

UiO • **Det juridiske fakultet**

# Arbeidsgiverforpliktelser og piratangrep

- Norske rederiers arbeidsrettslige forpliktelser overfor ansatte som har blitt eller kan bli utsatt for piratangrep

Kandidatnummer: 664

Leveringsfrist: 25.11.2014

Antall ord: 17 603



# Innholdsfortegnelse

|          |  |          |
|----------|--|----------|
| <b>1</b> | <b>INNLEDENDE DEL.....</b>   | <b>1</b> |
| 1.1      | Innledning .....   | 1        |
| 1.1.1    | Piratvirksomhet - en trussel mot internasjonal skipsfart. ....                   | 1        |
| 1.2      | Avgrensning og presisering av hovedproblemstilling. ....                         | 2        |
| 1.3      | Rettslig grunnlag og metodiske utfordringer .....                                | 4        |
| 1.4      | Den videre fremstillingen .....  | 6        |
| <b>2</b> | <b>ARBEIDSGIVERS ANSVAR FØR INNSEILING TIL RISIKOOMRÅDER.....</b>                | <b>6</b> |
| 2.1      | Innledning .....   | 6        |
| 2.2      | Arbeidsgivers ansvar for opplæring og trening i kapringssituasjoner .....        | 7        |
| 2.2.1    | Innledning.....  | 7        |
| 2.2.2    | Generelle sikkerhetstiltak .....   | 8        |
| 2.2.3    | Hvilke krav stiller sikkerhetsforskriften til opplæring av mannskap?.....        | 8        |
| 2.2.4    | Konsekvenser av mangelfull oppfyllelse av kravet til opplæring .....             | 12       |
| 2.2.5    | Fravikelighet.....   | 15       |
| 2.2.6    | Vurdering.....   | 16       |
| 2.3      | Avtalebaserte forpliktelser for opplæring av ansatte .....                       | 16       |
| 2.3.1    | Innledning.....  | 17       |
| 2.3.2    | Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy .....      | 17       |
| 2.3.3    | Betydning av BMP4 i norsk rett.....  | 18       |
| 2.3.4    | Ansvar og konsekvenser av manglende gjennomføring av BMP4.....                   | 19       |
| 2.3.5    | Vurdering.....   | 20       |
| 2.4      | Arbeidstakers krav på økonomisk kompensasjon for å arbeide i risikoområder. .... | 21       |
| 2.4.1    | Innledning.....  | 21       |
| 2.4.2    | Risikotillegg .....  | 21       |
| 2.4.3    | Vurdering.....   | 22       |
| 2.5      | Arbeidstakers rett til fratreden ved innseiling til risikoområder. ....          | 23       |
| 2.5.1    | Innledning.....  | 23       |
| 2.5.2    | Kan piratvirksomhet anses som «krigslignende forhold»?.....                      | 23       |
| 2.5.3    | Innebærer en lovbestemt rett til fratreden også et lovbestemt krav på lønn? ...  | 27       |

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| 2.5.4    | Kan fratreden etter skipsarbeidsloven § 9-5, anses som permittering? .....   | 28        |
| 2.5.5    | Vurdering.....   | 30        |
| 2.5.6    | Rett til fratreden ved mangelfull oppfyllelse av krav fastsatt i<br>skipsikkerhetsloven eller tilhørende forskrift. .... | 31        |
| <b>3</b> | <b>ARBEIDSGIVERS ANSVAR FOR ANSATTE I PIRATERS VARETEKT .....</b>  | <b>31</b> |
| 3.1      | Innledning .....   | 32        |
| 3.2      | Bortfaller arbeidsgivers lønnsplikt den tid arbeidstaker sitter som gissel?.....   | 32        |
| 3.2.1    | Innledning .....   | 32        |
| 3.2.2    | Alminnelig lønnsplikt .....  | 32        |
| 3.2.3    | Sykepenger .....   | 35        |
| 3.2.4    | Krav på yrkesskadedekning som følge av piratangrep.....  | 36        |
| 3.2.5    | Vurdering.....   | 39        |
| <b>4</b> | <b>ARBEIDSGIVERS ANSVAR OVERFOR ANSATTE I ETTERKANT AV ET<br/>PIRATANGREP. ....</b>                                      | <b>39</b> |
| 4.1      | Innledning .....   | 39        |
| 4.2      | Forsikring i sjøfartsforhold .....   | 40        |
| 4.2.1    | Innledning .....   | 40        |
| 4.2.2    | Forholdet mellom rederiets krigsforsikring og P&I forsikring .....   | 41        |
| 4.2.3    | Hvilke typer tap vil skadelidte besetningsmedlem få dekket under en P&I<br>forsikring?.....                              | 43        |
| 4.2.4    | Vurdering.....   | 48        |
| 4.3      | Forsikring av krav om løsepenger.....  | 48        |
| 4.3.1    | Innledning .....   | 48        |
| 4.3.2    | Kan et krav om løsepenger kreves dekket under rederiets P&I forsikring eller<br>krigsforsikring?.....                    | 49        |
| <b>5</b> | <b>AVSLUTTENDE BEMERKNINGER.....</b>   | <b>52</b> |
| <b>6</b> | <b>LITTERATURLISTE .....</b>   | <b>54</b> |
| 6.1      | Bøker:.....  | 54        |
| 6.2      | Artikler:.....   | 55        |
| 6.3      | Avisartikler: .....  | 55        |

|      |  |    |
|------|--|----|
| 6.4  | Tariffavtaler, avtaler, protokoller og forsikringsavtaler: ..... | 56 |
| 6.5  | Personlige meddelelser: .....                                    | 57 |
| 6.6  | Nettsider:.....  | 58 |
| 6.7  | Annet:.....  | 58 |
| 6.8  | Lover og forskrifter:.....                                       | 59 |
| 6.9  | Forarbeider:.....  | 60 |
| 6.10 | Rundskriv:.....  | 61 |
| 6.11 | Traktater:.....  | 61 |
| 6.12 | Norsk rettspraksis: .....  | 62 |
| 6.13 | Utenlandsk rettspraksis: .....                                   | 62 |
| 6.14 | Resolusjoner:.....   | 62 |
| 6.15 | EU- forordninger:.....   | 63 |
| 6.16 | Koder: .....   | 63 |

# 1 Innledende del

## 1.1 Innledning

### 1.1.1 Piratvirksomhet - en trussel mot internasjonal skipsfart.

De forente nasjoners Havrettskonvensjon av 10. desember 1982 (UNCLOS) art 101 a) (i) (ii) definerer piratvirksomhet som:

*«any illegal acts of violence or detention, or any act of depredation, committed for private ends by the crew or the passengers of a private ship or a private aircraft, and directed:(i) on the high seas, against another ship or aircraft, or against persons or property on board such ship or aircraft;(ii) against a ship, aircraft, persons or property in a place outside the jurisdiction of any State”*

Også medvirkning eller støtte til slik virksomhet anses for piratvirksomhet jfr art 101 bokstav (b) og (c).

Piratvirksomhet er ikke noe nytt fenomen. En økning i piratangrep i Adenbukta og utenfor kysten av Somalia satte imidlertid et økt fokus på problemet. I 2011 ble det registrert 176 angrep i dette området, og er året hvor flest skip ble utsatt for angrep fra somaliske pirater.<sup>1</sup> Andre områder hvor skip i dag er utsatt for piratangrep er Guineabukta utenfor Vest Afrika, Malakkastredet, farvannene utenfor Indonesia, Suluhavet, Sør-Kinahavet og Brasil.<sup>2</sup> I motsetning til i Adenbukta, hvor man de siste årene har fått redusert antall angrep, trolig på grunn av et omfattende internasjonalt samarbeid, og innsats fra militære marine enheter, ser man i Guineabukta utenfor Vest Afrika en negativ utvikling med stadig flere forekomster av væpnede ran og gisseltaking.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> EU/NAVFOR (2014)

<sup>2</sup> Pettersen (2010) s. 576

<sup>3</sup> Norges Rederiforbund (2014)

Hvert år passer det ca. 20 000 skip gjennom Adenbukta, hvor ca. 1000 av disse passeringene er av skip under norsk kontroll. Ser man hele det pirattruede området under ett foretas det om lag 45 000 skippasseringer her hvert år. Det befinner seg anslagsvis rundt 100 norsk kontrollerte fartøyer i området. På disse fartøyene befinner det seg omtrent 2500 ansatte, hvor 200-300 er norske statsborgere.<sup>4</sup>

For ansatte som blir utsatt for piratangrep kan konsekvensene bli store. I 2014 sitter fortsatt 37 personer som gisler.<sup>5</sup> Det nærmeste ansvarssubjektet bortsett fra piratene selv, vil da være arbeidsgiver/rederiet.<sup>6</sup>

## 1.2 Avgrensning og presisering av hovedproblemstilling.

Oppgavens hovedproblemstilling er norske rederiers arbeidsrettslige forpliktelser overfor ansatte som har blitt, eller som kan bli utsatt for piratangrep. Arbeidsavtalen vil utgjøre den primære kilde for regulering av rettsforholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Preseptorisk lov vil imidlertid sette grenser for hva arbeidsgiver og arbeidstaker kan avtalefeste. I denne avhandlingen ønsker jeg å klarlegge behovet for lovfestede regler som beskytter arbeidstaker mot de konsekvenser et piratangrep kan få. I hvilken grad arbeidsgivers ansvar og forpliktelser ovenfor sine ansatte ikke er lovfestet, men følger av arbeids- eller tariffavtale er også interessant og vil bli behandlet i oppgaven. Søk i lovdata viser at rettspraksis som omhandler arbeidsgiveransvar og piratvirksomhet er svært begrenset. Dette gjør emnet krevende, men fører også til at problemstillingen er interessant for nærmere analyse.

Oppgaven vil bli begrenset til norske skip. Med norske skip menes skip som oppfyller nasjonalitetsvilkårene i lov om sjøfarten av 24.6.1994, heretter sjøloven, § 1 og som er registreringspliktige etter § 11. Videre vil det bare være skip som går i internasjonale farvann som står i fare for å bli utsatt for piratangrep, oppgaven vil derfor i hovedsak være relevant for skip som er registrert i NIS (norsk internasjonalt skipsregister) jfr lov om norsk internasjonalt

---

<sup>4</sup> Norges Rederiforbund (2014)

<sup>5</sup> EU/NAVFOR (2014)

<sup>6</sup> Forholdet mellom arbeidsgiver og rederiet vil bli nærmere behandlet under pkt. 1.1.2.

skipsregister av 12.6. 1987, heretter NIS-loven § 4, nettopp på grunn av at det er flest NIS-skip som faktisk seiler i disse farvannene. Men også skip som er registrert i NOR (norsk ordinært skipsregister) vil kunne falle inn under oppgavens hovedproblemstilling hvor disse seiler i piratutsatte farvann.

Når det gjelder ansatte, vil det være norske ansattes rettigheter som vil stå i hovedfokus. Ofte vil imidlertid norske skip ha utenlandsk arbeidskraft ombord. Ettersom disse befinner seg på norske skip vil norsk rett gjelde også for disse, så lenge skipet befinner seg på det åpne hav jfr Havrettskonvensjonens art 92. Også NIS lovens § 3 slår fast at norsk rett gjelder for NIS registrerte skip, med mindre annet er bestemt «i eller i medhold av lov». Bestemmelsen gjelder derfor uansett hvor skipet befinner seg.

Lov om stillingsvern for arbeidstakere på skip av 21.6.2013, heretter Skipsarbeidsloven § 2-1 definerer arbeidsgiver som «den som har ansatt arbeidstaker for arbeid ombord på skip». Skipsarbeidsloven § 2-2 første ledd slår videre fast at arbeidsgiveren skal «sørge for» at lovens regler overholdes. Lovens hovedansvar ligger altså på arbeidsgiver.<sup>7</sup> Oppgaven omhandler norske rederiers arbeidsrettslige forpliktelser. Som regel vil det også være rederiet som er arbeidsgiver, men ikke alltid. Lov om skipssikkerhet av 16. 2. 2007, heretter skipssikkerhetsloven definerer rederiet som den som er «driftsansvarlig selskap» jfr § 4 første ledd. Der hvor rederiet ikke er arbeidsgiver slår skipsarbeidsloven § 2-4 første ledd videre fast at rederiet uansett har plikt til «å påse» at lovens regler overholdes. Denne plikten kan ikke delegeres bort, og i tilfeller hvor rederi og arbeidsgiver ikke er samme subjekt vil rederiet altså uansett ha et overordnet ansvar for «å påse» at arbeidstakeres rettigheter er ivaretatt både etter loven og arbeidsavtalen.<sup>8</sup> Skipssikkerhetsloven bygger på samme utgangspunkt, ved å slå fast at rederiet er det nærmeste ansvarssubjekt og at dette har plikt til «å påse at liv og helse, miljø og materielle verdier beskyttes» etter reglene i loven.<sup>9</sup> Dette samsvarer med skipsarbeidsloven 2-4 første ledd som nevnt ovenfor. I tilfeller hvor arbeidsgiver er en annen enn rederiet har rederiet et overordnet ansvar ovenfor ansatte og for driften av skipet. Dette innebærer også at der andre er gitt plikter etter loven, slik som skipsføreren, fritar ikke dette rederiet for å overholde

---

<sup>7</sup> NOU 2012:18 s.119 pkt. 9.2

<sup>8</sup> NOU 2012.18. s. 121 pkt. 9.3.3

<sup>9</sup> NOU 2005:14 s.105 pkt. 7.2.1

at disse plikten faktisk blir etterlevd slik loven foreskriver.<sup>10</sup> Både betegnelsen rederi og arbeidsgiver vil derfor bli brukt i oppgaven, og vil da ha samme innhold, med mindre annet er uttrykkelig presisert.

Det vil ikke bli gjort noen geografisk avgrensning. Utgangspunktet er således at oppgaven vil omfatte piratangrep uansett hvor dette har forekommet eller kan forekomme.<sup>11</sup>

### **1.3 Rettslig grunnlag og metodiske utfordringer**

Oppgaven vil ta utgangspunkt i norsk rett. Forholdet til internasjonal rett må imidlertid tas i betraktning i den grad Norge har ratifisert og inkorporert internasjonale overenskomster som vil være relevant for besvarelse av oppgaven. Internasjonale overenskomster som Norge har sluttet seg til skal behandles på lik linje med annen norsk rett så lenge det foreligger en særskilt gjennomføringsakt som gjennomfører bestemmelsene i norsk lov.<sup>12</sup>

Av nasjonal rett vil særlig den overnevnte skipsarbeidsloven med tilhørende forskrifter og forarbeider være av betydning. Loven er relativt ny, og trådte i kraft høsten 2013. Når det gjelder NIS-registrerte skip er det verdt å merke seg at det i tariffavtale mellom partene kan avtales avvikende løsninger fra enkelte av bestemmelsene i skipsarbeidsloven jfr skipsarbeidsloven §§ 1-3 jfr NIS-lovens § 8. Også skipssikkerhetsloven med tilhørende sikkerhetsforskrift om sikkerhet, pirat- og terrorberedskap, og bruk av maktmidler ombord på skip og flyttbare boreinnretninger av 22.6.2004, heretter sikkerhetsforskriften vil være sentral for regulering av ansattes sikkerhet om bord. Skipsarbeidsloven, skipssikkerhetsloven og sikkerhetsforskriften utgjør sammen med arbeidsavtalen derfor de mest sentrale kilder for regulering av arbeidsforholdet og sikkerheten for ansatte som arbeider til sjøs, og vil følgelig være viktig for besvarelse av oppgavens problemstilling.

Rettspraksis som omhandler arbeidsrettslige problemstillinger og piratvirksomhet er som nevnt svært begrenset. Utenlandsk rettspraksis vil i utgangspunktet ikke ha noen betydning for tolkning av norsk lov. Sjøretten er imidlertid i stor grad fellesnordisk. Bakgrunnen for

---

<sup>10</sup> NOU 2005:14 s. 108 pkt. 7.2.3.2

<sup>11</sup> Områder hvor skip er utsatt for piratangrep vil i oppgaven bli omtalt som risikoområder.

<sup>12</sup> Ruud (2011) s. 59



dette er et mangeårig samarbeid mellom de nordiske landene på sjørettens område, noe som har ført til nærmest like sjølover.<sup>13</sup> På dette rettsområde er det derfor i større grad vanlig å påberope seg andre nordiske lands rettspraksis som støtte for et tolkingsresultat, enn på andre rettsområder. Det er også opprettet en felles nordisk domssamling (Nordiske Domme i Sjøfartsanliggender) som inneholder avgjørelser av betydning for de nordiske landene.<sup>14</sup> Annen nordisk rettspraksis vil derfor kunne være illustrerende også for norsk retts vedkommende på sjørettens område.

Av relevant internasjonal rett er det spesielt konvensjoner vedtatt i regi av sentrale aktører innenfor sjøfarten, som den internasjonale FN organisasjonen IMO (International Maritime Organization) og ILO (International Labour Organization) som vil være av betydning. IMO konvensjonen av 1.11.1974 Safety of Life at Sea, heretter SOLAS og International Ship and Port Facility Security Code, heretter ISPS koden som er en del av SOLAS, er inkorporert i norsk rett gjennom skipssikkerhetsloven og sikkerhetsforskriften, og vil følgelig være sentrale kilder.<sup>15</sup> Også ILOs Maritim Labour Convention av 23.2. 2006, heretter MLC er ratifisert av Norge og gjennomført i norsk rett, blant annet gjennom skipsarbeidsloven.<sup>16</sup> Konvensjonene må derfor sees hen til ved tolkning av henholdsvis skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven.

En stor del av både arbeidsgiver og arbeidstakers forpliktelser vil følge av avtaler inngått mellom tariffparter eller særskilt avtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Det vil derfor være nødvendig å se på inngåtte arbeids- og tariffavtaler, for å få et helhetlig bilde av hvilke rettigheter arbeidstaker har i forbindelse med piratangrep.

Også informasjonskilder som ikke kan anvendes til tolkning av norsk lov vil være av interesse. Sikkerhetsrutiner utviklet i et samarbeid mellom ulike aktører innenfor shipping industrien ved navn Best Management Practices, heretter BMP,<sup>17</sup> er en slik kilde og vil også bli omtalt nærmere i oppgaven.

---

<sup>13</sup> Falkanger (2010) s. 3

<sup>14</sup> Falkanger (2010) s. 12

<sup>15</sup> NOU 2005:14 s. 45 pkt. 4.1

<sup>16</sup> NOU 2012:18 s. 84 pkt. 5.2.3.1

<sup>17</sup> BMP4 kapittel. 1.1

## 1.4 Den videre fremstillingen

For å besvare oppgavenes hovedproblemstilling vil framstillingen bli delt opp i en vurdering av ansvar før, under og etter et piratangrep.

I kapittel 2 vil det bli redegjort for arbeidsgivers ansvar før innseiling til risikoområder. Med hovedvekt på spørsmål om opplæring, konsekvenser av manglende opplæring, i hvilken grad sjøfolk kan nekte å være med skipet inn i et risikoområde,<sup>18</sup> og økonomisk kompensasjon for å arbeide i slike farvann.

Kapittel 3 omhandler ansvaret under et pågående angrep. Det sentrale spørsmålet vil her være arbeidstakers krav på lønn under opphold i piraters varetekt.

