

# MARIUS

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW

Kirsten Borge

Klassifikasjonsselskapenes  
offentlige myndighet

Klassifikasjonsselskapenes  
offentlige myndighet



Kirsten Borge

# Klassifikasjonsselskapenes offentlige myndighet



**Marlus nr. 344**

Sjørettsfondet  
Nordisk institutt for sjørett  
Universitetet i Oslo

ISSN: 0332-7868 © Sjørettsfondet, 2006  
Universitetet i Oslo  
Postboks 6706 St. Olavs plass  
N-0130 Oslo

Besøksadresse: Karl Johans gate 47

Telefon: 22 85 97 48  
Telefaks: 22 85 97 50  
E-post: [sjorett-adm@jus.uio.no](mailto:sjorett-adm@jus.uio.no)  
Internett: [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs)

Redaktør: Professor dr. juris Hans Jacob Bull

Trykk: Lobo media

## **Førord**

Denne avhandlingen ble skrevet mens jeg var vitenskapelig assistent ved Nordisk institutt for sjørett i 2005-2006. Den publiseres i det vesentligste slik den ble levert som avsluttende studentavhandling våren 2006.

Jeg vil takke alle på sjøretten, og spesielt min veileder Hans Jacob Bull, for hjelp og gode innspill i stort og smått. En varm takk går også til mine grundige korrekturlesere Toini Oulie-Hauge og Kaja de Vibe, samt min viktigste "støttekontakt" - Agathe Backer-Grøndahl.



# Innholdsfortegnelse

|   |           |
|---|-----------|
| FORORD .....  | I         |
| INNHALDSFORTEGNELSE .....                                 | III       |
| <b>1 INNLEDNING .....</b>                                 | <b>1</b>  |
| 1.1 Problemstillingen .....                               | 1         |
| 1.2 Bakgrunn og historikk .....                           | 3         |
| 1.2.1 Assurandørenes behov .....                          | 3         |
| 1.2.2 Redernes behov .....                                | 5         |
| 1.2.3 Myndighetenes behov .....                           | 6         |
| 1.2.4 Klaseselskapene i dag .....                         | 7         |
| 1.3 Rettskilder .....                                     | 11        |
| 1.4 Den videre fremstilling .....                         | 13        |
| <b>2 GRUNNLAGET FOR SELSKAPENES OFFENTLIGE</b>            |           |
| <b>MYNDIGHET .....</b>                                    | <b>14</b> |
| 2.1 Internasjonalt rammeverk .....                        | 14        |
| 2.1.1 The International Maritime Organization (IMO) ..... | 15        |
| 2.1.2 EU .....  | 20        |
| 2.2 Nasjonalt rammeverk .....                             | 24        |
| 2.2.1 Lov .....   | 24        |
| 2.2.2 Forskrift .....                                     | 25        |
| 2.2.3 Organisasjon .....                                  | 26        |
| 2.3 Skillet mellom klassestandardene og de                |           |
| offentligrettslige standardene .....                      | 27        |
| 2.4 Delegasjonsavtalen .....                              | 30        |
| 2.4.1 Generelt .....                                      | 30        |
| 2.4.2 Avtalens enkelte deler .....                        | 31        |
| 2.5 Revisjon av klaseselskapene .....                     | 36        |
| <b>3 KLASSEOPPGAVER OG UTØVELSE AV OFFENTLIG</b>          |           |
| <b>MYNDIGHET .....</b>                                    | <b>38</b> |
| 3.1 Kontroll .....  | 38        |
| 3.2 Sanksjoner .....                                      | 42        |
| 3.2.1 Dagens system .....                                 | 42        |
| 3.2.2 Forslag til ny skipssikkerhetslov .....             | 43        |



