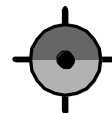


PROSJEKTRAPPORT

BRUKEN AV
«**FLERBRUKSFARTØY**»
PÅ NORSK SOKKEL



PETROLEUMSTILSYNET



Prosjektrapport

Rapport	
Rapporttittel Bruken av «flerbruksfartøy» på norsk sokkel	Aktivitetsnummer 800122
Involverte	
Hovedgruppe R-JussOgRammevilkår	Oppgaveleder Birgitte Rødsæther
Deltakere i prosjektgruppen Trond Sigurd Eskedal, Olav Hauso, Birgitte Rødsæther	Dato 12.9.2016

Innhold

1	Innledning	5
1.1	Prosjektgruppen	5
1.2	Arbeidsmetode og avgrensning	5
1.3	Oppbygging av rapporten	6
1.4	Forkortelser	6
1.5	Begrepsavklaring	7
1.6	Bildebruk	7
2	Sammendrag	8
2.1	Problemstillinger	8
2.2	Reguleringsadgangen for virksomhet på sokkelen	10
2.3	Fartøysbeskrivelser og fartøysaktivitet	11
3	Begrepet «flerbruksfartøy»	12
4	Problemstillinger og beskrivelser av situasjonen	14
4.1	Partenes synspunkter	14
4.1.1	Industri Energi	14
4.1.2	Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren (SAFE)	14
4.1.3	Sjømannsorganisasjonene i Norge	15
4.1.4	Norges Rederiforbund	15
4.1.5	Norsk olje og gass	16
4.2	Særegenheter ved bruk av «flerbruksfartøy»	16
5	Bakgrunn og faktagrunnlag	18
5.1	Informasjon fra Oljedirektoratet om felt og havbunnsanlegg	18
5.2	Illustrasjon av en typisk havbunnsutbygging knyttet til et feltcenter (Alvheim)	20
5.3	Rørledninger på norsk kontinentalsokkel	22
6	Operasjoner som utføres fra «flerbruksfartøy»	23
6.1	Dykker/konstruksjonsfartøy	23
6.2	Lett konstruksjonsfartøy	23
6.3	Brønnstimuleringsfartøy	24
6.4	Rørleggingsfartøy	24
6.5	«Walk to Work»-enheter	25
6.6	Enheter med SUT	25
7	Fartøyenes handlingsmønster og omfang av aktivitet	27
7.1	Informasjon fra Norsk olje og gass og NR om fartøysaktivitet	27
7.2	Informasjon fra undervannsentreprenører om fartøysaktivitet	29
7.2.1	Entreprenør A	29
7.2.2	Entreprenør B	29
7.2.3	Entreprenør C	30
7.2.4	Entreprenør D	30
7.2.5	Oppsummering av entreprenørenes aktivitet	31
8	Reguleringsregime og lovverk for aktivitet på norsk kontinentalsokkel	32
8.1	Regulering av petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen	32
8.2	Regulering av skipsfarten	32
8.3	Regulering av «flerbruksfartøy»	32
9	Folkerettslig regulering av kontinentalsokkelen	34
9.1	Kontinentalsokkelkonvensjonen og Havrettstraktaten (UNCLOS)	34
9.2	Flaggstatsprinsippet	35
10	Norsk regulering av petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen	36
10.1	Petroleumsloven	36
10.2	Petroleumsloven og regulering av fartøysfunksjonen	38
10.3	Nye konsepter og aktiviteter	39
10.4	Arbeidsmiljøloven	40
10.4.1	Forskriftsbestemmelser med hjemmel i aml	41

	10.4.2	«Bullutvalget» og arbeidsmiljølovens virkeområde på sokkelen	41
	10.4.3	Fra arbeidsmiljøforskriften av 1992 til dagens rammeforskrift	45
	10.5	Arbeidsmiljølovens virkeområde og grenseoverskridende arbeidsforhold...	47
11		Folkerettslig regulering av sikkerhet og arbeidsforhold på skip (fartøy)	48
	11.1	Konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, SOLAS	48
	11.2	Konvensjon om opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, STCW	49
	11.3	Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring, «ISM-koden»	49
	11.4	Konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår, MLC	49
	11.4.1	Hvem gjelder MLC for	50
	11.4.2	Sertifikatkrav og havnestatskontroll	51
12		Norsk regulering av sikkerhet og arbeidsforhold på skip (fartøy)	52
	12.1	Norsk regulering av norske skip	52
	12.1.1	Skipsarbeidsloven	52
	12.1.2	Kvalifikasjonsforskriften og ISM-forskriften	53
	12.1.3	Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip.....	54
	12.2	Norsk regulering og tilsyn med utenlandske skip	54
	12.2.1	Skipssikkerhetsloven	54
	12.2.2	Havnestatskontroll og tilsyn	55
13		EU-regulering av skip	56
14		Tilsyn og gransking av ulykker på kontinentalsokkelen	57
	14.1	Petroleumstilsynets tilsynsområde	57
	14.2	Statens Havarikommisjon for Transport (SHT).....	57
15		Endret handlingsrom for nasjonal lovgivning for skip/fartøy på kontinentalsokkelen?	59
	15.1	Regulering av utenlandskflaggede skip som anløper havner	59
	15.2	Regulering av utenlandskflaggede skip tilknyttet offshoreinnretninger	61
	15.3	Status internasjonal rett på området	61
16		Endring i regulering av fartsområde	63
17		Vedlegg	64
	A.	Utdrag fra Havrettstraktaten (UNCLOS).....	64
	B.	Partenes innspill	68
	a.	Industri Energi	
	b.	Sjømannsorganisasjonene i Norge og DSO	
	c.	Fellesforbundet	
	d.	SAFE.....	
	e.	Norsk olje og gass.....	
	f.	Norges Rederiforbund.....	

1 Innledning

Petroleumstilsynet (Ptil) fikk i brev av 23.10.2015 oppdrag fra Arbeids- og Sosialdepartementet (ASD) om å gi en faktisk og juridisk redegjørelse for situasjonen på norsk kontinentalsokkel knyttet til bruken av såkalte flerbruksfartøy.

Beskrivelsen av oppdraget fra ASD er som følger;

Bruken av såkalte flerbruksfartøy på norsk sokkel

Som Petroleumstilsynet er kjent med, er det i den senere tid, og fra flere hold, rettet oppmerksomhet mot bruken av såkalte flerbruksfartøy på norsk sokkel. Overfor departementet beskrives en situasjon hvor stadig mer arbeid på sokkelen utføres fra skip, og i mindre grad fra tradisjonelle petroleumssinnretninger. I denne sammenheng registrerer departementet blant annet påstander om at det kan være utydelig hvilket reguleringsregime som gjelder og hvilket tilsynsorgan som har ansvaret. Fra enkelte hold er det også hevdet at dagens regulerings- og tilsynsregime ikke er tilpasset denne utviklingen, og at dette kan ha sikkerhetsmessige konsekvenser.

Departementet vil på denne bakgrunn be Petroleumstilsynet om å gi en redegjørelse for problemstillingen. Redegjørelsen bør for det første gi en faktisk beskrivelse av situasjonen og hvilke utviklingstrekk som tegner seg. Herunder ber vi om en beskrivelse av hvilke operasjoner som utføres fra såkalte flerbruksfartøy og en angivelse av omfanget av slike operasjoner på norsk sokkel. Selv om vi er innforstått med at benevnelsen flerbruksfartøy ikke nødvendigvis er en homogen gruppe, ber vi også om at skipenes handlingsmønster beskrives, for eksempel hvor lenge de typisk befinner seg på norsk sokkel, om de veksler mellom forskjellige sokler osv.

Departementet ber videre om en rettslig beskrivelse av situasjonen for de såkalte flerbruksfartøyene, herunder om Norges folkerettslige forpliktelser i denne sammenheng. Vi ber særlig om at eventuelle avgrensingsproblemer eller "gråsoner" som eventuelt måtte finnes i dagens regelverk beskrives.

Departementet forutsetter at partene på egnet måte konsulteres i arbeidet.

1.1 Prosjektgruppen

Prosjektgruppen ble etablert av Petroleumstilsynets hovedledelse 16.11.2015 etter at oppdraget ble motatt fra ASD. Prosjektgruppen har bestått av:

- Birgitte Rødsæther, fagområde juss og rammevilkår (prosjektgruppens leder)
- Olav Hauso, fagområde logistikk og beredskap
- Trond Sigurd Eskedal, fagområde arbeidsmiljø

1.2 Arbeidsmetode og avgrensning

Ptil har forstått oppdraget fra ASD til å omfatte følgende

- En faktisk beskrivelse av flerbruksfartøyenes aktivitet, hvilke operasjoner som utføres, omfanget og en beskrivelse av skipenes handlingsmønster og utviklingstrekk

- En rettslig beskrivelse av situasjonen, herunder uklarheter om hvilket regelverk som gjelder

Vi har ikke forstått mandatet slik at det skulle gjennomføres en sammenligningsstudie av ulike nasjonale og internasjonale regelverk, og de ulike myndigheters håndheving av dette. Sammenstillinger av regelverk er utarbeidet av arbeidstakerorganisasjonene i Regelverksforum, som deler av innspillene til rapporten. Disse er i sin helhet er lagt ved denne.

Arbeidstakerorganisasjonene har også gitt innspill om at det er Ptils ansvar å motvirke «sosial dumping» på fartøy på norsk sokkel. Gitt oppgavens rammer faller dette utenfor det som redegjøres for i rapporten. Arbeidsmiljøloven med forskrifter gjelder dessuten ikke for fartøy, med unntak av dykkerfartøy, og oppfølging av denne type forhold ligger derfor ikke under Ptils ansvarsområde.

Partene i Regelverksforum ble i brev av 16.12.2015 invitert til å gi skriftlige innspill til redegjørelsen, med utvidet frist til 22.02.2016. Innspill fra partene ble også drøftet i Regelverksforums møte 2.3.2016. Partenes skriftlige innspill er i sin helhet vedlagt rapporten. Hovedpunktene i utkast til rapport ble forelagt partene i Regelverksforums møte 7.6.2016, med mulighet for umiddelbare kommentarer til det fremlagte. Partene ble invitert til å komme med skriftlige bemerkninger knyttet til faktafeil og uklarheter, da utkastet til rapport forelå. Frist for slike bemerkninger ble satt til 15.8.2016.

I arbeidet med å sammenstille denne rapporten har Ptil benyttet flere kilder for informasjon. Dette er blant annet informasjon fra Oljedirektoratet og Oljedirektoratets publikasjoner, andre kilder på nettet, henvendelser direkte til undervannsentreprenører samt Ptils kjennskap til bransjen og aktiviteter som belyser sakskomplekset. Ptil har også innhentet informasjon fra Sjøfartsdirektoratet (Sdir) i forbindelse med gjennomgang av sjøfartsregulering. I tillegg har informasjon som partene i Regelverksforum har fremlagt i saken blitt benyttet, i den grad denne belyser elementer i vår redegjørelse.

1.3 Oppbygging av rapporten

Rapporten er delt inn i to hoveddeler som følger etter innledning i kapittel 1 og sammenfatningen i kapittel 2. Den faktiske redegjørelsen finnes i kapittel 3 til og med 7, og den rettslige redegjørelsen i kapittel 8 til og med 16.

Vedlegg til rapporten er i kapittel 17.

1.4 Forkortelser

Følgende forkortelser brukes i rapporten:

- Ptil -Petroleumstilsynet
- Sdir -Sjøfartsdirektoratet
- ASD -Arbeids- og sosialdepartementet
- ROV -Remotely Operated Vehicle
- FPSO -Floating Production, Storage and Offloading
- Petrl. -Petroleumsloven
- Aml. -Arbeidsmiljøloven

- Rf. -Rammeforskriften
- MLC -Maritime Labour Convention
- SUT -Samsvarsuttalelse
- NR -Norges Rederiforbund
- OD -Oljedirektoratet
- IE -Industri Energi
- SAFE -Sammenslutningen av Fagorganiserte i Energisektoren
- DSO -Sjømannsorganisasjonene i Norge

1.5 Begrepsavklaring

I petroleumsregelverket benyttes betegnelsen «fartøy» om ulike typer skip tilknyttet petroleumsvirksomheten. I *sjøfartsregelverket* benyttes betegnelsen «skip», mens «fartøy» også omfatter flyttbare boreinnretninger. Begge begreper brukes dermed i rapporten.

1.6 Bildebruk

Alle bilder brukt som illustrasjoner i rapporten er lastet ned fra ulike hjemmesider og er dermed i utgangspunktet gjort tilgjengelige for allmennheten. Ptils bruk av bildene anses å ligge innenfor adgangen til å benytte slikt bildemateriale i en ikke-kommersiell rapport. Forsideillustrasjonen er bearbeidet og brukt etter tillatelse fra Optime Subsea Services.

2 Sammendrag

Departementets brev beskriver problemstillinger som skal utredes i prosjektarbeidet. Ptil har lagt til grunn for oppdraget at det skal gis en:

- Faktisk beskrivelse av fartøyenes aktivitet på norsk sokkel
- Rettslig beskrivelse av situasjonen

Det er med andre ord ikke gjennomført en sammenligningsstudie av ulike nasjonale og internasjonale regelverk.

Partene i næringen har vært konsultert gjennom Regelverksforum. De har vært invitert til å gi innspill til rapporten. Innspillene følger i sin helhet vedlagt denne rapporten. Partene har dessuten vært invitert til å komme med kommentarer til utkast til rapport.

Nedenfor følger en oppsummering av problemstillingene slik de er beskrevet i departementets brev og en oppsummering av den faktiske og rettslige beskrivelsen.

2.1 Problemstillinger

Overfor departementet beskrives en situasjon hvor stadig mer arbeid på sokkelen utføres fra skip, og i mindre grad fra tradisjonelle petroleumsinnretninger.

Begrepet «petroleumsinnretning» er vel etablert og definert i gjeldende regelverk for petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Petroleumsloven og rammeforskriften definerer innretning slik:

«Installasjoner, anlegg og annet utstyr for petroleumsvirksomhet, likevel ikke forsynings- og hjelpefartøy eller skip som transporterer petroleum i bulk. Innretning omfatter også rørledning og kabel når ikke annet er bestemt.»

Dette omfatter anlegg og innretninger (faste og flyttbare) som er engasjert i produksjon av petroleum eller lete- og produksjonsboring. Floteller, og andre enheter som har direkte kontroll over brønner dekkes også av denne definisjonen.

Reguleringen på dette området er ikke endret i vesentlig grad siden 1985, og det er fortsatt slik at dersom en enhet er involvert i noen av de nevnte aktiviteter så regnes den som innretning.

Basert på foreliggende informasjon kan vi ikke se at stadig mer *produksjons- eller bore- og brønnarbeid* overføres fra tradisjonelle petroleumsinnretninger til fartøy. Aktiviteter som defineres å skulle foregå fra innretninger er fortsatt underlagt alle regelverkets krav selv om de overføres til en enhet med skipsskrog. Overføring av denne type aktiviteter medfører at den flyttbare enheten i regelverkssammenheng er en innretning, med de krav regelverket stiller for flyttbare innretninger, inklusive krav om samsvarsuttalelse (SUT) fra Petroleumstilsynet.

Utviklingen viser imidlertid at moderne fartøy med stor kapasitet for løfting har kunnet overta enkelte *konstruksjons- og vedlikeholdsoppgaver* som før ble utført av tradisjonelle boreinnretninger, eller av større kran- og rørleggingsfartøy. Dette kan være aktivitet knyttet til

rørledninger og havbunnsanlegg, som for eksempel konstruksjon, innstallering av strukturer på havbunnen, vedlikeholdsoppgaver, og inspeksjon av rørledninger. Antall undervannskomplettete brønner har økt, disse krever vedlikehold som nå kan utføres fra fartøy. Utviklingen av undervannsteknologi fører dessuten til at moderne fartøy er mer egnet og effektive til å utføre slike oppgaver som tidligere i større grad ble utført fra boreinnretninger. På dette området har det vært en øking i fartøysaktivitet de senere årene.

I denne sammenheng registrerer departementet blant annet påstander om at det kan være utydelig hvilket reguleringsregime som gjelder og hvilket tilsynsorgan som har ansvaret.

Hvilket regelverksregime eller tilsynsregime som gjelder for et fartøy/skip og arbeidstakerne om bord, er i utgangspunktet ikke uklart, selv om det er noe komplisert. For arbeidstakere som er tilknyttet et fartøy, men utfører arbeid om bord på en *innretning*, kan det eksempelvis oppstå spørsmål knyttet til hvilke enkeltbestemmelser i petroleumsregelverket som gjelder for de. Et eksempel er fjerningsaktiviteter, hvor arbeidstakeren kan være tilknyttet et løftefartøy.

Aktiviteter med *tilstrekkelig nærhet* til petroleumsvirksomheten som utføres fra fartøy/skip, reguleres nå, som før, av petroleumsloven med forskrifter. Denne reguleringen omfatter forhold som kan påvirke sikkerheten for innretninger og anlegg, og gjelder uavhengig av skipes flagg. Petroleumsstilsynet fører tilsyn med de sikkerhetsmessige forhold knyttet til petroleumsaktivitet fra fartøy.

Ptil fører tilsyn med arbeidsmiljømessige forhold på de enheter der arbeidsmiljøloven gjelder. Arbeidsmiljøloven med forskrifter gjelder på innretninger. Disse innretningene *kan* ha skipsskrog. Det er ikke innretningens fasong, men aktivitet som avgjør om en flyttbar enhet anses som innretning eller fartøy.

Arbeidsmiljøloven, med forskrifter som utledes av den, har et snevrere anvendelsesområde på fartøy enn petroleumsloven, og gjelder ikke på fartøy med unntak av dykkeraktivitet. I tilfeller der petroleumsloven har anvendelse for en aktivitet utført fra et fartøy, mens arbeidsmiljøloven ikke gjelder, vil kun *deler* av Ptils forskrifter komme til anvendelse. Dette vil bero på hvilken lov som er hjemmelsgrunnlaget for den enkelte bestemmelse i den aktuelle forskrift. De forskriftsbestemmelsene som utledes av arbeidsmiljøloven, og som gjelder den arbeidsmiljømessige delen av aktivitetene på fartøyet, vil altså ikke komme til anvendelse.

Når det gjelder regulering av arbeidsforhold på *norske skip*, gjelder skipsarbeidsloven og skipssikkerhetsloven for alle stillingsgrupper om bord, med unntak av noen få bestemmelser som ikke gjelder for prosjektpersonell på skip i offshorevirksomhet. Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet.

Arbeidsforholdene på *utenlandske skip* reguleres av flaggstatens regelverk. Den norske skipssikkerhetslov gjelder imidlertid om bord. Sikkerhet og arbeidsforhold på skip, er i et relativt stort omfang regulert i internasjonale konvensjoner og skal gjennomføres i flaggstatsregelverk. Dersom flaggstater benytter adgangen til å unnta stillingsgrupper om bord fra den regulering av arbeidsforholdene som ellers gjelder for det maritime mannskap, kan det oppstå tilfeller av konflikt mellom flaggstatsregelverk og andre arbeidsrettlige regler om hvilket lands rett som regulerer arbeidsforholdet.

Sjøfartsdirektoratet kan føre tilsyn med utenlandske skip, herunder med arbeidsvilkår og arbeidsmiljø (havnestatskontroll).

Fra enkelte hold er det også hevdet at dagens regulerings- og tilsynsregime ikke er tilpasset denne utviklingen, og at dette kan ha sikkerhetsmessige konsekvenser.

Ptil har tilsynsansvar for de sikkerhetsmessige forhold knyttet til utøvelsen av fartøyets petroleumsfunksjon, slik at fartøyet ikke skal påføre skade på innretninger, personell om bord på innretninger, eller ytre miljø.

Når det gjelder øvrige sikkerhetsmessige og arbeidsmiljømessige forhold om bord på fartøyet, er tilsynsansvaret tillagt Sjøfartsdirektoratet eller annen flaggstatsmyndighet. Beskrevne endringer i utviklingen på norsk sokkel, ved at omfanget av arbeid utført fra fartøy øker, endrer ikke regulerings- eller tilsynsregime for de ulike aktiviteter.

For at helheten i regelverk og tilsyn skal fungere, må de enkelte tilsynsorgan ivareta sine ansvarsområder.

Det bærende element i styring og oppfølging av virksomhet på sokkelen er rettighetshavernes påse-ansvar. Operatøren har ansvar for å styre virksomheten i utvinningstillatelsene på vegne av rettighetshaverne. De andre rettighetshaverne har plikt til å bidra i operatørens arbeid og å se til at denne utfører oppgavene i tråd med rammene for virksomheten. Systemet bygger på ansvarliggjøring av deltakerne i virksomheten.

Petroleumstilsynet beskriver denne ansvarsfordeling i regelverket, og skal være en uavhengig tilsynsmyndighet som følger opp det arbeid som operatør og rettighetshavere utfører.

Regulering av petroleumsvirksomheten baserer seg i hovedsak på funksjonelle krav. På denne måten legges det til rette for teknologiutvikling innen regelverkets rammer. De overordnede rammer for virksomheten er uavhengig av endringer i teknologiske løsninger.

2.2 Reguleringsadgangen for virksomhet på sokkelen

Norges adgang til å lovregulere petroleumsvirksomheten finnes i internasjonale konvensjoner, og begrenses *til installasjoner og anlegg, og aktiviteter på selve installasjonen*. For petroleumsvirksomhet utført fra utenlandskflaggede fartøy/skip på norsk kontinentalsokkel er utgangspunktet at norsk adgang til lovregulering er begrenset til *sikkerheten for installasjonen* skipet utfører aktiviteten mot, men ikke sikkerheten og andre forhold på skipet som sådan.

Petroleumsloven, arbeidsmiljøloven og annen norsk lovgivning gjelder for den sentrale petroleumsaktivitet (primæraktivitet). For virksomhet på kontinentalsokkelen som utøves av fartøy/skip (støtteaktivitet), gjelder petroleumsloven for aktivitet på fartøyet som har en tilstrekkelig nærhet til petroleumsvirksomheten. For bemannede undervannsoperasjoner, kommer petroleumsregelverket til anvendelse også på utstyr, anlegg og operasjoner på dykkerfartøy.