I kapittel 4 vil spørsmålet være hvilke rettigheter mannskap som har blitt utsatt for piratangrep kan påberope seg overfor arbeidsgiver. Hovedvekten vil her ligge på spørsmål om forsikring.

## 2 Arbeidsgivers ansvar før innseiling til risikoområder.

### 2.1 Innledning

Dette kapittelet omhandler arbeidsgivers ansvar for å ivareta sikkerheten til mannskap som skal arbeide i risikoområder. Det vil først bli drøftet hvorvidt mannskap ombord på skip som skal seile i piratutsatte farvann får tilstrekkelig opplæring i hvordan de skal takle en eventuell kapingssituasjon. For at besvarelsen av dette spørsmålet skal bli mest mulig oversiktlig er det nødvendig med en kort redegjørelse for de viktigste sikkerhetstiltak som må være oppfylt før et skip kan seile inn i et risikoområde. Også BMP vil bli trukket inn i drøftelsen vedrørende opplæring av mannskap. Har BMP noen betydning for opplæring av ansatte, sett i forhold til

---

<sup>18</sup> I skipsarbeidsloven defineres dette som en «rett til fratreden» jfr § 9-5.

skipssikkerhetsloven, og er arbeidsgiver rettslig forpliktet til å følge disse anbefalingene? Til slutt vil det bli redegjort for ansattes lønnskrav ved innseiling til risikoområder, og om det foreligger en rett til å vegre seg for og arbeide på skip som skal seile i slike farvann.

## **2.2 Arbeidsgivers ansvar for opplæring og trening i kapringssituasjoner**

### **2.2.1 Innledning**

Skipssikkerhetslovens kapittel 6 § 39 slår fast hovedregelen i norsk rett om rederiets plikt til å treffe forebyggende tiltak mot angrep på skip. § 39 første ledd slår uttrykkelig fast at piratangrep omfattes av bestemmelsen. Det ble i forarbeidene til loven foreslått at uttrykket piratangrep burde tas med i lovteksten, på grunn av det økende omfanget av angrep, med påfølgende risiko for tap av menneskeliv.<sup>19</sup> § 39 tredje ledd regulerer departementets adgang til å gi forskrift med nærmere regulering av «sikkerhets og terrorberedskapen» om bord på skip. Dette ble gjort i forskrift om sikkerhet, pirat- og terrorberedskap, og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger. Sikkerhetsforskriften gjennomfører SOLAS kapittel XI-2, ISPS koden og EU forordning 725/2004 som tilpasser koden til EØS området, i norsk rett. ISPS koden er en del av SOLAS konvensjonens kapittel XI-2 som omhandler «særlige tiltak for å bedre sjøfartssikkerheten». Koden og forordningens overordnede formål er å etablere et internasjonalt rammeverk for bekjempelse av terrorangrep, piratangrep og andre angrep mot skip.<sup>20</sup>

Sikkerhetsforskriften gjelder ikke for alle typer skip, men vil blant annet få anvendelse på lasteskip, passasjerskip som går i internasjonale farvann og skip som benyttes i kommersielle forhold jfr. § 1 første ledd bokstav (a) (b) og annet ledd. Det er i hovedsak også slike skip som seiler i de nevnte risikoområder.

---

<sup>19</sup> Ot. Prp. Nr.87 (2005-2006) s. 69 pkt. 13.2 og 13.4

<sup>20</sup> Pettersen (2010) s. 50

## 2.2.2 Generelle sikkerhetstiltak

Sikkerhetsforskriften stiller relativt omfattende krav til sikkerhet om bord på skip som skal seile i områder hvor skip og mannskap er utsatt for risiko. Her vil bare de viktigste bli nevnt.

Ethvert skip som omfattes av forskriften skal utarbeide en «sikkerhets- og terrorberedskapsplan» jfr § 9. Planen skal fastsette bruk av «relevante rutiner til beskyttelse av mannskap, passasjerer, last og fartøy» jfr § 2 bokstav (f). Planen utarbeides med bakgrunn i en «sårbarhetsvurdering» jfr § 8. Dette er en vurdering av skipets sårbarhet for angrep jfr § 2 bokstav (y). Dersom skipet skulle bli utsatt for et piratangrep eller annet terrorangrep er det svært viktig at norsk kompetent myndighet<sup>21</sup> så fort som mulig blir varslet. Alle skip som er omfattet av sikkerhetsforskriften må derfor utarbeide et «terroralarmsystem» jfr sikkerhetsforskriftens § 7 første ledd jfr SOLAS kapittel XI-2 regel 6. Det må videre utpekes personell som er tillagt et «særlig ansvar» for sikkerheten ombord. Disse kalles for henholdsvis rederiets og skipets «sikkerhets- og terrorberedskapsoffiser» jfr § 14 første og annet ledd.

## 2.2.3 Hvilke krav stiller sikkerhetsforskriften til opplæring av mannskap?

Sikkerhetsforskriften slår i § 14 tredje ledd fast at sikkerhets og terrorberedskapsoffiserene skal få tilstrekkelig opplæring i henhold til de krav ISPS koden del A pkt. 13 foreskriver. Dette ansvaret omfatter blant annet å sørge for at skipets sikkerhetsplan gjennomføres og følges jfr sikkerhetsforskriften § 2 bokstav (e). Pkt.13 i ISPS kodens del A i samsvar med de veiledende retningslinjene i del B pkt.13, er en nærmere beskrivelse av hvilke regler som gjelder med hensyn til opplæring av rederiets og skipets sikkerhetsoffiser samt andre besetningsmedlemmer med «særlige sikkerhetsmessige oppgaver» og besetningsmedlemmer uten slike oppgaver.

Formålet med opplæringen er at skipets besetning skal være kvalifisert til å takle alle «pålagte sikkerhetsmessige oppgaver» på alle beredskapsnivåer, og å avdekke eventuelle mangler ved sikkerheten.<sup>22</sup> I henhold til ISPS koden skal det gjennomføres øvelser minst hver 3 måned. I tilfeller hvor over 25 % av besetning er byttet ut samtidig, og hvor den nye besetning ikke har

---

<sup>21</sup> Dette vil være Hovedredningssentralen jfr sikkerhetsforskriftens § 7 annet ledd.

<sup>22</sup> ISPS code del B pkt. 13.5

deltatt i trening på det samme fartøyet «i løpet av de tre siste månedene» slår koden videre fast at det bør gjennomføres trening på de enkelte elementene i sikkerhetsplanen i løpet av den første uken etter utskiftningen.<sup>23</sup> For rederiets og skipets sikkerhetsoffiserer skal det minst en gang i året og ikke med mer enn 18 måneders mellomrom avholdes øvelser.<sup>24</sup>

Avgjørende for at reglene skal virke etter sin hensikt er at arbeidsgiver faktisk sørger for slik opplæring som ISPS koden foreskriver. Spørsmålet om manglende opplæring av mannskap har ikke vært oppe for norske domstoler, men kom på spissen i en dansk sak.

I 2007 ble et dansk skip ved navn Danica White på vei til Mombassa i Kenya kapret utenfor kysten av Somalia. Skipet ble ført inn i Somalisk territorialfarvann og besetningen satt som gisler i 83 dager før løsepenger ble betalt.<sup>25</sup> Mannskapet ble ikke fysisk skadet, men hadde åpenbart blitt utsatt for en stor påkjenning. Et av besetningsmedlemmene ble 15 % ufør på grunn av post traumatisk stress, og det tok noe tid før resten av besetningen var tilbake i arbeid.<sup>26</sup>

Det ble i ettertid reist sak med krav om erstatning mot rederiet blant annet med påstand om grov uaktsomhet fra kapteinenes side som rederiet måtte bli ansvarlig for etter rederansvaret.<sup>27</sup> En av påstandene gikk ut på at besetningen ikke hadde fått tilstrekkelig opplæring i bruk av skipets terroralarmsystem og at det derfor forelå brudd på SOLAS kapittel XI-2. De ansatte gjorde gjeldene at det i regel 6 i SOLAS kapittel XI-2 måtte innfortolkes et krav om at rederiet og skipsføreren skal sørge for at mannskapet har tilstrekkelig opplæring i bruk av skipets terroralarm, og at installasjon av slik alarm mistet sin betydning når dette ikke var gitt.<sup>28</sup> De saksøkte, henholdsvis rederi og kaptein gjorde på sin side gjeldende at det ikke forelå årsaks-sammenheng mellom den mangelfulle opplæringen i skipets terroralarmsystem og kapringen,

---

<sup>23</sup> ISPS code del B pkt. 13.6

<sup>24</sup> ISPS code del B pkt.13.7

<sup>25</sup> Siig (2011) s. 393

<sup>26</sup> Siig (2011) s. 393

<sup>27</sup> Rederiets ansvar ovenfor ansatte som pådrar seg erstatningsansvar under utførelse av arbeid, er i norsk rett slått fast i sjølovens § 151 og tilsvares i stor grad det man i erstatningsretten kaller for arbeidsgiveransvaret jfr lov om skadeserstatning av 13.6.1969 heretter skadeerstatningsloven § 2-1.

<sup>28</sup> U.2011.354Ø s. 355

og at skipet ville blitt kapret uavhengig av om slik opplæring hadde blitt gitt.<sup>29</sup> Besetningen fikk ikke medhold i noen av anførslene i dansk byrett, og anket saken videre. Saken kom opp for dansk ankeinstans i 2011.<sup>30</sup>

Ankeinstansens domspremisser inneholder ingen direkte uttalelser vedrørende besetningens påstand om et innfortolket opplæringskrav i SOLAS kapittel XI-2 regel 6. Bestemmelsen må imidlertid leses i lys av ISPS koden som er tatt inn i samme kapittel. ISPS kodens del A pkt. 13.4 slår fast at det skal «gjennomføres øvelser med jevne mellomrom» for å sikre en effektiv oppfølging av fartøyets sikkerhetsplan. Terroralarmen er videre en del av skipets sikkerhetsplan.<sup>31</sup> Det må derfor være liten tvil om at krav om opplæring også gjelder skipets terroralarmsystem

Ankeinstansen kom i sin vurdering av faktum fram til at kapteinen hadde opptrådt uaktsomt, ved at mannskapet ikke hadde fått noen opplæring eller instruksjoner om bruk av terroralarmen. Bakgrunnen for dette var blant annet at skipet hadde mottatt melding om risiko for piratangrep i området.<sup>32</sup> I dette tilfellet hadde piratene raskt kommet seg opp på broen, noe som førte til at kapteinen ikke fikk trykket raskt nok eller tilstrekkelig hardt på aktiveringsknappen.<sup>33</sup> Hadde besetningen hatt kunnskap om bruk av alarmen og hvor alternativ knapp befant seg, ville terroralarmen blitt utløst tidligere. Retten fant imidlertid ikke at saksøkerne hadde kunnet bevise at det forelå tilstrekkelig årsakssammenheng mellom manglende opplæring og de tap mannskapet har lidt som følge av piratangrepet, til at det kunne påvises ansvar for kaptein/rederiet, og falt derfor ned på samme resultat som byretten.<sup>34</sup>

---

<sup>29</sup> U.2011.354Ø s. 358

<sup>30</sup> Tilsvarende norsk lagmannsrett

<sup>31</sup> ISPS code del A pkt 9.4.18

<sup>32</sup> U.2011.354Ø s. 362

<sup>33</sup> U.2011.354Ø s. 358

<sup>34</sup> U.2011.354Ø s. 362

***Hvilken betydning har Danica White- avgjørelsen i forhold til opplæring av mannskap etter norsk rett?***

Som nevnt under avsnitt 1.3 er det på sjørettens område ikke uvanlig å påberope seg annen nordisk rett som støtte for et argument. Avgjørelsen vil derfor kunne være relevant også for tolkning av norsk lov.

Danica White- saken er et direkte uttrykk for at arbeidsgiver kan bli erstatningsansvarlig dersom mannskapet ikke har fått tilstrekkelig opplæring i bruk av skipets sikkerhetsutstyr. Hadde saken kommet opp for norske domstoler, ville et rederansvar etter sjøloven § 151 eller alminnelig erstatningsansvar for rederiet med bakgrunn i tap som følge av brudd på lovpålagte sikkerhetsrutiner kunne tenkes også etter norsk rett.

Kristina Siig hevder i sin artikkel «The «Danica White» incident-cause and causation»,<sup>35</sup> at dansk ankesdomstol la en unormalt streng bevisbyrde til grunn ovenfor mannskapet under behandlingen av saken. Hovedregelen i dansk erstatningsrett er at bevisbyrden, ligger på skadelidte, også når det gjelder årsakssammenheng mellom den skadevoldende handling og tapet.<sup>36</sup> Men dette er bare utgangspunktet, og det finnes mange unntak fra hovedregelen. Dansk høyesterettspraksis viser for eksempel at i saker hvor manglende etterfølgelse av regler og retningslinjer har ført til personskade, eller arbeidsulykke, har bevisbyrden for at det ikke foreligger årsakssammenheng mellom skaden og tapet normalt blitt løftet over på skadevolder.<sup>37</sup> Denne praksisen ble imidlertid ikke fulgt i Danica White- saken. Siig mener derfor at dersom saken hadde kommet opp for dansk høyesterett er det ikke gitt at ankesdomstolens dom ville blitt stående.<sup>38</sup> Spørsmålet blir da hvordan norsk erstatningsrett stiller seg på dette området, sett i forhold til dansk erstatningsrett?

Hovedregelen i norsk erstatningsrett er, i likhet med dansk rett, at skadelidte har bevisbyrden for at alle erstatningsvilkår er oppfylt. Skadelidte vil med dette ha bevisbyrden for både

---

<sup>35</sup> Siig (2011) s. 405

<sup>36</sup> Siig (2011) s. 398-399

<sup>37</sup> Siig (2011) s. 399

<sup>38</sup> Siig (2011) s. 405

spørsmål om skyld, årsakssammenheng og tap.<sup>39</sup> Som i dansk rett finnes det også her unntak fra hovedregelen,<sup>40</sup> og dermed tilfeller hvor lov eller rettspraksis krever at bevisbyrden legges på skadevolder. Rettspraksis viser at hvor det foreligger skade eller tap som følge av brudd på lovregel eller forskrift, slik det gjorde i Danica White- saken, skal bevisbyrden for at den aktuelle regel ikke er overtrådt og også kravet til årsakssammenheng mellom overtredelsen og tapet flyttes over på skadevolder.<sup>41</sup> Det samme gjelder dersom skadevolder anfører at en «alternativ handlemåte»<sup>42</sup> ikke ville avverget skaden/tapet, slik rederiet anførte i Danica White-saken. Vi ser derfor at utgangspunktet for hvem bevisbyrden hviler på i erstatningssaker i hovedsak er det samme i norsk og dansk erstatningsrett.

Med bakgrunn i det overnevnte er det ikke usannsynlige at norske domstoler i en sak som Danica White ville lagt bevisbyrden på skadevolder/ arbeidsgiver, i motsetning til hva som ble utgangspunktet i Danica White- saken. Likheten mellom norsk og dansk erstatningsrett på dette punkt er videre et argument for at dansk ankedomstol la en i overkant streng bevisbyrde til grunn ovenfor mannskapet i forhold til gjeldende dansk erstatningsrett.

Når man står ovenfor et «hypotetisk hendelsesforløp»,<sup>43</sup> som i Danica White- saken, vil reglene om bevisbyrde kunne bli avgjørende for sakens utfall.<sup>44</sup> Om et skifte i bevisbyrden ville hatt noen reel betydning i dette tilfellet ligger imidlertid utenfor denne avhandlingens omfang.

#### **2.2.4 Konsekvenser av mangelfull oppfyllelse av kravet til opplæring**

Konsekvensene av at mannskapet ikke er tilstrekkelig forberedt på en kapringssituasjon kan bli store. Selv om det ikke ble bevist tilstrekkelig årsakssammenheng mellom de uaktsomme handlinger og tapet de ansatte led i Danica White- saken, er hendelsen et godt eksempel på hvilket omfang et piratangrep kan få dersom pirater bemektiger seg skipet. I tillegg til de administrative og strafferettslige reaksjonene som det skal redegjøres nærmere for nedenfor, vil

---

<sup>39</sup> Se for eksempel Rt. 2007 s. 817. pkt. 44. Saken gjaldt krav på erstatning for arbeidstakers brudd på konkurranseklausul.

<sup>40</sup> Rt. 2007 s. 817 pkt. 39

<sup>41</sup> Lødrup (2005) s. 138

<sup>42</sup> Lødrup (2009) s. 357

<sup>43</sup> Rt 2007 s. 817 pkt. 38

<sup>44</sup> Rt 2007 s. 817 pkt. 38



også erstatningsansvar for arbeidsgiver kunne bli en konsekvens av manglende etterlevelse av lovens krav. Erstatningsansvar for arbeidsgiver ble imidlertid behandlet under avsnitt 2.2.3 og vil også bli behandlet i avsnitt 2.3.4.

### ***Forvaltningstiltak og administrative sanksjoner***

Skipssikkerhetsloven § 49 første ledd slår fast at dersom «krav som følger av lov eller forskrift» ikke gjennomføres, og rederiet ikke gjennomfører tiltaket innen en bestemt frist, vil det kunne bli ilagt sanksjoner. Som for eksempel tvangsmulkt etter § 50. Det var tidligere slik at tvangsmulkt bare kunne ilegges for manglende oppfyllelse av miljøpålegg.<sup>45</sup> Dagen rettstilstand er imidlertid slik at dersom rederiet for eksempel ikke oppfyller de krav til opplæring som sikkerhetsforskriften og ISPS koden foreskriver, kan rederiet ilegges økonomiske sanksjoner for dette. Skipet kan også få tilbaketrukket nødvendige sertifikater dersom det ikke følger de krav som er pålagt skipet etter lov og forskrift jfr § 51. Dette kan igjen føre til at skipet ikke kan seile jfr § 52 som regulerer «tvangstiltak ovenfor skip». Slike tiltak kan være å nekte skipet å forlate havn, eller pålegge skipet å legge til havn. Bestemmelsen gir rett til om nødvendig å benytte tvang «innenfor folkerettens grenser», for å holde tilbake skipet jfr § 52 første ledd.

Mangler ved skipets sikkerhet er imidlertid et forhold som typisk oppdages etter at skaden har skjedd, i denne sammenheng etter at skipet har blitt angrepet av pirater. Bøteleggelse og tilbaketrekning av sertifikater vil imidlertid kunne ha en preventiv effekt, samtidig som det vil føre til at glipp i skipets sikkerhetsrutiner ikke gjentas, slik at fremtidige angrep kan unngås.