|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 4     | FORHOLDET TIL FORVALTNINGSRETTLIGE REGLER..                                      | 45  |
| 4.1   | Innledning .....   | 45  |
| 4.2   | Forvaltningsloven.....   | 46  |
| 4.2.1 | Enkeltvedtaksbegrepet .....  | 46  |
| 4.2.2 | Unnlatelser.....   | 51  |
| 4.2.3 | Krav til begrunnelse .....   | 54  |
| 4.2.4 | Klage .....  | 56  |
| 4.3   | Særlig om inhabilitet .....  | 57  |
| 4.3.1 | Innledning.....  | 57  |
| 4.3.2 | Formålet med habilitetsregler .....  | 58  |
| 4.3.3 | Stiftelseslovens habilitetsregler.....   | 60  |
| 4.3.4 | Forvaltningslovens inhabilitetsregler.....                                       | 61  |
| 4.3.5 | Inhabilitet etter fvl. § 6 annet ledd .....                                      | 63  |
| 4.3.6 | Inhabilitet for forvaltningsorganer .....  | 67  |
| 4.3.7 | Inhabilitet på ulovfestet grunnlag .....   | 70  |
| 4.4   | Offentlighetsloven .....   | 72  |
| 4.4.1 | Anvendelsesområdet.....  | 72  |
| 4.4.2 | Hva skal være offentlig? .....   | 75  |
| 4.4.3 | Journalføringsplikt – arkivloven.....  | 76  |
| 4.4.4 | Hvordan harmonerer offentlighetsloven med<br>klasseelskapenes egne regler? ..... | 77  |
| 4.4.5 | Ny offentlighetslov .....  | 83  |
| 4.5   | Ulovfestede forvaltningsrettslige prinsipper .....                               | 87  |
| 4.5.1 | Forsvarlighetskravet.....  | 88  |
| 4.5.2 | Legalitetsprinsippet .....   | 89  |
| 4.5.3 | Læren om myndighetsmisbruk .....   | 90  |
| 4.5.4 | Krav om forholdsmessighet.....   | 91  |
| 4.5.5 | Den ulovfestede omgjøringslæren.....   | 91  |
| 5     | HENSIKTMESSIGHETEN AV DELEGASJON TIL<br>KLASSESELSKAPENE .....                   | 94  |
| 5.1   | Innledning .....   | 94  |
| 5.2   | Utgangspunkter .....   | 97  |
| 5.2.1 | Hjemmel.....   | 98  |
| 5.2.2 | Sentrale hensyn .....  | 99  |
| 5.2.3 | Interessekonflikt på bekostning av sikkerheten.....                              | 102 |
| 5.3   | Hensynenes vekt .....  | 104 |
| 5.3.1 | Arten av den tildelegerte kompetanse.....  | 104 |
| 5.3.2 | Selskapenes organisasjon .....   | 106 |

|       |   |            |
|-------|---|------------|
| 5.3.3 | Instruksjonsmyndighet og klageadgang .....            | 113        |
| 5.4   | Sanksjonskompetansen .....                            | 115        |
| 5.4.1 | Hensyn .....  | 116        |
| 5.4.2 | Hensynenes vekt .....                                 | 120        |
| 5.4.3 | Privatrettslige tiltak som alternativ/supplement..... | 122        |
|       | <b>KILDEOVERSIKT.....</b>                             | <b>124</b> |
|       | <b>FORKORTELSER.....</b>                              | <b>133</b> |
|       | <b>TIDLIGERE UTGAVER AV MARIUS.....</b>               | <b>137</b> |
|       | <b>BØKER UTGITT AV SJØRETTSFONDET FRA 1990.....</b>   | <b>138</b> |



# 1 Innledning

## 1.1 Problemstillingen

Emnet for denne avhandlingen er ulike forvaltningsrettslige problemstillinger som oppstår når private klassifikasjonsselskaper utøver myndighet på vegne av det offentlige.

Myndighetenes kontroll med sikkerhetsnivået på norskregistrerte skip skjer i stor grad gjennom private klassifikasjonsselskaper.<sup>1</sup> Disse får tildelegert offentlig myndighet, både til å utøve kontroll med skipenes sikkerhetsstandard, og til å tildele sertifikater som bevis på at standardene overholdes.

Parallelt med selskapenes offentlige besiktigelsesvirksomhet, drives imidlertid en privatrettslig virksomhet med klassifisering og konsulentvirksomhet. Utgangspunktet for classeselskapenes kontakt med rederiene er derfor et kontraktmessig forhold. Det skjer dermed en viss sammenblanding av offentlig og privat virksomhet.