Aktiviteter som utføres fra fartøy, som konstruksjon, inspeksjon, reparasjon, vedlikehold osv. av anlegg og utstyr under vann, er regulert av rammeverket for petroleumsvirksomheten. Det

betyr at spesifikke *aktiviteter* som f. eks. planlegging og gjennomføring av vedlikehold av havbunnsanlegg er regulert av aktivitetsforskriftens bestemmelser om dette. Dette gjelder de krav i aktivitetsforskriften som er gitt i medhold av petroleumsloven. Krav i aktivitetsforskriften som er gitt i medhold av arbeidsmiljøloven, vil derimot ikke komme til anvendelse da arbeidsmiljøloven ikke er gjort gjeldende for denne type fartøy.

2.3 Fartøysbeskrivelser og fartøysaktivitet

Ved gjennomgang av aktuelle enheter fremkommer det at maritimt driftskonsept i utgangspunktet er likt for enhetene. Utrustning, spesialtilpasning og hvilket personell som er om bord, vil variere alt etter hva slags aktiviteter enhetene skal brukes til.

Det er vanskelig å beskrive på en eksakt måte utviklingen i aktivitet for «flerbruksfartøy». Dette har sammenheng med at aktiviteter og intervensjonsmetoder er endret blant annet fra å være representert med én kategori fartøy til en annen (for eksempel) fra dykkerfartøy til konstruksjonsfartøy). På samme måte vil det være usikkerhet knyttet til beskrivelse av omfang med bakgrunn i effektivitetsforbedringer, det vil si at et moderne spesialfartøy kan utføre aktiviteter som før måtte bestykes med flere enheter.

Undervannsanlegg og utstyr har høy grad av pålitelighet, og det er usikkert hvordan man skal beskrive en historisk og fremtidig utvikling hva gjelder for eksempel vedlikehold. På norsk sokkel har man lang erfaring med havbunnsutbygginger, men reder- og entreprenørnæringen har et internasjonalt perspektiv når de fram til nå har satset på et stort nybyggingsvolum. Informasjon fra sentrale undervannsentreprenører viser at enhetene brukes både på norsk og utenlandsk sokkel/internasjonalt.

Den senere tids utvikling av oljepris har medført nedgang i aktiviteter knyttet til fartøy i disse kategoriene.

3 Begrepet «flerbruksfartøy»

Begrepet «flerbruksfartøy» har fått sin inntreden i petroleumsvirksomheten uten at det er presist definert. Dette har medført uklarhet om hvilke enheter som man mener skal omfattes av begrepet, og det synes også uklart hvorvidt man i slike diskusjoner sikter til hvilke krav som skal gjelde for slike enheter (fartøyer) eller om diskusjonen begrenses til kravene som skal gjelde for aktivitet som utføres om bord på slike enheter (fartøy).

Industri Energi (IE) har i sin kommentar til rapportutkastet presisert at man fokuserer på bruken av slike enheter, altså hvilke oppgaver disse fartøyene utfører.

Med flerbruksfartøy menes normalt et fartøy som kan benyttes til ulike formål. Slike fartøy kan være spesialdesignet for et spesielt aktivitetssegment, for eksempel for dykkeraktiviteter eller lett brønnintervensjonsaktiviteter. Det samme fartøyet kan imidlertid også bli markedsført og benyttet til annen virksomhet, som for eksempel konstruksjons-, reparasjons og vedlikeholdsaktiviteter.

Det som synes å kjennetegne enheter som kan komme inn under begrepet «flerbruksfartøy» er at de fleste har ettskrogsform. Dette er imidlertid ikke bestemmende for om man omtaler enheten for «flerbruksfartøy». Halvt nedsenkbare enheter (rigger) kan også komme inn under denne betegnelsen dersom de ikke opererer i aktivitetssegmentet som krever samsvarsuttalelse (SUT).

«Flerbruksfartøy» er benyttet i mange sammenhenger til å beskrive et fartøy som er base for servicetjenester til petroleumsvirksomheten til havs. Brukere av begrepet har ikke lagt til grunn en entydig og konsistent betydning av begrepet. «Flerbruksfartøy» anses imidlertid omfattet av «forsynings- og hjelpefartøy» slik som det beskrives i rammeverket for petroleumsvirksomheten.

Det er arbeidstakernes interesseorganisasjoner som ser et behov for å se på rammeverket for denne type fartøy, med formål å knytte deres virksomhet nærmere de deler av virksomheten som reguleres av petroleumslav (petrl) og arbeidsmiljølov (aml), med Petroleumstilsynet som tilsynsmyndighet. Safe har i sin kommentar til rapportutkastet påpekt at en utvidelse av ordningen med SUT til også å omfatte flerbruksfartøy kan være et eksempel på tiltak som kan være med på å heve HMS-nivået for personell som arbeider på flerbruksfartøy.

Vi har lagt til grunn at oppdraget omfatter enheter som *ikke* dekkes av ordningen med samsvarsuttalelse (SUT).

Dette kan da være fartøy som for eksempel:

- Dykkerfartøy (konstruksjon, reparasjon, vedlikehold, osv.)
- Konstruksjonsfartøy (konstruksjon, reparasjon, vedlikehold, oppkobling av havbunnstrukturer, operering av ventiler, osv.)
- Brønnstimuleringsfartøy (som ikke har direkte kontroll over brønnstrøm)
- Rørleggingsfartøy (ikke trunkledninger – men «infield» rør)
- «Walk to Work» -enheter (for eventuell bofunksjon og brooverføring av personell til innretning)

Ovennevnte liste er ikke uttømmende og det vises til nærmere redegjørelse og illustrasjoner i kap 6.

4 Problemstillinger og beskrivelser av situasjonen

4.1 Partenes synspunkter

Her gjengis summarisk noen av partenes synspunkter som er oversendt Ptil i forbindelse med utarbeidelse av rapporten. For fullstendige fremstillinger vises det til vedleggene til rapporten. Arbeidstakerorganisasjonene som organiserer både maritim drift og prosjektpersonell, hevder at det eksisterer uverdige og farlige forhold på denne type fartøy. Dette begrunnes med at disse ikke er underlagt petroleumsloven og arbeidsmiljøloven fullt ut, som annen virksomhet på norsk sokkel, som det kan være relevant å sammenlikne seg med. Dette hevdes å gå ut over lønns- og arbeidsvilkår, samt de ordninger for arbeidstakermedvirkning som næringen ellers arbeider under. Det hevdes at et uklart regelverk og uklare ansvars- og tilsynsområder, utgjør en trussel mot sikkerheten for de som arbeider om bord i flerbruksfartøy.

Det beskrives at det ikke er uvanlig at bemanning av disse fartøyene skjer fra bemanningsselskaper i Singapore, og andre land langt utenfor en norsk arbeidslivstradisjon.

4.1.1 Industri Energi

Industri Energi har i sitt innspill til dette arbeidet særlig satt søkelyset på forholdene for prosjektpersonellet eller oljearbeiderne om bord på flerbruksfartøy, de som ikke er sjøfolk men som har sitt arbeid knyttet til havbunnsbrønner. Dette er personell ansatt hos undervannsentreprenørene og innleid ekspertise fra oljeserviceselskap. Det beskrives at over 50% av norsk olje- og gassproduksjon alt i 2010 kom fra havbunnsbrønner og at trenden for bruk av undervannsinstallasjoner er økende. Undervannsinstallasjoner skal installeres, modifiseres og repareres noe som skjer fra flerbruksfartøy. Det eksisterer et langsiktig behov, flere tiår fremover, for bruk av slike fartøy. Det beskrives videre en situasjon, hvor stadig mer arbeid på sokkelen utføres fra flerbruksfartøy/konstruksjonsfartøy, og i mindre grad fra tradisjonelle petroleumsinnretninger, hvor petroleumslov og arbeidsmiljølovgivningen gjelder. Samme type arbeid blir nå utført på flerbruksfartøy uten samme beskyttelse i regelverk og tilsyn. Utfordringen når det gjelder arbeidsmiljø og sikkerhet på flerbruksfartøy er knyttet til at personellet på disse fartøyene faller inn under forskjellige regelverk. Det hevdes at det hverken er klart hvem som har tilsynsmyndighet eller hvilket lovverk som gjelder.

Det beskrives at de fleste flerbruksfartøy på norsk sokkel fører fremmed flagg. Resultatet er at arbeiderne på flerbruksfartøy på norsk sokkel, mister grunnleggende rettigheter uten beskyttelse i arbeidsmiljøloven. Industri Energi peker videre på at dagens lovverk gir hjemmel for å gjøre norsk arbeidsmiljølovgivning gjeldende for utenlandsk flaggede flerbruksfartøy og vil at myndighetene skal la flerbruksfartøyene omfattes av norsk arbeidsmiljølovgivning med Petroleumstilsynet som tilsynsmyndighet.

4.1.2 Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren (SAFE)

Sammenslutningen av fagorganiserte i energisektoren (Safe) beskriver i hovedtrekk tilsvarende forhold som nevnt over og er bekymret for at lovverket i liten grad gir norske tilsynsmyndigheter adgang til utenlandsflaggede fartøy. Safe beskriver at deres medlemmer om bord på flerbruksfartøyene ikke har registrert tilsyn som berører deres forhold, hverken fra Petroleumstilsynet eller flaggstaten. Safe sine medlemmer opplever seg som forlatt og ikke ivarettatt av et velfungerende regelverks og tilsynsregime. De beskriver at flaggstatene har

fokus på de maritime systemene som stabilitet, ballast mv, mens arbeidsmiljøforhold som arbeidstid, sosial dumping og petroleumsrelaterte sikkerhetsforhold blir neglisjert.

4.1.3 Sjømannsorganisasjonene i Norge

Sjømannsorganisasjonene i Norge (DSO) kommenterer blant annet at en stor andel fartøy på sokkelen fører bekvemmelighetsflagg utenfor EU. Den Europeiske Union har vedtatt et titalls direktiver til beskyttelse av arbeidsmiljø som bare gjelder for norske og EU flaggede fartøy og ikke for bekvemmelighetsflaggede fartøy utenfor EU. Dermed oppstår et ulikt sikkerhetsnivå. På samme måte har EU fastsatt en rekke rettigheter (bl.a. permisjonsregler, medbestemmelsesrett, diskrimineringsvern) for arbeidstakere som heller ikke gjelder for denne bekvemmelighetsflagg. I tillegg har norsk arbeidervernlovgivning et stillingsvern som går langt utover internasjonale minstekrav og det som er vanlig i bekvemmelighetsstater. En nylig avsagt Høyesterettsdom fastslår videre at norsk lov ikke regulerer arbeidsforholdet i norske farvann og på norsk sokkel mellom en norsk arbeidstaker og en norsk arbeidsgiver. Det reguleres av flaggstaten, slik norsk lov i dag er utformet. Samtidig er det betydelige forskjeller på lønnsnivå. I dag jobber arbeidstakere på fremmedflaggede fartøy ned mot 35 kr timen. Med slik skjevhet i konkurransen er det svært krevende for norske arbeidstakere å konkurrere, med den konsekvens at arbeidsplasser går tapt. Sjømannsorganisasjonene mener at alle disse forholdene dokumenterer at deler av norsk sokkel i dag skjer ved hjelp av sosial dumping som gir norske redere som velger norsk flagg og norske arbeidstakere en klar konkurranseulempe. En rekke andre sokkelstater har, i samsvar med folkeretten, iverksatt tiltak for å motvirke dette, men det har foreløpig ikke skjedd i Norge. Sjømannsorganisasjonene krever at tiltak må iverksettes på norsk sokkel.

4.1.4 Norges Rederiforbund

Norges Rederiforbund (NR) påpeker at det ikke er noen trend at hjelpefartøyene overtar oppgaver fra tradisjonelle innretninger i petroleumsvirksomheten.

NR uttaler at begrepet flerbruksfartøy ikke er et juridisk begrep som benyttes i det norske regelverket for helse, miljø og sikkerhet. Regelverket opererer med et formelt skille mellom petroleumsinnretninger og hjelpefartøy. Hva som er innretningsvirksomhet og fartøyvirksomhet er i helse-, miljø, og sikkerhetsregelverket bestemt av den aktiviteten som utføres, og skillet påvirkes ikke ved valg av fartøykonsept. Ettersom skillet er aktivitetsbestemt, hvor aktiviteten avgjør om fartøyet er innretning i petroleumslovens forstand, kan NR ikke se at det eksisterer noen juridiske «gråsoner».

Videre påpeker NR at alle som har sitt arbeid om bord på hjelpefartøyer på norsk sokkel, er omfattet av det internasjonale regelverket for helse, miljø og sikkerhet, som er forhandlet frem mellom stater. Regelverket sikrer en forsvarlig helse-, arbeidsmiljø- og sikkerhetsstandard, uavhengig av skipets flagg. NR kan ikke se at det er utydelig hvilket regelverk som gjelder for hjelpefartøy på norsk sokkel, eller at grupper av personell faller mellom reguleringsregimer og følgelig er uten tilsyn og kontroll. Grensegangen mellom petroleumsregelverket og maritimt regelverk oppleves av NR som klart og hensiktsmessig. Den bygger på Norges folkerettslige forpliktelser, og er i tråd med Norges utenrikspolitiske interesser. Som en liten og åpen økonomi med behov for tilgang til internasjonale markeder, ser NR det som viktig at Norge fører en politikk som fremmer og ikke undergraver flaggstatsprinsippet.

4.1.5 Norsk olje og gass

Norsk olje og gass mener at dagens regelverksregime for fartøy på norsk sokkel fungerer bra, og vil advare mot at det gjøres endringer i dette regelverket, noe de hevder vil medføre store og negative konsekvenser for hvordan disse fartøyene kan operere. De tilbakeviser at en stadig større del av innretningsspesifikk arbeid blir utført utenfor petroleumsregelverket. De uttaler at reguleringen av forsynings- og hjelpefartøy på norsk sokkel har vært uforandret siden petroleumsvirksomheten startet opp på norsk sokkel. Det er ingen forhold ved bruken av disse fartøyene i dag som skiller seg vesentlig fra hvordan disse fartøyene har blitt brukt tidligere. Antall fartøydøgn på norsk sokkel varierer imidlertid med den totale petroleumsvirksomheten.

Norsk olje og gass uttaler at forsynings- og hjelpefartøy reguleres av maritimt regelverk på en fullt ut forsvarlig måte, og de kjenner seg ikke igjen i de påstandene om sikkerhetsmessige forhold på forsynings- og hjelpefartøy som er blitt fremsatt av arbeidstakerorganisasjonene.

Det vises for øvrig til vedlegg A Partenes innspill.

4.2 Særegenheter ved bruk av «flerbruksfartøy»

Etter den kjennskap Ptil har til denne virksomheten er det selskaper med internasjonal profil som opererer og bemanner slike fartøy. Disse selskapene utfører operasjoner med hele verden som sitt nedslagsfelt. Rederier med tilhørende maritimt personell, og leietakere av fartøy (entreprenører) med særskilt personell, utgjør basisen i denne næringen. Slike selskaper kan ha både norsk og utenlandsk eierskap. En del av fartøyene har gjerne Nordsjøbassenget som sitt mer eller mindre faste operasjonsområde. Vi har imidlertid ikke grunnlag for å hevde at disse fartøyene bare opererer på norsk sokkel. Fartøyenes flagg (land hvor de er registrert i et skipsregister) varierer, og flagget vil kunne endres om dette anses formålstjenlig av rederiet. I følge Sjøfartsdirektoratet er det meget enkelt å skifte flagg. Dette kan gjøres «i løpet av noen timer».

Selv om enkelte entreprenører har langvarige rammekontrakter med oljeselskap på norsk sokkel, noen med opp til fem års varighet, kan dette likevel resultere i et fåtall dager i faktisk operasjon. Varigheten på oppdragene kan variere fra anslagsvis 2 til 365 dager pr år.

Der man tidligere brukte en «vessel of opportunity» (fartøy i spotmarked) som base for for eksempel ROV-operasjoner, ser vi i dag en klar tendens til mer spesialutrustede fartøy med egen hangar og «moonpool» for ROV. Fartøyene kan ha krankapasitet som utfører løfteoperasjoner til havbunnen opp mot 400 tonn. Fartøyene har også god lugarkapasitet slik at prosjektpersonellet, som kan bestå av ingeniører, teknikere og annet personell, kan tas om bord i forbindelse med den spesifikke operasjonen. Utvikling av spesialfartøy har gitt en langt høyere kapasitet og arbeidsevne i forhold til hva man så for 20 – 30 år siden. Dette har vært nødvendig blant annet for å støtte utvinning av petroleumsforekomster på stadig større havdyp. På norsk sokkel opererer man ned mot 1500 meters havdyp, mens andre steder i verden opererer på dyp ned mot 3-4000 meter. I tillegg har disse fartøyene og utstyret deres en ytelse som gjør dem i stand til å utføre kompliserte oppdrag, med basis i god engineering, utvikling av spesialverktøy og ellers anvendelse av avansert datateknologi.

Mannskapstørrelse og sammensetning på disse fartøyene vil variere alt etter type fartøy og oppdrag. Maritimt mannskap kan variere fra 20 til 40 personer. Personell som utfører oppdragsspesifikke funksjoner, det vil si ikke-maritime funksjoner, kan variere fra 20 til 100 personer.

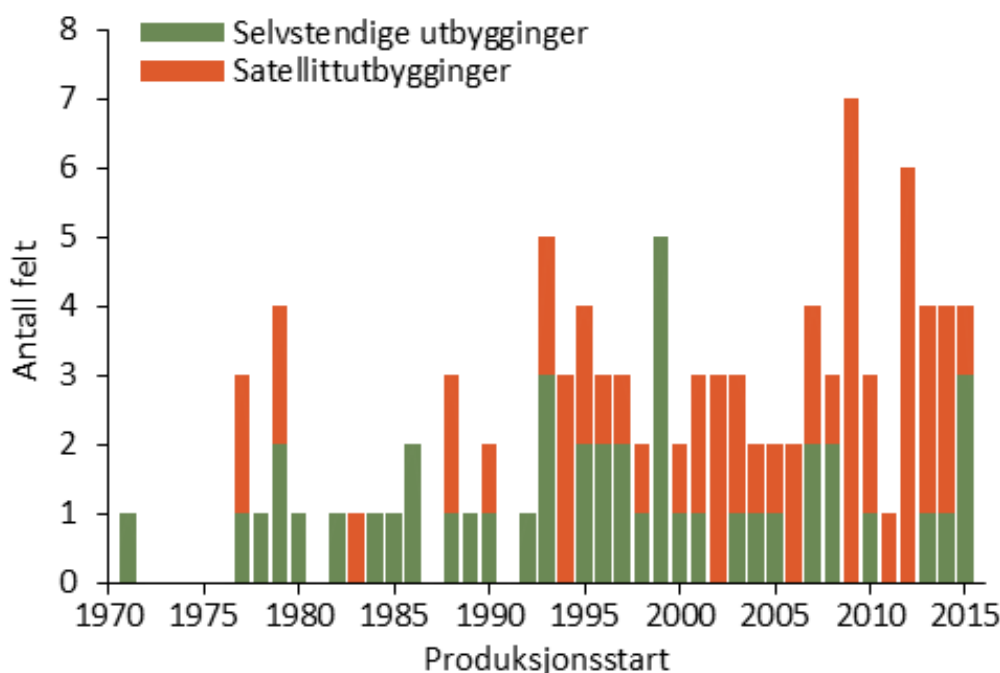
5 Bakgrunn og faktagrunnlag

5.1 Informasjon fra Oljedirektoratet om felt og havbunnsanlegg

Data vist nedenfor innhentet fra Oljedirektoratet (OD) for brønner og feltutbygginger, kan gi en viss indikasjon om økt aktivitetsnivå i bruken av fartøy til konstruksjons- og vedlikeholdsoppgaver mv. Tall innhentet fra OD viser at vi på norsk sokkel per 31.08.2016 hadde

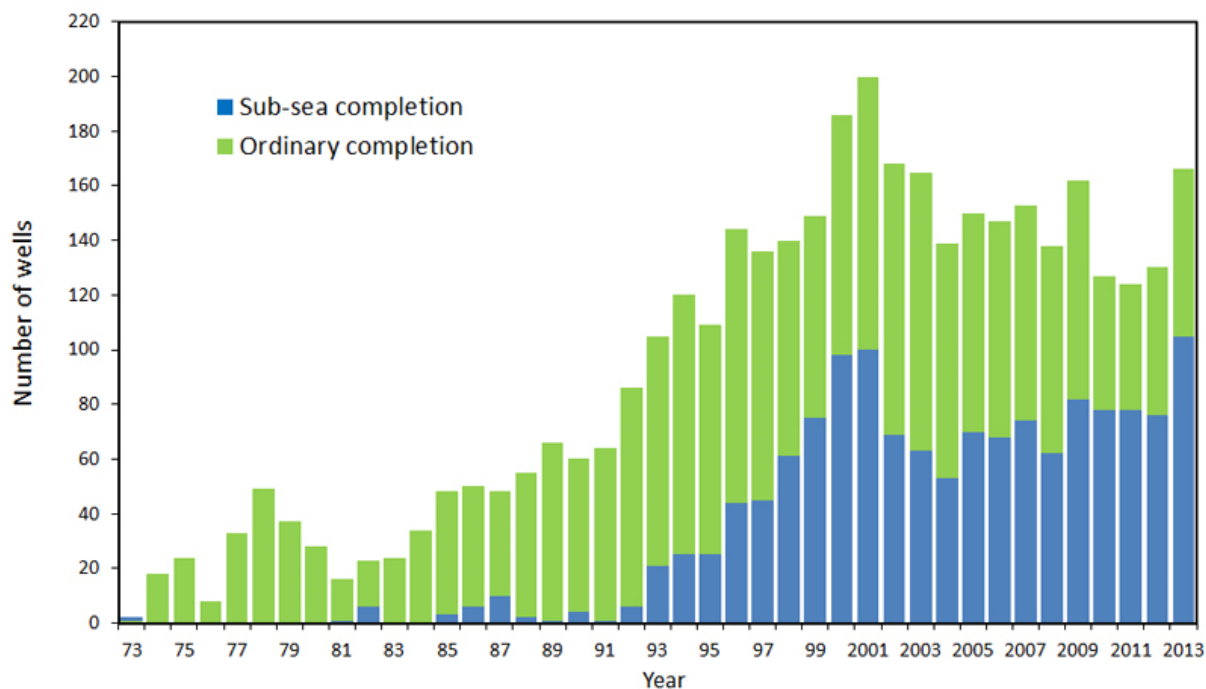
- 82 produserende felt
 - 46- havbunnsfelt
 - 28- plattformfelt
 - 8 felt som produserer både fra fast innretning og fra havbunnsrammer
- 8 felt under utvikling
- 90 funn som evalueres.