### ***Straff***

Et annet spørsmål er om rederiet kan bli strafferettslig ansvarlig for ikke å sørge for at mannskapet er tilstrekkelig opplært. Under arbeidet med skipssikkerhetsloven ble det innført et eget kapittel i lovens kapittel 10 om straffeansvar for rederiet selv eller noen som handler «på vegne av rederiet». Ettersom rederiet er hovedpliktsubjekt etter de andre bestemmelsene i loven, var det videre naturlig at rederiet også ble hovedansvarssubjekt i straffekapitlet.<sup>46</sup> Med noen

---

<sup>45</sup> Ot.prp.nr 87(2005-2006) s. 77 pkt. 14.6.2

<sup>46</sup> Ot.prp.nr.87.(2005-2006)s. 81 pkt. 15.2.4

som handler «på vegne av rederiet» menes en som etter sin stilling må anses å representere rederiet, for eksempel styreleder eller administrerende direktør.<sup>47</sup>

Det finnes imidlertid ingen bestemmelser i lovens kapittel 10 som gjør rederiet selv eller noen rederiet svarer for strafferettslig ansvarlig for overtredelse av kapittel 6 i skipssikkerhetsloven. Heller ingen gjenværende bestemmelser i Almindelig borgerlig straffelov av 22.5.1902, heretter straffeloven, kapittel 30 om forbrytelser til sjøs regulerer slike tilfeller. En bestemmelse som kan tenkes anvendt på forholdet er skipssikkerhetslovens § 62, som regulerer «brudd på rederiets plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord». Mangelfull opplæring av ansatte for hvordan de skal takle en så alvorlig situasjon som kapring, vil få direkte betydning for mannskapets personlige sikkerhet. Bestemmelsen slår fast straffeansvar for den som «på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt» overtrer §§ 21 og 22. Disse bestemmelsene stiller krav til henholdsvis fysiske innretninger, utstyr som skal beskytte de ansatte, og til hvordan arbeidet skal tilrettelegges og utføres.<sup>48</sup> Blant annet slår § 22 annet ledd bokstav b) fast at departementet kan gi forskrift med nærmere krav til opplæring og øvelser for ansatte om bord. I medhold av bokstav b) er det vedtatt forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip av 1.1.2005. Forskriften gir blant annet arbeidstakere krav på opplæring i bruk av nye arbeidsredskaper, som for eksempel alarmer.<sup>49</sup> Bruker vi Danica White hendelsen som eksempel, ville ansatte om bord på norske skip derfor hatt krav på opplæring i bruk av et terroralarmsystem også etter denne forskriften. Dersom slik opplæring ikke gis, vil dette medføre brudd på den overnevnte forskrift som igjen kan føre til straff etter skipssikkerhetslovens § 62. Forarbeidene til loven la imidlertid vekt på at terskelen for straff skulle ligge høyt, slik at straff bare ble aktuelt hvor det foreligger skade på person eller hvor feil eller uforsiktighet kan få store skadefølger. De fleste straffebudene i skipssikkerhetsloven har derfor forsett eller grov uaktsomhet som skyldkrav.<sup>50</sup> Dette medfører at dersom arbeidsgiver kun har utvist simpel uaktsomhet med hensyn til for eksempel opplæring av ansatte vil det vanskelig kunne bli snakk om straffeansvar etter skipssikkerhetsloven kapittel 10.

---

<sup>47</sup> NOU 2005:14 s. 167 pkt. 7.10.2.13

<sup>48</sup> Pettersen (2010) s. 435

<sup>49</sup> Pettersen (2010) s. 443

<sup>50</sup> Ot.prp.nr.87 (2005-2006) s. 79 og 80 pkt. 15.1.2 og 15.1.4

## 2.2.5 Fravikelighet

De krav sikkerhetsforskriften i medhold av SOLAS kapittel XI-2 og ISPS koden stiller til opplæring av mannskap i skipets sikkerhetsrutiner vil miste mye av sin betydning dersom disse ikke stadfester bindende regler ovenfor arbeidsgiver. Vurderingstemaet i dette avsnitt er derfor i hvilken grad skipssikkerhetsloven kapittel 6 og sikkerhetsforskriftens regler er bindende ovenfor arbeidsgiver.

ISPS kodens del A er ufravikelig, utgangspunktet er derfor at det ikke kan avtales eller lovfestes andre løsninger som vil gi dårligere sikkerhet enn det som fremgår av del A. For norsk retts vedkommende fremgår dette av sikkerhetsforskriftens § 5. ISPS kodens del B inneholder i utgangspunktet bare veiledende bestemmelser til del A, og er derfor ikke bindende. Norge har imidlertid valgt å gjøre noen av bestemmelsene i ISPS kodens del B til bindende rett, jfr sikkerhetsforskriften § 5 annet punktum. Blant annet pkt. 13.6 og 13.7 som bestemmer hvor ofte og hvordan det skal gjennomføres øvelser.

Unntak fra sikkerhetsforskriftens ufravikelighet finner vi i sikkerhetsforskriftens § 4 første ledd som slår fast at i enkelttilfeller kan sjøfarsdirektoratet fravike forskriftens krav dersom det foreligger skriftlig søknad om dette. For at dette skal kunne gjøres må tre vilkår være oppfylt. Det må for det første foreligge «spesielle grunner» som gjør det nødvendig å fravike bestemmelsene, det må for det andre være «sikkerhetsmessig forsvarlig» og for det tredje må fravikelsen ikke føre til motstrid med «internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til» Bestemmelsen er ikke spesielt kommentert i forarbeidene til skipssikkerhetsloven, men ordlyden av «spesielle grunner» og «sikkerhetsmessig forsvarlig» taler for at det foreligger en viss terskel for at sikkerhetsforskriften skal kunne fravikes. Arbeidsgiver vil med bakgrunn i dette kunne fravike sikkerhetsforskriften dersom avviket er forsvarlig, og sikkerheten ombord fortsatt er ivaretatt. Fravikelsen må imidlertid følge av «spesielle grunner» jfr første ledd. Dersom det oppstår en ekstraordinær situasjon kan dette medfører at fravikelse av lovens krav vil være legitim. Et mulig problem kan tenkes i tilfeller hvor en begivenhet som medfører behov for fravikelse oppstår så plutselig at det ikke er tid til å sende skriftlig søknad til sjøfartsdirektoratet. I slike tilfeller taler lovens ordlyd for at fravikelse ikke kan skje. Arbeidsgiver er videre gitt adgang til å fravike sikkerhetsforskriftens krav ved og innføre andre sikkerhetstiltak, men bare dersom disse ikke medfører mindre beskyttelse av skip og mannskap enn

det som følger av ISPS koden og SOLAS kapittel XI-2 jfr sikkerhetsforskriften § 4 annet ledd.

Arbeidsgiver er med dette gitt adgang til å fravike lovens krav i enkelte tilfeller så lenge fravikelsen ligger innenfor rammene av sikkerhetsforskriftens § 4.

### **2.2.6 Vurdering**

Skipssikkerhetsloven og sikkerhetsforskriften i medhold av SOLAS kapittel XII-2 og ISPS koden, stiller relativt strenge krav til opplæring av ansatte i skipets sikkerhetsrutiner, noe som igjen vil beskytte og forberede ansatte på mulige kapringssituasjoner. Arbeidsgiver er i utgangspunktet bundet av disse bestemmelsene. Dette medfører at norske ansatte i stor grad har et lovfestet krav på opplæring for hvordan de skal takle et eventuelt piratangrep.

Når det gjelder Danica White avgjørelsen er det imidlertid klart at denne ikke vil ha noen stor betydning i forhold til norsk rett, når det gjelder opplæring av ansatte. Dommen kan, som nevnt, sies å stadfeste et mulig erstatningsansvar for arbeidsgiver dersom opplæring ikke gis, og de øvrige vilkår for erstatning er oppfylt, noe som nok også ville blitt tilfellet etter norsk rett. Verken dansk byrett eller ankedomstol foretok noen nærmere tolkning av de krav ISPS koden stiller til opplæring av mannskap. Bakgrunnen for dette var nok at retten som nevnt under avsnitt 2.2.3 ikke fant det tilstrekkelig bevist av de skadelidte, at den manglende opplæringen av terroralarmsystemet var årsaken til tapet, og dermed ikke fant noen grunn til å foreta noen nærmere vurdering av kravet til opplæring. Dersom retten hadde foretatt en nærmere tolkning av hvilke krav ISPS koden stiller til selve omfanget av opplæringen, kunne dette vært interessant også for norsk retts vedkommende, da det ikke finnes norsk rettspraksis på dette området.

## **2.3 Avtalebaserte forpliktelser for opplæring av ansatte**

### 2.3.1 Innledning

Arbeidsavtalen vil være utgangspunktet for regulering av både arbeidsgivers og arbeidstakers forpliktelser i arbeidsforholdet. Der arbeidsgiver ikke er bundet av preseptorisk lov, vil partene stå fritt til å avtale seg i mellom hva som skal gjelde. Slik avtale kan enten være tariffavtale, eller individuell arbeidsavtale. En tariffavtale vil i utgangspunktet bare være bindende for medlemmer av de organisasjonene som er parter i avtalen. Arbeidsgiver vil imidlertid også være bundet av de plikter tariffavtalen fastsetter overfor uorganiserte arbeidstakere, hvor arbeidsgiver er medlem av en organisasjon som er part i avtalen.<sup>51</sup> Dette vil for eksempel kunne gjelde for rederier som er medlem i Norges Rederiforbund, og som har uorganiserte ansatte. Jeg vil i dette avsnittet se nærmere på avtalebaserte plikter for opplæring av ansatte.

### 2.3.2 Best Management Practices for Protection against Somalia Based Piracy

BMP er retningslinjer, utviklet i samarbeid mellom ulike aktører og organisasjoner innenfor shipping industrien for beskyttelse av skip og mannskap som skal seile inn Adenbukta og kysten utenfor Somalia. Sikkerhetstiltakene vil imidlertid kunne være relevant også for andre områder hvor skip er utsatt for piratangrep. Retningslinjene tar utgangspunkt i bruk av forsvarsmidler som ikke er bevæpning, og blir regelmessig oppdatert ettersom pirattrusselen utvikler seg.<sup>52</sup> Siste versjon pr i dag er BMP4.

BMP4 er rettet direkte mot gjennomføring av sikkerhetstiltak for beskyttelse mot angrep fra somaliske pirater. Retningslinjene slår fast at det før innreise til risikoområdet bør kjøres øvelser med mannskapet på iverksetting av skipets sikkerhetstiltak, og på å komme seg til trygge områder av skipet.<sup>53</sup> Det er videre slått fast at skipets kaptein burde sørge for at det holdes et informasjonsmøte for mannskapet før innreise til risikoområder. Dette innebærer en gjennomgang av skipets sikkerhetsplan og en praktisk øvelse på gjennomføringen av sikkerhetstiltakene. Alt personell bør bli oppdatert på sine oppgaver, og alarmen for piratangrep bør testes slik at mannskapet vil gjenkjenne den.<sup>54</sup>

---

<sup>51</sup> Jakhelln (2006) s. 110

<sup>52</sup> Sjøfartsdirektoratet rundskriv (RSR 7-2011) del II

<sup>53</sup> BMP4 pkt. 6.8

<sup>54</sup> BMP4 pkt. 7.1

Gjennomføring av de sikkerhetstiltak som BMP4 foreskriver er imidlertid svært kostbart for rederiene.<sup>55</sup> I 2011 ble det av Norges Rederiforbund anslått at norske rederier brukte anslagsvis 300 000 kr på gjennomføring av sikkerhetstiltak for hver tur gjennom risikoområder.<sup>56</sup> Store kostander er også en faktor som må tas med i betraktning ved vurderingen av hvilke sikkerhetstiltak som skal gjennomføres på skipet.

### 2.3.3 Betydning av BMP4 i norsk rett

Bransje og industristandarder som BMP4, er i utgangspunktet ikke bindende for rederiene, med mindre de har forankring i lov.<sup>57</sup> BMP4s stilling er imidlertid blitt betydelig styrket ved at IMOs komite for maritim sikkerhet MSC<sup>58</sup> ved resolusjon implementert BMP4 i sine retningslinjer for å avverge og bekjempe piratangrep.<sup>59</sup> Disse resolusjonene er heller ikke bindende for medlemslandene, men de kan gjøres bindende ved at det i en eventuell konvensjon inntas et krav om dette, som igjen henviser til resolusjonen.<sup>60</sup> På et punkt er også BMP4 gjort til gjeldende norsk rett. Sikkerhetsforskriften § 6 bokstav a) slår fast at skip som skal seile i farvann som er definert som «høyrisikoområdet for piratangrep i Best management practicies to deter piracy off the Coast of Somalia and in the Arabian Sea Area» skal følge BMPs anbefalinger «om registrering hos MSCHOA<sup>61</sup> og rapportering til UKMTO.<sup>62</sup> MSCHOA er EUs planleggings og koordineringssenter for EUs marinestyrker, mens UKMTO er Storbritannias maritime handelsorganisasjon lokalisert i Dubai, og vil være første kontaktpunktet for skip som seiler inn i området. Til sammen sørger disse organisasjonene for overvåkning av skipets rute, og rask rapportering til marinen.<sup>63</sup> Dette er den eneste direkte forankring retningslinjene har i norsk rett.

---

<sup>55</sup> Skuncke (2014)

<sup>56</sup> NRK (2011)

<sup>57</sup> Sjøfartsdirektoratet rundskriv (RSR 7 – 2011) del II

<sup>58</sup> Maritime Safety Comitee

<sup>59</sup> MSC.1/ Circ.1339 (2011)

<sup>60</sup> Pettersen (2010) s. 41

<sup>61</sup> Maritime Security Center Horn Of Africa

<sup>62</sup> United Kingdom Unity Trade Operations

<sup>63</sup> BMP4 s.11 pkt. 5.5.1 og s. 12 pkt. 5.1.2

BMP4 kan imidlertid få betydning for ansatte om bord på norske skip også på annen måte. Arbeidsgiver og arbeidstakerorganisasjoner inngår fortløpende og i takt med utviklingen av piratrisikoen, tariffavtaler som blant annet avtalefester krav til sikkerhetsforanstaltninger, kompensasjon og særlige erstatningsordninger for ansatte som skal seile inn i risikoområder. I august 2014 ble det inngått ny avtale om rett til risikotillegg og utvidet forsikringsdekning for mannskap som skal seile i de områder tariffpartene har bestemt skal utgjøre risikoområder.<sup>64</sup> Protokoll 2014 utgjør vedlegg til tariffavtaler inngått mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjømannsforbund, Norsk sjøoffisersforbund og Det norske Maskinistforbund, og gjelder for alle NOR og Nordisk NIS avtaler mellom de overnevnte parter.<sup>65</sup> Protokoll 2014 fastsetter at skip som ferdes i fastsatte risikoområder skal følge de sikkerhetstiltak som er fastsatt i siste versjon av BMP.<sup>66</sup>

#### **2.3.4 Ansvar og konsekvenser av manglende gjennomføring av BMP4**

Protokoll 2014 er taus både med hensyn til hvem ansvaret ligger på for gjennomføringen av sikkerhetstiltakene samt konsekvensene av manglende gjennomføring. En naturlig forståelse må være at arbeidsgiver, som ofte er rederiet, har det overordnede ansvar for å påse at disse sikkerhetstiltakene følges, og at denne plikten eventuelt delegeres til skipets kaptein eller terrorberedskapsoffiser, og ikke legges på mannskapet for øvrig. Den sterkere part i kontraktsforholdet burde ha ansvaret for at disse pliktene faktisk etterleves, noe som kan forankres i alminnelige kontraktrettslige prinsipper. Selv om rederiet burde ha ansvaret for oppfølging av at disse sikkerhetstiltakene gjennomføres, er det nok i praksis mannskapet som står for store deler av selve gjennomføring. Mannskapet vil også ha en betydelig egeninteresse i at sikkerhetstiltakene etterleves, da formålet med disse i stor grad er å beskytte nettopp mannskapet. Besetningen bør derfor ilegges et visst ansvar for at sikkerhetstiltakene gjennomføres. Det overordnede ansvar må imidlertid ligge på rederiet/arbeidsgiver, slik tilfellet er for gjennomføring av lovfestede sikkerhetstiltak.

---

<sup>64</sup> Protokoll Risk Zones 20 aug. 2014 heretter protokoll (2014). Tariffavtaler og protokoller inngått mellom de overnevnte parter er ikke tilgjengelige for allmennheten, men kan fås innsyn i etter avtale med Norges Rederiforbund

<sup>65</sup> Protokoll 2014 pkt. 6

<sup>66</sup> Protokoll 2014 pkt. 3

Når det gjelder mulige konsekvenser av manglende gjennomføring av BMP4, vil dette være spørsmål om erstatningsansvar for kontraktsbrudd for tilfeller hvor BMP er gjort til del av bindende kontrakt. Manglende gjennomføring vil kunne føre til tap både for arbeidsgiver og for de ansatte.

Plassering av ansvar vil her bero på hvem av partene som har utvist skyld. Rederiet kan utenfor kontrakt bli ansvarlig for hjelpere som begår «feil eller forsømmelser i tjenesten» jfr sjøl § 151.første ledd. I juridisk teori har det vært uenighet om denne bestemmelsen også kan anvendes ved erstatningsansvar i kontraktsforhold. Det er imidlertid enighet om at når det gjelder erstatningsansvar for kontraktsbrudd, vil den kontraktspart som benytter hjelpere også kunne bli ansvarlig for de feil hjelperen begår, og at dette ansvaret må rekke like langt som ansvaret etter sjøl § 151.<sup>67</sup> Dette medfører at dersom for eksempel kapteinen kan klandres for og ikke ha gjennomført avtalebaserte sikkerhetstiltak, kan rederiet bli erstatningsansvarlig ovenfor de ansatte for tap disse lider som følge av dette.

### **2.3.5 Vurdering**

Sikkerhetsforskriften og BMP4 har både likheter og ulikheter. Det er imidlertid vanskelig å sammenligne de to, ettersom BMP4 har en mer lettfattelig og praktisk tilnærming til piratangrep, mens sikkerhetsforskriften og ISPS koden retter seg mot flere typer trusler og risiko, og har derfor en mer generell tilnærming. I sikkerhetsforskriften er det ikke beskrevet nøyaktig hvilke sikkerhetstiltak som skal iverksettes spesifikt for piratangrep, som for eksempel opprettelse av tilfluktssteder for mannskapet, bruk av vannkanoner eller piggråd på utsatte steder av skipet slik BMP4 gjør. Det er også påvist at skip som gjennomfører tiltak som BMP4 foreskriver står betydelig sterkere med henhold til å avverge piratangrep.<sup>68</sup> For at mannskap ombord på skip som er utsatt for piratangrep skal være best mulig forberedt på en mulig kappingssituasjon, vil det kunne være en fordel om flere av de tiltak BMP4 foreskriver hadde vært lovpålagte. Det må imidlertid tas hensyn til, som nevnt tidligere i avsnitt 2.3.2 at gjennomføring av slike tiltak vil være svært kostbart for arbeidsgiver, slik at hvert skip må vurderes konkret med henhold til hvilke tiltak som bør gjennomføres. En lovregel som pålegger skip å gjennomføre de tiltak som er anbefalt i BMP4 kan derfor tenkes å være lite hensiktsmessig.

---

<sup>67</sup> Falkanger (2010) s. 160

<sup>68</sup> BMP4 pkt. 1.1 s.1



Lovgivningsteknikken i Norge er imidlertid ikke kasuistisk, men jevnt over generell og skjønnsmessig<sup>69</sup> slik at regelverket vil kunne tilpasses utfordringer ved gjennomføring av sikkerhetstiltakene, slik som høye kostander. Den største forskjell mellom et lovfestet krav til gjennomføring av BMP4 og en avtalebasert forpliktelse vil derfor være at en lovregel vil gi arbeidsgiver begrenset mulighet til å avtale seg vekk fra krav til gjennomføring av de sikkerhetstiltak som er foreskrevet i BMP4.