Ved en slik sammenblanding oppstår en del grunnleggende problemstillinger. På samme måte som man må spørre seg hvilke juridiske aspekter som er relevante når staten opptre som privat aktør, bør man vurdere hvilke aspekter som blir relevante når private utøver offentlig myndighet.<sup>2</sup> En overordnet problemstilling

---

<sup>1</sup> Klassifikasjonsselskapene omtales også som «classeselskaper» eller «klassen», og i det følgende vil disse uttrykkene benyttes om hverandre. Kortformen «selskapene» vil også bli brukt.

<sup>2</sup> Graver, Markedsstaten (2002) side 238.

for denne avhandlingen er derfor hvordan selskapenes offentlige virksomhet forholder seg til ulike forvaltningsrettslige regler.

En problemstilling som oppstår ved at kompetansen overlates klasseselskapene er frykten for at selskapene kommer i en interessekonflikt som kan bidra til et lavere sikkerhetsnivå på skipene, ved at selskapene lar forretningsmessige hensyn gå foran hensynet til en objektiv myndighetsutøvelse. Andre innvendinger mot å overlate offentlig kompetanse til et privat organ kan også melde seg. På denne bakgrunn bør man ha en reflektert holdning til i hvor stor grad den offentlige myndigheten *bør* delegeres, samt til hvordan eventuelle negative konsekvenser av delegasjonen kan avhjelpes. Systemets hensiktsmessighet vil derfor vurderes opp mot alminnelige prinsipper om delegasjon av offentlig myndighet til private.

Klasseselskapenes «dobbelrolle» kan også tenkes å virke motsatt vei, slik at deres offentlige rolle får betydning for deres private virksomhet. Dette kan for eksempel skje ved at de får en særlig forhandlingsstyrke i forhold til rederiene, eller ved at ansvarsspørsmålene kompliseres.<sup>3</sup> Disse problemene vil ikke berøres her. Avhandlingen er derfor hovedsakelig av forvaltningsrettslig art, ved at den belyser noen sentrale forvaltningsrettslige problemer som oppstår ved at klasseselskapene utøver myndighet på vegne av Sjøfartsdirektoratet.

Regjeringen har i St. meld. nr. 31 (2003-2004) tatt til orde for at en mer vidtgående delegasjon til klasseselskapene må vurderes.<sup>4</sup> Skipssikkerhetsutvalget går i sin innstilling til ny Skipssikkerhetslov inn for en videreføring av dagens ordning, uten at den analyseres

---

<sup>3</sup> Se f.eks. Krüger (1991) side 276 flg.

<sup>4</sup> St. meld. nr. 31 (2003-2004) side 94.

noe nærmere.<sup>5</sup> I EU har også problematikken rundt klasse-selskapenes rolle vært gjenstand for debatt, senest i forbindelse med tiltakspakken *Erika III*.<sup>6</sup> I lys av dette synes en nærmere vurdering av hensiktsmessigheten ved dagens ordning etter norske forhold betimelig.

## 1.2 Bakgrunn og historikk

### 1.2.1 Assurandørenes behov

Skipsklassifisering i den form vi kjenner i dag, har sitt utspring i shippingmiljøet på *Lloyd's Coffee House* i London.<sup>7</sup> Hos Lloyd's møttes forsikrings- og handelsfolk med tilknytning til sjøfartsnæringen. Lloyd's utnyttet sin posisjon som samlingspunkt for næringen, og begynte å gi ut lister med oversikt over ulike fartøy og deres posisjoner. Denne virksomheten ekspanderte, og i 1696 begynte stedet regelmessig å trykke og gi ut shippingnyheter i *Lloyd's News*, senere under navnet *Lloyd's List & Shipping Gazette*. Her ble viktig informasjon om skipenes tekniske tilstand publisert. Dette til glede for skipenes assurandører, som på denne måten fikk en objektiv kilde som grunnlag for fastsettelse av passende forsikringspremie.

---

<sup>5</sup> NOU 2005:14 side 93.