Ved utgangen av 2015 var 101 felt bygd ut og satt i produksjon på norsk sokkel. Utbyggingaktiviteten startet i sør med Ekofisk og har beveget seg til stadig nye områder, som alle har startet med en selvstendig utbygging. Etter hvert har mindre felt i nærområdet til de selvstendige utbyggingene blitt satt i produksjon med enklere utbyggingssløsninger. Disse kalles satellittfelt og benytter i stor grad infrastrukturen til de selvstendige utbyggingene. Det er også eksempler på at flere felt bygges ut samtidig, hvor et av feltene har utstyret til prosessering og transport. Dette feltet vises som selvstendig utbygging og de andre som satellitter i figur 1, som viser utviklingen i antall felt og utbygginger som har kommet i produksjon.



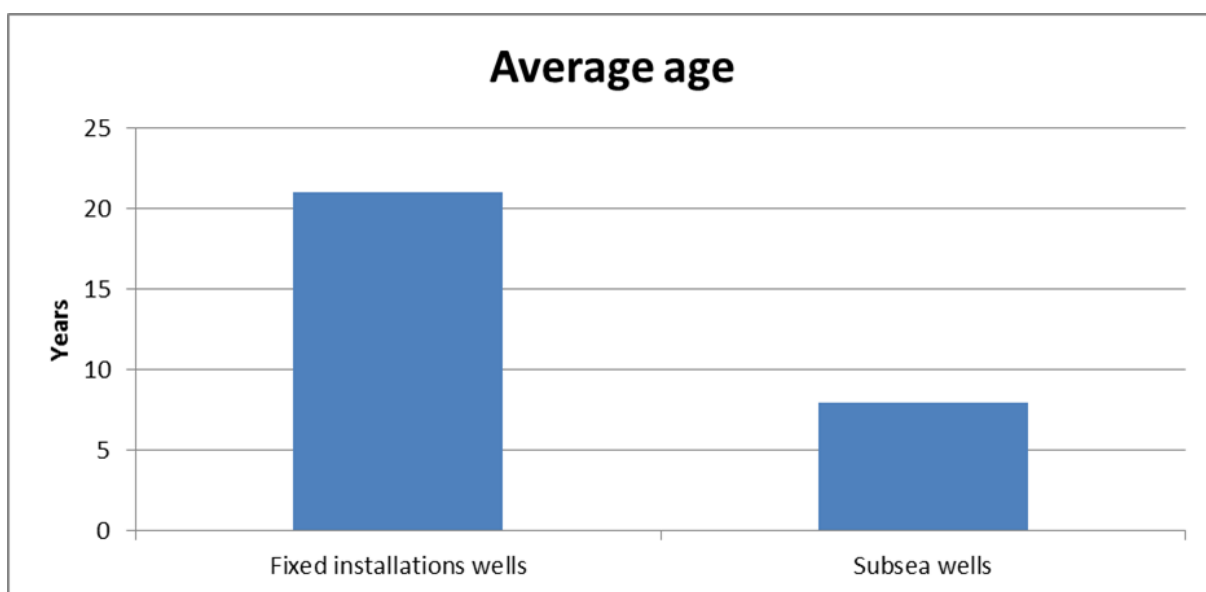
Figur 1: Figuren viser utviklingen i antall felt og utbygginger som har kommet i produksjon.

Development wells



Figur 2 angir antall kompletterte brønner per år, frem til 2013.

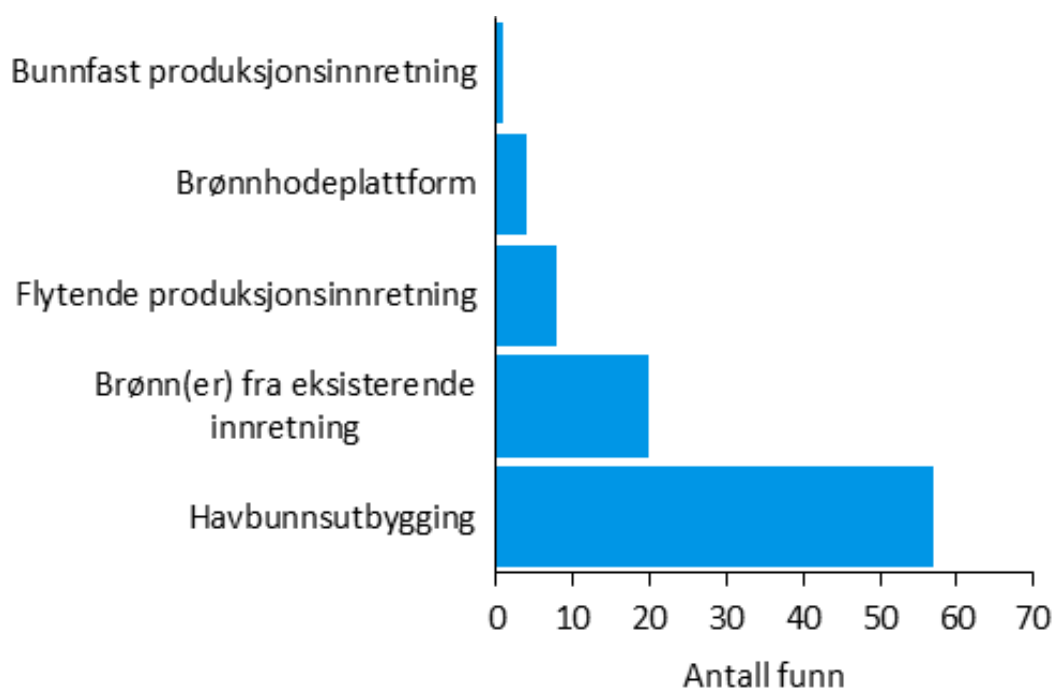
Figur 2 angir antall kompletterte brønner per år. Ut fra denne oversikten ser man at antall undervannskompletterte brønner etter 1990 har økt i antall og akkumulert sett nå utgjør et betydelig antall brønner. Disse brønnene krever vedlikehold som nå blir utført fra flerbruksfartøy.



Figur 3 viser gjennomsnittsalder for brønner tilknyttet permanent plasserte inretninger og for havbunnsbrønner

Figur 3 viser at gjennomsnittsalderen for havbunnskompletterte brønner er vesentlig lavere enn for brønner fra permanent plasserte (faste) innretninger. Dette kan indikere behov for økt vedlikehold og stimulering sammenliknet med tilsvarende tørr-kompletterte brønner fra faste innretninger. Slike aktiviteter vil nå i større grad enn tidligere kunne gjennomføres fra fartøy.

Funnporteføljen på norsk kontinentalsokkel besto ved utgangen av 2015 av 90 funn. Funnporteføljen domineres av mange små utbyggingsprosjekt. For disse er nærhet til eksisterende infrastruktur eller mulighet for samordning avgjørende for om og når de vil bli bygd ut. Figuren under gir en oversikt over mulige utbyggingsløsninger for de 90 funnene ved utgangen av 2015.

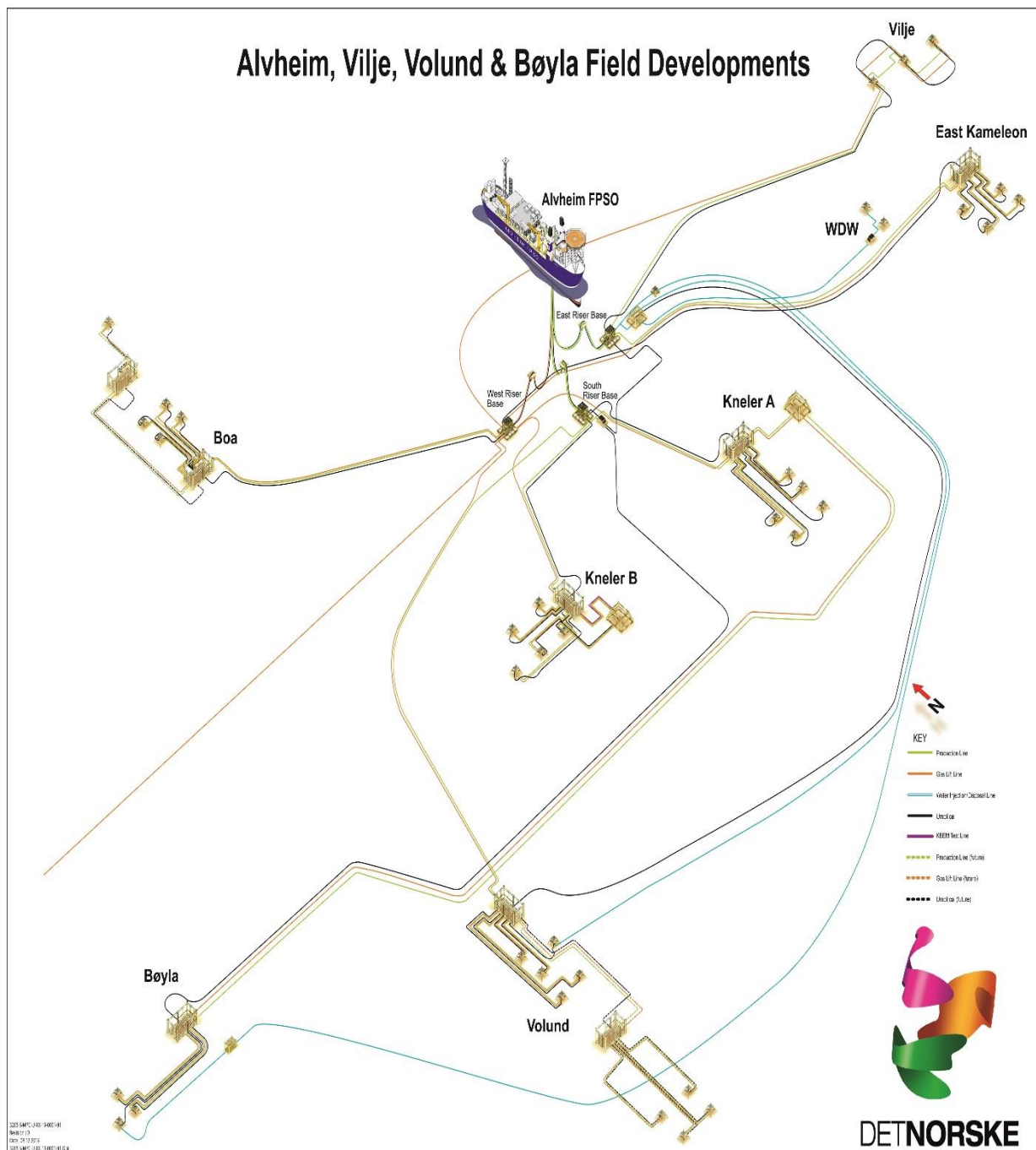


Figur 4 gir en oversikt over mulige utbyggingsløsninger for de 90 funnene ved utgangen av 2015.

Havbunnsutbygging med innfasing til eksisterende innretninger er den mest aktuelle løsningen for 57 av de 90 funnene.

5.2 Illustrasjon av en typisk havbunnsutbygging knyttet til et feltsenter (Alvheim)

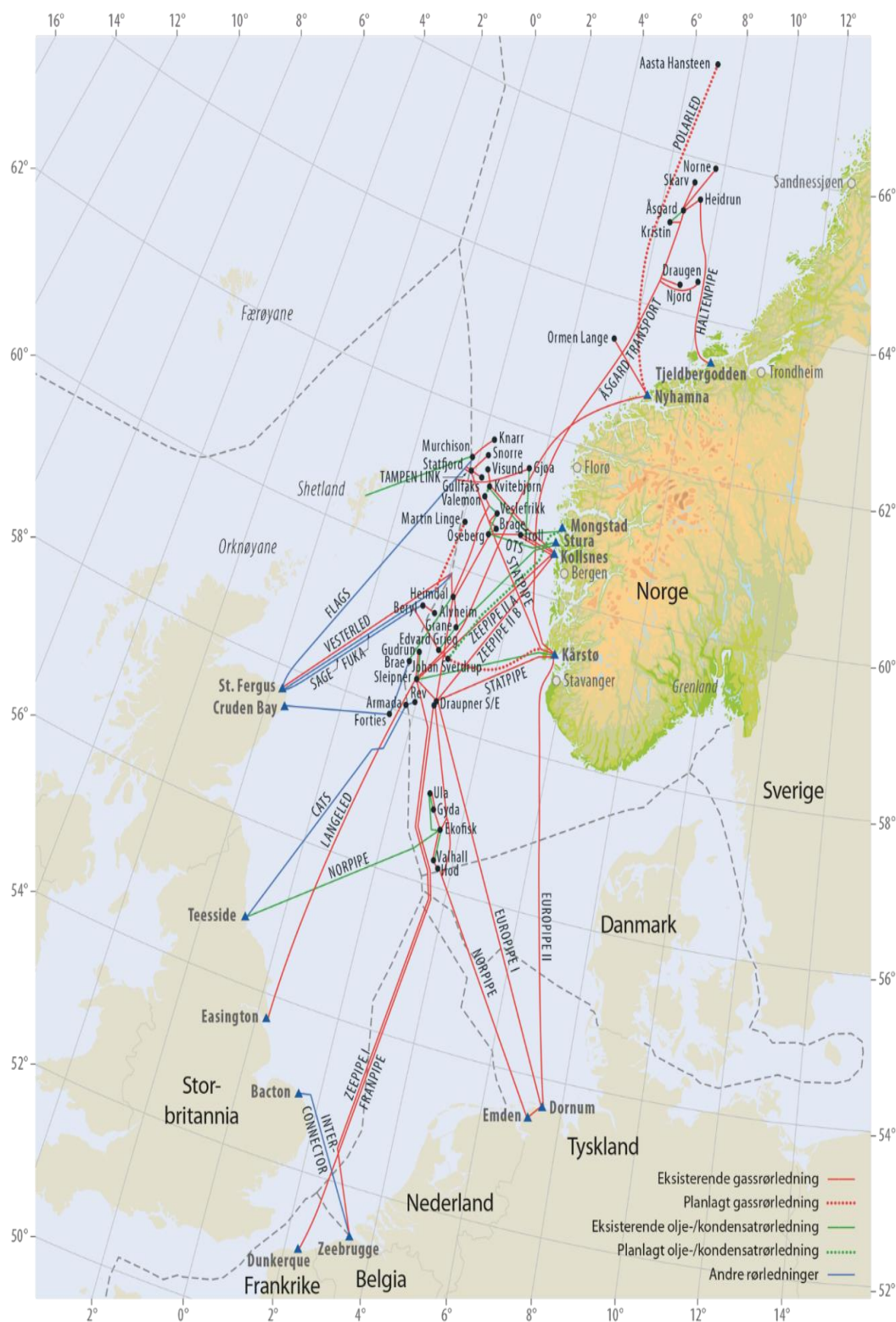
Illustrasjonen nedenfor (figur 5) viser en typisk undervannsutbygging knyttet opp mot et feltsenter. Som det fremgår av illustrasjonen vil det kunne være flere «småfelt» med tilhørende brønner koplet sammen via ulike feltrørledninger (in-field) og el/hydraulikk-kabler opp mot en moderinnretning. Illustrasjonen, Alvheim, er en flytende produksjons- og lagringsinnretning (FPSO). Slike feltutbygginger vil ha et behov for fartøy som kan drive installasjon/konstruksjon, inspeksjon, vedlikehold og intervensjon.



Figur 5: Alvheim FPSO med tilknyttete felt i form av havbunnsutbygginger

5.3 Rørledninger på norsk kontinentalsokkel

Det er cirka 15 400 kilometer med rørledninger på norsk sokkel som transporterer produkter fra avsender til mottaker, og disse rørledningene krever periodisk vedlikehold og inspeksjon. Dette er aktiviteter som gjennomføres fra fartøy med avansert utstyr om bord, herunder ROV-er med verktøy og datapakker.



Figur 6: Rørledninger på og tilknyttet norsk sokkel

6 Operasjoner som utføres fra «flerbruksfartøy»

Med referanse til det som er allerede er nevnt om usikkerheten knyttet til bruken av begrepet «flerbruksfartøy» gis en gjennomgang av hva ulike hjelpefartøy på sokkelen kan benyttes til.

6.1 Dykker/konstruksjonsfartøy

Dykkerfartøy (knyttet til konstruksjon, reparasjon, vedlikehold osv.) er fartøy brukt som base for bemannede undervannsoperasjoner (BUO). Disse fartøyene er også utstyrt med observasjons-ROV-er og store arbeids-ROV-er (gjerne en av hver).



Figur 7: DSV Seven Falcon

6.2 Lett konstruksjonsfartøy

Lett konstruksjonsfartøy (konstruksjon, reparasjon, vedlikehold, osv.) er base for undervannsoperasjoner utført i hovedsak med støtte av fjernstyrte undervannsfarkoster (ROV). De første ROV-ene ble introdusert i markedet på slutten av syttitallet, og de har gjennomgått en formidabel utvikling både hva gjelder mekaniske egenskaper og tilhørende datakraft i kontrollsystemene. I dag har man teknologi som gjøre det mulig å styre farkostene fra hvor som helst i verden der man har relevant ekspertise, men det vanligste er fortsatt at de som opererer systemene befinner seg på operasjonsstedet.

Arbeidsoppgavene for slike fartøy kan være knyttet til konstruksjon, installering av strukturer på havbunnen, vedlikeholdsoppgaver, traseundersøkelser, inspeksjon av rørledninger og strukturer, opererering av ventiler osv.



Figur 8: Solstad Offshores Norman Mermaid

6.3 Brønnstimuleringsfartøy

Brønnstimuleringsfartøy (som ikke har direkte kontroll over brønnstrømmen) har spesialutstyr om bord for å utføre intervensjonsoppgaver på brønner uten at de har hovedkontrollen på selve brønnen. Denne kontrollfunksjonen ivaretas av moderinnretningen.

Brønnstimulering kan være en av mange oppgaver som disse fartøyene kan utføre, og de har som regel store ROV-er om bord og god krankapasitet.



Figur 9: Island Intervention

6.4 Rørleggingsfartøy

«Mindre» rørleggingsfartøy (normalt ikke eksportørledninger, men feltinterne) er spesialfartøyer som er utstyrt med anlegg som kan legge rør opp til en diameter på mellom 100-600 mm. De ser ut som andre fartøy vi omtaler i denne redegjørelsen, men de har integrert store tromler for spoling av rørledninger, og de har store maskiner/tårn for å kunne

legge rørledningene ut på havbunnen. Fartøyene har alltid små og store ROV-er om bord for å kunne overvåke arbeidet og/eller for å utføre arbeid.



Figur 10: Seven Navica

6.5 «Walk to Work»-enheter

«Walk to Work»-enheter (W2W) er en ny anvendelse av fartøy. Deres oppgave er å ha personell om bord som overføres til en innretning for utførelse av ulike petroleumsaktiviteter på innretningen. Personellet overføres ved hjelp av en bevegelseskompensert gangbro tilhørende fartøyet. Slike konsepter har vært brukt andre steder i verden.



Figur 11: Siem Moxie med Uptime-løsning for gangbro.

6.6 Enheter med SUT

Flyttbare enheter som er base for utførelse av oppgaver/operasjoner hvor enheten for eksempel har direkte kontroll over en brønn må innhente samsvarsuttalelse (SUT) fra Petroleumstilsynet. Denne type flyttbare enheter vil falle inn under begrepet «innretning».

Dersom slike enheter ikke har den direkte kontrollen over en brønn vil de defineres som fartøy, og ikke ha behov for SUT. På SUT-innretningene vil hele petroleumsregelverket og arbeidsmiljøregelverket komme til anvendelse i likhet med det som gjelder for en flyttbar boreinnretning.



Figur 12: Island Constructor fikk SUT september 2010.

Som bildene i kap 6 illustrerer er det her snakk om enheter med samme skrogform og maritim utrustning. Aktivitene som utføres avgjør imidlertid om de faller inn under innretnings- eller fartøysbegrepet. Den samme enhet vil altså kunne utføre oppgaver som «fartøy» og som «innretning».

7 Fartøyenes handlingsmønster og omfang av aktivitet

Når det gjelder vekslning mellom ulike lands kontinentalsokler kan Ptil ikke gi en utfyllende beskrivelse av fartøyenes handlingsmønster. De har forskjellige oppgaver de utfører, og arbeidets omfang, oppdragenes lengde og lokasjon vil variere sterkt. Oppdragets lengde kan bestå av så lite som fra få dager eller noen uker - til aktiviteter som strekker seg over hele året.

Dette er kostbare fartøy med avansert utstyr og personell, og de brukes der det til enhver tid finnes oppdrag, i Nordsjøen eller andre steder i verden. Som fartøy med skipsform lar de seg raskt forflytte, noe som egner seg godt i et internasjonalt marked.

Vi kjenner godt til omfanget av aktivitet med *dykkerfartøy* på norsk kontinentalsokkel. Årlig rapporteres det til Ptil mellom 30 000 og 75 000 manntimer i metning (antall personer multiplisert med 24 timer i metning). Det svarer til om lag tre til syv måneder for ett dykkerfartøy med kontinuerlig aktivitet.

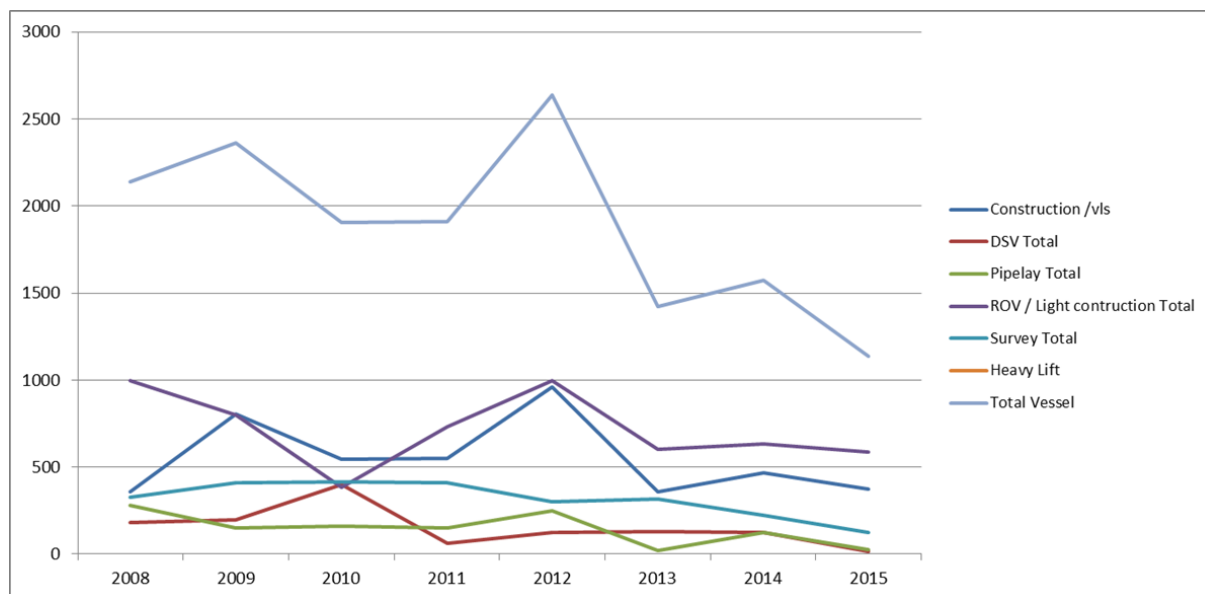
Dette nivået (med variasjon +/- 30 000 metningstimer) har vært det samme de siste 25 årene.