## **2.4 Arbeidstakers krav på økonomisk kompensasjon for å arbeide i risikoområder.**

### **2.4.1 Innledning**

I de neste avsnittene rettes fokuset bort fra sikkerhetstiltak som står for den fysiske beskyttelsen av arbeidstaker, og over på arbeidstakers krav på økonomisk kompensasjon for å akseptere den risiko arbeid i piratutsatte farvann utgjør. Det finnes ingen lovbestemt rett til økonomisk kompensasjon utover ordinær lønn for arbeidstaker om bord på skip som skal inn i risikoområder. Spørsmålet blir derfor i hvilken grad en slik rettighet for følger av tariffavtale?

### **2.4.2 Risikotillegg**

For arbeidstakere om bord på NOR og NIS skip som skal seile inn i piratutsatte farvann er en slik rett slått fast i protokoll 2014, som også ble nevnt i avsnitt 2.3.3. Protokollen bruker betegnelsen risikotillegg på arbeidstakers krav på økonomisk kompensasjon ved innseiling til risikoområder.<sup>70</sup> Protokoll 2014 erstatter tidligere inngåtte avtaler om rett på risikotillegg og erstatning ved piratangrep. Bakgrunnen for denne nye avtalen er den markante nedgangen i angrep i Adenbukta og kysten utenfor Somalia, og de gode resultatene økt sjømilitært tilstedeværelse i Adenbukta har gitt.<sup>71</sup> 2014 protokollen gir fortsatt krav på risikotillegg for de dager skipet er i fart i Adenbukta, men innenfor nærmere fastsatte linjer.<sup>72</sup>

---

<sup>69</sup> Eckhoff (2001) s. 54

<sup>70</sup> Protokoll (2014) pkt.1. I

<sup>71</sup> Protokoll (2014)

<sup>72</sup> Protokoll (2014) pkt. 1. I

Som nevnt innledningsvis er også andre områder truet av piratangrep. Protokollen operer derfor med en utvidet risikosone som omfatter områder i det Arabiske/ Indiske hav. Her har ansatte bare krav på risikotillegg ved et faktisk angrep på skipet.<sup>73</sup>

Et område som den siste tiden har sett en økning i antall piratangrep er Vest-Afrikakysten. Dette er også grunnen til at det i 2012 ble inngått avtale om rett til risikotillegg ved opphold i territorialfarvannene utenfor Benin og Nigeria.<sup>74</sup> Denne protokollen ble ikke erstattet av den overnevnte 2014 protokollen, og er fortsatt gjeldende. For krav på risikotillegg etter denne avtalen er det ikke et vilkår at skipet faktisk må bli angrepet av pirater for å ha krav på økonomisk kompensasjon. Det er tilstrekkelig at skipet seiler i de fastsatte soner.<sup>75</sup>

### 2.4.3 Vurdering

I dag har man i større grad enn tidligere kontroll over de områder hvor skip er utsatt for piratangrep, noe som har ført til en nedgang i angrep i Adenbukta.<sup>76</sup> Piratene har imidlertid de siste årene vist større brutalitet, og angrepene har i perioder vært av et slikt omfang at mange mener at innseiling til slike områder burde anses som innseiling til krigsområder.<sup>77</sup> Med bakgrunn i dette har arbeidsgiver søkt å imøtekomme denne risikoen ved inngåelse av avtaler som gir krav på kompensasjon ved arbeid i piratutsatte farvann. Mange ansatte vil derfor ha krav på slik kompensasjon, selv om dette ikke følger av lov. Et krav på risikotillegg vil imidlertid ikke øke sikkerheten til mannskapet, men vil kun være en kompensasjon for den risiko arbeidstaker aksepterer å bli utsatt for. Risikoen for piratangrep vil videre variere fra år til år og fra sted til sted. Regelverk tar tid å endre, mens avtaler er lettere å gjøre endringer i etter behov. Ettersom tariffpartene har etablert et system med inngåelse av avtaler som kompenserer for risikoen ved å oppholde seg i slike områder, vil dette kunne redusere behovet for et lovfestet krav til risikotillegg. Internasjonalt har det heller ikke vært praksis å lovfeste et slikt krav. Konkurransmessige hensyn i forhold til at skip kan velge å registrere seg i utenlandske

---

<sup>73</sup> Protokoll (2014) pkt. 2. III

<sup>74</sup> Protocol high risk zone Nigeria 30. Mai 2012, heretter, protokoll (2012).

<sup>75</sup> Protokoll 2012 pkt.1

<sup>76</sup> Jfr avsnitt.1.1 i oppgaven

<sup>77</sup> Prop.115 L (2012-2013) s. 159 pkt.16.3.2

registre for å unngå norsk lovgivning, vil derfor også være et moment som taler mot et behov for en slik lovfestet rettighet.<sup>78</sup>

## **2.5 Arbeidstakers rett til fratreden ved innseiling til risikoområder.**

### **2.5.1 Innledning**

Skipsarbeidsloven § 9-5 regulerer arbeidstakers rett til å fratre sitt arbeid under spesielle omstendigheter. En lovfestet rett til fratreden innebærer at arbeidstaker kan fratre sin tjeneste uten at dette medfører at arbeidsforholdet også opphører.<sup>79</sup> Spørsmålet i denne sammenheng er om risikoen for piratangrep gir arbeidstakere ombord på skip en slik rett.

I de tilfeller skipsarbeidsloven § 9-5 gir rett til fratreden, er det to alternativer som kan tenkes anvendt på rett til fratreden ved trussel om piratangrep. For det første dersom skipet ikke oppfyller krav fastsatt i skipssikkerhetsloven, eller i «forskrift i medhold av loven» jfr § 9-5 første ledd bokstav a). For det andre dersom skipet skal seile i områder eller ligge til havn hvor det råder «krig eller krigslignende forhold» jfr bokstav d) Jeg vil først behandle fratreden med bakgrunn i «krigslignende forhold».

### **2.5.2 Kan piratvirksomhet anses som «krigslignende forhold»?**

Folkeretten har tradisjonelt definert krig som væpnet konflikt mellom to stater.<sup>80</sup> Denne definisjon er av mange ansett som utdatert da de fleste kriger i dag er borgerkriger.<sup>81</sup> Norsk rett har tradisjonelt lagt den folkerettslige definisjonen til grunn. I forarbeidene til den nye straffeloven, lov om straff av 20.5. 2005,<sup>82</sup> ble det imidlertid uttalt at krigsbegrepet eller uttrykket «væpnet konflikt» i straffeloven nok i noen tilfeller må avvike fra den folkerettslige definisjonen, på grunn av at forståelsen av begrepet må tilpasses det regelverk den aktuelle interesse

---

<sup>78</sup> NOU 2012:18 s. 193 pkt. 16.3

<sup>79</sup> Prop.115 L (2012-2013) s. 156 pkt. 16.2.2

<sup>80</sup> Frostad (2011) s. 46

<sup>81</sup> Aftenposten (2011)

<sup>82</sup> I ny straffelov av 2005 er kapittel 16 om «folkemord, forbrytelser mot menneskeheten og krigsforbrytelse», det eneste kapittelet som har trådt i kraft.

skal beskyttes av.<sup>83</sup> Hverken forarbeidene til gamle sjømannsloven eller skipsarbeidsloven sier noe om hvordan uttrykket «krig» eller «krigsliknende forhold» skal forstås. Med bakgrunn i det overnevnte er det imidlertid klart at krig i dag ikke trenger dreie seg om væpnet konflikt mellom to stater, men like godt kan dreie seg om en slik konflikt mellom to folkegrupper. Piratene er som regel tungt bevæpnet når de angriper skip, og er gjerne finansiert av velstående bakmenn.<sup>84</sup> Videre har pirattrusselen de siste årene blitt møtt med militær motstand, og mange skip benytter seg nå av private vaktelskaper som leier ut bevæpnede vakter. For norsk retts vedkommende er retten til å bruke væpnede vakter nå hjemlet i skipssikkerhetslovens § 40, som suppleres av den overnevnte sikkerhetsforskrift. Skipssikkerhetslovens § 40 første ledd slår fast at for å beskytte skipet mot blant annet «piratvirksomhet» jfr § 39 «kan det iverksettes tiltak og anvendes maktmidler». Sikkerhetsforskriften § 20 utdyper dette ved og uttrykkelig slår fast at «væpnet vakthold kan tas i bruk» for beskyttelse mot «piratvirksomhet». De åpenbare likhetstrekk mellom piratangrep og krigsliknende forhold må med bakgrunn i det overnevnte være at det foreligger en væpnet konflikt mellom to parter, hvor også sivile liv er i fare. Spørsmålet i denne sammenheng er om dette gjelder for alle områder hvor skip er utsatt for piratangrep?

Bruk av væpnede vakter forutsetter at man befinner seg på det åpne hav, hvor flaggstaten har eksklusiv jurisdiksjon jfr Havrettskonvensjonen art 92 (1). Befinner skipet seg innenfor kyststatens territorialfarvann er man underlagt kyststatens jurisdiksjon jfr Havrettskonvensjonen art 2 (1). Bruk av væpnede vakter er da avhengig av at kyststaten tillater slik bruk. Utenfor kysten av Vest- Afrika vil størsteparten av piratangrepene skje nær kysten. Videre tillater ikke Nigeria bruk av væpnede vakter innenfor sine territorialfarvann, med mindre dette er nigeriansk kystvakt.<sup>85</sup> Situasjonen i disse farvannene er derfor ofte slik at skip bare benytter seg av passive sikkerhetstiltak.<sup>86</sup> Utenfor kysten av Vest Afrika vil det derfor sjelden dreie seg om to væpnede parter, noe som må tas hensyn til når man skal avgjøre om et mulig piratangrep kan anses som «et krigsliknende forhold».

---

<sup>83</sup> Ot.prp.nr 8 (2007-2008) s.306

<sup>84</sup> Dagbladet (2013)

<sup>85</sup> Skuncke (2014)

<sup>86</sup> Skuncke (2014)

Vi ser derfor at piratangrep kan ha likehetstrekk med krigføring i enkelte områder, men at denne definisjon ikke passer like godt over alt hvor skip er utsatt for angrep. Spørsmålet blir dermed videre om skipsarbeidsloven § 9-5 første ledd bokstav d) om rett til fratreden ved «krigslignende forhold» uansett kan tolkes analogisk til og også omfatte piratangrep.

Under arbeidet med skipsarbeidsloven, ble spørsmålet om rett til fratreden ved piratangrep drøftet inngående. Flertallet i utvalget pekte på konsekvensene av å vedta en slik vegringsrett. Det ble lagt avgjørende vekt på risikoen dette kunne medføre for rederiene med hensyn til at alle ansatte kunne velge å fratre ved innseiling til slike områder. Dette vil igjen kunne føre til en uheldig konkurransevridding, da rederier heller kan velge å registrere skip i utenlandske registre for å unngå norsk lovgivning. Det finnes heller ingen andre land som har valgt å lovfeste en slik rett, og den er heller ikke regulert i MLC. Om den ansatte skulle bli gitt en slik adgang ville dette bety at det vil bli lagt en subjektiv risikovurdering til grunn, slik at arbeidsgiver vil være prisgitt arbeidstakers vurdering av risikoen. Ansatte vil muligens ikke ha like gode forutsetninger for å forta en slik vurdering som norske myndigheter.<sup>87</sup>

Som nevnt i avsnitt 2.4.1 er det inngått avtaler mellom tariffpartene som gir ansatte om bord på skip rett til risikotillegg i avtalte risikoområder. Mange rederier gir også de ansatte mulighet til å fratre sin stilling ved innseiling til slike områder, eller forplikter seg til å være imøtekommende ovenfor ansatte som vegrer seg for å bli med skipet inn i risikoområder. Arbeidsgiver vil da prøve å finne annet arbeid for den ansatte.<sup>88</sup> Det viser seg imidlertid at ansatte sjelden benytter seg av denne muligheten, noe flertallet mener taler mot et behov for en lovfestet rett til fratreden.<sup>89</sup> Dette argumentet har imidlertid svakheter. Dersom arbeidsgiver ikke finner annet passende arbeid til arbeidstaker vil dette i praksis innebære en permisjon uten lønn.<sup>90</sup> De fleste er i dag avhengig av regelmessig inntekt. Å ta en sjanse på at rederiet finner annet arbeid, med en mulighet for at de ikke gjør det, kan medføre stor økonomisk risiko for mange. Selv om ansatte da i realiteten vegrer seg for innreise til slike områder, kan det tenkes at disse ikke tørr ta den risikoen fratreden medfører.

---

<sup>87</sup> NOU 2012:18 s. 193 pkt. 16.3

<sup>88</sup> Protokoll (2012)

<sup>89</sup> NOU 2012:18 s.193 pkt. 16.3

<sup>90</sup> Se Haugaland tingrett dom av 24.06.2013

Mindretallet under høringsrundene mente imidlertid at også piratangrep burde omfattes av den nye loven. Dette var med bakgrunn i det omfanget piratvirksomhet i dag har fått. Mindretallet så derfor ingen grunn til å skille mellom slike områder og krigsområder, og la til grunn at sjøfolk som skulle inn i risikosoner burde ha like rettigheter som ansatte som skal inn i krigstruede områder. Det ble imidlertid også forutsatt at det da måtte være en høy terskel for å anvende bestemmelsen, og at risikovurderingen burde basere seg på den sjøfartsdirektoratet gjør med bakgrunn i ISPS koden.<sup>91</sup>

Skipsarbeidsloven § 9-5 første ledd bokstav d) om rett til fratreden ved «krig eller krigslignende forhold» bygger etter lovens kommentarer på samme tankegang som læren om «bristende forutsetninger».<sup>92</sup> For at det skal foreligge en bristende forutsetning etter § 9-5 første ledd bokstav d) kreves det en «vesentlig fareøkning».<sup>93</sup> Professor emeritus Henning Jakhelln pekte under høringsrundene på at piratangrep i likhet med «krig eller krigslignende forhold» må sies utgjøre en slik fareøkning.<sup>94</sup> Et piratangrep kan i verstefall få fysiske, psykiske og økonomiske konsekvenser for den som utsettes for det. Dette kan videre komme til å prege de ansatte i lang tid etter angrepet. Dette taler for at faren for piratangrep i mange tilfeller vil innebære en «vesentlig fareøkning», slik at man vil stå ovenfor en bristende forutsetning. Det kan ikke antas at ansatte ombord på skip stilltiende har akseptert en slik risiko ved inngåelse av arbeidsavtalen, da denne risikoen må sies å ligge utenfor arbeidets alminnelige ramme. Fare for piratangrep vil derfor etter min mening i noen tilfeller kunne utgjøre et forhold som burde gi den ansatte rett til å fratre sin tjeneste etter skipsarbeidsloven § 9-5 bokstav d). Flertallets syn ble imidlertid lagt til grunn, og piratvirksomhet ble ikke tatt med i bestemmelsen.

Spørsmålet om det foreligger en lovhjemlet til rett til fratreden med bakgrunn i piratangrep ble behandlet i Haugaland Tingrett i 2013.<sup>95</sup> Saken gjaldt i hovedsak krav om erstatning med grunnlag i ulovlig permisjon. Arbeidstaker valgte her å benytte seg av avtalebasert rett til fratreden ved innseiling til risikoområde. Rederiet forsøkte å finne annet passende arbeid til ar-

---

<sup>91</sup> NOU 2012:18 s.194 pkt. 16.3

<sup>92</sup> NOU 2012:18 s. 195 pkt. 16.4

<sup>93</sup> Prop.115 L (2012-2013) s. 160 pkt. 16.3.3

<sup>94</sup> Prop.115 L (2012-2013) s.160 pkt. 16.3.3

<sup>95</sup> Haugaland tingrett dom av 24.06.2013

beidstaker, men fikk ikke kontakt med denne da slikt arbeid var funnet. Saksøker var i denne perioden på ferie. Rederiet ga da dette arbeidet til en annen ansatt, og hadde dermed ikke annet arbeid å tilby saksøker, noe som innebar en permisjon uten lønn.<sup>96</sup> Retten tok i denne saken blant annet stilling til om gamle sjømannsloven § 12 bokstav g) kunne tolkes analogisk til også å omfatte piratangrep. Resultatet i dommen ble basert på den omfattende vurderingen av spørsmålet som ble gjort i forarbeidene til skipsarbeidsloven, som da var vedtatt, men ennå ikke hadde trådt i kraft.<sup>97</sup> Med bakgrunn i forarbeidenes klare tale, kom retten til at det ikke var «rettskildemessig grunnlag»<sup>98</sup> for en analogisk tolkning av sjømannslovens § 12 bokstav g) og at det dermed ikke forelå en lovbestemt adgang til rett til fratreden ved fare for piratangrep.<sup>99</sup> Dommen ble ikke anket, og er dermed rettskraftig.

Med bakgrunn i drøftelsen ovenfor taler mye for at en avtalebasert rett til fratreden i utgangspunktet vil være arbeidstakers eneste mulighet for vegring ved innseiling til områder som er utsatt for piratangrep.

I den videre drøftelsen forutsettes det at piratangrep omfattes av ordlyden av «krigslignende forhold» i skipsarbeidsloven § 9-5 bokstav d), da drøftelsen vil dreie seg om en lovfestet rett til fratreden også innebærer et lovfestet krav på lønn.

### **2.5.3 Innebærer en lovbestemt rett til fratreden også et lovbestemt krav på lønn?**

Som nevnt i avsnitt 2.5.2 hender det at arbeidsgiver forplikter seg til å vise imøtekommenhet i forhold til ansatte som vegrer seg for innreise til risikoområder. Der arbeidstaker blir gitt mulighet til å fratrukke sin stilling, forplikter rederiet seg til å forsøke å finne annet arbeid til arbeidstaker.<sup>100</sup> Dersom det ikke lar seg gjøre vil dette som nevnt innebære en permisjon uten lønn, med mindre annet er avtalt. Spørsmålet blir derfor om det foreligger en lovfestet rett til

---

<sup>96</sup> Haugaland tingrett dom av 24.06.2013 s. 2-3

<sup>97</sup> Skipsarbeidsloven trådte i kraft i 20.8.2013

<sup>98</sup> Haugaland tingrett dom av 24.06.2013 s. 13

<sup>99</sup> Haugaland tingrett dom av 24.06.2013 s. 13

<sup>100</sup> NOU 2012:18 s. 193 pkt.16.3

lønn i de tilfeller hvor arbeidstaker har rett til å fratru etter skipsarbeidsloven § 9-5, i motsetning til hva som gjelder ved en avtalebasert rett til fratreden?