<sup>6</sup> Se kapittel 2.1.2.1.

<sup>7</sup> Den historiske fremstillingen er basert på Andersen og Collett (1989), Blake (1960) og Færden (1967). Noe informasjon er også hentet fra IACS' hjemmeside, [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk).

Fra 1760 ble dette arbeidet systematisert under organisasjonen *Lloyd's Register of Shipping (LR)*, som dermed er verdens eldste klassifikasjonsselskap.<sup>8</sup>

Den første faktor som bidro til fremveksten av klassifiseringsvirksomhet i Norge, skjedde i 1837, da *Den Første Norske Assuranceforening* ble startet av en gruppe redere i Langesundsområdet. Flere slike lokale assuranceforeninger ble opprettet i årene etter dette.

Foreningene foretok en viss besiktelse og bedømmelse av skipene før de påtok seg forsikringsrisikoen. Dette systemet kunne fungere så lenge flåten utførte oppdrag i lokale farvann, og var lett tilgjengelig for foreningene. Men etter hvert som skipene begynte å dra på langfart, og kanskje ikke engang viste seg i norske farvann, fikk foreningene et problem med besiktigelsen, og dermed også med fastsettelse av korrekt forsikringspremie. Behovet for et klassifikasjonssystem med en mer enhetlig bedømmelse av skipene oppstod.

Etter hvert som flåten økte og samarbeidet ble landsomfattende, måtte også kunnskap om lokale forhold byttes ut med annen troverdig informasjon.

Krimkrigen, samt opphevelsen av den engelske *Navigation Act* i 1849, noe som åpnet britiske havner for fremmede skip, førte også til en internasjonalisering av skipsfarten.

I 1828 ble nok et classeselskap, *Bureau Veritas (BV)*, stiftet i Belgia.<sup>9</sup> I motsetning til Lloyd's, ekspanderte Bureau Veritas sin virksomhet til flere andre land i løpet av få år. Et norsk kontor ble

---

<sup>8</sup> Classeselskapet Lloyd's må ikke forveksles med forsikringselskapet Lloyd's, som riktignok også har sitt utspring i kaffehuset, men som er en helt annen organisasjon.

<sup>9</sup> Selskapet flyttet senere sin virksomhet til Paris.

opprettet i 1853, og arbeidet med å klassifisere den norske flåten ble intensivert. BV fikk imidlertid et dårlig rykte, da gebyrene var høye, og forretningsmetodene upopulære. Problemet var at klasse i BV måtte til for å få muligheten til å drive internasjonal langtransport.

Slik vokste altså behovet for en egen organisasjon i skipsnæringen frem i Norge, og i 1864 ble *Det Norske Veritas (DNV)* opprettet av en gruppe norske assuranseforeninger.

Dannelsen av DNV skjedde parallelt med etableringen av klasse-selskaper i andre sjøfartsnasjoner. *Italienske Registro Italiano Navale (RINA)* ble grunnlagt i 1861, amerikanske *American Bureau of Shipping (ABS)* i 1862, og tyske *Germanischer Lloyd (GL)* i 1867.

Både nasjonalt og internasjonalt var klassifikasjonen i utgangspunktet en tjeneste som *assurandørene* benyttet seg av. I Norge var det de gjensidige assuranseforeningen som eide og drev DNV. Prinsippet var derfor at DNV skulle drives uten profitt. På denne bakgrunn var det også assuranseforeningene som hadde den fulle kontroll med organisasjonen, både i forhold til budsjetter, utnevning av ledelsen m.v.<sup>10</sup>

### 1.2.2 Redernes behov

I startfasen var det en fremmed tanke at rederne selv skulle betale for besiktigelsene, siden det var assurandørene som benyttet seg av tjenesten.

Omfanget av klassifikasjonsvirksomheten utviklet seg imidlertid betraktelig. Mens klassifikasjonen i utgangspunktet bidro til lavere premie, ble det med tiden et krav at skipene måtte være klassifisert for at de i det hele tatt skulle kunne *tegne* forsikring. Den oppnådde

---

<sup>10</sup> Andersen og Collett (1989) side 27.



klasse kunne også få betydning for lasteoppdrag og finansiering. Ordningens frivillighet ble på denne måten uthullet, og klassifiseringen fikk en mer selvstendig økonomisk verdi også for rederen. Denne utviklingen skjedde både her i Norge og i resten av sjøfartsverden.