Når det gjelder de *andre typer av fartøy* som er nevnt i kap 6 over, så har det vært en økende aktivitet de senere årene. Dette skyldes at disse for eksempel har kunnet overta noen konstruksjonsoppgaver som før ble utført av større enheter, som boreinnretninger, tungløftefartøyer og store rørleggingsfartøyer. I tillegg er det etter hvert blitt installert mange produksjonsbrønner på havbunnen som krever vedlikehold og annen intervensjon.

Ptil har ikke skaffet til veie nøyaktige opplysninger om type og omfang av enkeltaktiviteter, oppdragslengde, antall fartøy benyttet, hvor de er flagget, eller fartøysdøgn per år. Oversikter som er innhentet fra enkelte entreprenører viser imidlertid deres fartøysbruk på norsk og utenlandsk sokkel. Sammen med øvrige innhentede data illustrerer dette etter Ptils syn dagens omfang og utvikling i bruk av slike fartøy.

7.1 Informasjon fra Norsk olje og gass og NR om fartøysaktivitet

Norsk olje og gass gir i sine innspill til Ptil noe informasjon om omfang av fartøysaktivitet i figur 13 nedenfor, i form av antall fartøysdøgn.



Figur 13: Figuren viser utvikling i bruk av konstruksjonsfartøy, dykkerfartøy (DSV), rørleggingsfartøy m.fl. hos en av Norsk olje og gass leverandører av subsea-tjenester 2008 - 2015

Figuren viser et relativt jevnt omfang de siste 8 årene med naturlige variasjoner i henhold til aktivitet ellers på sokkelen. Norsk olje og gass viser også til at blant deres leverandørselskaper og operatørselskaper er det en markert nedgang i fartøysaktivitet for forsynings- og hjelpefartøy i 2015.

Norges Rederiforbund (NR) har fremskaffet data i form av *antall fartøysdøgn* på norsk kontinentalsokkel fra de to største undervannsentreprenørene. Dette tallmaterialet inkluderer *konstruksjons-, rørleggings-, survey- og dykkeroperasjoner*. I perioden 2008 - 2015 varierer dette fra 2500 til 4500 fartøysdøgn med 2012 som toppår og 2015 som bunnår.

NR viser til at det pr februar 2014 var 622 *service- og hjelpefartøyer* i den *norskkontrollerte* flåten. Om lag en tredjedel av skipene opererte på norsk sokkel. Informasjonen er hentet fra Fartsområdeutvalgets innstilling¹. Det fremgår her at de 622 fartøyene omfatter forsyningskip, ankerhåndteringskip, seismikkkip, konstruksjonsfartøy, slepefartøy og flerbrukskip. Altså skilles ikke «flerbruksfartøyene» eller deres aktivitet ut. Fartsområdeutvalget beskriver den norskkontrollerte flåten og hvor den geografisk utfører oppdrag. Fartsområdeutvalget utelukker ikke at et konstruksjonsskip også kan være konstruert som flerbruksfartøy, selv om det i utgangspunktet settes et skille her.

Det fremgår av Fartsområdeutvalgets innstilling kap 9.9 at de norskkontrollerte *konstruksjonsfartøy* og *flerbruksfartøy* i langt større grad enn den øvrige norskkontrollerte flåten er utenlandskregistrert. Endringene i fartsområde er nærmere beskrevet i denne rapportens kap. 16.

¹ Vurdering av NIS fartsområdebegrensning og innretning av nettolønnsordningen av 01.09.14

7.2 Informasjon fra undervannsentreprenører om fartøysaktivitet

Ptil har innhentet informasjon fra fire entreprenører som har relativt stor aktivitet på norsk sokkel. Navn på entreprenører og fartøy er anonymisert av hensyn til mulige kommersielle forhold. Entreprenørene er norsk- og internasjonalt baserte. Undervannsentreprenørene tilbyr en rekke undervannstjenester inkludert survey og kartlegging, installering, intervensjon, inspeksjon, vedlikehold, reparasjon og fjerning av havbunnsinnretninger. Selskapene har kontorer i flere land og driver sin virksomhet på verdensbasis.

7.2.1 Entreprenør A

En oversikt over fartøysdøgn fra Entreprenør A viser følgende tall for deres flåte i 2015:

Fartøy	Norsk sokkel	Internasjonal sokkel	Totalt antall fartøysdøgn
A1	71	259	330
A2	242	123	365
A3	170	153	323
A4	0	365	365
A5	311	0	311
A6	143	100	243
A7	365	0	365

Oversikten viser stor grad av variasjon i utnyttelsen av flåten deres i arbeid på norsk og utenlandsk sokkel, men med noen unntak av fartøy som har hele sitt engasjement på norsk sokkel.

7.2.2 Entreprenør B

Entreprenør B har oppgitt følgende aktivitet for 2015:

Fartøy	Norsk Sokkel	Utenlandsk sokkel	Totalt antall fartøysdøgn
B1	0	239	239
B2	189	20	209
B3	160	33	193
B4	36		36
Totalt	385	292	677

Også for denne norskbaserte entreprenøren fremgår det at utnyttelse av fartøyene baserer seg på oppdrag både på norsk- og utenlandsk sokkel.

7.2.3 Entreprenør C

Den internasjonale undervannsentreprenøren C har gitt følgende oversikt over fartøysdager utført i 2015:

Fartøy	Kategori	Eierskap	Norge	Int.	Totalt	% Norge	% Int.
C1	Construction /vls	Charter	133	72	205	65 %	35 %
C2	Construction /vls	50/50 charter owned	83	208	291	29 %	71 %
C3	Construction /vls	Charter (Returned)	142	39	181	78 %	22 %
C4	DSV	Owned	14	185	199	7 %	93 %
C5	Pipelay	Owned	26	146	172	15 %	85 %
C6	ROV / Light construction	Charter (Returned)	204	29	233	88 %	12 %
C7	ROV / Light construction	Charter	11	136	147	7 %	93 %
C8	ROV / Light construction	50/50 charter owned	365		365	100 %	0 %
C9	Survey	Charter	102	106	208	49 %	51 %
C10	Survey	Owned	21	153	174	12 %	88 %
3rd Party Vessel	3rd Party Vessel	Charter	138*		138		
SUM	* Sum of various 3rd Party vessels used in Norway		1 239				

Selskapet opplyser at tabellen viser de fartøyene som selskapet har brukt på norsk sokkel, samt samme fartøy med antall dager utenfor norsk sokkel. Aktiviteten opplyses å være markedsstyrt og varierer fra år til år, også innenfor de ulike sektorene selskapet opererer i. Selskapet opplyser at det kan noteres at det var lavere aktivitet hva gjelder fartøysdager på norsk sokkel i 2015 sammenlignet med tidligere år.

Som vi ser varierer bruken av fartøyene på norsk sokkel betydelig. Vi ser også fra denne informasjonen at flåten av fartøyer er en kombinasjon av egneide og innleide enheter.

7.2.4 Entreprenør D

Entreprenør D har gitt Ptil følgende oversikt over fartøysaktivitet i 2015 for norsk (NCS) og internasjonale sokler:

Vessel			NCS	Intern.
D1	NSC	S-lay	365	365
D2	NSC	Pipelay	364,77	253,8
D3	NSC	Pipelay	364,88	76,13
D4	NSC	Pipelay	353,59	317,19
NSC Pipelay			1093,47	1012,12
D5	NSC	DSV	358,18	96,85
D6	NSC	DSV	364,01	285,26
D7	NSC	DSV	265	265
D8	NSC	DSV	355	217,81
D9	NSC	Construction	343,65	218
D10	NSC	Construction	344,8	220,46

D11	NSC	Construction	56	0	56
D12	NSC	Construction	212,1	169	6
D13	NSC	Construction	278,62	0	209
D14	NSC	Construction	365,39	365,39	0
D15	NSC	Construction	265,46	81,88	190,04
D16	NSC	Construction	202,03	0	202,03
D17	NSC	Construction	117,69	25,96	91,73
D18	NSC	Construction	197,21	49,84	147,37
D19	NSC	Construction	89,4	89,4	0
D20	NSC	Construction	149,67	149,67	0
D21	NSC	Construction	230,12	0	223,37
D22	NSC	Construction	114,83	0	114,83
D23	NSC	Construction	14,86	0	14,86
D24	NSC	Construction	20	0	20
NSC Multirole			3854,42	1275,81	2578,61
D25	NSC	Other	9,33	9,33	0
D26	NSC	Other	136,01	17	136,01
D27	NSC	Other	2,92	0	2,92
D28	NSC	Other	86,89	0	86,89
D29	NSC	Other	321,5	16	321,5
NSC Other			589,65	42,33	547,32
NSC Total			5537,54	1399,49	4138,05

7.2.5 Oppsummering av entreprenørenes aktivitet

Alle entreprenørene vi har innhentet data fra tilkjennegir et variert bilde av ulike fartøys aktivitet på både norsk og utenlandsk sokkel. De fleste fartøy benyttes i oppdrag både i Norge og i utlandet. Av materialet fremkommer likevel at det er en betydelig aktivitet med denne type fartøy og deres oppdrag i norsk petroleumsvirksomhet.

De fartøyene som er engasjert i denne type virksomhet har en variert eierstruktur. Det er undervannsentreprenørene som vanligvis har kontrakt med et operatørselskap, men skipet kan være eid av dem selv eller innleid fra en reder. Rederen kan leie ut sitt skip med maritim bemanning til flere entreprenører.

8 Reguleringsregime og lovverk for aktivitet på norsk kontinentalsokkel

8.1 Regulering av petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen

Petroleumstilsynet (Ptil) har myndighetsansvar for petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel og petroleumsanleggene på land. Dette omfatter teknisk og operasjonell sikkerhet, beredskap og arbeidsmiljø. Ptil er delegert myndighet til å fastsette utfyllende forskrifter for sikkerhet og arbeidsmiljø i virksomheten og til å fatte enkeltvedtak. Ptil gjennomfører tilsyn med både planlegging og gjennomføring av petroleumsktivityter med innretninger, og med utstyr som inngår i petroleumsvirksomheten. Etaten er underlagt Arbeids- og sosialdepartementet.

Ptils regelverk og tilsyn er slik utformet, at det er aktørene som driver petroleumsvirksomhet som selv skal forsikre seg om at utøvelsen av petroleumsvirksomheten, innretninger, anlegg og utstyr til enhver tid er i samsvar med kravene i regelverket. Ptils tilsyn kommer derfor i tillegg til selskapene sine egne systemer for inspeksjon og kontroll.

Sentralt i regelverket står operatørens² påseplikt som har hjemmel i rammeforskriftens § 7 andre ledd. Gjennom påseplikten skal operatøren sikre at alle aktører som utfører arbeid for operatøren, herunder entreprenører eller underentreprenører, gjennomfører sin del av virksomheten etter det samlede petroleumregelverks bestemmelser.

Operatørens påseplikt gjelder også for petroleumsktivityt utført fra/med fartøy.

Petroleumsvirksomheten reguleres i første rekke av petroleumsløven med utfyllende forskrifter, de såkalte HMS-forskriftene. Arbeidsmiljøløven gjelder for sentral petroleumsvirksomhet, i tillegg til at en rekke andre lover og forskrifter er gjort gjeldende.

8.2 Regulering av skipsfarten

Sjøfartsdirektoratet (Sdir) har ansvar for å føre tilsyn med bygging og drift av fartøy med norsk flagg og deres rederier, herunder tilsyn med arbeids- og levevilkår ombord. Videre har direktoratet bla ansvar for å registrere fartøy og rettigheter i fartøy, utstede sertifikater for sjøfolk og føre tilsyn med norske utdanningsinstitusjoner. Sjøfartsdirektoratet forvalter og utvikler norsk og internasjonalt regelverk og markedsfører Norge som flaggstat. Det føres også tilsyn med utenlandske fartøy i norske havner. Etaten er underlagt Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet.

8.3 Regulering av «flerbruksfartøy»

Petroleumsløven, arbeidsmiljøløven og annen norsk lovgivning gjelder for den sentrale petroleumsktivityt (primærktivityt) som utøves på kontinentalsokkelen. For virksomhet på kontinentalsokkelen som utøves av skip/fartøy (støttektivityt) gjelder petroleumsløven for ktivityt på fartøyet som har en tilstrekkelig nærhet til petroleumsvirksomhet. Skipsarbeidsløven og skipsikkerhetsløven gjelder for arbeidstakerne ombord dersom skipet/fartøyet er registrert i et norsk skipsregister.

² Operatør er den som på rettighetshavernes vegne forestår den daglige ledelse av petroleumsvirksomheten

For utenlandskregistrerte fartøy, som ikke anses å drive sentral petroleumsvirksomhet (og dermed ikke er en innretning), gjelder hverken arbeidsmiljøloven eller skipsarbeidsloven for arbeidstakerne om bord, men lovgivningen i den stat der skipet er registrert (flaggstaten). Petroleumsloven vil gjelde for en del av fartøyets aktivitet, mens det resterende er underlagt flaggstatslovgivning.

Når det gjelder regulering av arbeidsforholdet på norskregistrerte skip, gjelder skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven for alle stillingsgrupper om bord, med unntak av noen få bestemmelser i skipsarbeidsloven som ikke gjelder for prosjektpersonell på skip i offshorevirksomhet.

Sikkerhet og arbeidsforhold på skip er i stor grad regulert i internasjonale konvensjoner og skal gjennomføres i flaggstatsregelverk. Dersom flaggstater benytter adgangen til å unnta stillingsgrupper om bord fra den regulering som ellers gjelder for det maritime mannskap, kan det oppstå konflikt mellom flaggstatsregelverk og andre arbeidsrettlige regler.

Det kan være uklart hvorvidt særskilte stillingsgrupper, som ikke regnes som «sjøfolk», er unntatt fra den flaggstatslovgivning som gjelder for øvrig mannskap på det enkelte skip, samt hvilket lands rett som skal anvendes istedenfor. Informasjon om eventuelle stillingsgrupper den enkelte flaggstat har unntatt, følger imidlertid av informasjon som er tilgjengelig på ILO³'s nettsider.

Usikkerhet om hvilket lands rett som regulerer arbeidsforholdet (lovvalg) kan øke hvis reder, flaggstat, arbeidsgiver, oppdragsgiver, arbeidstaker og arbeidssted har tilhold i ulike stater.

³ International Labour Organization

9 Folkerettslig regulering av kontinentalsokkelen

9.1 Kontinentalsokkelkonvensjonen og Havrettstraktaten (UNCLOS)

Folkeretten setter rammer for, og begrenser den nasjonale lovgivning. Norge er bundet av både Kontinentalsokkelkonvensjonen (Genèvekonvensjonen) og Havrettstraktaten. Begge angir hvilken myndighet Norge har over den norske kontinentalsokkel. Et lands kontinentalsokkel vil oftest gå utover territorialfarvannet og den økonomiske sone, og er i utgangspunktet havområder hvor ingen stat kan hevde suverenitet (internasjonalt farvann).

De angitte internasjonale traktater angir at Norge har suverene rettigheter over kontinentalsokkelen, men begrenser samtidig omfanget av disse rettighetene. Norge hadde allerede proklamert overhøyhet over kontinentalsokkelen på bakgrunn av folkerettslig sedvanerett (Kongelig res. 1963), da Kontinentalsokkelkonvensjonen ble tiltrådt i 1971. Konvensjonen kodifiserte den folkerettslige sedvanerett på området.

Kontinentalsokkelkonvensjonen (av 29. april 1958) art. 5 pkt. 2, fastslår at kyststaten er berettiget til å oppføre og opprettholde eller drive *de anlegg og andre innretninger* på kontinentalsokkelen som er nødvendige for å utforske den og utnytte dens naturforekomster.

Det fremgår av artikkel 5 pkt. 4, at kyststaten har jurisdiksjon over anlegg og innretninger. Videre fremgår det at kyststaten er berettiget til å opprettholde sikkerhetssoner rundt disse anlegg og innretninger, samt treffe *de tiltak* i disse soner som måtte være nødvendige for å *beskytte anlegg og innretninger*.

Selv om kyststaten er gitt rettigheter over kontinentalsokkelen, presiseres det i art 3 *at havet over kontinentalsokkelen* er fritt hav i folkerettslig forstand.

Havrettstraktaten av 1982 (UN Convention on the Law of the Sea, UNCLOS) er en videreføring av prinsippene i Kontinentalsokkelkonvensjonen. UNCLOS er i dag ratifisert av 166 land. Av Havrettstraktatens art. 77 fremgår det at kyststaten har suverene rettigheter på kontinentalsokkelen, med det formål å undersøke og utvinne naturressursene. Av art. 78 fremgår det, som i Kontinentalsokkelkonvensjonen, at reguleringen ikke omfatter havet over sokkelen.

Av art. 60 jf. art. 80 fremgår det at kyststaten har suverene rettigheter til å regulere *installasjoner og anlegg* på kontinentalsokkelen.

Ettersom Havrettstraktaten er en videreføring av Kontinentalsokkelkonvensjonen, ligger det ingen forskjell i begrepene «anlegg og andre innretninger» og «installasjoner og anlegg» i Havrettstraktaten. Det er i dag vanlig kun å vise til Havrettstraktaten når det gjelder folkerettslig regulering av kontinentalsokkene.

Begrensningen av nasjonal lovgivning som følge av disse folkerettslige regler, har avgjørende betydning for den delen av virksomheten på kontinentalsokkelen som utføres fra skip og andre flyttbare enheter som kan registreres i et skipsregister.

I følge Havrettstraktaten, skal skip i utgangspunktet følge lovgivningen i det land enheten er registrert (flaggstatsprinsippet).

9.2 Flaggstatsprinsippet

Flaggstatsprinsippet fremgår av Havrettstraktatens art. 92. Det følger av bestemmelsen at skip kun kan seile under ett flagg, og at flaggstaten utøver eksklusiv jurisdiksjon over skipet i internasjonalt farvann. Av art. 94 fremgår det at flaggstatens forpliktelser omfatter jurisdiksjon, og kontroll av administrative, tekniske og sosiale forhold på skipet.

Forpliktelsene til flaggstaten er nærmere regulert i internasjonale konvensjoner, som begrenser flaggstatens reguleringsmulighet eksempelvis i form av tekniske krav til skipet, andre staters kontrolladgang, og regulering av arbeidsforholdene om bord. Nærmere om dette under kap. 11. Et viktig poeng med flaggstatsprinsippet er at det skal være *en* jurisdiksjon om bord og at denne ikke skal skifte alt etter hvor et skip befinner seg i verden. Dette vil skape manglende forutberegnelighet for både reder, ansatte og myndigheter.

Norges adgang til å regulere et utenlandskflagget skips virksomhet på norsk kontinentalsokkel, er ut fra folkerettslige regler begrenset. Norsk jurisdiksjon er som nevnt ovenfor knyttet til regulering av installasjoner og anlegg (art. 60) og *aktiviteter på selve installasjonen*. For skip er den nasjonale reguleringsadgangen for aktivitet på kontinentalsokler, begrenset til *sikkerheten for installasjonen* skipet utfører aktivitet mot jf. art. 60 nr. 4, og omfatter ikke sikkerheten og andre forhold på skipet som sådan.

Dagens regelverksregime må derfor ses i lys av Norges folkerettslige forpliktelser og forståelsen av hva som anses å ligge innenfor disse forpliktelsene til enhver tid.

10 Norsk regulering av petroleumsvirksomheten på kontinentalsokkelen

Norsk lovgivning følger de folkerettslige regler om virksomhet på statenes kontinentalsokler. Petroleumsløven og arbeidsmiljøloven gjelder fullt ut for den sentrale petroleumsvirksomhet, også omtalt som primæraktivitet. Dette er virksomhet som foregår på «innretninger». En innretning kan være bunnfast, flyte, eller ha utseende og delvis funksjoner som et skip. Avgjørende for hvorvidt en flyttbar enhet regnes som innretning eller fartøy er hvilken type *aktivitet* som utføres.

Begrepet «fartøy» brukes i petroleumregelverket om skip som ikke faller innunder begrepet «innretning». Aktiviteter utført fra fartøy blir ofte betegnet støtteaktivitet, og fartøyene omtalt som «forsynings- og hjelpefartøy». Petroleumsløven gjelder kun i begrenset grad på fartøyene, og arbeidsmiljøloven gjelder ikke, med unntak for dykkeroperasjoner.

«Enhet» eller «flyttbar enhet» brukes av Petroleumstilsynet som fellesbetegnelse for «innretninger» og «fartøy», ikke minst i tilfellene før, eller under avklaring av hva en enhet er å betrakte som; innretning eller fartøy. Denne betegnelsen brukes imidlertid ikke i petroleumregelverket.

For petroleumsvirksomheten på den norske kontinentalsokkel, er det utarbeidet fire særskilte forskrifter som i hovedsak har hjemmel i petroleumsløven og arbeidsmiljøloven (HMS-forskriftene). Dette er de sentrale forskriftene i Ptils regulering av virksomheten. De fire forskriftenes korttitler er rammeforskriften⁴, innretningsforskriften⁵, aktivitetsforskriften⁶ og styringsforskriften⁷. Forskriftene ivaretar den helhetlige regulering av alle helse, miljø, og sikkerhetsmessige forhold ved petroleumsvirksomheten. Dette vil eksempelvis være krav til innretningens konstruksjon, prosessanlegg, boreutstyr, vedlikehold, styring og drift, forurensning og arbeidsmiljø. Forskriftene ivaretar petroleumsløvens § 10-1 om at petroleumsvirksomheten skal foregå på en forsvarlig måte, og ivareta hensynet til sikkerhet for personell, miljø og de økonomiske verdier innretninger og fartøyer representerer, herunder driftstilgjengelighet. Forskriftene gjelder ikke for aktivitet som ikke omfattes av hjemmelslovene.