Etter lovens forarbeider er det klart at arbeidsforholdet skal bestå i sin helhet selv om arbeidstaker velger å fratru sin stilling under spesielle omstendigheter.<sup>101</sup> Arbeidsgiver er videre ansvarlig for å dekke arbeidstakers utgifter til hjemreise og underhold i slike tilfeller jfr skipsarbeidsloven § 4-6 første ledd bokstav d). Om arbeidstaker også har krav på lønn er imidlertid mer usikkert, og er ikke kommentert i forarbeidene. Mye taler derfor for at det ikke kan utledes noen lønnsplikt ved lovbestemt rett til fratreden. Bestemmelsen må imidlertid sies å stadfeste en plikt ovenfor arbeidsgiver til å gjøre sitt ytterste for å finne annet arbeid til arbeidstaker. En rett til fratreden ville i stor grad blitt illusorisk dersom arbeidsgiver ikke ble pålagt en slik forpliktelse. Få eller ingen arbeidstakere ville benyttet seg av en slik vegringsrett dersom dette ikke forpliktet arbeidsgiver til å prøve å finne annet arbeid, da med bakgrunn i den økonomiske risikoen dette ville innebære. Det vil imidlertid alltid kunne oppstå tilfeller hvor arbeidsgiver ikke finner passende arbeid til arbeidstaker, til tross for forsøk på dette. Et interessant spørsmål i denne sammenheng er om arbeidstakers fratreden etter skipsarbeidsloven § 9-5 bokstav d) da kan anses som en permittering, slik at arbeidstaker har krav på lønn etter gjeldende regler om lønn under permittering?

#### **2.5.4 Kan fratreden etter skipsarbeidsloven § 9-5, anses som permittering?**

Permitteringsadgang for arbeidstakere om bord på skip er regulert i tre parallelle hovedavtaler inngått mellom Norges rederiforbund (NR) og Landsorganisasjonen i Norge (LO) på den ene siden og Norsk Sjømannsforbund, Norsk Sjøoffiserersforbund og Norsk Maskinistforbund på den andre siden. Avtalene er i hovedsak like, og jeg vil i det følgende bruke Hovedavtale mellom Norges Rederiforbund og Norsk Sjøoffiserersforbund, heretter hovedavtalen som utgangspunkt for drøftelsen.<sup>102</sup> Krav på lønn under permittering følger videre av lov om lønnsplikt under permittering av 5.6. 1988 heretter permitteringslønsloven.

---

<sup>101</sup> Skipsarbeidsloven med kommentarer s. 496

<sup>102</sup> Hovedavtale inngått mellom Norges Rederiforbund på den ene siden og Norsk sjøoffiserersforbund på den annen side (2012). Disse hovedavtalene er ikke tilgjengelig for allmenheten, men kan fås innsyn i etter avtale med Norges Rederiforbund.



Hovedavtalens pkt. 7.1 bokstav (a-e) slår fast at arbeidsgiver kan permittere sine arbeidstakere dersom dette følger av avtale, ved driftsstans eller driftsinnskrenkning på grunn av «naturomstendigheter eller andre uforutseelige hendinger», dersom bedriften mangler oppdrag, ved «uforutsette verkstedsopphold», ved streik eller dersom «saklig grunn ellers gjør det nødvendig for bedriften».

Permitteringslønnsloven § 1 annet ledd definerer permittering som tilfeller hvor arbeidstaker er fritatt fra sin arbeidspåkt enten på grunn av «driftsinnskrenkning eller driftsstans».

«Driftsinnskrenkninger eller driftsstans» vil i forhold til skipsfart typisk omfatte tilfeller som nevnt i hovedavtalens pkt. 7.1. Spørsmålet blir dermed videre om muligheten for piratangrep kan anses som en «driftsinnskrenkning eller driftsstans»?

Dersom et skip rammes av et piratangrep, er dette et forhold som kan medføre at driften av skipet må legges ned for en periode, slik at permittering av ansatte vil være nødvendig. En rett til fratreden etter § 9-5 bygger imidlertid på *muligheten* for at et piratangrep eller annen hendelse kan inntreffe. Tidsrommet for når en permittering er mulig, og når fratreden etter § 9-5 kan skje vil derfor være forskjellige. En permittering vil videre skje etter arbeidsgivers initiativ,<sup>103</sup> mens en fratredelsesrett vil bero på om arbeidstaker selv opplever det som for risikabelt og oppholde seg i et bestemt område. I den overnevnte tingrettsdom, ble det som argument mot at arbeidsgiver hadde adgang til å sette arbeidstaker på permisjon uten lønn, blant annet anført at permitteringslønnsloven krevde hjemmel for en slik handling.<sup>104</sup> Retten var ikke enig, og slo kort fast at permittering var ment for helt andre tilfeller enn en rett til fratreden, og at en permisjon uten lønn og permittering som følge av driftsinnskrenkning eller driftsstans følgelig ikke kunne sammenlignes.<sup>105</sup>

Tilfeller hvor arbeidsgiver ikke finner annet passende arbeid til arbeidstaker som velger å fratre etter skipsarbeidsloven § 9-5 bokstav d) vil derfor vanskelig kunne anses som en permittering.

---

<sup>103</sup> Jakhelln (2006) s.382

<sup>104</sup> Haugaland tingrett dom av 24.06. 2013 s.4

<sup>105</sup> Haugaland tingrett dom av 24.06.2013 s.15

### 2.5.5 Vurdering

Som drøftelsen over viser er det sterke holdepunkter for at det ikke foreligger en lovfestet rett til fratreden ved piratangrep etter skipsarbeidsloven § 9-5 bokstav d) og at det heller ikke foreligger noe krav på lønn i slike tilfeller, med mindre dette er særskilt avtalt. En tingrettsdom vil imidlertid ha begrenset vekt. Hadde en lignende sak på nytt kommet opp for norske domstoler, er det etter min mening ikke gitt at resultatet ville blitt det samme. Selv om sterke hensyn også taler mot en lovfestet rett til fratreden ved fare for piratangrep, som de nevnt under avsnitt.2.5.2, må det tas hensyn til at det var stor uenighet om spørsmålet ved det forberedende arbeid med loven. Flere av høringsinstansene på arbeidstakersiden sluttet seg til mindretallets syn, og mente at en slik rett burde lovfestes.<sup>106</sup> Man kan imidlertid vanskelig tenke seg at disse organisasjonene ville stilt seg på et annet standpunkt, da disse befinner seg på nettopp arbeidstakersiden.

Det er imidlertid flere forhold som taler for en analogisk tolkning av § 9-5 bokstav d) til å omfatte piratangrep. For det første ligger ikke piratangrep fjernt fra ordlyden av «krigslignende forhold» som drøftet under avsnitt 2.5.2. For det andre kan det tenkes at også andre rettskildedefaktorer, slik som reelle hensyn, med tanke på arbeidstakers liv og helse, kunne tale for et annet resultat.

Som drøftet under avsnitt 2.5.3 og 2.5.4 er det sterke holdepunkter for at det ikke foreligger noen lønnsplikt for arbeidsgiver i tilfeller hvor retten til fratreden er lovfestet. Dette innebærer at rent økonomisk vil en lovfestet rett til fratreden ikke spille noen stor rolle i forhold til en avtalefestet rett. Hvor arbeidsgiver i avtale har forpliktet seg til å vise imøtekommenhet i forhold til ansatte som vegrer seg for innreise til risikoområder, er det også verdt å presisere at arbeidsgiver i utgangspunktet kan beordre arbeidstaker på jobb dersom det ikke finnes annet passende arbeid, eller dersom vegring vil føre til at driften av skipet ikke vil gå som normalt på grunn av underbemanning. Denne retten følger av at arbeidstaker i utgangspunktet har plikt til å utføre arbeid som fastsatt i arbeidsavtalen etter ytelse mot ytelse prinsippet.<sup>107</sup>

---

<sup>106</sup> Prop.115 L (2012-2013) s.159 pkt. 16.3.2

<sup>107</sup> Se Rt 1992 s. 1482 s.1486

### **2.5.6 Rett til fratreden ved mangelfull oppfyllelse av krav fastsatt i skipssikkerhetsloven eller tilhørende forskrift.**

Skipsarbeidsloven § 9-5 første ledd bokstav (a) hjemler rett for arbeidstaker til å fratre der krav fastsatt i skipssikkerhetsloven eller i «forskrift i medhold av loven» ikke er oppfylt. Forarbeidene til loven presiserer at for at rett til fratreden etter denne bestemmelsen skal bli aktuelt må det foreligge en mangel som innebærer at skipet ikke «oppfyller de krav til teknisk, operativ og personlig sikkerhet» om bord, som skipssikkerhetsloven og tilhørende forskrift slår fast. Det er videre uttalt at manglene «klart» må utgjøre en fare for skipet selv eller for dets mannskap.<sup>108</sup> Dette taler for at en mangel i seg selv ikke er tilstrekkelig, mangelen må utgjøre en så viktig del av skipets sikkerhet at det er klare holdepunkter for at fare kan oppstå som følge av de påviste mangler.

Forarbeidene angir med dette en viss terskel for anvendelse av bestemmelsen, og det må kunne godtgjøres at brudd på sikkerhetsforskriften klart vil medføre en fare for mannskapet og/eller skipet. Dersom besetningen ikke føler seg trygg på at skipet er tilstrekkelig utrustet til å ferdes i risikoområder kan de ta dette opp med rederiet jfr § 9-7 første ledd, som gir rett til å klage « på forhold vedrørende skipstjenesten og arbeidsforholdet for øvrig». Rederiet har videre plikt til å sørge for at klagen blir undersøkt og behandlet på en effektiv og rettferdig måte jfr § 9-7 annet ledd. Selv om arbeidstaker ikke har noen lovfestet rett til fratreden ved piratangrep etter § 9-5 bokstav (d), vil en slik rett i noen tilfeller kunne foreligge etter § 9-5 bokstav (a).

## **3 Arbeidsgivers ansvar for ansatte i piraters varetekt**

---

<sup>108</sup> NOU 2012:18 s.196 pkt. 16.4

## 3.1 Innledning

I dette kapitlet vil jeg behandle arbeidsgivers ansvar for ansatte som befinner seg i piraters varetekt. Det sentrale spørsmål vil her være hvilke økonomiske rettigheter arbeidstaker har i denne perioden. Som nevnt i avsnitt 1.1 befinner det seg fortsatt mannskap i piraters varetekt. I tillegg til de fysiske og psykiske konsekvensene dette kan få, vil det også kunne innebære store økonomiske konsekvenser for arbeidstaker selv, eller for arbeidstakers familie som kanskje er helt eller delvis avhengig av dennes inntekt. Det sentrale spørsmål i denne sammenheng er om arbeidsgivers lønnsplikt opphører den tid arbeidstaker sitter som gissel. Om dette er tilfellet, finnes det da andre bestemmelser som kan ivareta arbeidstakers økonomiske interesser i denne perioden?

## 3.2 Bortfaller arbeidsgivers lønnsplikt den tid arbeidstaker sitter som gissel?

### 3.2.1 Innledning

Spørsmålet om arbeidsgivers lønnsplikt ovenfor ansatte som sitter i piraters varetekt er ikke særskilt regulert i lov, og det er heller ikke praksis å avtale en slik rett i arbeids eller tariffavtale. Spørsmålet vil derfor bero på en tolkning av ansettelsesavtalen.

### 3.2.2 Alminnelig lønnsplikt

En arbeidsavtale baserer seg på en plikt for hver av partene i avtalen til å prestere en ytelse. Arbeidstakers hovedforpliktelse er å stille sin arbeidskraft til disposisjon for arbeidsgiver, mens arbeidsgiver er forpliktet til å betale lønn for det utførte arbeid.<sup>109</sup> Kort sagt, ytelse mot ytelse. Hverken arbeidsmiljøloven eller skipsarbeidsloven inneholder egne bestemmelser som uttrykkelig fastsetter arbeidstakers krav på lønn. Men arbeidsgiver er naturligvis forpliktet til å betale arbeidstaker lønn for utført arbeid.<sup>110</sup> Plikten til å betale lønn er imidlertid uttrykkelig slått fast i MLC regel 2.2.

---

<sup>109</sup> Se for eksempel Rt.1992 s.1482 s.1486

<sup>110</sup> Jakhelln (2006) s. 325

Skipsarbeidsloven § 4-1 regulerer «beregning av lønn». Bestemmelsen viderefører sjømannsloven § 21, men enkelte deler er fjernet. Dette gjelder blant annet sjømannslovens § 21 annet ledd som bestemte hvor lenge lønnen skulle løpe. Denne bestemmelsen ble ikke videreført, da det normalt vil følge av arbeidsavtalen at lønnen løper til og med den dagen arbeidsforholdet opphører. Dersom arbeidsgiver avlyser eller utsetter en reise, vil arbeidstaker, med andre ord fortsatt ha krav på lønn så lenge det er avtalt månedslønn eller lønn for den aktuelle reisen.<sup>111</sup> Nivået på lønnen er ikke regulert i lov, men følger av kollektiv eller individuell avtale.<sup>112</sup>

Arbeidsgivers lønnsplikt vil imidlertid kunne falle bort ved arbeidstakers fravær fra arbeidet. Arbeidstakeren er den som i utgangspunktet må bære risikoen for å være på arbeidsplassen til avtalt tid.<sup>113</sup> Det vil si at dersom det oppstår hindringer som værforhold eller transportstreik som ligger utenfor arbeidstakers kontroll, vil han eller hun ikke ha krav på lønn.<sup>114</sup> Dette gjelder dog bare hvor et slikt fravær ikke er hjemlet. Ved sykefravær som er en hjemlet fraværsgrunn vil arbeidsgivers lønnsplikt derfor bestå så lenge arbeidsforholdet består jfr skipsarbeidsloven § 4-4. En indikasjon på hvor høy terskelen er for at risikoen skal gå over på arbeidsgiver, gir Rt 1992 s. 1482. Dommen baserer seg på den nå opphevede lov om arbeidervern og arbeidsmiljø av 2.4.1977, som nå er erstattet av Lov om arbeidstid og stillingsvern av 17.6.2005, heretter arbeidsmiljøloven. Arbeidsmiljøloven får ikke anvendelse i sjøfartsforhold jfr § 1-2 annet ledd bokstav b, men i forbindelse med vedtagelsen av en ny arbeidsmiljølov ble det vurdert om disse rettighetene også burde gjelde for sjøfolk. Et av formålene med skipsarbeidsloven var derfor å gi sjøfolk mer like rettigheter som arbeidstakere på land, samtidig som man tok hensyn til de «spesielle forhold som gjelder skipsfarten».<sup>115</sup> Rettspraksis som omhandler arbeidsmiljøloven må derfor kunne være relevant også for arbeidsforhold til sjøs. Saken gjaldt i hovedsak spørsmål om saklig oppsigelse etter dagjeldende arbeidsmiljølov § 60, med bakgrunn i uhjemlet fravær som soning av fengselsstraff. Det ble også gitt uttalelser om oppsigelse med bakgrunn varetektsfengsling, som arbeidstaker ikke kan bebreides for.<sup>116</sup> Skipsarbeidsloven § 5-6 svarer til arbeidsmiljøloven av 2005 § 15-7 og gamle arbeids-

---

<sup>111</sup> Skipsarbeidsloven med kommentarer (2014) s. 196

<sup>112</sup> NOU 2012:18.s 140

<sup>113</sup> Skipsarbeidsloven med kommentarer (2014) s.196

<sup>114</sup> Jakhelln (2006) s.325

<sup>115</sup> NOU 2012:18 s.30 pkt. 1.2

<sup>116</sup> Rt 1992.s.1482, saks sammendrag

miljølov § 60, og setter grensen for hva som kan anses som en saklig oppsigelse. Selv om dommen omhandler grensen for saklig oppsigelse med grunnlag i uhjemlet fravær, vil den også gi et bilde av hvor grensen går før arbeidsgivers lønnsplikt opphører som følge av fravær fra arbeidet.

I forhold til varetekstfengsling uttalte førstvoterende i saken, at selv om det skulle vise seg at arbeidstaker ikke var skyldig i det forhold han eller hun ble varetekstfengslet for, vil det måtte bero på en vurdering om risikoen for fravær, skal ligge på arbeidstakeren eller arbeidsgiver.<sup>117</sup> Utgangspunktet er derfor at arbeidstaker selv må bære risikoen, også for fravær som ligger utenfor hans kontroll. Dommen stadfester altså en høy terskel for å flytte risikoen over på arbeidsgiver.

***Er et piratangrep med følgende gisseltaking et forhold som arbeidstaker selv må bære risikoen for?***

Et piratangrep er et forhold som ikke kan bebreides arbeidstaker, i motsetning til fengselsstraff. Når det gjaldt varetekstfengsling, uttalte førstvoterende videre at arbeidsgiver imidlertid burde utvise forsiktighet med å si opp arbeidstaker som følge av varetekstfengsling før endelig dom foreligger.<sup>118</sup> Dette taler for at når det gjelder forhold som arbeidstaker ikke rår over selv, vil terskelen for å flytte risikoen over på arbeidsgiver være noe lavere enn i tilfeller hvor arbeidstaker selv er skyldig i fraværet. Førstvoterende uttalte videre at i enkelte situasjoner må forhold på arbeidstakersiden og individuelle forhold ved arbeidstaker trekkes inn i vurderingen.<sup>119</sup>

I en gisselsituasjon vil hensynet til mennesket være et individuelt forhold som må tillegges vekt. Sannsynligheten er stor for at mennesket allerede har blitt utsatt for store psykiske og fysiske påkjenninger. Hensynet til arbeidstaker taler derfor for at disse ikke i tillegg skal bli utsatt for den belastning oppsigelse utgjør. Om man med bakgrunn i dette legger til grunn at arbeidsgiver burde være den nærmeste til å bære risikoen for et piratangrep, slik at den ansatte

---

<sup>117</sup> Rt 1992. s. 1482 s.1487.

<sup>118</sup> Rt 1992 s. 1482 s. 1487

<sup>119</sup> Rt 1992 s. 1482 s. 1486

er vernet mot oppsigelse etter skipsarbeidsloven § 5-6, blir spørsmålet videre om dette innebærer at den ansatte også har krav på lønn.

Ansatte i piraters varetekt vil ikke lenger kunne utføre arbeid etter arbeidsavtalen. Det dreier seg ikke lenger om et gjensidige bebyrdende forhold, ettersom en av partene ikke oppfyller sin del av avtalen. Den situasjonen de ansatte befinner seg i, er imidlertid en følge av arbeidsforholdet. Hadde de ikke hatt sitt arbeid om bord på skip som skulle seile i piratutsatte områder ville de heller ikke blitt tatt som gisler. Men ettersom mannskapet ikke lenger utfører arbeid etter arbeidsavtalen vil det etter min mening vanskelig kunne innfortolkes en lønnsplikt, med mindre en slik plikt er uttrykkelig avtalt. I Danica White-saken ble det fra mannskapets side også anført krav på overtidsbetaling for de 83 dagene de ansatte satt som gisler.<sup>120</sup> Det ble ikke anført krav på lønn, noe som taler for at de ansatte mottok ordinær lønn den tid de satt i piratenes varetekt. På hvilket grunnlag de ansatte om bord på Danica White hadde et slikt krav vil jeg ikke gå inn nærmere inn på, men det kan antas at arbeidsgiver i dette tilfellet utbetalte lønn på grunn av den allerede store påkjenningen mannskapet var utsatt for. Crew accounting manager i det norske rederiet Wilhelmsen ASA har på forespørsel gitt uttrykk for samme synspunkt. Hans mening var at dersom et norsk skip ble utsatt for piratangrep, med den følge at mannskapet ble tatt som gisler, ville rederiet sannsynligvis utbetale lønn som vanlig, med bakgrunn i den påkjenningen det er for mannskapet å havne i en slik situasjon.<sup>121</sup> Det er viktig å presisere at dette ikke nødvendigvis representerer standpunktet til Wilhelmsen ASA, men lønnsansvarliges subjektive oppfatning.