Etter hvert måtte derfor rederne betale for besiktigelsene. Kunde-forholdet endret seg dermed gradvis, fra å bestå mellom assurandør og classeselskap til å bestå mellom reder og classeselskap. I 1900 kom 50 % av DNVs inntekter fra assurandørene. I tiden før utbruddet av første verdenskrig utgjorde denne andelen bare 5 %.<sup>11</sup>

### 1.2.3 Myndighetenes behov

I mange år var klassifikasjonsselskapene enerådende som eksterne sikkerhetsprodusenter, både i Norge og i andre sjøfartsnasjoner. Offentlige myndigheter opererte ikke med noe regelverk for sjø-sikkerhet. Motstanden i bransjen mot en offentlig innblanding var også stor. Takket være bl.a. parlamentsmannen *Samuel Plimsolls* engasjement, resulterte striden i Storbritannia med *The Merchant Shipping Act* i 1876, som bemyndiget *Board of Trade* til å foreta inspeksjoner av skip i britiske havner.<sup>12</sup>

Selv om myndighetene nå involverte seg i sikkerhetsreguleringen, var det naturlig å gjøre nytte av den kunnskap, organisasjon og erfaring som allerede fantes i classeselskapene. Lloyd's Register og Bureau Veritas var de første som på denne måten i 1890 ble delegert myndighet fra det britiske Board of Trade til å kontrollere lastelinjer på britiske skip.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> *Op.cit.* side 65.

<sup>12</sup> Se f.eks. Barlaup (1964) side 38.

<sup>13</sup> Se f.eks. Boisson (1999) side 122.

I Norge var betenkelighetene rundt opprettelsen av et sjødyktighetslovverk knyttet til frykten for at Norge skulle få et strengere regime enn de konkurrerende nasjoner.<sup>14</sup> På den annen side oppstod ønsket om en norsk «plimsoll-lov». Dermed ble det i mai 1895 omsider utnevnt en offentlig kommisjon som skulle utrede spørsmålet om krav til lastelinje. Kommisjonens arbeid munnet til slutt ut i en lov om skips sjødyktighet i 1903.<sup>15</sup>

Også i Norge var det naturlig at Sjøfartsdirektoratet, i stedet for å bygge opp et svært apparat til å håndheve sjødyktighetsloven, kunne basere seg på classeselskapenes kontroller. Classeselskapene beholdt også sin posisjon som de sentrale regelprodusenter. Først fra 1970-årene ble den offentlig reguleringen mer dominerende.

#### 1.2.4 **Klasseselskapene i dag**

Klasseselskapenes rolle har altså endret seg fra den spede start på Lloyd's kaffehus og frem til i dag. Mens selskapene i utgangspunktet kun var en viktig samarbeidspartner for skipenes assurandører, fikk de etter hvert en vel så betydelig rolle i forhold til skipets eier og i forhold til myndighetene.

Det er også et sentralt poeng at selv om selskapene med tiden fikk tildelt offentlige oppgaver, så fortsatte den private virksomheten. Man gikk ikke bort fra systemet med klassifikasjon av skip. Dermed har classeselskapene endt opp med en tosidig rolle, som både privat og offentlig aktør innen sjøfartsnæringen.

I dag er svært mange aktører interessert i den oppnådde klasse:<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> Bakka (2004) side 28-33.

<sup>15</sup> Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. (Sjødygtighedsloven) av 9. juni 1903 nr. 7.

<sup>16</sup> Se f.eks. Basedow og Wurmnest (2005) side 7.