10.1 Petroleumsløven

Petroleumsløven med tilhørende forskrifter, kommer til anvendelse på *innretninger* på kontinentalsokkelen når de benyttes til petroleumsvirksomhet. Petroleumsvirksomhet kan være undersøkelse, leteboring, utvinning, transport, utnyttelse og avslutning samt planlegging av slike aktiviteter jf. petrol. § 1-4 og definisjonen i petrol. § 1-6 bokstav c. Lovgivningen omfatter innretningen som sådan og aktiviteten på denne.

Begrensningen til *innretning* og hvilke enheter som regnes som innretning følger av petrol. § 1-6 bokstav d;

⁴ Forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg

⁵ Forskrift om utforming og utrustning av innretninger med mer i petroleumsvirksomheten

⁶ Forskrift om utføring av aktiviteter i petroleumsvirksomheten

⁷ Forskrift om styring og opplysningsplikt i petroleumsvirksomheten og på enkelte landanlegg

«Installasjon, anlegg og annet utstyr for petroleumsvirksomhet, likevel ikke forsynings- og hjelpefartøy eller skip som transporterer petroleum i bulk. Innretning omfatter også rørledning og kabel når ikke annet er bestemt.»

Rørledninger regnes dermed også som innretning⁸.

I rammeforskriften § 6 pkt. d, er det tatt inn identisk definisjon av innretning.

Selv om forsynings- og hjelpefartøy ikke er *innretninger* er likevel den petroleumsvirksomhet som utføres fra fartøyene omfattet av petroleumsloven, jf. definisjonen av petroleumsvirksomhet i 1-6 bokstav c. Dette er utdypet i Odelstingsproposisjon (Ot.prp.) nr. 43 (1995-1996).

I Ot.prp. nr. 43 gis en nærmere beskrivelse av hva som regnes som henholdsvis innretning eller fartøy i petroleumslovens forstand, samt eksempler på fartøystyper;

«Ved avgjørelsen av om en enhet er et forsynings- eller hjelpefartøy er det ikke avgjørende hva enheten er bygget som, men hva den anvendes til. Med «hjelpefartøy» menes det som i næringen kalles «offshore servicefartøy». Herunder hører blant annet fartøyer som benyttes som: beredskapsfartøyer, ankerhånderingsfartøyer, konstruksjons-, ferdigstillelses-, reparasjons- og vedlikeholdsartøyer, dykkerfartøyer, kabel- og rørledningsfartøyer, geologiske og seismiske fartøyer, andre enheter som driver geologiske undersøkelser i undersøkelsesfasen, slepefartøyer, samt luftfartøyer. Bygging av slike fartøyer og øvrige flyttbare innretninger følger sjøfartslovgivningen. For øvrig er skip som transporterer petroleum i bulk unntatt fra loven. I den grad deler av petroleumsvirksomheten utføres fra flyttbare enheter, må de anses som innretninger i lovens forstand dersom de påtar seg sentrale petroleumsaktiviteter eller på annen måte er i direkte kontakt med brønn- eller prosesseringsanlegg. Dette innebærer at enheter som driver leteboring, utvinning, herunder prøveutvinning, prosessering, brønntesting og brønnoverhaling anses som innretninger i lovens forstand. I den grad en flyttbar enhet utfører brønnstimulering, mudbehandling, vanninjeksjon eller benytter utstyr som knyttes direkte mot en brønn, anses også disse som innretninger etter loven. Bruk av enheter som utøver en type aktivitet som det er behov for under hele eller det vesentligste av utvinningsperioden og som fremstår som en forutsetning for eller en integrert del av det å drive utvinning, f.eks floteller, må anses som innretning. Dette må gjelde selv om det konkrete flotellet bare benyttes i en kort periode. Også avskipningsanlegg (lastebøyer, tanker m.v) som er knyttet til produksjonen, er omfattet av begrepet innretning.

Enheter som utfører mer verkstedlignende arbeid, eksempelvis ferdigstilling, reparasjonsarbeid og vedlikeholdsarbeid av utstyrsdeler, må derimot anses som hjelpefartøy på samme måte som kranfartøy og rørleggingsfartøy. Seismiske fartøy og andre enheter som driver geologiske undersøkelser i undersøkelsesfasen, faller også inn under uttrykket hjelpefartøy og vil derved falle utenfor lovens innretningsbegrep.»

Denne angivelsen av skillet mellom innretning og fartøy, knyttet til den *aktivitet* som utføres, er gjennomgående fulgt i Petroleumstilsynets håndheving av petroleumsregelverket.

⁸ Rørledning defineres ikke som innretning i Havrettstraktaten, men kyststatens reguleringsadgang fremgår av art. 79 om «cables and pipelines»

I rammeforskriften § 3, angis i hvilke tilfeller og omfang maritim teknisk lovgivning kan brukes istedenfor tekniske krav gitt i, eller i medhold av, petroleumsloven. Dette gjelder flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet som kan registreres i et skipsregister. Når det gjelder aktivitet i form av brønnoperasjoner eller vedlikehold av utvendig utstyr på havbunnsbrønner som utføres fra en flyttbar enhet, gir veiledningen til rammeforskriftens § 3 en nærmere beskrivelse av hvilken type aktivitet som utføres med henholdsvis innretning eller fartøy.

Av veiledningen til § 3 fremgår det at hovedskillet går ved om enheten har hovedkontrollen med brønnens stengeventiler og brønnstrøm og bruker utstyr som føres inn i brønnen, *eller* om det utføres aktivitet fra eller på utsiden - og hvor kontrollen med brønnstrømmen ivaretas av en annen innretning. I sistnevnte tilfelle vil aktiviteten være petroleumsaktivitet utført med fartøy.

10.2 Petroleumsloven og regulering av fartøysfunksjonen

I henhold til ovennevnte åpner petroleumsloven for en viss regulering av forsynings- og hjelpefartøy. Det er imidlertid enkelte av *fartøysfunksjonene* det er en viss adgang til å regulere, ikke fartøyet som sådan. Reguleringen begrenser seg til de funksjoner som «har en naturlig tilknytning til undersøkelse og utvinning mm. som faller inn under lovens virkeområde» jf. Innstilling fra energi- og industrikomiteen til Odelstinget (Innst. O. nr. 33 (1984-85 side 8) til Ot prp. nr. 72 (1982-83) om lov om petroleumsvirksomhet.

I Innst. O. nr. 33 fremgår det også at Kommunal- og arbeidsdepartementet har hjemmel til å stille sikkerhetskrav overfor fartøy som anvendes i virksomheten

«for å sikre anlegg eller innretning for utvinning, rørledningstransport, eller boring etter petroleum mot skader, eller for å sikre personellet som oppholder seg på slike anlegg eller innretninger.»

Det slås videre fast i Ot.prp. nr. 72 side 36, at loven ikke gjelder selve fartøyet. Det legges til grunn i Ot.prp. nr. 72, at vår nasjonale lovgivning bygger på folkerettens regler om at kyststatens jurisdiksjon kommer til anvendelse for flyttbare og faste innretninger på sokkelen når disse driver virksomhet i tilknytning til utforskning og utnyttelse av ressurser i havbunnen. For aktivitet i sikkerhetssonen til disse innretningene, er jurisdiksjonen imidlertid begrenset til det som følger av formålet med sikkerhetssonen, dvs. beskyttelse av selve innretningen.

Nærmere redegjørelse knyttet til grensen for jurisdiksjonen på sokkelen (og henvisninger til tidligere NOU-arbeid), fremgår av NOU 1979: 43 (Norges offentlige utredninger) Petroleumslov med forskrifter.

Den generelle adgangen til å stille krav til petroleumsaktivitet med fartøy følger i dag av petroleumslovens § 10-1 om krav til forsvarlig petroleumsvirksomhet og rammeforskriftens § 10.

Av den tidligere sikkerhetsforskrift § 5, fulgte det at rettighetshaver skulle påse at de krav som er satt til den funksjon fartøyet skal ivareta, er i samsvar med bestemmelser i og i

medhold av denne forskrift. I dag følger denne forpliktelsen av operatørens påseplikt i rammeforskriftens § 7 andre ledd jf. petrol. § 10-6, som angitt i kap. 8.1 i denne redegjørelsen.

Sikkerhetsforskriften hadde også en mer spesifikk generell henvisning til fartøysregulering i § 30, om at departementet kunne fastsette krav til norske og utenlandske fartøy for den funksjon fartøyet skulle utøve i petroleumsvirksomheten.

I dag finnes det en generell forskriftshjemmel i rammeforskriften § 68, og enkeltvedtakshjemmel i § 69, for å gjennomføre bestemmelser i rammeforskriften og utfyllende forskrifter, som dekker tidligere sikkerhetsforskrift § 30. I tillegg finnes det i dag særskilte forskriftsbestemmelser om regulering av fartøysfunksjoner, som rammeforskriften § 29 om samtykke, innretningsforskriften § 69 om løfteredskap og aktivitetsforskriften § 90 om krav til posisjonering. I tillegg gis det hjemmel for tilsynsmyndighetenes adgang til fartøy i rammeforskriften § 63 jf. petroleumsvirksomhetsforskriften § 81.

For annen aktivitet enn den som er nevnt i veiledningen til rammeforskriftens § 3, referert til i kap. 10.1, må det foretas en konkret vurdering av om aktiviteten er *petroleumsvirksomhet som utføres fra fartøy*. I denne vurderingen ser man blant annet hen til om aktiviteten utføres av maritimt personell, eller om særskilt personell er tatt om bord for å utføre den konkrete aktiviteten. Eksempler på dette kan være rørlegging eller ROV-operasjoner.

Selv om et fartøy etter en konkret vurdering anses å utføre petroleumsvirksomhet, vil petroleumslovens regulering av fartøyene likevel være begrenset til å gjelde krav som er *nødvendige for å sikre forsvarlig utførelse av den eventuelle petroleumsfunksjonen, og at fartøyet, under utøvelse av funksjonen, ikke påfører skade på innretninger, personell om bord på innretninger eller ytre miljø*. Dette innebærer igjen at virksomheten om bord på fartøyet, bare vil kunne reguleres gjennom petroleumregelverket der dette er nødvendig for å sikre forsvarlig utførelse av petroleumsfunksjonen, slik at fartøyet ikke utgjør en fare for den øvrige petroleumsvirksomheten.

OD (Oljedirektoratet), og senere Ptil, har lagt til grunn at det kreves en temmelig klar og konkret sammenheng mellom virksomheten og den forsvarlige utførelsen av petroleumsakтивiteten fra fartøyet, og at denne må baseres på henholdsvis stedlig, saklig og tidsmessig tilknytning. Eksempelvis vil man i forbindelse med et rørleggingsfartøy kunne stille krav i medhold av petroleumregelverket til rørtrasé, rørmaterialer, rørleggingsutstyr- og metode samt til personellkvalifikasjoner.

I vurderingen av adgangen til å regulere et fartøys aktivitet gjennom petroleumregelverket, legges det til grunn at jo mer spesiell aktiviteten er for petroleumsvirksomheten, jo mindre vekt behøver man å tillegge flaggstatsprinsippet.

10.3 Nye konsepter og aktiviteter

Når den teknologiske utvikling, økonomiske grunner eller andre årsaker fører til at det vokser frem nye konsepter med tilhørende aktivitet på sokkelen, må det foretas en vurdering av den *aktivitet* som skal utføres, for å kunne angi hvilken lovgivning som gjelder.

For ny aktivitet utført fra en flyttbar enhet må det foretas en konkret vurdering med utgangspunkt i

- a) hvorvidt aktiviteten anses utført med innretning eller fartøy og
- b) i hvilken grad petroleumsloven med forskrifter kommer til anvendelse dersom aktiviteten er petroleumsaktivitet utført med fartøy.

10.4 Arbeidsmiljøloven

Arbeidsmiljølovens (aml.) virkeområde på kontinentalsokkelen følger petroleumslovens skille mellom innretning og fartøy. Arbeidsmiljøloven, med forskrifter som utledes av den, har imidlertid et snevrere anvendelsesområde på fartøy enn petroleumsloven, og gjelder ikke på fartøy med unntak av dykkeraktivitet.

Arbeidsmiljøloven gjelder for petroleumsvirksomhet til havs, jf. aml. § 1-3. I samme bestemmelse slås det imidlertid fast at departementet ved forskrift kan unnta slik virksomhet fra lovens virkeområde. Av aml. § 1-2 fremgår det dessuten at sjøfart er unntatt fra loven.

Rammeforskriften (rf) § 4 angir arbeidsmiljølovens virkeområde i petroleumsvirksomheten til havs med hjemmel i aml. § 1-3, og gjengis her i sin helhet;

Rammeforskriften § 4

Arbeidsmiljøloven og denne forskriften gjelder for bemannede undervannsoperasjoner i petroleumsvirksomhet som blir utført fra fartøy eller innretninger, dersom det ikke er gitt særskilte regler.

Unntatt fra arbeidsmiljøloven og bestemmelser i denne forskriften som er fastsatt i medhold av arbeidsmiljøloven er

- a) *forsynings-, beredskaps- og ankerhåndteringstjeneste med fartøy, seismiske eller geologiske undersøkelser med fartøy og annen sammenlignbar aktivitet, som regnes som sjøfart,*
- b) *fartøy som utfører konstruksjons-, rørleggings- eller vedlikeholdsaktiviteter i petroleumsvirksomheten, dersom ikke noe annet blir fastsatt særskilt av Arbeidsdepartementet ved forskrift eller enkeltvedtak.*

Første ledd gir aml. anvendelse for *dykkeraktiviteter* fra fartøy, mens den maritime aktivitet på fartøyet, inklusive det maritime mannskapet, ikke er omfattet. All maritim aktivitet regnes som sjøfart jf. hovedregelen i aml. § 1-2.

Andre ledd bokstav a angir og presiserer hvilken type aktivitet utført med fartøy som anses som *sjøfart* og dermed følger hovedregelen i aml. § 1-2 om at arbeidsmiljøloven ikke gjelder.

I andre ledd bokstav b angis *også* aktivitet fra fartøy som faller utenfor aml. Her er utgangspunktet at fartøyet vil anses for å drive petroleumsvirksomhet, men omfattes likevel ikke av aml. Formuleringen i bokstav b presiserer også utgangspunktet om at det er aktiviteten som utføres ved bruk av fartøy, og dens nærhet til petroleumsvirksomheten som vil kunne avgjøre om arbeidstakerne om bord også skal omfattes av arbeidsmiljøregelverket.

I andre ledd i bokstav b, gis det i tillegg hjemmel for at departementet kan gi forskrift eller treffe enkeltvedtak om at arbeidsmiljøloven kan gjøres gjeldende for de angitte petroleumsaktiviteter som blir utført fra fartøy.

De fartøy som blir omtalt som «flerbruksfartøy» vil normalt omfattes av fartøystypene i bokstav a og b, og vil følgelig ikke være omfattet av arbeidsmiljøloven med forskrifter. Imidlertid har Petroleumstilsynet merket seg at også *dykkerfartøyene* omtales som «flerbruksfartøy» av enkelte fagforeninger, når ulike problemstillinger knyttet til dette tema løftes frem.

Adgangen i rf. § 4 andre ledd bokstav b, til å gi forskrift eller treffe enkeltvedtak om å gjøre aml. gjeldende er så langt ikke blitt benyttet.

10.4.1 Forskriftsbestemmelser med hjemmel i aml

I tilfeller der petroleumsloven har anvendelse for en aktivitet, mens arbeidsmiljøloven ikke gjelder, vil kun *deler* av Ptils forskrifter kunne anvendes. Dette vil bero på hvilken lov som er hjemmelsgrunnlaget for den enkelte bestemmelse i den aktuelle forskrift. Sikkerhetskravene som utledes av petroleumsloven vil kunne anvendes, så lenge disse gjelder sikkerhet for *innretningen* som petroleumsoperasjonen fra fartøyet utøves mot.

De forskriftsbestemmelsene som utledes av arbeidsmiljøloven, og som gjelder den arbeidsmiljømessige delen av operasjonen på fartøyet, vil altså ikke kunne anvendes.

På fartøy hvor arbeidsmiljøloven gjelder, eller vil kunne gjøres gjeldende iht. rf § 4 andre ledd bokstav b, vil imidlertid *ikke* samtlige bestemmelser i petroleumsregelverkets HMS-forskrifter med hjemmel i aml. kunne anvendes. De «tekniske» aml.-krav vil lett komme i konflikt med reguleringen av *selve fartøyet* som er flaggstatens anliggende. Det vil dermed være de aktivitetskrav som fremgår av aktivitetsforskriften og de generelle arbeidsmiljøforskriftene, og som ikke berører *selve fartøyet*, som gjøres gjeldende. Dette gjelder for de arbeidstakerne som driver petroleumsvirksomhet fra fartøyet og det typiske eksempelet er regulering av arbeidstid.

10.4.2 «Bullutvalget» og arbeidsmiljølovens virkeområde på sokkelen

10.4.2.1 Arbeidsmiljølov på flyttbare innretninger og for dykkeraktivitet

Fra 1. januar 1993 ble arbeidsmiljølovens virkeområde utvidet, fra kun å gjelde de bunnfaste innretninger, til også å omfatte flyttbare innretninger, floteller og all form for dykkeraktivitet. Endringen medførte at både flytende produksjonsinnretninger og boreinnretninger ble omfattet av loven, uavhengig av hvilket lands skipsregister enheten var registrert i. Frem til dette tidspunktet var arbeidsmiljøforhold på de flyttbare innretningene underlagt flaggstaten.

Det såkalte «Bullutvalget» foresto utredningen i NOU 1989:15 (Arbeidsmiljølovens virkeområde i petroleumsvirksomheten), hvor det ble redegjort også for Norges folkerettslige forpliktelser og hvorvidt det var adgang til å la arbeidsmiljøloven få anvendelse, både på flyttbare innretninger og enkelte fartøy.

Bullutvalget la til grunn at folkeretten ikke begrenset Norges muligheter til å la vårt arbeidsmiljøregelverk gjelde for *flyttbare innretninger* på norsk sokkel. Det ble her blant annet påpekt at flere andre stater la til grunn sitt eget arbeidsmiljøregelverk for tilsvarende innretninger på egen sokkel.

Det ble i utredningen også lagt til grunn, at dykkertjenesten klart må anses som petroleumsvirksomhet, og dermed omfattes av arbeidsmiljøloven uavhengig av hvordan den nærmere gjennomføres og hvorvidt den foregår fra faste eller flyttbare innretninger, fra spesielle dykkerfartøy eller fra fartøy som ikke er spesielt utrustet for dykkeraktivitet. Samtidig slo utvalget imidlertid fast at der dykking utføres fra fartøy, må arbeidstakere som utfører klare maritime hjelpetjenester falle utenfor arbeidsmiljøloven.

Bullutvalgets konklusjoner må anses å være i tråd med utgangspunktet om at jo mer spesiell en enhet er for petroleumsvirksomheten, og jo fjernere den er fra alminnelig skipsfart, jo mer naturlig er det å akseptere sokkeljurisdiksjon. Både de flyttbare innretningene og dykkerne, utfører aktiviteter som er særegne for petroleumsvirksomheten, og de vil følgelig ha nær tilknytning til kyststaten og dens jurisdiksjon.

Bullutvalgets forslag om å gjøre arbeidsmiljøloven gjeldende for *flyttbare innretninger* og for *dykkere* innenfor petroleumsvirksomheten ble tatt til følge gjennom Ot.prp. nr. 60 (1991-92) om lov om endring i lov om arbeidervern og arbeidsmiljø m.v. og i forskrift om arbeidervern og arbeidsmiljø i petroleumsvirksomheten⁹.

10.4.2.2 Konstruksjons- rørleggings eller vedlikeholdsaktivitet fra fartøy

Bullutvalget foreslo også at arbeidsmiljøloven skulle gjøres gjeldende for konstruksjons- rørleggings eller vedlikeholdsaktivitet fra fartøy som befant seg i nær tilknytning til innretning som drev petroleumsvirksomhet.

Dette var forslag som *ikke* ble tatt til følge.

Forslaget førte imidlertid til hjemmelen for ved enkeltvedtak eller forskrift å utvide arbeidsmiljøloven til å gjelde for visse fartøys aktivitet i arbeidsmiljøforskriftens § 1 fjerde ledd (opphevet). I dag fremgår samme hjemmel av rammeforskriften § 4 andre ledd bokstav b, som gjengitt innledningsvis i kap. 10.4.

Bullutvalgets forslag er trukket frem av arbeidstakerorganisasjonene som argument for at arbeidsmiljøloven må og kan gjøres gjeldende på «flerbruksfartøy».

Utvalgets mening var at arbeidsmiljølovens virkeområde i hovedsak burde være sammenfallende med petroleumsløvens, med unntak av visse deler av petroleumsvirksomheten som har klare elementer av ordinær skipsfart. Utvalget foretok følgende grenseoppgang mellom petroleumsvirksomhet og tilgrensede aktiviteter (side 10);

«Forsynings- beredskaps- og ankerhåndteringstjeneste med fartøy er stikkord i denne forbindelse. Disse og en del sammenlignbare aktiviteter anses som sjøfart og faller etter utvalgets forslag derfor utenfor arbeidsmiljølovens virkeområde..»

⁹ Arbeidsmiljøforskriften

Når det gjaldt unntaket for fartøy med klare elementer av sjøfart, sies det i utredningen at det vil være uheldig å la denne delen av petroleumsvirksomheten falle inn under arbeidsmiljøloven, da virksomheten vil foregå fra fartøy med fast besetning og uten at det tas om bord personell fra operatøren.

Videre følger det av utredningen på s. 11;

«Aktivitet som f.eks. konstruksjons-, rørleggings eller vedlikeholdsaktiviteter vil i en del tilfelle egne seg lite for en automatisk anvendelse av norske sokkelregler om arbeidsmiljø. Det er behov for fleksible løsninger når det gjelder tilpasning til regelverket. Regelverket må ikke fremstå som unødig kostnadsbelastende for brukerne eller forårsake fremvekst av unødig offentlig byråkrati. Utvalget foreslår derfor at loven og forskriften kun skal komme til anvendelse på disse typer aktiviteter etter nærmere angitte kriterier.»