Med bakgrunn i det overnevnte er det etter min mening klart at det ikke kan utledes noen alminnelig lønnsplikt for arbeidsgiver for ansatte i piraters varetekt. Det er heller ikke praksis mellom tariffpartene og avtale en slik rett. Utgangspunktet for drøftelsen videre vil derfor være om en slik rett kan følge av andre bestemmelser i loven.

### **3.2.3 Sykepenger**

Skipsarbeidsloven § 4-4 slår fast at dersom arbeidstaker som følge av «sykdom eller skade» er arbeidsufør, skal han ha lønn så lenge «arbeidsforholdet består». Bestemmelsen må sees i

---

<sup>120</sup> U.2011.354Ø s. 359

<sup>121</sup> Reinberg (2014)

sammenheng med § 5-7 første ledd som slår fast at arbeidstaker ikke kan sies opp på grunn av sykdom eller skade før etter 12 måneder.

***Kan piratangrep anses som «sykdom eller skade» jfr skipsarbeidsloven § 4-4 første ledd?***

Ved tolkning av begrepet «sykdom eller skade» i skipsarbeidsloven § 4-4 første ledd, skal folketrygdlovens sykdoms og skadebegrep legges til grunn.<sup>122</sup>

Sykdomsbegrepet er vanskelig å avgrense. Folketrygdlovens 8-4 første ledd avgrenser begrepet mot sosiale eller økonomiske problemer. Forarbeidene til loven slår videre fast at legems-skade eller sykdom må forstås som «en slik forstyrrelse av den fysiske eller psykiske helsetilstand»<sup>123</sup> at lege burde oppsøkes. Et piratangrep vil ha et stort skadepotensiale. Dersom piratene tar besetningen som gisler vil det kunne tenkes sykdom og skade som følge av vold fra piratene, men også på grunn av opphold under kummerlige forhold. Å bli tatt som gissel kan imidlertid vanskelig betegnes som en sykdom eller en skade i seg selv, men heller som noe som kan føre til sykdom eller skade. Slik jeg ser det vil derfor krav på sykelønn i større grad være aktuelt etter løslatelse, hvor arbeidstaker som en konsekvens av å ha sittet som gissel har blitt syk eller skadet, og derfor ikke kan arbeide.

### **3.2.4 Krav på yrkesskadedekning som følge av piratangrep**

Mannskap om bord på skip som blir angrepet av pirater og som følge av dette blir skadet eller syke, blir utsatt for dette på grunn av sitt arbeid. Et spørsmål i denne sammenheng er om en eventuell skade eller sykdom som følge av piratangrep og/eller gisseltaking kan anses som en «yrkesskade» jfr folketrygdlovens § 13-3 første ledd?

En yrkesskade er videre et av grunnlagene for krav på sykepengene jfr folketrygdlovens § 8-55.

Folketrygdlovens § 13-3 første ledd definerer yrkesskade som

*«en personskade, en sykdom eller et dødsfall som skyldes en arbeidsulykke»*

---

<sup>122</sup> Skipsarbeidsloven med kommentarer (2014) s. 219

<sup>123</sup> NOU 1990:20 s.577



Bestemmelsen slår fast tre hovedvilkår som alle må være oppfylt for at man skal stå ovenfor en «yrkesskade». Det må for det første dreie seg om en «arbeidsulykke». Det må for det andre foreligge en personskade, sykdom eller dødsfall og det må for det tredje være årsakssammenheng mellom skaden/sykdommen og arbeidsulykken.<sup>124</sup> Forutsatt at piratangrepet eller tid som gissel har forårsaket en personskade eller sykdom og at det foreligger årsakssammenheng mellom hendelsene og skaden eller sykdommen, blir det sentrale spørsmål om et piratangrep kan anses som en «arbeidsulykke» jfr folketrygdlovens § 13-3 første ledd.

En «arbeidsulykke» anses som en «plutselig eller uventet ytre hending» som har rammet arbeidstakeren i arbeidet jfr § 13-3 annet ledd. Forarbeidene til trygdloven er klar på at «arbeidsulykke» er et skjønnsmessig begrep som må forstås snevert. Det skal ikke være noe tvil om at man står ovenfor en arbeidsulykke.<sup>125</sup> Det ble også uttalt at dersom arbeidstaker har vært utsatt for en «usedvanlig påkjenning eller belastning som ligger utenfor arbeidets alminnelige ramme» og som har stor skaderisiko, må dette anses som en arbeidsulykke. Dette er nå uttrykkelig slått fast i folketrygdlovens § 13-3 annet ledd, annet punktum.

Et piratangrep er en ytre begivenhet som inntreffer plutselig. Selv om besetningen er bevisst på at enkelte områder er mer utsatte for angrep enn andre, må ethvert angrep på skip med våpen kunne sies å skje plutselig. Videre kan det ikke sies å ligge innenfor arbeids «alminnelige ramme» å bli angrepet med våpen i arbeidstiden. Hadde arbeidstaker hatt sitt arbeid på et krigsskip ville dette kunne stilt seg annerledes. Det kan imidlertid ikke forventes at besetning på skip med kommersielle oppdrag har trening eller erfaring fra å oppholde seg i slike områder, annen enn den de har fått i bruk av skipets sikkerhetsutstyr. Videre må et piratangrep som fører til at et eller flere besetningsmedlemmer blir fysisk skadet, kunne anses å være en «usedvanlig påkjenning eller belastning» for den eller de det gjelder jfr 13-3 tredje ledd. Et piratangrep som medfører skade eller sykdom på en eller flere ansatte må derfor kunne anses som en «arbeidsulykke» jfr folketrygdlovens § 13-3.

Arbeidsulykken må videre ha skjedd «på arbeidstedet i arbeidstiden» jfr § 13-6 annet ledd. Folketrygdlovens § 13-6 tredje ledd slår fast at arbeidstakere om bord på skip som er på «100

---

<sup>124</sup> NOU 1990:20 s.574

<sup>125</sup> NOU 1990:20 s.575

bruttoregistertonn eller mer» er på arbeid hele det tidsrom de er om bord. Skip som er potensielle mål for pirater vil i hovedsak være i denne størrelsen, slik at de fleste mannskaper ombord på skip som er utsatt for piratangrep vil være på arbeid når de befinner seg på skipet jfr § 13-6 tredje ledd.

En yrkesskade anses inntrådt på det tidspunkt «da en arbeidsulykke skjedde» jfr folketrygdlovens § 13-5. Dette medfører at et krav på sykepenger som følge av yrkesskade, vil løpe fra det tidspunkt besetningsmedlemmet faktisk ble skadet. Besetningen vil derfor kunne ha krav på sykepenger også under tiden i fangenskap, så lenge skaden eller sykdom har inntrådt. Arbeidsgiver har imidlertid plikt til å sende skademelding til Arbeids- og velferdsetaten «snaarest» og senest ett år etter at «arbeidsulykken» inntrådte jfr folketrygdloven § 13-14 første jfr fjerde ledd, før yrkesskadedekning utbetales. Dersom arbeidsgiver med sikkerhet vet at en ansatt har blitt skadet som følge av angrepet for eksempel på grunn av skuddveksling, vil arbeidsgiver kunne sende skademelding relativt raskt, og oppfyllelse av lovens krav vil ikke være problematisk. I en gisselsituasjon kan det imidlertid være vanskelig å konstatere at en eller flere ansatte har pådratt seg en yrkesskade. Tilfeller hvor arbeidsgiver ikke vet at ansatte er syke eller skadet som følge av piratangrepet eller tiden i fangenskap er følgelig høyst tenkelig, og kan føre til at retten til yrkesskadedekning faller bort.

Folketrygdlovens § 13-14 femte ledd hjemler et unntak fra hovedregelen, og slår fast at dersom «meldefristen» oversittes, kan det gjøres unntak dersom det er klart at forholdet er en «yrkesskade» og det foreligger «særlige grunner» som gjør at fristen ikke er overholdt. Denne bestemmelsen vil ikke gi arbeidstaker krav på yrkesskadedekning under tiden i fangenskap, men vil kunne føre til at retten til sykepenger ikke har falt bort når besetningen løslates, selv om meldefristen er overtrådt.

Dersom arbeidsgiver melder fra om at det foreligger en yrkesskade til Arbeids- og velferdsetaten mens arbeidstaker oppholder seg i piraters varetekt vil den ansatte kunne oppfylle folketrygdlovens vilkår for krav yrkesskadedekning også under tiden som gissel. Dersom dette ikke gjøres vil en slik rett kunne inntre etter løslatelse, da skade, sykdom eller død som følge av et piratangrep etter min mening vil kunne oppfylle lovens vilkår til «arbeidsulykke» jfr folketrygdlovens § 13-3.

### 3.2.5 Vurdering

Som drøftet under avsnitt 3.2.2 er det lite sannsynlig at norske rederier ville utnyttet en gissel-situasjon til å spare inn lønnskostnader. Det faktum at en eller flere av rederiets ansatte sitter som gisler vil kunne gå hardt utover rederiet, da det vil være belastende for enhver virksomhet å ha flere av sine ansatte i fangenskap. Det er derfor nærliggende å tro at deres hovedfokus ville være på å få de ansatte frigjort og lite annet. Selv om problemstillingen derfor er lite aktuell i praksis, er det interessant å se at det utenom et eventuelt krav på lønn med bakgrunn i sykdom eller skade muligens ikke eksisterer noen lønnsplikt for arbeidsgiver hvor en eller flere av de ansatte sitter som gisler over lengre tid.

## 4 Arbeidsgivers ansvar ovenfor ansatte i etterkant av et piratangrep.

### 4.1 Innledning

I kapittel 2 ble det med bakgrunn i brudd på regler eller sikkerhetsforskrifter som skal beskytte skip og mannskap mot piratangrep, drøftet hvorvidt arbeidsgiver kunne bli erstatningsansvarlig ovenfor sine ansatte for brudd på disse lovfestede eller kontraktsmessige forpliktelsene. I dette kapitlet er hovedfokuset på arbeidsgivers ansvar ovenfor mannskap i tiden etter et piratangrep. Dersom arbeidsgiver blir erstatningsansvarlig ovenfor sine ansatte, vil dette ansvaret ofte være dekket av forsikring. En eventuell forsikring vil ikke bare komme arbeidsgiver til gode, men vil også være en sikkerhet for at en eller flere skadelidte ansatte faktisk får økonomisk kompensasjon, da det er skadelidte tredjemann som faktisk har krav på erstatningssummen.<sup>126</sup> Hovedfokuset i dette kapitlet vil derfor være på inngåelse av forsikringsavtaler som ikke bare dekker skade og tap på selve skipet, men også tap de ansatte lider som følge av et piratangrep. Det vil for oversiktens skyld først redegjøres kort for forsikring i sjøfartsforhold, før jeg går inn på hvilke forsikringsavtaler som inngås i praksis, og i hvilken grad disse vil få anvendelse også på tap som følge av piratangrep. Til slutt vil det drøftes hvorvidt et krav om løsepenger kan være gjenstand for forsikring.

---

<sup>126</sup> Bull (2008) s.29

## 4.2 Forsikring i sjøfartsforhold

### 4.2.1 Innledning

Lov om forsikringsavtaler av 16.6.1989, heretter forsikringsavtaleloven er fravikelig i forhold til forsikring som har tilknytning til skip som er registreringspliktige etter sjølovens § 11 jfr forsikringsavtalelovens § 1-3 første ledd bokstav c). Den sentrale kilde på området vil derfor være Nordisk sjøforsikringsplan, heretter NSPL, som er standardvilkår for forsikring til sjøs, utviklet i samarbeid mellom forsikringsselskaper, forsikringstakere og andre interessenter.<sup>127</sup> NSPL vil gjelde i den grad det ikke er avtalt andre løsninger i forsikringsavtalen. Forsikringsavtaler enten de gjelder forsikring på landjorden eller forsikring til sjøs vil som hovedregel inneholde en klausul om at tap som følge av krigsrisiko, eller krigshandlinger faller utenfor forsikringens dekningsfelt.<sup>128</sup> Dersom norske rederier vil beskytte seg økonomisk mot alle typer farer som kan ramme skipet og dets besetning vil de derfor også måtte tegne en forsikring som dekker tap som følge av krigsfare.<sup>129</sup> Når det gjelder krigsforsikring, er det i motsetning til ved ansattes rett til fratreden som omtalt ovenfor i avsnitt 2.5, klart at piratangrep anses som et krigslignende forhold. Dette følger blant annet av NSPL § 2-9 bokstav d) som slår fast at farefeltet ved forsikring mot krigsfare også omfatter «sjørøveri».

De fleste norske rederier forsikrer sine skip mot krigsfare i Den norske Krigsforsikring for Skip, heretter DNK. Krigsforsikring ble inkorporert i NSPL i 1996. En krigsforsikring vil dekke flere typer tap, som i forsikring mot sjøfarer vil være dekket av ulike forsikringer. Krigsforsikring vil være både kaskoforsikring, totaltapforsikring, tidstapsforsikring, yrkes-skadeforsikring og Protection & Indemnity- forsikring, heretter P&I-forsikring.<sup>130</sup> P&I-forsikring er i hovedsak en forsikring som dekker et eventuelt erstatningsansvar rederen måtte pådra seg ovenfor skadelidte tredjemann for person eller tingskade.<sup>131</sup> Nesten alle P&I forsikringer blir tegnet i en av 13 store gjensidige foreninger. Disse foreningene finnes i hovedsak i England, Bermuda og Skandinavia, og inngår i et omfattende samarbeid kalt The International

---

<sup>127</sup> Falkanger (2010) s.473

<sup>128</sup> Se for eksempel NSPL § 2-8 første ledd bokstav a)

<sup>129</sup> Falkanger (2010) s.517

<sup>130</sup> Falkanger (2010) s.517

<sup>131</sup> Falkanger (2010) s.471

Group. Vilkårene i de ulike foreningene er i stor grad like. I Norge har vi to foreninger som tilbyr P&I forsikring for skip, disse er Assuranceforeningen Gard og Assuranceforeningen Skuld, som begge er medlem av The International Group.<sup>132</sup> Tap de ansatte lider som følge av et piratangrep vil altså, kunne tenkes dekket under rederiets krigsforsikring, P&I forsikring eller yrkesskadeforsikring eller eventuelt private forsikringer tegnet av de ansatte selv.

#### **4.2.2 Forholdet mellom rederiets krigsforsikring og P&I forsikring**

Som nevnt under avsnitt 4.2 vil en krigsforsikring også være en P&I forsikring. Krigsforsikringens P&I dekning vil i hovedsak bygge på de samme vilkår som forsikringstakerens ordinære P&I forsikring, dette følger blant annet av NSPL § 15-20 første ledd. Forsikringsvilkårene til rederiets ordinære P&I assurandør vil derfor sette grensene for hvilke tap som erstattes under krigsforsikringens P&I dekning. I det følgende vil jeg bruke Assuranceforeningen Gards forsikringsvilkår, heretter GV<sup>133</sup> som eksempel. I forhold til GV og egentlig alle andre P&I foreninger som er medlemmer av The International Group følger det imidlertid av vilkårene at også ansvar og tap som følge av piratangrep i utgangspunktet vil dekkes av rederiets ordinære P&I forsikring.<sup>134</sup>

I forhold til skadelidte besetningsmedlem vil det være av liten betydning om rederiets krigsassurandør eller ordinære P&I assurandør står for dekningen av tapet. Dersom rederiet ikke har tegnet krigsforsikring vil dette kunne stille seg annerledes. En P&I forsikring vil i likhet med de fleste andre forsikringer inneholde en klausul som unntar fra dekning tap som følge av krig eller krigslignende handlinger. I GV følger dette av regel 58. Dersom piratangrepet anses som en krigsfare og dermed utløser P&I forsikringens krigsklausul, kan skadelidte besetningsmedlem, i et tilfelle hvor det ikke er tegnet krigsforsikring, risikere å stå uten den tryggheten en ansvarsforsikring innebærer.

***I hvilke tilfeller vil tap som følge av piratangrep falle utenfor rederiets ordinære P&I forsikrings dekningsfelt?***

---

<sup>132</sup> Falkanger (2010) s.524

<sup>133</sup> Assuranceforeningen Gards forsikringsvilkår (2014)

<sup>134</sup> GV (2014) regel 58 nr.1 bokstav b)

GV regel 58 nr. 1 bokstav c) slår fast at ansvar og tap som følge av «krigsvåpen» ikke vil være gjenstand for dekning under en P&I forsikring. Det samme gjelder dersom ansvar og tap har oppstått som følge av en «terrorhandling» jfr bokstav a).

Det vil med dette i hovedsak være to forhold ved et piratangrep som kan føre til at rederiets ordinære P&I assurandør ikke dekker tap som følge av angrepet. Spørsmålet blir dermed hva som anses som et «krigsvåpen», og når en handling vil måtte anses som en «terrorhandling»?

«Krigsvåpen» vil typisk omfatte granater, torpedoer, miner eller andre lignende våpen.<sup>135</sup> Erfaring viser at piratene stort sett vil bruke mindre håndvåpen, slik som gevær, pistol eller kniv under angrep.<sup>136</sup> Disse skiller seg fra de overnevnte krigsvåpen i forhold til at de har mindre skadepotensiale og mindre avansert teknologi. Flere skip benytter seg i dag av væpnet vakt-hold om bord, samtidig som pirattruede områder ofte patruljeres av marine enheter. Dette gjør kaping av skip vanskeligere og er dermed også et forhold som kan føre til at pirater tar i bruk mer avanserte våpen. At piratene har tilgang på slike våpen, er heller ikke usannsynlig. Som nevnt under avsnitt 2.5.1 vil det ofte være velstående mennesker som kontrollerer piratene og som står for finansieringen av piratvirksomheten i et område. Dersom en situasjon hvor pirater er bevæpnet med krigsvåpen skulle oppstå, vil man kunne stå ovenfor en krigsfare jfr GV klausul 58 nr.1 bokstav c) og tapet vil eventuelt måtte dekkes av en krigsassurandør jfr NSPL § 2-9.

Det viktigste skillet mellom pirat og - terrorvirksomhet er motivet for handlingene. Piratvirksomhet vil i hovedsak være økonomisk motivert, i motsetning til terror som er politisk motivert. Begrepet «terrorhandlinger» er imidlertid vanskelig å definere eksakt, og det finnes mange typer handlinger som kan bli ansett som terror både etter norsk og internasjonal rett.<sup>137</sup> I enkelte områder er det kjent at det finnes bånd mellom piratenes bakmenn og kjente terrororganisasjoner. I Somalia er det for eksempel bevist at en del av utbyttet fra kapingene har gått til terrororganisasjonen al Shabaab som igjen har tilknytning til al Quaida.<sup>138</sup> Der det er

---

<sup>135</sup> GV (2014) regel 58 nr.1 bokstav c)

<sup>136</sup> BMP4 s. 10 pkt. 4.3

<sup>137</sup> NOU 2005:14 s. 141 pkt.7.6.3.1

<sup>138</sup> Dagbladet (2013)

kjent at piratene eller deres bakmenn har sterk tilknytning til terrororganisasjoner, vil det kunne oppstå tvil om angrepet vil falle utenfor rederiets ordinære P&I forsikring, og da inn under rederiets krigsforsikring. Motivet for et piratangrep vil nok til en viss grad alltid være økonomisk. Det kan imidlertid tenkes tilfeller hvor det i tillegg til et økonomisk motiv, foreligger en hensikt om og for eksempel påvirke en regjering eller skremme befolkningen i et land. Dette kan medføre at angrepet får et slikt preg av terror at dekningen faller over på skipets krigsassurandør.