- De *nasjonale myndigheter* vil være opptatt av skipets klasse enten i egenskap av flaggstat eller havnestat. Flaggstaten vil kreve klasse for å la skipet registrere i sitt nasjonale skipsregister. Havnestaten vil kreve klasse for at skipet skal kunne seile i territorialfarvannet eller legge til kai.
- *Forsikringsselskapenes* interesse er ikke mindre i dag enn da Lloyd's ble dannet. Et utslag av dette er Norsk Sjøforsikringsplan § 3-14 som fastsetter at skipet skal ha klasse i et klassifikasjonsselskap godkjent av assurandøren. Forsikringen faller bort ved tap av klasse, jf. § 3-14 annet ledd.<sup>17</sup>
- *Verftet* og dets underleverandører benytter klassens standarder under tegning og konstruksjon av skipet. Standardene vil også ligge til grunn for kontrakten med skipets eier.<sup>18</sup>
- *Finansinstitusjoner* trenger opplysninger om skipets standard for å kunne yte lån og sette vilkår for lånet.
- *Befraktere* og mellomleddene i fraktkjeden trenger informasjon før et skip skal hyres inn til å påta frakten. Et krav om opprettholdelse av klassen vil gjerne være angitt i certepartiet.
- *Kjøper* av skipet må ha kunnskap om klassen for å kunne tilby korrekt pris.
- *Mannskapet* vil kunne forhandle frem høyere lønn som en kompensasjon for å seile skip med lav klasse.

På bakgrunn av alle disse aktørenes interesse i klassifiseringen, vil den oppnådde klasse være av svært sentral betydning for skipets *eier*.

---

<sup>17</sup> Se kapittel 5.2.3.

<sup>18</sup> Se f.eks. Byggekontrakten av 2000 art. II nr. 3 første ledd. Byggekontrakten av 2000 er et såkalt «agreed document» mellom Norwegian Shipowners Association og Norwegian Shipbuilders Association.

Mer enn 50 selskaper verden over definerer seg i dag som utøver av maritim klassifikasjon.<sup>19</sup> Størrelsen og karakteren av disse selskapene varierer stort. Noen selskaper består av et fåtall inspektører, som konsentrerer seg om et snevert geografisk område. Andre er verdensomspennende nettverk, som utøver en rekke konsulenttjenester innenfor ulike områder. For de største selskapene er skipsklassifikasjon bare en liten del av den totale virksomheten. Det er også stor variasjon med hensyn til hvordan selskapene er organisert – enten de er halv- eller heloffentlige organer, stiftelser, aksjeselskaper eller annet. En slik spennvidde innebærer stor forskjell på kvaliteten på tjenestene samt selskapenes uavhengighet og integritet.

Det første formaliserte samarbeidet mellom classeselskapene skjedde i forbindelse med utarbeidelsen av Lastelinjekonvensjonen av 1930. Men ikke før i 1968 klarte syv selskaper å samle seg om organisasjonen *The International Association of Classification Societies (IACS)*. Dannelsen av IACS skjedde som et mottrekk til opprettelsen av FNs sjøfartsorgan IMO,<sup>20</sup> da man fryktet at IMOs virke skulle lede til at classeselskapene skulle miste sin sentrale innflytelse.<sup>21</sup>

IACS fikk raskt fast observatør-status i IMO, og er i dag et sentralt forum for ivaretagelsen av classeselskapenes interesser. IACS driver også et betydelig arbeid for harmonisering og utvikling

---

<sup>19</sup> Ifølge IACS' hjemmeside [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk).

<sup>20</sup> Se kapittel 2.1.1.

<sup>21</sup> Se Andersen og Collett (1989) side 320 flg.

av nytt regelverk. Medlemsmassen består for tiden av følgende ti organisasjoner:<sup>22</sup>

- |  |               |
|--|---------------|
| • Lloyd's Register of Shipping (LR)          | Storbritannia |
| • American Bureau of Shipping (ABS)          | USA           |
| • Germanischer Lloyd (GL)                    | Tyskland      |
| • Det Norske Veritas (DNV)                   | Norge         |
| • Bureau Veritas (BV)                        | Frankrike     |
| • China Classification Society (CCS)         | Kina          |
| • Korean Register of Shipping (KR)           | Korea         |
| • Nippon Kaiji Kyokai (NK)                   | Japan         |
| • Registro Italiana Navale (RINA)            | Italia        |
| • Russian Maritime Register of Shipping (RS) | Russland      |

Mer enn 90 % av verdens lasteskip er klasset i et av de ti ordinære medlemselskapene. Av disse er 16 % klasset i DNV,<sup>23</sup> noe som gjør DNV til verdens fjerde største klasseselskap. Av den norske flåten er omlag 70 % klasset i DNV.