Det fremgår av utredningens s. 24, at så lenge konstruksjons- rørleggings- og vedlikeholdsaktiviteter foregår på eller i tilknytning til *innretninger* som er involvert i de sentrale deler av petroleumsvirksomheten, som boring, produksjon e.l., er det uten videre klart at arbeidsmiljøloven må få anvendelse på denne aktiviteten.

For virksomhet som foregår fra, eller i tilknytning til fartøy, som for kortere eller lengre perioder kommer inn og utfører bestemte arbeidsoperasjoner, fant utvalget at det må foretas en *vurdering knyttet til aktiviteten som sådan*. Følges samme utgangspunkt som for petroleumslovens virkeområde, dvs. at den petroleumsvirksomhet fartøyet utfører omfattes av petroleumsløven, men loven gjelder ikke for selve fartøyet, vil konsekvensen være at arbeidsmiljøloven ikke vil komme til anvendelse på de elementer ved arbeidsmiljøet som har tilknytning til selve fartøyet.

Når det konkret gjelder ulik fartøysaktivitet uttaler utvalget;

«Det kan f.eks. dreie seg om kranfartøy som foretar ett eller flere løft i forbindelse med montering av moduler på en produksjonsinnretning, rørleggingsfartøy engasjert i legging av rør mellom innretninger eller mellom innretninger og land og spesialfartøy engasjert i vedlikeholdsarbeid i tilknytning til undersjøiske produksjonsanlegg.»

«Aktiviteten foregår noen ganger langt fra annen petroleumsvirksomhet; rørlegging mellom en innretning og land er her et klart eksempel. Aktiviteten kan også være relativt kortvarig, et godt eksempel her er kranfartøyet som er inne og foretar ett løft i løpet av noen timer.»

Videre fremgår det at

«...aktivitetens art vil være slik at det er lite naturlig å trekke den inn under arbeidsmiljøloven; det vil være særlig hvor den har klare og overveiende maritime trekk.»

Utvalget kommer med bakgrunn i blant annet dette, frem til et forslag om en begrensning av anvendelsen av arbeidsmiljøloven for konstruksjons-, rørleggings eller vedlikeholdsaktiviteter, knyttet til geografisk nærhet, type aktivitet og tidsrommet aktiviteten skal utføres i. Utvalget fastslår at aktivitet med overveiende maritime innslag vil falle utenfor.

Denne avgrensningen mot andre arbeidstakere om bord, som er engasjert i maritim virksomhet, er den samme som for Bullutvalgets foreslåtte og gjeldende regulering av dykkervirksomhet utført fra fartøy.

For konstruksjons-, rørleggings eller vedlikeholdsaktiviteter fremgår det av bemerkningene til lovforslagets § 2 (side 46) at

«Slike aktiviteter, når de foregår på eller i tilknytning til faste eller flyttbare innretninger, vil i sin helhet falle inn under arbeidsmiljøloven og forskriften.»

«For virkeområdebestemmelsen i forskriftens § 1 fremgår det at selve fartøyet ikke vil være omfattet av arbeidsmiljøloven og forskriften. Det betyr f.eks at forhold som har sin tilknytning til selve fartøyet og ikke til den aktivitet som foregår om bord, vil være regulert etter sjøfartslovgivningen og ikke etter arbeidsmiljøloven og denne forskrift.»

Bullutvalget trekker frem at som følge av innføring av ny teknologi, er det grunn til å tro at vedlikehold av undersjøiske produksjonsinnretninger etter hvert vil kunne vedlikeholdes av fartøy. Utvalget uttaler på side 47 at aktivitet om bord i et fartøy som retter seg mot vedlikeholdet av de undersjøiske innretningene, vil omfattes av utvalgets forslag om utvidelse av virkeområdet for arbeidsmiljøloven og arbeidsmiljøforskriften.

Bullutvalgets lovforslag til § 2 tredje ledd, som da ikke ble tatt til følge, fikk følgende ordlyd og begrensning (side 64);

«såfremt fartøyet befinner seg i nær tilknytning til innretning som driver petroleumsvirksomhet etter § 1, første ledd pkt. a) og b). Ved avgjørelsen av om fartøyet befinner seg i nær tilknytning til en innretning, skal det tas hensyn til fartøyets plassering i forhold til vedkommende innretning, virksomhetens art og tidsrommet virksomheten skal foregå i.»

Det ble videre foreslått, men ikke tatt til følge, at KAD (Kommunal- og arbeidsdepartementet) ved tvil skulle avgjøre hvorvidt det forelå petroleumsvirksomhet og om vilkårene knyttet til nærhet var oppfylt.

Et av Bullutvalgets hovedprinsipper var at en overgang fra flaggstatsregime til sokkelstatsregime, ikke burde gjennomføres dersom dette ville være i strid med de prinsipper for regulering av arbeidsmiljøet i petroleumsvirksomheten som følges i land det er naturlig å sammenligne seg med. Bullutvalget uttaler også at de løsninger som foreslås heller ikke må stå i strid med folkerettslige prinsipper (side 22).

10.4.2.3 Lovendringen og endringene i arbeidsmiljøforskriften av 1992

Bullutvalgets lovforslag knyttet til konstruksjons-, rørleggings eller vedlikeholdsaktiviteter fra fartøy undergis ingen utfyllende drøfting i Ot.prp. nr. 60 (1991-92). Det fremgår ganske kort på side 7;

«Når det gjelder utvalgets forslag til geografisk avgrensning til aktivitet i petroleumsvirksomheten ved bruk av begrepet «i nær tilknytning til», har Kommunaldepartementet i samråd med berørte departementer vurdert og kommet til at det ikke er aktuelt å bruke nevnte begrep ved revidering av arbeidsmiljøforskriften.»

På proposisjonens side 7, fastslår departementet at arbeidsmiljøloven kommer til anvendelse for petroleumsvirksomhet samt på innretninger i slik virksomhet, og at hensikten med å nevne *innretninger* er å få frem at fartøy som anvendes i petroleumsvirksomheten, ikke omfattes av arbeidsmiljøloven.

Unntaket for dykkerne på fartøy begrunnes samtidig med at det her er en viktig del av de arbeidsoperasjonene som inngår i vanlig petroleumsvirksomhet, og at de arbeidstakerne som inngår i dykkeroperasjoner utgjør en helhetlig gruppe i reguleringsammenheng.

Bullutvalgets forslag knyttet til konstruksjons- rørleggings eller vedlikeholdsaktivitet fra fartøy havnet dermed i arbeidsmiljøforskriftens § 1 fjerde ledd, som et unntak fra arbeidsmiljøloven, men med en samtidig mulig hjemmel for departementet til å treffe vedtak eller gi forskrift for anvendelse av arbeidsmiljøloven for denne type aktiviteter. Hoveddelen av bestemmelsen er lik dagens rammeforskrift § 4 andre ledd bokstav b.

I veiledningen til arbeidsmiljøforskriftens § 1 fjerde ledd, begrunnes hjemmelen for at arbeidsmiljøloven og arbeidsmiljøforskriften helt eller delvis kan komme til anvendelse for denne type fartøys *funksjon* når de nyttes i petroleumsvirksomheten. Det fremgår at;

«Denne type virksomhet til tider kan være sterkt integrert i den øvrige petroleumsvirksomhet som foregår innenfor et område, og også har en varighet som tilsier lik regulering med den øvrige petroleumsvirksomhet.»

Arbeidsmiljøforskriften ga samtidig med § 1 fjerde ledd en nærmere angivelse av saksbehandlingen knyttet til fjerde ledd i § 1 sjette ledd. Her fremgår det at *berørte parter skal høres* før det treffes avgjørelse, samt at det ved avgjørelsen skal *tas hensyn til internasjonale anerkjente normer på vedkommende rettsområde*.

Av opprinnelig forskriftsbestemmelse følger dermed, at den folkerettslige adgangen til nasjonal regulering av arbeidsmiljøforhold for aktivitet fra denne type fartøy ikke var avklart på generelt grunnlag.

Ellers fremgår det av veiledningen til arbeidsmiljøforskriftens § 1 sjette ledd, at hjemmelen i fjerde ledd bare skal brukes «når det foreligger særskilte grunner for det».

10.4.3 Fra arbeidsmiljøforskriften av 1992 til dagens rammeforskrift

Arbeidsmiljøforskriftens § 1 sjette ledd er i dag ikke en del av rammeforskriftens § 4 andre ledd bokstav b. Bestemmelsen ble videreført uendret i senere arbeidsmiljøforskrifter inntil «det nye» regelverket kom på plass i 2002 med blant annet rammeforskriften.

Rammeforskriftens § 4 er gjengitt innledningsvis under kap. 10.4.

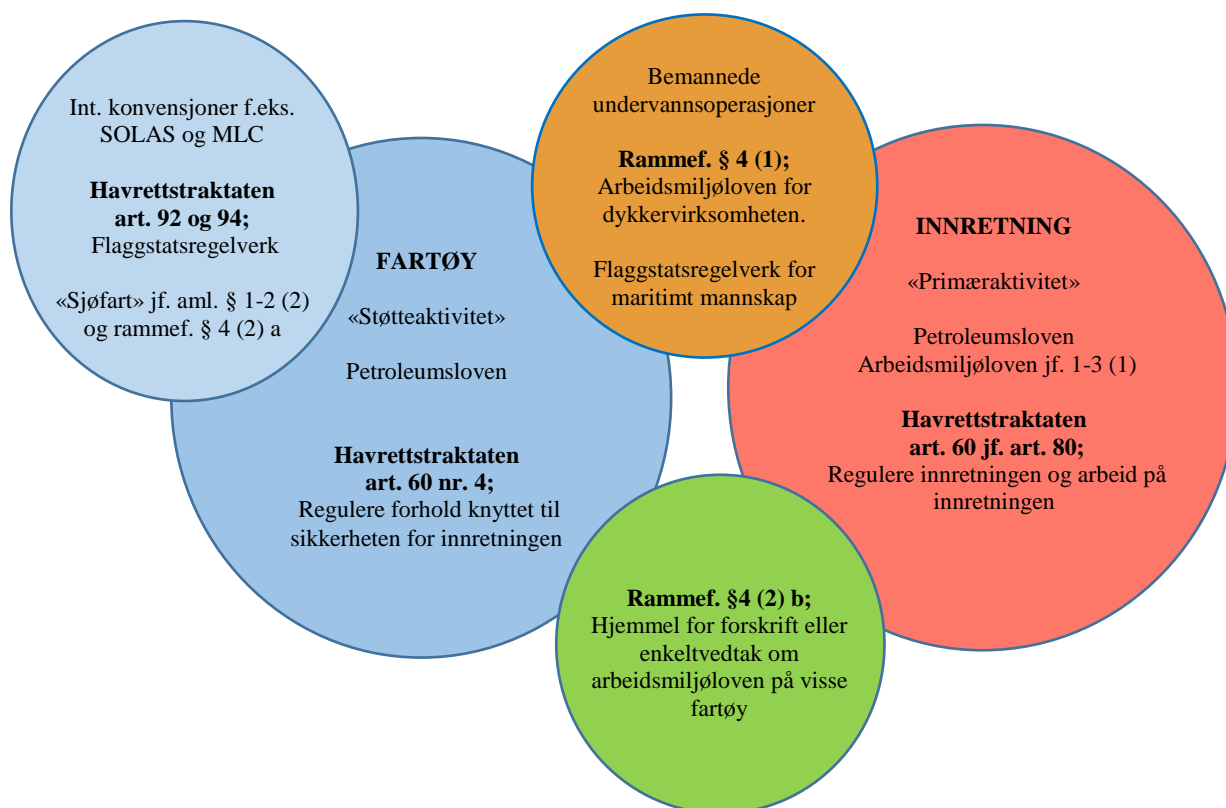
Av gjeldende bestemmelse i rf § 4 andre ledd bokstav b fremgår følgende av dagens veiledning;

«I denne bestemmelsen er det som tidligere en åpning for at Arbeids- og sosialdepartementet, ved forskrift eller enkeltvedtak, kan bestemme at arbeidsmiljøloven og denne forskriften med utfyllende forskrifter helt eller delvis skal

komme til anvendelse for disse fartøyenes funksjon når de nyttes i petroleumsvirksomhet. Hjemmelen ble i sin tid tatt inn fordi denne typen virksomhet til tider kan være sterkt integrert i den øvrige petroleumsvirksomheten som foregår innenfor et område, og også har en varighet som tilsier lik regulering med den øvrige petroleumsvirksomheten. Det er forutsatt at adgangen til å fatte slike vedtak kun skal brukes dersom det foreligger særlige grunner. Uttrykket berørte parter vil måtte fortolkes vidt. Det omfatter både offentlige etater og berørte private organisasjoner på arbeidsgiver- og arbeidstakersiden.»

Arbeidsmiljøforskriften § 1 sjette ledd er som angitt ovenfor ikke videreført i dagens rf § 4 andre ledd bokstav b. Likevel beskrives hvem som er «berørte parter» i dagens veiledning til rf § 4. «Berørte parter» vil i dag uansett være ivaretatt ved ordinære drøftelser i Regelverksforum og forskriftshøringer. For enkeltvedtak vil berørte parter ha klagerett.

«Internasjonale anerkjente normer på vedkommende rettsområde» som ikke ble videreført ved bestemmelsens overgang fra arbeidsmiljøforskriften til rammeforskriften, er ikke omtalt i veiledningen til § 4, og det antas at dette skyldes at folkeretten uansett skal hensyntas.



Figur 14 viser regelverk knyttet til hovedskillet mellom innretninger og fartøy på norsk kontinentalsokkel og adgangen til å bruke norsk lovgivning.

10.5 Arbeidsmiljølovens virkeområde og grenseoverskridende arbeidsforhold

Arbeidstakere som har et ansettelsesforhold hos arbeidsgiver i utlandet og som midlertidig utfører arbeid i Norge, er i utgangspunktet ikke omfattet av hele arbeidsmiljøloven selv om arbeidet utføres i Norge. Disse arbeidstakerne omtales som *utsendte arbeidstakere*, og norske lovfestede regler har sitt grunnlag i EUs utsendingsdirektiv. Direktivet er gjennomført i norsk rett ved aml. § 1-7 og utsendingsforskriften¹⁰, og gjelder for alle arbeidstakere som utfører arbeid i Norge.

Utsendingsforskriften angir i § 2 hvilke bestemmelser i aml. som gjelder for utsendte arbeidstakere. Noen rettigheter etter andre lover fremgår også av listen i § 2 som for eksempel ferieloven. Det fremgår også at opplistede bestemmelser står tilbake både for allmenngjøringsvedtak, og for gunstigere arbeids- og ansettelsesvilkår som ved avtale eller etter det lands rett som ellers gjelder for arbeidsforholdet. Der er i tillegg andre mindre unntak for deler av bestemmelsene for enkelte arbeidstakergrupper.

Øvrige deler av ansettelsesforholdet, som ikke er angitt i forskriftens § 2, kan dermed reguleres av et annet lands rett. Dette gjelder også for en arbeidstaker som utfører arbeid på den norske kontinentalsokkel, på områder der arbeidsmiljøloven er gjort gjeldende.

I et internasjonalt arbeidsforhold vil det noen ganger oppstå uenigheter om hvilket lands rett som regulerer arbeidsforholdet. Internasjonale rettsforhold knyttet til arbeidsforhold reguleres i Norge av alminnelige ulovfestede lovvalgsregler. I tillegg bygges det på reglene om internasjonal privatrett og Romakonvensjonens regler om kontraktsrettslige forpliktelser med særbestemmelser for arbeidsforhold.

Selv om utgangspunktet er at lovvalg kan avtales, vil likevel lovgivningen i det land hvor arbeidsforholdet har den nærmeste tilknytning kunne komme til anvendelse. En vil i noen tilfeller kunne falle ned på at lovgivningen i det land der arbeidet utføres, men det kan også være der partene i arbeidsforholdet har tilhold. Fastsettelsen av hvor den nærmeste tilknytning er, vil variere alt etter den enkelte konkrete sak. Lengden på oppdraget skal vurderes, og sammenhengen mellom ansettelsen og oppdraget. I tillegg er momenter etter internasjonal privatrett hvor arbeidsstedet er, fremtidig arbeidssted, partenes tilhørighet til landene, hvor arbeidsavtalen er inngått, og hvor andre plikter etter arbeidsavtalen skal utføres. Hvis arbeidet utføres i mange land vil partenes tilhørighet kunne bli avgjørende, og etter Romakonvensjonen er utgangspunktet at arbeidsgivers hjemland kan bli avgjørende dersom arbeidet ikke utføres i et bestemt land, noe som også anses som å være gjeldende etter norsk rett.

Denne type lovkonflikter om hvilket lands rett som regulerer øvrige deler av et arbeidsforhold er et kontraktsmessig forhold som løses mellom partene i arbeidsavtalen.

Lovvalg for ansatte på skip, herunder en ny dom fra Høyesterett, er nærmere omtalt i kap. 15.3.

¹⁰ Forskrift om utsendte arbeidstakere

11 Folkerettslig regulering av sikkerhet og arbeidsforhold på skip (fartøy)

I sjøfartslovgivningen anvendes betegnelsen «skip» om enheter som ikke er «innretninger». Etter Sjøfartsdirektoratets begrepsbruk, og maritim lovgivningsterminologi, er «fartøy» i motsetning til i petroleumslovgivningen, *både* skip og flyttbare innretninger. I kap 11 og utover brukes dermed «skip» om de enheter hvor petroleumslovgivningen bruker begrepet «fartøy», da dette er terminologien på sjøfartsområdet.

Alle skip i aktivitet på den norske kontinentalsokkel, uavhengig av aktivitetens art og tilknytning til ulike petroleumsaktiviteter, hører til grupperingen *lasteskip*. I både internasjonale konvensjoner og norsk regulering, vil noen krav være knyttet til skipstørrelser over 500 bruttotonn. Samtlige skip i virksomhet på norsk kontinentalsokkel er over 500 bruttotonn.

Det finnes en rekke internasjonale konvensjoner om sikkerheten for skip, mannskap og sjøfart. Kun de mest sentrale konvensjonene av betydning for den problemstillingen som er reist knyttet til «flerbruksfartøy» vil bli omtalt, noen relativt kort. Dette er konvensjoner som regulerer sikkerhetsmessige forhold av betydning for arbeidstakerne om bord, samt plikter og rettigheter for arbeidstakerne. Disse konvensjonene er også grunnlaget for adgangen til norsk regulering og inngripen på utenlandskflaggede skip. For Maritime Labour Convention (MLC) vil redegjørelsen bli noe grundigere.

Sjøfartsdirektoratet er delegert myndighet på skipsfartens område. Sdir er fagetat, tilsynsmyndighet og har førstehånds kjennskap til regulering av skip. Ptil har innhentet informasjon fra Sdir i forbindelse med denne redegjørelsen. Omtalen av det internasjonale og nasjonale regelverk for skip er ikke, og tar ikke mål av seg å være uttømmende beskrevet. De konvensjonene som vil bli nevnt i dette kapittelet utfyller Havrettstraktatens art. 94 om at flaggstaten har oppgaver og plikter med hensyn til blant annet sikkerhet, arbeidsforhold, bemanning og sosiale forhold på skip som fører dens flagg, samtidig som denne flaggstatsforpliktelsen underbygges i konvensjonene.

11.1 Konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, SOLAS

SOLAS (Safety Of Life At Sea) er en IMO- konvensjon. IMO står for International Maritime Organization og er FNs sjøsikkerhetsorganisasjon. IMO ble opprettet for å ivareta sikkerhet til sjøs og hindre forurensning av det marine miljø. IMO har 171 medlemstater, og har en rekke spesialiserte komitéer som utvikler internasjonal lovgivning og reguleringer.

Både IMO- og ILO-konvensjonene (som senere omtales) er folkerettslig bindende og skal tilpasses de enkelte medlemslands lovverk. Dette betyr at den enkelte flaggstats regelverk skal rette seg etter konvensjonenes innhold. Gjennom å ratifisere en IMO- eller ILO-konvensjon forplikter statene seg til å oppfylle konvensjonene, og samtidig akseptere internasjonal overvåking gjennom disse organisasjonenes kontrollsystem.

SOLAS omhandler sikkerheten for personell og skip. Enkelte kapitler gjelder også for flyttbare innretninger. SOLAS regnes som den viktigste konvensjonen for sikkerhet til sjøs og regulerer blant annet konstruksjon, brannsikkerhet, redningsutstyr, radiokommunikasjon, navigasjonssikkerhet, tiltak for sikker håndtering av farlig gods, og sikkerhetsstyring.

SOLAS er blant annet gjennomført i norsk rett ved skipssikkerhetsloven med forskrifter.

11.2 Konvensjon om opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, STCW

STCW (Convention of standards of Training, Certification and Watchkeeping Code) er også en IMO-konvensjon. Før vedtagelsen av denne konvensjonen (1978) med etterfølgende endringer, ble krav til opplæring mv bestemt av den enkelte flaggstat, og variasjonene til krav og prosedyrer var store.

Konvensjonen er gjennomført i norsk rett ved skipssikkerhetsloven, forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk og i forskrift om bemanning av norske skip.

11.3 Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring, «ISM-koden»

International Safety Management Code er et internasjonalt regelverk med regler for sikker drift av skip og flyttbare boreinnretninger med egen fremdrift. Denne såkalte «ISM-koden» er vedtatt av IMO med hjemmel i SOLAS kap. IX.

«ISM-koden» setter krav til både sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetsstyringssertifikat, hvor formålene er å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv og unngå skade på miljøet, særlig havmiljøet, og på eiendom.

Det fremgår av «ISM-koden» at selskapets mål for sikkerhetsstyring bl.a. skal være;

«å sørge for sikker praksis ved drift av skip og et sikkert arbeidsmiljø, å vurdere alle identifiserte risikoer for skipet, personellet og miljøet og å innføre egnet vern, og stadig å forbedre ferdighetene til personell i land og om bord med hensyn til sikkerhetsstyring, herunder forberedelse på nødssituasjoner som omfatter både sikkerhet og miljøvern

Godkjenningsbeviset, sikkerhetsstyringssertifikatet, det midlertidige godkjenningsbeviset og det midlertidige sikkerhetsstyringssertifikatet skal utformes i samsvar med malene i tillegget til denne norm. Dersom språket som brukes verken er engelsk eller fransk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene».