Med bakgrunn i det overnevnte ser vi at det vil bero på en konkret skjønnsmessig vurdering i hvert enkelt tilfelle om angrepet skal dekkes av skipets ordinære P&I assurandør eller krigsassurandør.

Selv om arbeidsgiver og dermed også skadelidte besetningsmedlem i teorien kan tenkes å stå uten forsikringsdekning for tap som følge av piratangrep dersom rederiet ikke har tegnet krigsforsikring, er en slik situasjon lite sannsynlig i praksis. Det vil ikke bare være rederiet som står i fare for økonomisk tap som følge av en krigsfare. Også aksjonærer eller partrederi<sup>139</sup> vil ha økonomisk interesse av at skipet er sikret mot alle typer farer. Dersom rederiet ikke tegner krigsforsikring på skip som skal gå i internasjonale farvann er det derfor nærliggende å tro at andre interessenter vil kreve at dette gjøres.<sup>140</sup>

#### **4.2.3 Hvilke typer tap vil skadelidte besetningsmedlem få dekket under en P&I forsikring?**

Skadepotensialet ved et piratangrep er stort og dermed også tapspotensialet. Jeg vil i dette avsnitt drøfte hvilke typer tap skadelidte ansatte kan få erstatning for under en P&I forsikring, uten hensyn til om det er skipets ordinære P&I assurandør eller krigsassurandør som skal stå for utbetaling av erstatningssummen. Danica White saken vil bli brukt som illustrasjon.

---

<sup>139</sup> Partrederi er i sjøloven § 101 første ledd definert som «selskap som har til formål å drive rederivirksomhet og hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, enten solidarisk eller i forhold til sine andeler i selskapet».

<sup>140</sup> Skuncke (2014)

Etter piratangrepet på Danica White krevde besetningen erstatning for en rekke typer tap som følge av angrepet. Typiske tap besetningen kan lide som følge av et piratangrep vil være fysisk skade, fysisk eller psykisk sykdom, død, behandling, terapi, hjemsendelse eller tap av personlige eiendeler. I Danica White- saken ble ingen av besetningsmedlemmene fysisk skadet som følge av angrepet eller under tiden som gisler. En av de ansatte utviklet imidlertid post traumatisk stress som følge av hendelsen, og ble 15 % arbeidsufør.<sup>141</sup> GV vil under sin P&I forsikring dekke kostnader til medisinsk behandling, sykehusopphold, begravelse eller hjemsendelse av vedkommende selv og personlige eiendeler jfr regel 27 nr.1 bokstav a). Deresom rederiet i Danica White - saken hadde blitt kjent erstatningsansvarlig ovenfor besetningen ville de derfor fått dekket sitt ansvar for behandlingsutgifter for posttraumatisk stress under skipets P&I dekning.

Besetningen i Danica- White saken krevde videre erstatning for tort og svie som følge av den tiden de satt som gisler med den påkjennning dette medførte, i kombinasjon med belastningen av selve piratangrepet.<sup>142</sup> GV regel 27 nr.1 bokstav c) slår fast at forsikringstaker vil få dekket utbetaling av «erstatning eller godtgjørelse» i forbindelse med ansattes «sykdom, skade eller død». For ansatte som omfattes av tariffavtaler inngått mellom Norges Rederiforbund, Norsk Sjøoffiserersforbund, Det norske maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund er arbeidsgiver forpliktet til å utbetale erstatning ved død og invaliditet som følge av krigshandling eller piratangrep gjennom en særskilt avtale om erstatning.<sup>143</sup> GV regel 27 vil også dekke forsikringstakers kontraktsrettslige forpliktelser,<sup>144</sup> og vil følgelig komme arbeidsgiver til gode ved utbetaling av erstatning for skade eller død som følge av piratangrep.

Tariffavtalen gir arbeidstaker eller etterlatte krav på erstatning ved død eller invaliditet som følge av krigshandlinger eller piratangrep på 30 G.<sup>145</sup> Hvor stor grad av invaliditet som kreves for at arbeidstaker skal ha krav på erstatning etter denne avtalen er ikke uttrykkelig slått fast.

---

<sup>141</sup> Siig (2011) s. 394

<sup>142</sup> U. 2011.35 Ø s. 357. Etter norsk rett vil en slik erstatning kunne følge av skadeerstatningslovens § 3-5.

<sup>143</sup> Overenskomst om erstatning ved død og invaliditet som følge av krigshandling eller pirat angrep av 29.09 2009, heretter avtale (2009). Avtalen er ikke tilgjengelig for allmenheten men kan fås innsyn i ved henvendelse til Norges Rederiforbund.

<sup>144</sup> Tønnessen (2014)

<sup>145</sup> Avtale (2009) pkt. A nr. 1 jfr nr. 3



Etter avtalens bokstav A nr. 2 er det imidlertid klart at skaden må være så alvorlig at den ansatte «ikke lenger kan gjøre tjeneste som sjømann». Avtalen krever ikke 100 % arbeidsuførhet, en alminnelig forståelse av avtalens ordlyd taler for at arbeidstaker kan ta seg annet arbeid på land, og fortsatt ha krav på erstatning. Det er imidlertid avgjørende for utbetaling av erstatning at skadelidte ansatte ikke kan fortsette i sitt arbeid som ansatt ombord på skip.

Skipssikkerhetsloven § 17 første ledd slår fast at ansatte ombord på skip må være «fysisk og psykisk skikket til tjenesten». De ansatte må videre legge frem en helseerklæring som bevis for oppfyllelse av helsekravene. Manglende oppfyllelse av kravene til fysisk og psykisk helse i henhold til skipssikkerhetslovens § 17 vil med andre ord kunne medføre krav på erstatning som følge av piratangrep etter den overnevnte avtale.

Avtalen kommer i tillegg til de ytelser arbeidstaker har krav på fra det offentlige eller fra kollektive eller individuelle pensjons og forsikringsordninger. Det er også uttrykkelig slått fast at dersom disse forsikringsavtalene ikke dekker tap som følge av piratangrep, vil denne avtalen utgjøre den ansattes eller de etterlattes eneste dekning for slikt tap.<sup>146</sup>

En annen type ansvar og tap som fort kan tenkes i forbindelse med et piratangrep, og som det også ble fremsatt krav om i Danica White- saken, er tap som følge av at personlige eiendeler blir stjålet av piratene.<sup>147</sup> GV vil i utgangspunktet kunne gi dekning også for slikt tap jfr regel 27.nr 1. bokstav f). Det finnes imidlertid en viktig begrensing i denne dekning, da ansvar for tap av eiendeler som foreningen ikke anser som «helt nødvendige» ikke erstattes.<sup>148</sup> Dersom et diamantsmykke tenkes stjålet av piratene, taler ordlyden av «helt nødvendig», for at slikt tap ikke vil være dekningsmessig under en P&I forsikring. Man kan da spørre seg for eksempel nettbrett og pc, som i dag er vanlige bruksgjenstander, men som også kan ha høy økonomisk verdi vil være dekket. Utgangspunktet for hvilke gjenstander som omfattes av forsikringen vil primært være arbeidsavtalen. Også skipsarbeidsloven inneholder bestemmelser som regulerer mannskapets adgang til å ta om bord personlige eiendeler og eventuell erstatning for tap av disse. Lovens bestemmelser vil derfor også trekkes inn i vurderingen.

---

<sup>146</sup> Avtale (2009) pkt. A

<sup>147</sup> U. 2011.354Ø s. 357

<sup>148</sup> GV (2014) regel 27 nr.1 iv

Tariffavtale inngått mellom Norge Rederiforbund og Det Norske Maskinistforbund gir den ansatte rett til effekterstatning opp til 2/3 av folketrygdens grunnbeløp.<sup>149</sup> Skipsarbeidsloven § 8-4 første ledd gir videre den ansatte krav på erstatning fra rederiet dersom personlige eiendeler går tapt eller ødelegges. Denne bestemmelsen bygger på et objektivt ansvar for rederiet, da det ikke foreligger noe krav om skyld.<sup>150</sup> Erstatningen kan imidlertid avkortes dersom den ansatte selv er skyld i tapet jfr bestemmelsens tredje punktum. Bruk av internett er for mange en nødvendighet. Flere offentlige og private tjenester gjøres i dag over nettet, regningsbetaling og skatteoppgjør er eksempler på dette. Dersom man skal bruke internett er man avhengig av å ha en pc, nettbrett smarttelefon eller lignende med seg ombord. Også forarbeidene til skipsarbeidsloven § 8-4 slår fast at en i dag må kunne få erstatning fullt ut for «vanlig datautstyr, fotoutstyr eller musikkinstrumenter».<sup>151</sup>

Skipsarbeidsloven § 8-4 kan imidlertid fravikes i tariffavtale ovenfor NIS registrerte skip jfr NIS-loven § 8 første ledd. Som nevnt ovenfor er det praksis mellom tariffpartene å avtale rett til erstatning for tap av personlige effekter opptil 2/3 av folketrygdens grunnbeløp for norske ansatte ombord på NIS-skip. Dette medfører at også ansatte ombord på NIS skip kan få erstatning for tapte eiendeler utbetalt fra rederiets P&I assurandør.

En annen mulig konsekvens som følge av piratangrep er tap av inntekt. Tapt inntekt kan oppstå som følge av lang tid i fangenskap, eller på grunn sykdom og sykefravær i etterkant av angrepet. I Danica White-saken fremsatte besetningen krav om erstatning for tapt arbeidsfortjeneste som følge av begrenset arbeidskapasitet etter angrepet, og et krav om overtidsbetaling som følge av tiden i fangenskap.<sup>152</sup> Ansvar for tapt lønn som følge av 15 % arbeidsuførhet vil falle inn under P&I forsikringens dekningsfelt jfr GV regel 27 nr. 1 bokstav e), som dekker ansvar for tapt lønn til besetningsmedlem som er «sykt eller skadet».

---

<sup>149</sup> Overenskomst mellom Norge Rederiforbund og Det Norske Maskinistforbund pkt. 12.2

<sup>150</sup> Skipsarbeidsloven med kommentarer (2014) s. 468

<sup>151</sup> Skipsarbeidsloven med kommentarer (2014) s. 469

<sup>152</sup> U. 2011. 354Ø s. 357

Hvorvidt overtidsbetaling vil være dekket er imidlertid mer usikkert. Overtidsbetaling er en form for lønn. Spørsmålet blir da om det å sitte i fangenskap kan anses som overtidsarbeid? Grunnlaget for et krav om overtidsbetaling er at arbeidstaker utfører arbeid utover avtalt arbeidstid, noe som enten vil følge av lov eller avtale mellom arbeidsgiver og arbeidstaker.<sup>153</sup> Arbeidstaker utfører ikke arbeid den tid han eller hun sitter i fangenskap. Som anført av redieriet i Danica White- saken kan det derfor ikke sies å foreligge noe krav på overtidsbetaling i et slikt tilfelle. Dersom arbeidsgiver på tross av dette utbetaler overtidsbetaling til besetningen, vil dette tapet uansett ikke være dekningsmessig under en P&I forsikring da denne bare dekker sikredes rettslige ansvar.<sup>154</sup>

### ***Kort om yrkesskadeforsikring***

Arbeidsgiver er i dag pliktig til å tegne yrkesskadeforsikring for sine ansatte jfr Lov om yrkesskadeforsikring av 16.6.1989, heretter yrkesskadeforsikringsloven. Yrkesskadeforsikring skal dekke skader og sykdom som arbeidstaker påføres «i arbeide på arbeidstedet i arbeidstiden» jfr yrkesskadeforsikringsloven § 10. Yrkesskadeforsikring gir arbeidstaker rett til erstatning ved medisinsk invaliditet, ervervsuførhet og død som følge av «yrkesskade» eller «yrkessykdom» uavhengig av om noen har utvist skyld jfr yrkesskadeforsikringsloven § 3 først ledd. Ansvarer er derfor objektivt.

Vilkårene for at en skade eller sykdom skal anses som en «yrkesskade» etter yrkesskadeforsikringslovens § 11 er de samme som for krav på sykepenger som følge av yrkesskade etter folketrygdlovens § 13-3.<sup>155</sup> Det sentrale vilkår er at det må ha skjedd en «arbeidsulykke».

I kapittel 3 ble det drøftet og avgjort at skade eller sykdom som følge av piratangrep eller giseltaking vil kunne anses som en «arbeidsulykke» og dermed oppfylle folketrygdlovens vilkår til «yrkesskade» jfr folketrygdlovens § 13-3. Det samme legges derfor til grunn ovenfor yrkesskadeforsikringslovens § 11.

---

<sup>153</sup> Se U. 2011. 354Ø s. 359

<sup>154</sup> Falkanger (2010) s.525

<sup>155</sup> Ot. Prp.nr.44 (1988-1989) s.89

Avtale om Yrkeskadeforsikring og trygghetsforsikring er inngått mellom Norges Rederiforbund og Trygg forsikring og gjelder for alle ansatte i virksomheter som er tilsluttet Norges Rederiforbund.<sup>156</sup>

Dersom arbeidsgivers ordinære yrkeskadeforsikring ikke dekker tap som følge av krigsfare vil krigsassurandøren dekke tapet jfr NSPL kapittel 15 avsnitt 7 og 8. NSPL § 15-23 slår fast at hvor sikrede er forpliktet til å tegne dødsfall eller invaliditets forsikring for ansatte om bord, dekker assurandøren krav de ansatte måtte ha i denne sammenheng.

#### **4.2.4 Vurdering**

Med bakgrunn i den overnevnte drøftelsen er det klart at ansatte i stor grad vil være forsikret mot økonomiske tap som følge av piratangrep. Tilfeller hvor arbeidstaker vil stå uten noen form for forsikringsdekning vil være sjelden, og det finnes også en særskilt avtale om erstatning som kan komme arbeidstaker til gode i et slikt tilfelle. Selv om P&I forsikring dekker arbeidsgivers erstatningsansvar vil det, som nevnt ovenfor, være arbeidstaker som i siste rekke nyter godt av erstatningen. Videre vil krigsforsikringen komme inn som en sikkerhet for tilfeller hvor piratangrep faller utenfor andre forsikringsers dekningsfelt fordi angrepet anses som en krigsfare.

### **4.3 Forsikring av krav om løsepenger**

#### **4.3.1 Innledning**

Dersom pirater lykkes i å bemektige seg skip og mannskap viser praksis at det fremsettes krav om betaling av løsepenger for løslatelse av disse. I dette avsnittet vil jeg drøfte arbeidsgivers mulighet for å tegne forsikring som dekker utbetaling av løsepenger. En mulighet for å forsikre et slikt krav vil i første rekke være en fordel for arbeidsgiver, men vil også komme de ansatte til gode. En forsikring som dekker krav om løsepenger vil medføre en mulighet for arbeidsgiver til og raskt få tak i den sum som kreves, og dermed også til en raskere løslatelse

---

<sup>156</sup> Yrkeskadeforsikring og Trygghetsforsikring (2014) pkt. 1.1. Avtalen kan fås innsyn i ved henvendelse til Norges Rederiforbund.

av mannskapet. Det danske rederiet Shipcraft fikk i 2011 et krav fra somaliske pirater på anslagsvis 80 millioner danske kroner for løslatelse av seks besetningsmedlemmer.<sup>157</sup> Ikke alle selskaper er i en økonomisk situasjon som muliggjør en rask anskaffelse av slike summer. Dette kan medføre at mannskapet blir sittende lenge i fangenskap, noe som igjen kan føre til større risiko for skader, og i verste fall død. Dersom det er mulig for arbeidsgiver å tegne slik forsikring eller få utgiften dekket av allerede eksisterende forsikring, vil dette ha stor betydning også for mannskapet.

#### **4.3.2 Kan et krav om løsepenger kreves dekket under rederiets P&I forsikring eller krigsforsikring?**

Også her vil Assuranceforeningen Gards forsikringsvilkår bli brukt som utgangspunkt for drøftelsen.

Spørsmålet vil bero på en tolkning av forsikringens deknings- og tapsfelt. I teorien er det vanlig å omtale en forsikrings dekningsfelt som enten en «named perils»<sup>158</sup> dekning eller en «all risks»<sup>159</sup> dekning. En «all risks» forsikring gir dekning mot alle farer som ikke er uttrykkelig unntatt fra forsikringens dekningsfelt, mens en «named perils» forsikring bare vil dekke de farer som er uttrykkelig nevnt i forsikringsvilkårene. «Named perils» innebærer at det er forsikringstaker som må bære risikoen for de farer som ikke er omtalt i vilkårene, og som også har bevisbyrden for at slike farer omfattes av forsikringen.<sup>160</sup>

GV slår i regel 2 nr. 1 fast at forsikringen bare gir dekning mot de farer som er oppregnet i forsikringsvilkårenes del 2 og 3. Dette taler for at vi her står ovenfor en «named perils» forsikring.

Som nevnt under avsnitt 4.2.1 er tap som følge piratangrep i utgangspunktet omfattet av forsikringens dekningsfelt. For at løsepenger skal kunne bli et mulig tap, er det imidlertid en for-

---

<sup>157</sup> Dagens Næringsliv (2011)

<sup>158</sup> «Dekning mot oppregnede farer» Bull (2008) s.210

<sup>159</sup> «Dekning mot alle farer» Bull (2008) s.210

<sup>160</sup> Bull (2008) s. 213

utsetning at det tas gisler. Gisseltaking vil derfor være den aktuelle fare som kan utløse et krav om løsepenger. Når hverken gisseltaking eller betaling av løsepenger er nevnt i forsikringens deknings- eller tapsfelt taler mye for at løsepenger i utgangspunktet ikke kan kreves dekket under rederiets P&I forsikring.

Dersom et skip blir utsatt for et piratangrep er det imidlertid ikke bare mannskapet som vil være i fare, men også skip, last og frakt. I sjøfarten er det lange tradisjoner for at tap som pådras for å redde skip, last og frakt fra en felles fare skal erstattes i et såkalt fellehavari.<sup>161</sup> Ved et fellehavari skal ekstraordinære utgifter som pådras som følge av redningstiltak fordels likt mellom skip, last og frakt etter hvilken verdi den enkelte interesse representerer.<sup>162</sup> Reglene for fellehavari bygger på York Antwerpen reglene, heretter YAR, som er gjort til norsk rett gjennom sjølovens § 461. Hvor det ikke er avtalt andre løsninger vil derfor disse reglene gjelde.<sup>163</sup> Hver interesses fellehavaribidrag vil i stor grad være dekket av forsikring. Da enten rederiets P&I assurandør jfr GV regel 41 eller kaskoassurandør jfr NSPL § 4-8. P&I assurandørene vil i hovedsak dekke rederens fellehavaribidrag hvis fellehavariet kan føres tilbake til rederens brudd på fraktavtalen, noe som medfører at rederen blir ansvarlig for å betale også fraktens bidrag.<sup>164</sup> P&I assurandøren vil imidlertid også dekke rederens bidrag hvis det ikke foreligger noen feil på dennes side, men bare i den grad fellehavaribidraget overstiger den forsikringssum som kan kreves dekket av skipets kaskoassurandør.<sup>165</sup>

Spørsmålet blir derfor videre om betaling av løsepenger for å redde, skip, last og frakt som følge av et piratangrep kan anses som et fellehavari og dermed være gjenstand for forsikringsdekning?