Nærings- og Handelsdepartementet (NHD) og Sjøfartsdirektoratet har per i dag avtaler med de fem førstnevnte organisasjonene om delegasjon av kontrollmyndighet.<sup>24</sup>

IACS-medlemskap anses gjerne som et kvalitetsstempel. Man skal imidlertid være forsiktig med å anse IACS-medlemskap som et nødvendig eller tilstrekkelig kriterium for at et klasseselskap har høy standard. For å bli opptatt som medlem kreves blant annet at man har eksistert i minst 30 år og at man klasser et visst antall bruttotonn. Slike kriterier sørger for at IACS-selskapene har lang og bred erfaring fra arbeid med klassifikasjon, men man kan ikke

---

<sup>22</sup> I tillegg er Indian Register of Shipping (IRS) et såkalt «associated member». Kroatisk Hrvatski Registar Brodova (CRS) hadde samme status frem til 31. desember 2004.

<sup>23</sup> Se <http://www.dnv.no/maritim/shipclassification/index.asp>.

<sup>24</sup> Se kapittel 2.4.

utelukke at selskaper av litt mindre format kan utføre et like godt arbeid. Selskapenes alder og størrelse vil heller ikke nødvendigvis være noen garanti for at kvaliteten på tjenestene og organisasjonens integritet og uavhengighet er den beste.

### 1.3 Rettskilder

Rettskildematerialet denne avhandlingen bygger på består for det første av internasjonal litteratur som gjør rede for sikkerhetsreguleringen til sjøs, samt for hvordan classeselskapene plasserer seg i dette bildet. Det finnes også spredte artikler som belyser classeselskapenes rolle sett fra ulike ståsteder. Mesteparten av den internasjonale litteraturen om classeselskaper dreier seg imidlertid om spørsmålet om *ansvar* for klassen, et spørsmål som altså ikke berøres i denne avhandlingen. Disse fremstillingene kan likevel være av en viss betydning for å forstå classeselskapenes rolle i skipsnæringen.

Forståelsen av det nasjonale bildet er hovedsakelig basert på fremstillinger i offentlige utredninger, stortingsmeldinger m.v. Særlig kan utredningen til skipssikkerhetsutvalget, NOU 2005:14 *På rett kjøl*, trekkes frem. Her finnes en systematisk gjennomgang av både det nasjonale og internasjonale regelverket om skipssikkerhet.

Klasseselskapenes rolle i den norske, offentlige skipskontrollen reguleres av en avtale inngått mellom Nærings- og Handelsdepartementet og de ulike selskapene. Denne angir blant annet at forvaltningslovens regler skal gjelde for selskapenes offentlige virksomhet.

Alminnelig forvaltningsrettslig litteratur utgjør derfor et vesentlig rettskildebidrag til avhandlingen. Ordningen med delegasjon til classeselskapene har, som beskrevet ovenfor, bestått helt fra sjødyktighetsloven av 1903 ble vedtatt. Et gjennomgående trekk ved delegasjonen, er likevel at den har skjedd uten at det foreligger

noe skriftlig materiale av betydning om de avveininger som er gjort når kompetansen er delegert. Ordningen trekkes gjerne frem av forvaltningsrettslige forfattere som «lærebokeksempelet» på delegasjon til private, uten at den problematiseres nærmere.<sup>25</sup> Når classeselskapenes kompetanse skal plasseres i en forvaltningsrettslig sammenheng, må dette derfor baseres på generelle forvaltningsrettslige fremstillinger.

De praktiske detaljene omkring hvordan classeselskapenes privatrettslige og offentligrettslige kontroll foregår, er ikke behandlet særlig inngående i annen litteratur. For å kunne beskrive systemet nærmere har samtaler med ansatte i Det Norske Veritas vært avgjørende, samt «fotfølging» av en inspektør i arbeid.