«ISM-koden» er blant annet gjennomført i norsk rett i forskrift om sikkerhetsstyringssystem for skip m.m. og i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

11.4 Konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår, MLC

MLC (Maritime Labour Convention) er en ILO-konvensjon for sjøfolks arbeids- og levevilkår som trådte i kraft i 2013. ILO (International Labour Organization) er FNs særorganisasjon for arbeidslivet. Fra 2013 har antall stater som har ratifisert MLC økt fra 30 til 72.

MLC er en helhetlig regulering for beskyttelse av arbeidstakere på skip, hvor mye av innholdet tidligere var lagt til flere andre konvensjoner. En nyskaping ved MLC var imidlertid tilsynssystemet, i form av krav om sertifikat utstedt av flaggstatsmyndigheten som viser at arbeids- og levevilkårene er i orden om bord, i tillegg til havnestatskontroll av om MLC er gjennomført på det enkelte skip.

I MLC finnes regler om blant annet helsekrav, arbeidsformidling, ansettelsesavtale, lønnsutbetaling, arbeids- og hviletid, ferie, hjemreiser og lugarer. I tillegg er der regler om medisinsk hjelp, rederiets ansvar ved sykdom og personskade, krav til arbeidsmiljø, samt trygdeordninger for sykdom og yrkesskade. Mens for eksempel fastsettelse av lønn er ikke omfattet av MLC.

Flaggstatens forpliktelser til å gjennomføre MLC følger klart av konvensjonen selv, på samme måte som andre staters rett til inspeksjon i deres havner for å se til at MLC etterleves, også følger av konvensjonen.

MLC er gjennomført i norsk rett i en rekke lover og forskrifter, blant annet i skipssikkerhetsloven, skipsarbeidsloven, folketrygdloven og yrkesskadeloven.

11.4.1 Hvem gjelder MLC for

MLC gjelder for alle skip med unntak for de som kun har sitt fartsområde i *indre farvann*. Konvensjonen gjelder i utgangspunktet for *alle som har sitt arbeid om bord i skipet*, også selvstendige oppdragstakere. MLC åpner for å unnta noen grupper om bord fra konvensjonens bestemmelser, fordi disse ikke er å anse som *sjøfolk*. I MLC art. II tredje avsnitt angis at det er adgang til å gi unntak for visse «*kategorier personer*». Det følger av tredje avsnitt;

«Ved tvil om hvorvidt en kategori personer er å anse som sjøfolk i forbindelse med denne konvensjon, skal spørsmålet avgjøres av den kompetente myndighet i hver medlemsstat etter samråd med de reder- og sjømannsorganisasjoner spørsmålet angår.»

Hvis stillinger om bord ønskes unntatt fra MLC, og således fra flaggstatens lovgivning som gjennomfører MLC, skal det altså foretas *konsultasjon*. Dette var en svært viktig del, og skal ha vært en forutsetning for sjømannsorganisasjonenes aksept for å godta bestemmelsen om å unnta enkelte stillingskategorier om bord fra den regulering som gjelder for øvrig mannskap.

ILO-resolusjon nr. VII av 2006 (res. nr. 7) gir veiledning om kriteriene som bør legges til grunn for slike unntak. Res. nr. 7 er ikke bindende, men det er en sterk politisk oppfordring om å følge resolusjonen, i tillegg til at denne brukes som tolkningsverkstøy for ILOs tilsynskontor («Ekspertkomite») ved kontroll av om flaggstater oppfyller MLC.

Noen av kriteriene som angis i res. nr. 7, er hvorvidt vedkommende er engasjert i den maritime driften av skipet, varigheten av arbeidet som utføres, og hvor vedkommende har sin arbeidsplass.

Ett av vurderingskriteriene som også er listet i res. 7, er at i vurderingen av om en arbeidstaker skal anses som sjømann, i forhold til MLC, skal det vektlegges hvorvidt aktuelle arbeidstakerne er omfattet av *vernelovgivning som er sammenlignbar med MLC*.

Utdrag fra Resolusjon nr. 7;

“In considering how to resolve such doubts, the following issues should be considered;(..)

(v) the protection that would normally be available to the persons concerned with regard to their labour and social conditions to ensure they are comparable to that provided for under the Convention.”

Eventuelle unntak, som den enkelte flaggstat har foretatt for spesielle stillingsgrupper om bord, fremgår av ILOs hjemmeside under informasjon om MLC.

Hvorvidt det er konflikter mellom flaggstatsregelverk og andre arbeidsrettslige regler basert på denne unntaksmuligheten er ukjent for Ptil.

For norske skip er noen få mindre unntak for enkelte personellgrupper gjennomført i skipsarbeidslovens § 1-2 tredje ledd bokstav a jf. forskrift om skipsarbeidslovens virkeområde.

11.4.2 Sertifikatkrav og havnestatskontroll

Etter MLC art. V fjerde avsnitt, skal flaggstaten sikre at skipet har sertifikat for arbeids- og levevilkår (Maritime Labour Certificate) og «Declaration of maritime labour compliance». Disse kravene gjelder skip med en bruttotonnasje på 500 eller mer, som går i utenriksfart eller opererer fra en havn eller mellom havner i et annet land jf. MLC regel 5.1.3.

Hvis personellgrupper er unntatt fra MLC vil ikke disse fremgå av skipets MLC-sertifikat. Rederiet bør ha dokumentasjon om flaggstatsens regler ombord dersom personer er unntatt fra konvensjonen, for at rederiet ikke skal få pålegg under havnestatskontroll i henhold til krav etter MLC. For alle flaggstater som har ratifisert MLC er det krav om innsending av rapport til ILO, som viser flaggstatsens gjennomføring av MLC. I denne rapporten skal det også tas med hvilke personer flaggstaten har unntatt fra MLC, med beskrivelse av hvilket regelverk disse personene er omfattet av istedenfor MLC. Denne informasjonen er, som angitt ovenfor, tilgjengelig på ILOs hjemmeside.

Et skip kan iht. MLC art. V fjerde avsnitt *inspiseres* av en annen stat når det ligger i fremmed havn, for at myndighetene skal kunne etterse om skipet tilfredsstiller kravene i MLC. I utgangspunktet er dette begrenset til dokumentkontroll.

Medlemsstatene skal også sikre «at et skip som fører flagget til en stat som ikke har ratifisert denne konvensjonen, ikke gis gunstigere behandling enn de skip som fører flagget til en stat som har ratifisert den» jf. art. V syvende avsnitt. Dette betyr at alle skip som kommer inn i havnen til en stat som har ratifisert MLC plikter å oppfylle alle MLCs krav og kan bli gjenstand for havnestatskontroll etter MLC.

Havnestatskontrollen er for Norges del gjennomført i skipssikkerhetsloven og havnestatskontrollforskriften.

12 Norsk regulering av sikkerhet og arbeidsforhold på skip (fartøy)

Skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven, er den mest sentrale norske lovgivning knyttet til sikkerhet og arbeidsforhold for arbeidstakere på skip. I det følgende vil annen lovgivning og forskrifter få mindre oppmerksomhet.

Skipssikkerhetsloven gjelder både for *norske og utenlandske skip*, mens skipsarbeidsloven kun gjelder for arbeidstakere som har sitt arbeid *på norske skip*, enten skipene er registrert i NOR¹¹ eller NIS¹². Kapittel 8 til 10 i skipsarbeidsloven gjelder også for selvstendige oppdragstakere.

Plikter og rettigheter etter MLC er lovfestet blant annet i skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven. For utenlandske skip i norske farvann gjelder i tillegg MLC som forskrift jf. havnestatskontrollforskriften § 2 bokstav j.

12.1 Norsk regulering av norske skip

Norges adgang til å regulere skipet og forholdene om bord er, som for øvrige flaggstater, forankret i krav og begrensninger i internasjonale konvensjoner. Reguleringen følger skipet der det til enhver tid befinner seg i verden.

12.1.1 Skipsarbeidsloven

Skipsarbeidsloven (i kraft 20.08.13) gjelder for arbeidstakere *som har sitt arbeid på norsk skip*. Skipsarbeidsloven er sammen med skipssikkerhetsloven det maritime svaret på arbeidsmiljøloven, og arbeidsmiljølov for norsk skipsfart. Skipsarbeidsloven avløste sjømannsloven, og ble gjort gjeldende fra samme tidspunktet som MLC trådte i kraft. Selv om skipsarbeidsloven ikke inneholder fullt ut alle bestemmelser om stillingsvern som arbeidsmiljøloven, regnes den samlet sett for å være omtrent på samme nivå, da skipsarbeidsloven også har noen vernebestemmelser som aml. ikke har. Noen forhold vedrørende arbeidsmiljøet om bord reguleres som tidligere angitt i *skipssikkerhetsloven*, og skipsarbeidsloven må dermed ses i sammenheng med denne.

Alle arbeidstakere som har sitt arbeid ombord er i utgangspunktet omfattet av skipsarbeidsloven, men det følger av § 1-2 at det er gjort unntak for arbeidstakere som bare arbeider om bord mens skipet er i havn, samt noen andre grupper arbeidstakere, som er dekket av arbeidsmiljøloven.

MLC gir som angitt i kap. 11.4.1 over, flaggstaten anledning til å unnta personer *det er tvil om skal anses som sjøfolk* fra konvensjonen. For Norges del følger adgangen til denne begrensning av loven virkeområde av skipsarbeidslovens § 1-2 tredje ledd bokstav a. Bestemmelsen er en forskriftshjemmel til å gi utfyllende regler om

«i hvilken utstrekning loven ikke får anvendelse på arbeidstaker som utfører arbeid som etter sin karakter ikke utgjør en del av skipets ordinære drift»

¹¹ Norsk Skipsregister

¹² Norsk Internasjonalt Skipsregister

Av Prp. 115 L (2012-13) følger det at prosjektpersonell på offshorefartøy «antas å være eksempel på arbeidstakere det kan være naturlig å unnta fra deler av lovens bestemmelser.» Konsultasjonen, med bakgrunn i nevnte kriterier, ble for Norges del foretatt ved gjennomføringen av MLC i norsk lovgivning.

Av virkeområdeforskriften¹³ § 1 følger det at skipsarbeidsloven i tillegg til ikke å gjelde for personer som bare arbeider om bord mens skipet er i havn, ikke gjelder for personer som har et arbeidsforhold som reguleres av aml. og som i en kortere periode utfører arbeid om bord. Det er også andre personellgrupper som gis *fullt* unntak fra loven, men som det ikke er relevant å omtale nærmere her.

Av virkeområdeforskriftens § 2 fremgår det at skipsarbeidsloven gjelder for arbeidstakere som utfører arbeid som etter sin karakter ikke utgjør en del av skipets ordinære drift, med unntak for *rederiets solidaransvar for lønn og andre økonomiske krav* i skipsarbeidsloven § 2-4 tredje ledd, og i *MLC-sertifiseringen* av skipet etter skipsarbeidsloven kap. 12. Unntaket fra skipsarbeidslovens bestemmelser for denne personellgruppen, er for norske skip dermed svært begrenset. Eksempelvis kan det føres tilsyn med arbeidsavtalene til alle som har sitt arbeid om bord, inkludert arbeidsavtalene til arbeidstakere som utfører arbeid som ikke er en del av skipets ordinære drift jf. skipsarbeidslovens § 3-1 og 12-1 første ledd.

Unntaket for reders solidaransvar for lønn og andre økonomiske krav er begrunnet med at aktuelle arbeidstakere ofte er oppdragsgivers egne ansatte.

Det følger av Sjøfartsdirektoratets rundskriv RSV 04-2013, at følgende prosjektpersonell på skip i offshorevirksomhet er omfattet av unntaket i virkeområdeforskriften § 2 første ledd;

ROV-personell (dersom ikke kombinasjon med maritim stilling), overvåkingspersonell eks. seismikere, dykkere, forpleiningspersonell som kun betjener prosjektpersonell, «Operation and installation manager», helsepersonell som kun tar seg av prosjektpersonell, teknisk vedlikeholdspersonell (som ikke knyttes til driften av skipet), HMS sikkerhetspersonell som overvåker og kvalitetssikrer prosjektet (som ikke knyttes til driften av skipet), teknikere som mobiliserer utstyr som DP-utstyr (DP-konsulenter er inkludert her, men ikke DP-operatører som er sjøfolk), instruktører for utstyr eller programvare knyttet til prosjekter, laboratoriepersonell, forskere, og filmpersonell knyttet til prosjektorganisasjonen.

ILO har overfor Sjøfartsdirektoratet stilt spørsmål knyttet til konsekvensen av dette unntaket, og det er en dialog om dette mellom ILO og Sdir.

12.1.2 Kvalifikasjonsforskriften og ISM-forskriften

Kvalifikasjonsforskriften¹⁴ er fastsatt med hjemmel i skipssikkerhetsloven og ISM-koden og gjelder for norske fartøy. Forskriften gjennomfører blant annet krav i STCW. For de som har sitt arbeid om bord som er utenfor skipets ordinære mannskap stilles det ikke krav om sikkerhetskurs, men sikkerhetsopplæring og sikkerhetsfamilisering jf. §6 til 8.

¹³ Forskrift om skipsarbeidslovens virkeområde

¹⁴ Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

Ptil vil fremheve at kravet til *sikkerhetskurs* gjelder for den delen av mannskapet om bord som er omfattet av alarminstruksen. Dette betyr at der også kan være øvrig (maritimt) personell om bord som ikke har sikkerhetskurs. Manglende krav til sikkerhetskurs på norske skip er altså ikke enestående for «prosjektpersonell på offshorefartøy».

ISM-forskriften¹⁵ er opprettet med hjemmel i skipssikkerhetsloven, og gjennomfører krav i SOLAS og ISM-koden. Forskriften gjelder for norske skip og flyttbare innretninger. Fra 01.01.15 ble ISM-koden, og dermed ISM-forskriften endret. Formålet var blant annet å sikre at besetningens sammensetning og størrelse bedre skulle harmoniseres med, eller være tilpasset de transportoppdragene eller operasjonene som utføres av skipet. Hensikten er at skipsbesetningen skal settes sammen på best mulig og hensiktsmessig måte, med tanke på å gjennomføre aktivitetene som kreves for sikker drift av skip, og minske risikoen for sjø- og arbeidsulykker.

12.1.3 Forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip

Forskriften gjelder for norske skip og har en rekke bestemmelser som skal sikre arbeidsmiljøet, som vurdering av risiko knyttet til arbeidsmiljø, sikkerhet og helse, verne- og arbeidsutstyr, tilrettelegging, verneombud og arbeidsmiljøutvalg, vern mot kjemiske og biologiske faktorer, og vern mot mekanisk påvirkning, støy og stråling.

12.2 Norsk regulering og tilsyn med utenlandske skip

12.2.1 Skipssikkerhetsloven

Skipssikkerhetslovens formål er å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skipet, samt et godt og tidsmessig tilsyn.

Skipssikkerhetsloven gjennomfører bl.a. deler av SOLAS deler av STCW og deler av MLC, alle omtalt i kap. 11.

Skipssikkerhetsloven gjelder for både *norske og utenlandskflaggede skip*. For utenlandske skip gjelder loven i Norges territorialfarvann, økonomisk sone og på kontinentalsokkel «med de begrensinger som følger av folkeretten» jf. §§ 2 og 3.

Krav etter MLC som er hjemlet i *skipssikkerhetsloven* gjelder *alle som arbeider om bord*. Skipssikkerhetslovens krav til sikkerhet gjelder alle som har sitt arbeid om bord og lovens virkeområde er dermed noe videre enn skipsarbeidslovens virkeområde. (Skipsarbeidsloven omfatter som nevnt over arbeidstakere, mens kap. 8 til 10 også gjelder for selvstendige oppdragstakere).

¹⁵ Forskrift om sikkerhetsstyringssystem på norske skip m.m

12.2.2 Havnestatskontroll og tilsyn

Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med norske skip og utenlandske skip i norske havner i den grad internasjonale konvensjoner tillater dette.

Etter skipsikkerhetsloven § 44 kan det føres tilsyn med utenlandske skip, «herunder med arbeidsvilkår og arbeidsmiljø». Havnestatskontrollen er nærmere regulert i havnestatskontrollforskriften¹⁶. Forskriftens § 2 angir at en rekke konvensjoner gjelder *som forskrifter for utenlandske skip* som oppholder seg i norsk farvann, herunder MLC, SOLAS og STCW.

Norske myndigheter kan blant annet kontrollere både at det foreligger arbeidsavtale og at arbeidsavtalens innhold er i overensstemmelse med kravene i MLC. *Dersom* flaggstaten har unntatt særskilt personell ombord fra MLC, og kan dokumentere lovgivning knyttet til dette, vil disse arbeidstakernes arbeidsavtaler imidlertid ikke underlegges kontroll.

Havnestatskontrollen i Norge gjennomføres i overensstemmelse med flere konvensjoner, EØS-avtalen, samt den såkalte Paris MOU-avtalen om gjensidig tilsyn mellom havnestater.

Havnestatskontrollen gjelder i utgangspunktet på samme område som angis i skipssikkerhetsloven § 3, det vil si både i Norges territorialfarvann, økonomiske sone og på kontinentalsokkelen. Kontrollen med utenlandskflaggede skip utført av Sjøfartsdirektoratet utføres nesten utelukkende når skipet er i norsk *havn*.

¹⁶ Forskrift om havnestatskontroll

13 EU-regulering av skip

EU har vedtatt et titalls direktiver om helse, miljø og sikkerhet på skip. I tillegg er det vedtatt flere direktiver om vern av arbeidstakere. Disse direktivene gjelder kun for skip som er flagget innen EU/EØS-området, og skal angi et høyere nivå på sine områder enn det de internasjonale konvensjonene angir. Ptil har ikke gått nærmere inn på EU-regulering av skip eller foretatt sammenligninger med internasjonalt regelverk.

14 Tilsyn og gransking av ulykker på kontinentalsokkelen

14.1 Petroleumstilsynets tilsynsområde

Petroleumstilsynet fører tilsyn innenfor sitt myndighetsområde. For virksomhet på kontinentalsokkelen gjelder dette i første rekke for den petroleumsaktivitet som utføres på og fra innretninger.

Ptils tilsyn med petroleumsvirksomhet utført fra fartøy, skjer gjennom tilsyn med operatør og operatørs utøvelse av påseansvar i rammeforskriftens § 7 andre ledd, i tillegg til løpende tilsynsaktivitet i form av dialog og møter med operatør. Fartøysaktivitet vil også kunne være en del av de *samtykker* som gis til operatør for utøvelse av ulike petroleumsaktiviteter jf. rammeforskriften § 29. Særskilte eksempler og krav til innhold i søknad om samtykke fremgår av styringsforskriften § 25.

Petroleumstilsynets gransking av ulykker følger myndighetsområdet/tilsynsområdet. En gransking skal klarlegge hendelsesforløp, utløsende og bakenforliggende årsaker, faktiske og potensielle konsekvenser og identifisere regelverksbrudd. Hensikten er å bidra til læring og erfaringsoverføring for dermed å forebygge tilsvarende hendelser. Hendelser som normalt kvalifiserer til gjennomføring av en gransking i regi av Ptil er; storulykke eller tilløp til storulykke (ulykke med flere alvorlige personskader eller dødsfall, eller en ulykke som setter innretningens integritet i fare), alvorlig skade eller dødsfall i forbindelse med arbeidsulykke, alvorlig svekking eller bortfall av sikkerhetsfunksjoner og barrierer som setter innretningens/landanleggets integritet i fare, og saker relatert til petroleumsvirksomhet som politiet etterforsker, der Ptil yter politiet bistand.

Petroleumstilsynet avgjør i det enkelte ulykkestilfelle om hendelsen er av en slik art at gransking iverksettes.

Hvorvidt gransking iverksettes på *fartøy* beror for det første på hvorvidt ulykken skjer under utøvelse av petroleumsvirksomhet fra fartøyet, og om ulykken er knyttet til petroleumsfunksjonen til fartøyet eller til den generelle virksomhet på fartøyet (maritim virksomhet). I sistnevnte tilfelle har ikke Petroleumstilsynet hverken tilsyns- eller granskningsadgang, da dette i første rekke tilligger flaggstaten. Ptil har i noen tilfeller gransket ulykker som skjer ved petroleumsaktivitet utført fra fartøy og har som nevnt tidligere hjemmel til å gå om bord i fartøyet.

Adgangen til gransking fra Petroleumstilsynets side følger dermed tilsvarende skille som redegjort for under kap. 10.2.

I særskilte tilfeller vil kyststatens myndigheter kunne granske *sjøulykker* på kontinentalsokkelen, også for utenlandskregistrerte fartøy, og for Norges del ligger denne adgangen hos Statens Havarikommisjon for Transport (SHT).

14.2 Statens Havarikommisjon for Transport (SHT)

SHT undersøker sjøulykker og har som formål å kartlegge forhold av betydning for å forebygge nye ulykker og alvorlige hendelser, og for å bedre sjøsikkerheten generelt. Disse undersøkelsene har erstattet tidligere ordning med *sjøforklaringer*. Undersøkelsene skal ikke ha som formål å fordele strafferettslig skyld og ansvar.

Det er sjøloven (sjøl.) som i første rekke regulerer undersøkelser om ulykker på skip på norsk kontinentalsokkel. Hva som er en *sjøulykke* i sjølovens forstand angis i sjøl. § 472, som hendelser ved driften av skip når noen omkommer eller det voldes betydelig skade på person, skipet har eller må antas å ha gått tapt eller skipet er forlatt, det oppstår betydelig skade på skipet, skipet har grunnstøtt eller vært involvert i et sammenstøt eller hendelse som medfører at skipet ikke lenger er funksjonsdyktig, eller det oppstår betydelig skade på miljøet eller fare for miljøet som følge av skade på skipet.

Hvorvidt Havarikommisjonen undersøker sjøulykker beror på alvorlighetsgraden, og kommisjonen avgjør selv om undersøkelse skal iverksettes. Ved svært alvorlige ulykker, som eksempelvis når noen om bord har eller antas å ha mistet livet, *skal* undersøkelse iverksettes jf. sjøl. §§ 472 og 476.

Undersøkelser kan foretas også for utenlandskflaggede skip hvor ulykker inntreffer innenfor Norges *territorialfarvann*, jf. sjøloven § 472 første ledd bokstav b.