YAR regel A slår fast at en fellehavarihandlung foreligger:

---

<sup>161</sup> Falkanger (2010) s. 461

<sup>162</sup> Falkanger (2010) s. 461

<sup>163</sup> Falkanger (2010) s.461

<sup>164</sup> GV regel 41 bokstav a)

<sup>165</sup> GV regel 41 bokstav b)

*«when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving from peril the property involved in a common maritime adventure»*

Bestemmelsen fastsetter fire kumulative vilkår som alle må være oppfylt for at det skal dreie seg om en felleshavarihandling.

Det må for det første dreie seg om en «fare». Med fare menes fare for fysisk skade eller totaltap. Faren må heller ikke være vanlig for skipsfarten.<sup>166</sup> For det andre må faren være «felles» for både skip, last, og frakt. Det må for det tredje «forsettlig foretas en ekstraordinær oppofrelse eller utgift» og handlingen må for det fjerde være «forsvarlig».

Et piratangrep er klart en fare. Det er videre en fare som ikke kan sies å være dagligdags for skipsfarten i motsetning til for eksempel uvær. Et piratangrep kan også føre til at skipet aldri returneres til rederiet eller at det blir utsatt for store skader. Under et piratangrep vil både skip last og frakt være truet, samt at betaling av løsepenger for å frigi store verdier og også mennesker må anses å være en forsvarlig handling, da bestemmelsen ikke stiller krav til et vellykket resultat.<sup>167</sup> De to første og det siste vilkår vil derfor etter min mening være oppfylt ved et piratangrep. Det sentrale spørsmålet blir dermed om betaling av løsepenger kan anses som en forsettlig handling som medfører en «ekstraordinær oppofrelse eller utgift».

I kravet til ekstraordinær ligger det at oppofrelsen eller utgiften ikke må innebære en vanlig utgift for partene.<sup>168</sup> En vanlig utgift vil typisk være utbetaling av lønn eller ordinære driftsomkostninger. Utbetaling av løsepenger kan ikke sies å være dagligdagse utgifter for rederier eller fraktselskaper sett i forhold til vanlige og påregnelige utgifter ved å drive slik virksomhet. Dette medfører at utgiften får en ekstraordinær karakter, som må kunne oppfylle lovens vilkår. Betaling av løsepenger vil videre være en bevisst handling fra rederiets side for løslatelse av skip last og mannskap slik at kravet til forsett også må sies å være oppfylt.

---

<sup>166</sup> Falkanger (2010) s. 463

<sup>167</sup> Falkanger (2010) s. 463

<sup>168</sup> Falkanger (2010) s. 463

Med bakgrunn i det overnevnte vil et piratangrep som fører til utbetaling av løsepenger etter min mening kunne oppfylle vilkårene til en fellehavarihandling jfr YAR regel A.

Det kan imidlertid tenkes tilfeller hvor skip blir angrepet av pirater, men ikke frakter last eller er på et certeparti.<sup>169</sup> Her vil det ikke dreie seg om et fellehavari jfr YAR regel A, ettersom faren ikke lenger er felles for både skip, last og frakt. I et slikt tilfelle vil ikke utbetaling av løsepenger oppfylle lovens vilkår, og tapet vil ikke være dekningsmessig under rederiets P&I forsikring eller kaskoforsikring.

### **«Kidnap and ransom» forsikring**

Det er ikke bare pirater som anvender kidnapping som utpressingsmiddel, også andre grupper, slik som terrororganisasjoner er kjent for å benytte seg av slike metoder. Et tilbud på forsikringsmarkedet som få har kunnskap om, men som er relativt utbredt er såkalte «kidnap and ransom» forsikringer, heretter K&P. Dette er en spesialdekning for nettopp utbetaling av løsepenger. DNK er en norsk aktør på markedet som tilbyr slik forsikring. Vilkårene til K&P forsikringer er i stor grad hemmelige, slik at bare ansatte eller aktuelle kjøpere vil få innsyn i disse.<sup>170</sup> I dag er det ikke uvanlig at arbeidsgivere som driver virksomhet i risikoområder vil tegne K&P forsikring, og dermed er forsikret også mot denne type tap.<sup>171</sup>

## **5 Avsluttende bemerkninger**

Piratvirksomhet utløser en rekke juridiske problemstillinger, både av offentligrettslig og privatrettslig art. I denne avhandlingen har jeg søkt å sette fokus på arbeidsgivers ansvar overfor ansatte som har blitt eller kan bli utsatt for piratangrep, gjennom en oversikt over gjeldende rett (de lege lata) og ved en vurdering av hvordan regelverket burde være (de lege ferenda).

Som avhandlingen viser har aktører innenfor den maritime næringen i stor grad søkt å løse arbeidsrettslige problemstillinger rundt piratproblematikken ved inngåelse av tariffavtaler. I

---

<sup>169</sup> Et certeparti er en fraktavtale inngått mellom eieren av skipet og befrakteren (lasteeieren). Falkanger (2010) s.231

<sup>170</sup> Skuncke (2014)

<sup>171</sup> The Guardian (2014)



mange tilfeller er partene i arbeidslivet gitt relativt stort rom for å fravike loven som følge av at problemet ikke egner seg for lovregulering, eller rett og slett fordi problemstillingen ikke har kommet på spissen før og dermed ikke har noen klar rettslig forankring. Drøftelsen rundt disse problemstillingene, har i avhandlingen i stor grad dreid seg om behovet for å lovfeste slike rettigheter. I mange tilfeller har gode grunner talt for at lovregulering muligens ikke er den beste løsning, og at forholdet derfor egner seg best som en avtalebasert rettighet.

Selv om arbeidsgivers ansvar overfor ansatte som kan bli eller som har blitt utsatt for piratangrep i mange tilfeller ikke er lovfestet, viser kapittel 2 i oppgaven at arbeidsgiver må forholde seg til et omfattende regelverk når det gjelder krav til den fysiske sikkerheten ombord. Både nasjonal og internasjonal rett stiller i dag strenge krav til arbeidsgiver for gjennomføring av og trening på sikkerhetstiltak ombord på skip. Nødvendig beskyttelse av arbeidstakers liv og helse under utførelse av arbeid i risikoområder betinger gode sikkerhetsforanstaltninger, og det er følgelig viktigst at disse har en klar rettslig forankring.

Etter min mening er derfor norske rederier i stor grad forpliktet enten gjennom lov eller avtale til og ivareta både den fysiske og økonomiske sikkerheten til mannskap som har blitt eller kan bli utsatt for piratangrep.

## 6 Litteraturliste

### 6.1 Bøker:

#### Fotnote:

Falkanger (2010)

Bull (2008)

Eckhoff (2001)

Jakhelln (2006)

Kjønstad (2009)

Lødrup (2005)

Lødrup (2009)

#### Full referanse:

Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull. *Innføring i sjørett*. 7. utg. Oslo, 2007.

Bull Jacob, Hans. *Forsikringsrett*. 1.utg. Oslo, 2008.

Eckhoff, Torstein. *Rettskildelære*. 5. utg ved Jan E. Helgensen. Oslo, 2001.

Jakhelln, Henning. *Oversikt over arbeidsretten*. 4.utg. Oslo, 2006.

Kjønstad, Asbjørn. *Innføring i Trygderett*. 4.utg. Oslo, 2009.

Lødrup, Petter. *Lærebok i erstatningsrett*. 5.utg. Oslo, 2005.

Lødrup, Petter. *Lærebok i erstatningsrett*. 6 utg. Oslo, 2009.

|  |  |
|--|--|
| Pettersen (2010)                         | Pettersen Hernes, Terje og Hans Jacob Bull. <i>Skipssikkerhetsloven med kommentarer</i> . 1.utg. Bergen, 2010. |
| Ruud (2011)                              | Ruud, Morten og Geir Ulfstein. <i>Innføring i folkerett</i> . 4.utg. Oslo, 2011.                               |
| Skipsarbeidsloven med kommentarer (2014) | <i>Skipsarbeidsloven med kommentarer</i> . Pettersen Hernes.(et al.). 1.utg. Oslo, 2014.                       |

## 6.2 Artikler:

### Fotnote:

### Full referanse:

|                |  |
|----------------|--|
| Frostad (2011) | Frostad, Magne. <i>Krigsbegrepet I nasjonal rett og enkelte beslektede straffeprosessuelle spørsmål</i> . I: Tidsskrift for strafferett 2011 s. 44-63 - (TFST-2011-44). Hentet fra: <a href="http://www.lovdatab.no">www.lovdatab.no</a>                     |
| Siig (2011)    | Siig Kristina <i>The «Danica White» incident-cause and causation</i> . I: MarIus 400- SIMPLY 2010 - The Scandinavian Institute's Maritime and Petroleum Law Yearbook 2010 s. 391-408. Hentet fra: <a href="http://www.Heinonline.org">www.Heinonline.org</a> |

## 6.3 Avisartikler:

### Fotnote:

### Full referanse:

|                    |   |
|--------------------|---|
| Aftenposten (2007) | Ruud, Solveig. <i>Definisjonen av krig er utdatert</i> . I: Aftenposten. 10.11.2007. Hentet fra: <a href="http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/Definisjonen-av-krig-er-utdatert-6493781.html">http://www.aftenposten.no/nyheter/uriks/Definisjonen-av-krig-er-utdatert-6493781.html</a> .Sitert 7.11.2014. |
| Dagbladet (2013)   | Rasch, Sveerison Jonas. <i>Piratene kjøper seg dyre bilder, narkotika og sex-slaver for løsepengene</i> . I: Dag-   |

- bladet. 2.11.2013. Hentet fra:  
<http://www.dagbladet.no/2013/11/02/nyheter/utenriks/pirater/skipsfart/kapring/30110807/> .Sisert 7.11.2014.
- Dagens Næringsliv (2011)
- Norsk Telegrambyrå. *Løsepenger kan velte dansk rederi*. I: Dagen Næringsliv.4.10.2011. Hentet fra:  
<http://www.dn.no/nyheter/utenriks/2011/10/14/losepen-ger-kan-velte-dansk-rederi?service=print> .Sisert 10.11.2014.
- The Guardian (2014)
- Kravitz, Derek og Colm O'Molloy.*The murky world of hostage negotiations: is the price ever right?* I: The Guardian. 25.8.2014. Hentet fra:  
<http://www.theguardian.com/world/2014/aug/25/murky-world-hostage-negotiations-price-ever-right-insurance> .Sisert 7.11.2014.

#### 6.4 Tariffavtaler, avtaler, protokoller og forsikringsavtaler:

##### Fotnote:

Avtale (2009)

##### Full referanse:

*Overenskomst om erstatning ved død og invaliditet som følge av krigshandling eller pirat angrep. 29.9.2009.*  
 Parter: Norges Rederiforbund, Norsk Sjømannsforbund, Norsk sjøoffiserersforbund og Det Norske Maskinistforbund

GV (2014)

*Gard forsikringsvilkår 2014.* Hentet fra [www.gard.no](http://www.gard.no)

Hovedavtale

*Hovedavtale mellom Norges Rederiforbund (NR) på den ene side og Norsk sjøoffiserersforbund (NSOF) 1.3.2102*

|  |  |
|--|--|
| Protokoll (2012)                                   | <i>Protokoll high risk zone Nigeria 11.5.2012. Parter: Norges Rederiforbund, Norsk Sjømannsforbund, Norsk sjøoffiserersforbund og Det norske maskinistforbund</i>  |
| Protokoll (2014)                                   | <i>Protokoll Risk Zones 20.8.2014. Parter: Norges Rederiforbund, Norsk Sjømannsforbund, Norsk sjøoffiserersforbund og Det norske maskinistforbund</i>  |
| Tariffavtale                                       | <i>Overenskomst mellom Norges Rederiforbund og Det norske maskinistforbund vedrørende ansatte bosatt i Norden og norske statsborgere som tjenestegjør på skip innmeldt i NIS og som blir anmeldt til NRs avtaleregister (NRA) (Nordisk NIS-Avtale) 1.1.2013-31.12.2014</i> |
| NSPL   | Nordisk sjøforsikringsplan av 2013   |
| Yrkesskedeforsikring og trygghetsforsikring (2014) | Avtale om Yrkesskedeforsikring og trygghetsforsikring. 1.7.2014 -30.6.2015. Parter: Norges Rederiforbund og Tryg forsikring  |

## 6.5 Personlige meddelelser:

### Fotnote:

Reinberg (2014)

Skuncke (2014)

Tønnesen (2014)

### Full referanse:

Telefonsamtale med Crew Accounting manager Daniel Reinberg i Whilhelmsen ASA. 10.9.2014.

Samtale med Insurance Director Gøran Skuncke i Den Norske Krigsforsikring for Skib. 5.9.2014.

Mailkorrespondanse med advokat Stig Garmann Tønnesen i Assuranceforeningen Gard. 29.9.2014.

## 6.6 Nettsider:

### Fotnote:

EU/NAVFOR (2014)

Norges Rederiforbund 2014

NRK (2011)

### Full referanse:

European Union Naval Force *Key, Facts & Figures* (2014)<http://eunavfor.eu/key-facts-and-figures/> Sitert 6.11.2014.

Norges Rederiforbund. *Piratvirksomhet* (2014)  
<http://www.rederi.no/nrweb/cms.nsf/pages/pirates.html>  
Sitert 6.11.2014.

NRK. *Bruker 300 000 kr hver tur for å sikre seg mot pirater.* 15.2.2011. [http://www.nrk.no/norge/\\_piratvern-koster-300.000-per-tur-1.7508451](http://www.nrk.no/norge/_piratvern-koster-300.000-per-tur-1.7508451) Sitert 06.11.2014.

## 6.7 Annet:

### Fotnote:

BMP4

YAR

### Full referanse:

Best Management Practices for Protection against Somalia based Piracy. Hentet fra:  
<http://www.gard.no/ikbViewer/Content/19052129/Gard%20Alert%20-%20Best%20Management%20Practices%20version%204.pdf>

York Antwerpen Rules 1994. I: Materialsamling i sjørett. Sjørettsfondet 2012

## 6.8 Lover og forskrifter:

Forskrift om sikkerhet-pirat og terrorberedskap og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger av 22.6.2004 nr. 972 (sikkerhetsforskriften)

Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip av 1.1.2005 nr.8

Lov om forsikringsavtaler av 16.6.1989 nr. 69 (forsikringsavtaleloven)

Almindelig borgerlig Straffelov av 22.5. 1902 nr.10 (straffeloven)

Lov om skadeserstatning av 13.6.1969 nr. 26 (skadeerstatningsloven)

Sjømannslov av 30.5.1975 nr.18 (opphevet)

Lov om arbeidervern og arbeidsmiljø av 2.4.1977 nr.4 (opphevet)

Lov om norsk internasjonalt skipsregister av 12.6. 1987 nr. 48 (NIS-loven)

Lov om lønnsplikt under permittering av 6.5.1988 nr.22 (permitteringslønnsloven)

Lov om yrkesskedeforsikring av 16.6.1989 nr.65 (yrkesskedeforsikringsloven)

Lov om sjøfarten av 24.6.1994 nr. 39 (sjøloven)

Lov om folketrygd av 28.2.1997 nr. 19 (folketrygdloven)

Lov om arbeidsmiljø, arbeidstid og stillingsvern av 17.6.2001 nr.62 (arbeidsmiljøloven)

Lov om straff av 20.5. 2005 nr.28 (ny straffelov)

Lov om skipssikkerhet av 16.2. 2007 nr.9 (skipssikkerhetsloven)

## 6.9 Forarbeider:

### Fotnote:

NOU 1990:20

NOU 2005:14

NOU 2012:18

Ot. Prp. Nr. 87 (2005-2006)

Ot. Prp.nr.44 (1988-1989)

Ot.prp.nr 8 (2007-2008)

Prop.115 L (2012-2013)

### Full referanse:

NOU 1990:20 *Forenklet folketrygdlov*

NOU 2005:14 *På rett kjøp. Ny skipssikkerhetslovgivning*

NOU 2012:18 *Rett om bord-ny skipsarbeidslovgivning*

Ot. Prp. Nr. 87 (2005-2006) *Om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)*

Ot. Prp.nr.44 (1988-1989) *Om lov om yrkesskadeforsikring*

Ot.prp.nr 8 (2007-2008) *Om lov om endringer i straffeloven 20. mai 2005 nr. 28 mv. (skjerpene og formildende omstendigheter, folkemord, rikets selvstendighet, terrorhandlinger, ro, orden og sikkerhet, og offentlig myndighet)*

Prop.115 L (2012-2013) *Lov om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeiderloven)*



## 6.10 Rundskriv:

### Fotnote:

Sjøfartsdirektoratet rundskriv (RSR 7-2011)

### Full referanse:

Sjøfartsdirektoratet rundskriv. *RSR 7-2011*. 1.7.2011

Hentet fra:

<http://www.sjofartsdir.no/regelverk/rundskriv/endring-av-forskrift-22-juni-2004-nr-972-om-sikkerhet-og-terrorberedskap-om-bord-pa-skip-og-flyttbare-innretninger-bruk-av-vapnede-vakter/>

## 6.11 Traktater:

### Fotnote:

MLC

UNCLOS

SOLAS

### Full referanse:

Maritime Labour Convention 2006

United Nations Convention on the Law of the Sea  
1982

Safety of Life at Sea 1974

## 6.12 Norsk rettspraksis:

### Fotnote:

Haugaland tingrett dom av 24.06.2013

Rt. 1992 s.1482

Rt. 2007 s. 817

### Full referanse:

Haugaland tingrett dom av 24.06.2013.

Saksnr: 12-196542TVI-HAUG

Rt. 1992 s. 1482

Rt. 2007 s. 817

## 6.13 Utenlandsk rettspraksis:

### Fotnote:

U.2011.354Ø

### Full referanse:

U.2011.354Ø s 354-362. I Ugeskrift for Retsvæsen s. 300-399. Hentet fra:

<http://jura.karnovgroup.dk/>

## 6.14 Resolusjoner:

### Fotnote:

MSC.1/Circ.1339 (2011)

### Full referanse:

Maritime Safety Comitee. 1/ Circ.1339. 14.9.2011. Hentet fra:

<http://www.imo.org/OurWork/Security/PiracyArmedRobbery/Guidance/Documents/MSC.1-Circ.1339.pdf>

## 6.15 EU- forordninger:

### Fotnote:

EU forordning 725/2004

### Full referanse:

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 725/2004 av 31. mars 2004 om bedre sikring av skip og havnefasiliteter.

## 6.16 Koder:

### Fotnote:

ISPS code

### Full referanse:

The International Ship and Port Facility Security Code, 2002. (IMOs internasjonale kode for sikkerhet og terrorberedskap på skip og i havneterminaler).



