiver- og arbeidstakersiden.

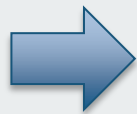


Hindre at det rettsvern som følger av de norske reglene undergraves i fremmede farvann.

REGELVERKET FOR SKIPSFARTEN



- Sokkelstatsreguleringen gjelder ikke for forsynings- og hjelpefartøyer (skipsfart), med mindre disse driver petroleumsvirksomhet.
- All skipsfart er omfattet av **flaggstatens lovgivning** som gjelder uansett hvor skipene er registrert.
- I tillegg er service- og hjelpefartøyene og mannskapene om bord er omfattet av **det internasjonale maritime regelverket** for helse, miljø og sikkerhet.



Det er få - om ingen - andre næringer som er så **internasjonalt gjennomregulert** som skipsfarten.

DET INTERNASJONALE SKIPSFARTS- REGELVERKETS FIRE PILLARER



MLC	STCW	SOLAS	MARPOL
Underlagt ILO	Underlagt IMO	Underlagt IMO	Underlagt IMO
Inneholder bestemmelser om helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreiser, lugarer, medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø, trygdeordninger for sykdom og yrkesskade	Inneholder kvalifiseringskrav for skipsførere, offiserer og annet vaktgående personell, samt bestemmelser om hviletid , helsekrav og grenseverdier for alkoholpåvirkning	Convention on Safety of Life at Sea omhandler sikkerhet til personell og skip på sjøen. Den har bestemmelser om branninstrukser, riktig radiokommunikasjon, sikker håndtering av farlig gods, sikkerhetstiltak for forskjellig type båter og håndtering av livrednings-situasjoner ISM-koden	«MARPOL» er en forkortning for marine pollution, forurensning til havs. Konvensjonen inneholder seks annekser om ulike former for forurensning, hvv olje, giftige væsker fraktet i bulk, skadelige substanser fraktet i pakket form, kloakk, søppel og forurensning til luft






FLAGGSTATENS KONTROLL

- Flaggstaten har plikt til å føre **effektiv kontroll** med skip som fører dets flagg, jf. Havrettskonv. art. 94.
- **Skipskontroll** etter IMO's regelverk er basert på årlige, toårige og femårige kontrollintervaller.
- De fleste flaggstater har delegert tilsyns- og oppfølgingsvirksomhet til **klasseinstitusjoner**.
- For norske skip fastsetter skipssikkerhetsloven at det **skal føres tilsyn** med norske skip, «herunder med arbeidsvilkår og arbeidsmiljø for dem som har sitt arbeid om bord».


HAVNESTATSKONTROLLEN

- 
- **Havnestatskontroll** er et internasjonalt forpliktende system for **inspeksjon av utenlandske skip**.
 - Hensikten er å kontrollere at skipene tilfredsstillir bestemte krav, at besetningen har nødvendig kompetanse og at internasjonale regler følges.
 - Sjøfartsdirektoratet fører havnestatskontroll med utenlandske skip som ankommer norske havner.

DEN INTERNASJONALE NORM FOR SIKKERHETSSTYRING (ISM-KODEN)

- 
- Stiller på samme måte som petroleumsregelverket krav om **internkontroll** gjennom etablering og vedlikeholdelse av et sikkerhetsstyringssystem.
 - Systemet skal sikre at obligatoriske regler og forskrifter overholdes, og at det tas hensyn til gjeldende regler, retningslinjer og standarder anbefalt av organisasjonen, myndighetene, klassifikasjonsselskapene og organisasjonene i sjøfartsnæringen.


OPERATØRENS «TILSYNSVIRKSOMHET»

- 
- Operatørselskapene driver en oppfølging overfor alle leverandører inklusive offshorerederier, jf. **«påseplikten»**.
 - Operatørens «tilsynsvirksomhet» skjer gjennom ulike metoder, herunder revisjoner av rederikontorer («audits»), fartøysinspeksjoner («vetting»), anbudsprosessen («tender») og ulike former for møteaktivitet.


GRANSKNING AV SJØULYKKER

- 
- Havrettskonvensjonen plasserer hovedansvaret for å foreta granskning av sjøulykker på **flaggstaten**.
 - **Kyststaten** har rett til å foreta undersøkelser av ulykker med fremmede skip i kyststatens territorium dersom ulykken har involvert fare for liv eller miljø i kyststaten
 - Flere konvensjoner regulerer **samarbeidet** mellom flagg- og kyststaten i forbindelse med undersøkelser av ulykker

SJØULYKKER I NORSK TERRITORIALFARVANN

- 
- Sjøulykker og andre hendelser til sjøs skal meldes til Sjøfartsdirektorat innen 72 timer.
 - Meldeplikten gjelder alle norske **og** utenlandskregistrerte fartøy når hendelsen skjer i **norsk territorialfarvann**
 - Skipsfører eller rederi skal uten opphold gi muntlig melding ved blant annet tap av skip eller liv, betydelig skade på person eller fartøy, eller arbeidsulykke når det kreves evakuering av den skadde.

GRANSKING AV ALVORLIGE ULYKKER

- 
- **Statens Havarikommisjon for Transport** har mandat til å granske sjøulykker (alvorlige fartøysulykker og arbeidsulykker).
 - Av hensyn til slik granskning og tilsynsvirksomhet, skal enhver som er involvert i en sjøulykke **samle inn og ta vare på alle bevis** som kan være nødvendige for denne granskningen og tilsynet.