Dette gjelder også for utenlandskflaggede skip *i andre farvann*, som eksempelvis på *kontinentalsokkelen*, dersom flaggstaten samtykker eller det i henhold til folkeretten kan utøves norsk jurisdiksjon og ulykken berører vesentlige norske interesser.

Disse reglene er fastsatt i overenstemmelse med Havrettstraktatens bestemmelser. Uansett om en sjøulykke inntreffer i eller utenfor norsk territorialfarvann, kan folkeretten sette begrensninger for norske myndigheters rett til å foreta undersøkelser. Det vil derfor fortsatt være nødvendig å foreta en vurdering av om folkeretten tillater dette, dersom norske myndigheter ønsker å foreta undersøkelser av ulykker med fremmed skip uten at flaggstaten har samtykket.

Om forholdet til flaggstatsprinsippet sies det i Ot.prp. nr. 78 (2003-2004) til endringer i sjøloven og undersøkelser av ulykker til sjøs;

«Artikkel 94 nr. 1 bestemmer at "enhver stat skal effektivt utøve sin jurisdiksjon og kontroll over skip som fører dets flagg, i administrative, tekniske og sosiale saker". Dette reflekterer det såkalte "flaggstatprinsippet", som bl.a. innebærer at ansvaret for å sette i verk undersøkelser av sjøulykker i utgangspunktet påligger den staten hvor skipet er registrert, uansett om ulykken inntreffer innenfor eller utenfor denne statens farvann. Utgangspunktet for kyststatens suverenitet finnes i havrettskonvensjonens artikkel 2. Artikkel 2 omhandler ikke direkte spørsmålet om undersøkelse av sjøulykker. Det følger imidlertid av prinsippene i artikkel 2 at kyststaten har rett til å foreta undersøkelser av ulykker med fremmede skip innenfor kyststatens territorium, bl.a. dersom ulykken har involvert fare for liv eller miljø i kyststaten, jf. om dette bl.a. artikkel 1.1 i IMO-koden om undersøkelse av sjøulykker.»

15 Endret handlingsrom for nasjonal lovgivning for skip/fartøy på kontinentalsokkelen?

Det foreligger en nyere utredning fra Nordisk Institutt for Sjørett, om hvorvidt norsk lovregulering av arbeidsforhold kan gjøres gjeldende på utenlandskflaggede skip i aktivitet på den norske kontinentalsokkel.

I tidsskriftet *MarIus* nr. 456 (2015)¹⁷, er det gjengitt en bearbeidet versjon av en utredning av Erik Røsæg, Nordisk Institutt for sjørett og Henrik Ringbom, Nordisk institutt for sjørett/Universitetet i Turku/Åbo¹⁸. I artikkelen gjennomgås det folkerettslige grunnlag for kyststaten til å regulere petroleumsaktiviteten på kontinentalsokkelen og forholdet til flaggstatsprinsippet. Deretter gjennomgås alternative grunnlag for å gjøre nasjonal lovgivning gjeldende for utenlandskflaggede skip. Artikkelen har ikke et særskilt fokus på «flerbruksfartøy», men på fartøy generelt i virksomhet på sokkelen. Det diskuteres hvorvidt folkeretten på dette området er i endring.

Artikkelen har en rikholdig henvisning til internasjonal teori på området. Fra Ringboms artikkel gjengir vi kun mindre deler, for å gi et inntrykk av den faglige diskusjon på området, i form av gjengivelse av fragmenter og utdrag fra artikkelen. For en nærmere forståelse av diskusjonen, grunnlag og utviklingen på området, bør artikkelen leses i sin helhet.

15.1 Regulering av utenlandskflaggede skip som anløper havner

Utgangspunktet i artikkelen er at flaggstatsregulering av arbeidsforhold står veldig sterkt i de internasjonale konvensjonene, selv om kyst- eller havnestatens samtidige jurisdiksjon for annen lovgivning i noen tilfeller kan gjøres gjeldende. I artikkelen drøftes innledningsvis hvorvidt havnestatslovgivning kan gjøres gjeldende med annen hjemmel enn Havrettstraktaten, som «general international law». Som en følge av denne drøftelsen konkluderes det under kapittel 3 om havnestatsjurisdiksjon (side 133) med at

“All in all, the position of port states in respect to their jurisdiction to impose requirements on foreign ships is both complex and unclear.”

Og videre

“The international law in this area is imprecise and does not easily accommodate the demands of today’s international shipping, where a variety of jurisdictions may be involved in the operation of a single ship and the link between the flag and the ship’s operation is often artificial.”

Ringbom viser også til at der foreligger ulike rettslige utredninger om anvendelsen av havnestaters arbeidsvilkår på utenlandske skip. Mens to utredninger til europeiske og norske

¹⁷ *MarIus* nr. 456 er også Nordisk Sjørettsinstituttets årbok for 2014, *SIMPLY* (the Scandinavian Institute’s Maritime and Petroleum Law Yearbook)

¹⁸ Opprinnelig utredning er fra 2014 og bestilt av Norsk Sjømannsforbund og Norsk Sjøoffisers forbund.

rederiorganisasjoner er kritiske til denne muligheten, foreligger det en utredning til EU-kommisjonen som er mer positiv (NILOS). Fra sistnevnte utredning referer Ringbom;

«it is certainly not evident that the exercise of port State jurisdiction by which third States would be required to apply Community employment conditions as discussed in this Report, would be incompatible with general international law»¹⁹

I Ringboms artikkel fremheves at formålet med Havrettstraktaten og internasjonal sjørett vil bli undergravet dersom havnestater gjennomfører nasjonale krav, og at det ikke har vært tradisjon for at havnestaten griper inn og regulerer arbeidsforhold om bord i skip. Dette vil utfordre grunnleggende prinsipper for internasjonal skipsfart (side 136). På den annen side bør ikke havnestatens behov for å regulere denne type forhold undervurderes, og likebehandling av sjøfolks arbeidsvilkår vil kunne være legitimt reguleringsgrunnlag, for å kunne hindre diskriminering av skip og sosial dumping.

På side 137 i artikkelen fastslås det at varigheten av tilknytningen til havnestaten vil ha stor betydning;

“While it is probably difficult to justify that a ship which only occasionally calls at a Norwegian port should be subject to rules requiring foreign ships to apply to national conditions over a longer time-frame, the situation may be quite different if the ship in question regularly operates to the port in question.”

“Covering ships which operate exclusively, or almost exclusively, in Norwegian waters, would be easier to justify, both in terms of prescriptive jurisdiction under the law of the sea, but also with respect to the concern to improve the workers social situation, which obviously increases with a stronger connection of the crews concerned to Norway.”

Denne tankegangen om tilknytningen, og varigheten av denne til den stat som vurderer å kunne gjøre sin lovgivning gjeldende, skriver Ringbom, er tilsvarende som noen av de forhold som vektlegges i *internasjonal privatrett*, som omfatter internasjonale arbeidsforhold.

Internasjonale arbeidsforhold er omtalt ovenfor i denne rapportens kap. 10.5.

Flere steder i artikkelen refereres det til B. Martens artikkel, «Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping» fra 2014. Avslutningsvis i Ringboms kapittel om havnestatsjurisdiksjon, refereres til artikkelen til B. Martens, og Australias gjennomføring av deres «Fair Work Act» på kontinentalsokkelen. Martens refereres på at lovanvendelsen på «offshore service vessels» representerer en forsiktig utvelgelse av de fartøy som allerede er nært tilknyttet australsk jurisdiksjon, i form av skip som opererer ut fra statens havner, eller de som opererer fartøyet har Australia som base (side 138). Den australske Fair Work Act er gjort gjeldende for

Any ship, in the exclusive economic zone or in the waters above the continental shelf, that:

- (i) supplies, services or otherwise operates in connection with a fixed platform in the exclusive economic zone or in the waters above the continental shelf; and*
- (ii) operates to and from an Australian port.*

¹⁹ NILOS Report (Netherlands Institute for the Law of the Sea) s. 105

15.2 Regulering av utenlandskflaggede skip tilknyttet offshoreinnretninger

Ifølge Ringbom, vil skip som utøver virksomhet knyttet til innretninger på kontinentalsokkelen uten å ha regelmessig, eller ingen kontakt med norske havner, ha en svakere tilknytning til Norge enn de som har regelmessige anløp til norske havner.

I forhold til Havrettstraktaten fremheves på s. 140;

“..the only express jurisdiction over ships is the one in Article 60 (3) which is limited to safety. It therefor seems that even if some degree of “quasi port state jurisdiction” could be argued to exist for off-shore installations, this would not extend to matters which do not affect the installation as such.”

Av B. Martens artikkel, referert av Ringbom på side 140 i note 72, fremgår det at *innretninger på kontinentalsokkelen* ikke er sammenlignbare med *havner* i internasjonal rett når det gjelder jurisdiksjon, og at i de fleste tilfeller vil fartøy i denne maritime sonen være omfattet av den samme regulering som vanlig i internasjonale farvann.

Ringbom drøfter videre at selv om skip vil kunne omfattes av kyststatens lovgivning ved tilkomst og utførelse av tjenester knyttet til installasjonen som sådan, vil der være begrensninger;

“Employment conditions imposed on ships that do not even call at the costal state’s ports (and where the crew on board thus has no relationship to the domestic employment standards) are likely to score very badly in an assessment of the reasonableness of the measure and its connection to the interest of port/costal state.”

Ringbom konkluderer i denne delen av artikkelen med, at kyststatens adgang til å gjøre gjeldende arbeidsvilkår på skip med kontrakter knyttet til installasjoner på sokkelen er noe svakere, men ikke radikalt annerledes enn havnestatens adgang. Han knytter en slik mulighet til statens behov eller grunnlag for å regulere. I tillegg vil adgangen til å regulere med bakgrunn i statens behov øke jo tettere forbindelsen er mellom Norge og tjenestene som ønskes regulert.

I artikkelen drøftes det både hvorvidt internasjonale handelsavtaler gir grunnlag for nasjonal lovgivning for skip på sokkelen, og hvorvidt aktiviteten vil kunne regnes som innenlands skipsfart hvis den utelukkende går mellom norsk havn og offshoreinstallasjoner (kabotasje). I sistnevnte tilfelle påpeker Ringbom at det ikke foreligger noen internasjonal dimensjon i skipstrafikken, og forholdet er derfor ikke regulert av Havrettstraktaten. Det er da naturlig at lovgivningen innen det land der aktiviteten foregår anvendes. Det er også langvarig praksis for nasjonal lovgivning på *ordinær innenlands skipsfart*, skriver Ringbom.

15.3 Status internasjonal rett på området

I en av Ringboms delkonklusjoner på artikkelens side 150, fremgår det at denne delen av internasjonal rett er uklar, men under kontinuerlig endring i retning bort fra eksklusiv flaggstatsjurisdiksjon. Det fremgår likevel at det er svært liten praksis for å bruke havnestatens lovgivning om ansettelsesvilkår på utenlandske skip, og at enkeltstater

handlinger på dette stadiet kan få stor innvirkning for tilstanden og grensene for internasjonal rett på området.

Ringbom avslutter med følgende delkonklusjon;

«In view of the uncertainty of the legal status on this matter, considerable importance will also be attached to how other states react to the measures. In this respect it may be important to note that one of the few examples so far of a national law that extends employment requirements to foreign ships in ports, the Australian Fair Work legislation, which maintains a close link to Australia in relation to the ships covered, has not met much opposition by other states in this respect.»

Når det gjelder *andre staters regulering*, i form av kyststatens lovgivning for arbeidsforhold på utenlandskflaggede skip, for eksempel Brasil som nevnt i Ringboms artikkel, fremgår det ikke hva som reguleres, hvilket omfang reguleringen har, samt hvilken tilknytning skipet har til kyststaten/havnestaten.

I innspill fra de ansattes organisasjoner til Ptils redegjørelse, er det heller ikke gitt noen gjengivelse av *om* eller *hva* andre stater som Brasil, Indonesia, USA og Canada regulerer på *utenlandske skip* i virksomhet på deres lands sokler. Omfang av regulering eller tilknytning til kyststat/havnestat for utenlandskflaggede skip er heller ikke nevnt.

Det er imidlertid beskrevet at en del stater har innført ulike *tiltak* i form av regulering av skips virksomhet på soklene. Det er opplyst at disse tiltakene for Brasils del består i at utenlandskflaggede skip stenges ute fra brasiliansk sokkel, og at skip som er registrert og bygget i Brasil får fortrinnsrett. Det er også opplyst at det er krav om brasilianske arbeidstakere om bord. Ptil er kjent med at USA og Canada har gjennomført tiltak som medfører at utenlandskflaggede skip og/eller utenlandsk mannskap stenges ute fra amerikansk og canadisk sokkel.

Ptil vil bemerke at vi ikke har hatt mulighet til å utrede nærmere hvilke av denne type tiltak som er gjennomført på ulike lands sokler. Vi anser dette for å gå ut over oppgavens mandat, og det ville dessuten ikke vært mulig å gjennomføre denne type undersøkelser innenfor den tidsfrist som er satt.

Når det gjelder flaggstatsprinsippets gjennomslagskraft kan det nevnes at Høyesterett behandlet en tvist om hvilket lands rett som skal regulere et konkret arbeidsforhold (lovvalg), 31. mai – 2. juni 2016 (HR-2016-01251 «Eimskip»). Saken gjaldt en norsk arbeidstaker, ansatt i et norsk selskap og utleid til et islandsk bemanningsselskap. Arbeidstakeren arbeidet på et skip registrert i Antigua og Barbuda, eid av et antiguansk selskap. Skipets virksomhet er mellom norske havner og arbeidstakeren er bosatt i Norge. Høyesterett kom til at arbeidsforholdet er regulert av flaggstatens lovgivning, idet det vises til Flagstatsprinsippet i Havrettstraktaten. Dommen drøfter til dels kompliserte lovvalgsspørsmål knyttet til alminnelige lovvalgsregler, norsk sjøfartslovgivning og internasjonal ufravikelighet.

16 Endring i regulering av fartsområde

Reglene om fartsområde for skip i NIS ble endret med virkning fra 01.01.2016. For offshore-konstruksjonsskip skjedde endringen 01.03.2016. Tidligere kunne ikke skip som var registrert i NIS drive virksomhet mellom norske havner, eller på norsk kontinentalsokkel. På NIS-registrerte skip kan en inngå tariffavtaler med norske eller utenlandske fagforeninger på lokale vilkår (vilkår i sjøfolkenes hjemland), mens for NOR-skip gjelder norske lønns- og arbeidsvilkår og gjennomføring av nettolønn. Skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven gjelder som tidligere angitt også på NIS-skip, men det er mulig å fravike noen av skipsarbeidslovens bestemmelser i tariffavtale jf. NIS-loven § 8.

Nå tillates det, på spesielle vilkår, fart blant annet mellom norske havner og på norsk kontinentalsokkel for enkelte NIS-registrerte skip. Dette følger av forskrift om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i norsk internasjonalt skipsregister § 2. Her angis det at konstruksjonsskip, som er omfattet av endringen, er et fartøy som utfører konstruksjonsarbeid, undersjøiske operasjoner, rørlegging eller vedlikehold av innretninger.

Av *veiledningen* fremgår det at «endringen betyr at konstruksjonsskip, i likhet med seismiske fartøy, ikke er omfattet av fartsområdebegrensningen i denne forskriften. Andre skip og flerbruksskip er heller ikke omfattet av fartsområdebegrensningen når de utfører nevnte konstruksjonsaktiviteter.»

Dette betyr at en stor del av «flerbruksfartøyene» nå er unntatt fra fartsområdebegrensningen, og at disse fartøyene nå kan være registrert i NIS og likevel operere i petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Sjøfartsdirektoratets regelverk og tilsyn vil da komme til anvendelse.

17 Vedlegg

A. Utdrag fra Havrettstraktaten (UNCLOS)

UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA

Article 60

Artificial islands, installations and structures

in the exclusive economic zone

1. In the exclusive economic zone, the coastal State shall have the exclusive right to construct and to authorize and regulate the construction, operation and use of:

(a) artificial islands;

(b) installations and structures for the purposes provided for in article 56 and other economic purposes;

(c) installations and structures which may interfere with the exercise of the rights of the coastal State in the zone.

2. The coastal State shall have exclusive jurisdiction over such artificial islands, installations and structures, including jurisdiction with regard to customs, fiscal, health, safety and immigration laws and regulations.

3. Due notice must be given of the construction of such artificial islands, installations or structures, and permanent means for giving warning of their presence must be maintained. Any installations or structures which are abandoned or disused shall be removed to ensure safety of navigation, taking into account any generally accepted international standards established in this regard by the competent international organization. Such removal shall also have due regard to fishing, the protection of the marine environment and the rights and duties of other States. Appropriate publicity shall be given to the depth, position and dimensions of any installations or structures not entirely removed.

4. The coastal State may, where necessary, establish reasonable safety zones around such artificial islands, installations and structures in which it may take appropriate measures to ensure the safety both of navigation and of the artificial islands, installations and structures.

5. The breadth of the safety zones shall be determined by the coastal State, taking into account applicable international standards. Such zones shall be designed to ensure that they are reasonably related to the nature and function of the artificial islands, installations or structures, and shall not exceed a distance of 500 metres around them, measured from each point of their outer edge, except as authorized by generally accepted international standards or as recommended by the competent international organization. Due notice shall be given of the extent of safety zones.

6. All ships must respect these safety zones and shall comply with generally accepted international standards regarding navigation in the vicinity of artificial islands, installations, structures and safety zones.

7. Artificial islands, installations and structures and the safety zones around them may not be established where interference may be caused to the use of recognized sea lanes essential to international navigation.

8. Artificial islands, installations and structures do not possess the status of islands. They have no territorial sea of their own, and their presence does not affect the delimitation of the territorial sea, the exclusive economic zone or the continental shelf.

Article 77

Rights of the coastal State over the continental shelf

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

2. The rights referred to in paragraph 1 are exclusive in the sense that if the coastal State does not explore the continental shelf or exploit its natural resources, no one may undertake these activities without the express consent of the coastal State.

3. The rights of the coastal State over the continental shelf do not depend on occupation, effective or notional, or on any express proclamation.

4. The natural resources referred to in this Part consist of the mineral and other non-living resources of the seabed and subsoil together with living organisms belonging to sedentary species, that is to say, organisms which, at the harvestable stage, either are immobile on or under the seabed or are unable to move except in constant physical contact with the seabed or the subsoil.

Article 78

Legal status of the superjacent waters and air space

and the rights and freedoms of other States

1. The rights of the coastal State over the continental shelf do not affect the legal status of the superjacent waters or of the air space above those waters.

2. The exercise of the rights of the coastal State over the continental shelf must not infringe or result in any unjustifiable interference with navigation and other rights and freedoms of other States as provided for in this Convention

Article79

Submarine cables and pipelines on the continental shelf

1. All States are entitled to lay submarine cables and pipelines on the continental shelf, in accordance with the provisions of this article.
2. Subject to its right to take reasonable measures for the exploration of the continental shelf, the exploitation of its natural resources and the prevention, reduction and control of pollution from pipelines, the coastal State may not impede the laying or maintenance of such cables or pipelines.
3. The delineation of the course for the laying of such pipelines on the continental shelf is subject to the consent of the coastal State.
4. Nothing in this Part affects the right of the coastal State to establish conditions for cables or pipelines entering its territory or territorial sea, or its jurisdiction over cables and pipelines constructed or used in connection with the exploration of its continental shelf or exploitation of its resources or the operations of artificial islands, installations and structures under its jurisdiction.
5. When laying submarine cables or pipelines, States shall have due regard to cables or pipelines already in position. In particular, possibilities of repairing existing cables or pipelines shall not be prejudiced.

Article80

Artificial islands, installations and structures on the continental shelf

Article 60 applies *mutatis mutandis* to artificial islands, installations and structures on the continental shelf.

Article92

Status of ships

1. Ships shall sail under the flag of one State only and, save in exceptional cases expressly provided for in international treaties or in this Convention, shall be subject to its exclusive jurisdiction on the high seas. A ship may not change its flag during a voyage or while in a port of call, save in the case of a real transfer of ownership or change of registry.
2. A ship which sails under the flags of two or more States, using them according to convenience, may not claim any of the nationalities in question with respect to any other State, and may be assimilated to a ship without nationality.

Article94

Duties of the flag State

1. Every State shall effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag.

2. In particular every State shall:

(a) maintain a register of ships containing the names and particulars of ships flying its flag, except those which are excluded from generally accepted international regulations on account of their small size; and

(b) assume jurisdiction under its internal law over each ship flying its flag and its master, officers and crew in respect of administrative, technical and social matters concerning the ship.

3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, *inter alia*, to:

(a) the construction, equipment and seaworthiness of ships;

(b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;

(c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions.

4. Such measures shall include those necessary to ensure:

(a) that each ship, before registration and thereafter at appropriate intervals, is surveyed by a qualified surveyor of ships, and has on board such charts, nautical publications and navigational equipment and instruments as are appropriate for the safe navigation of the ship;

(b) that each ship is in the charge of a master and officers who possess appropriate qualifications, in particular in seamanship, navigation, communications and marine engineering, and that the crew is appropriate in qualification and numbers for the type, size, machinery and equipment of the ship;

(c) that the master, officers and, to the extent appropriate, the crew are fully conversant with and required to observe the applicable international regulations concerning the safety of life at sea, the prevention of collisions, the prevention, reduction and control of marine pollution, and the maintenance of communications by radio.

5. In taking the measures called for in paragraphs 3 and 4 each State is required to conform to generally accepted international regulations, procedures and practices and to take any steps which may be necessary to secure their observance.

6. A State which has clear grounds to believe that proper jurisdiction and control with respect to a ship have not been exercised may report the facts to the flag State. Upon receiving such a report, the flag State shall investigate the matter and, if appropriate, take any action necessary to remedy the situation.

7. Each State shall cause an inquiry to be held by or before a suitably qualified person or persons into every marine casualty or incident of navigation on the high seas involving a ship flying its flag and causing loss of life or serious injury to nationals of another State or serious damage to ships or installations of another State or to the marine environment. The flag State and the other State shall cooperate in the conduct of any inquiry held by that other State into any such marine casualty or incident of navigation.

B. Partenes innspill

- a. Industri Energi**
- b. Sjømannsorganisasjonene i Norge og DSO (De samarbeidende organisasjoner)**
- c. Fellesforbundet**
- d. SAFE**
- e. Norsk olje og gass**
- f. Norges Rederiforbund**