Avhandlingen tar for seg den rettslige stillingen til flere ulike classeselskaper. Totalt er fem selskaper bemyndiget med offentlig kompetanse. Når ett av dem er norsk, er det naturlig at det rettes en særlig oppmerksomhet rundt deres situasjon. Størstedelen av den norskregistrerte flåten klassifiseres av DNV.<sup>26</sup> Det er også innenfor DNV-sfæren det har vært enklest å innhente informasjon, for eksempel om regelverk, utøvelse av kontroll, holdninger til rollen som offentlig myndighet m.v. I enkelte situasjoner der man ideelt sett burde hatt oversikt over forholdene i alle fem selskaper, vil avhandlingen derfor konsentrere seg om DNV. På denne bakgrunn bør deler av avhandlingen leses med det forbehold at situasjonen kan stille seg noe annerledes i andre organisasjoner.

---

<sup>25</sup> Se f.eks. Eckhoff/Smith (2003) side 149, Backer (1978) side 169-176.

<sup>26</sup> Se kapittel 1.2.4.

## 1.4 Den videre fremstilling

Kapittel 2 tar for seg det internasjonale og nasjonale regelverket om skipssikkerhet, samt klasseselskapenes posisjon i sikkerhetsarbeidet. Her behandles også samspillet mellom det offentlig-rettslige regelverket og klasseselskapenes egne standarder, samt avtalene som norske myndigheter inngår med de fem selskapene som får tildelegert kompetanse.

I kapittel 3 redegjøres det nærmere for *hvordan* den offentlige kontrollen med skipene rent praktisk foregår, samt hvilke sanksjoner som kan knyttes til brudd på sikkerhetsstandardene.

De vesentligste rettslige drøftelsene skjer i kapittel 4 og 5. Kapittel 4 dreier seg om hvordan ulike forvaltningsrettslige regler kommer til anvendelse når klasseselskapene driver offentlig virksomhet.

Kapittel 5 tar sikte på å vurdere hensiktsmessigheten ved kompetansetildelingen, knyttet opp mot alminnelige synspunkter og prinsipper om delegasjon av offentlig myndighet til private organer.



## 2 Grunnlaget for selskapenes offentlige myndighet

### 2.1 Internasjonalt rammeverk

Skipsfartens internasjonale karakter gjør det naturlig at regler om skipssikkerhet i stor grad utvikles internasjonalt. Nasjonale regler alene er utilstrekkelige i dette arbeidet. Det er flere grunner til dette.<sup>27</sup> Én årsak er at det også på det frie hav trengs regler for signaler og trafikk. Her kommer de nasjonale regler for territorialfarvannet til kort. En annen viktig årsak er at internasjonal konkurranse i næringen kan gå på bekostning av sikkerheten. For å oppnå et tilfredsstillende sikkerhetsnivå må det derfor internasjonale regler til.

Det internasjonale samarbeidet startet i det små, med en standard signal-kode fra 1879. Etter *Titanics* forlis 14. april 1912 eskalerte arbeidet betraktelig.<sup>28</sup> Den dramatiske ulykken hadde opinionsdannende virkning, og dette satte fart på arbeidet. Det viktigste resultatet av ulykken var at den britiske regjeringen avholdt den første internasjonale sikkerhetskonferansen i London i januar 1914, hvilket resulterte i opprettelsen av den første *Convention on Safety of Life at Sea (SOLAS)*. I denne konvensjonen ble lærdom fra Titanic-katastrofen implementert, slik at man lagde regler om for eksempel antall livbåter i forhold til passasjertall, navigasjon i områder med hyppig forekomst av isfjell, sikkerhetstrening av

---

<sup>27</sup> Se Boisson (1999) side 52.

<sup>28</sup> *Op.cit.* side 53.

mannskapet m.v. På grunn av første verdenskrig trådte imidlertid konvensjonen aldri i kraft, og det skulle gå 14 år før man klarte å sette sammen en revidert versjon, som trådte i kraft i 1933.<sup>29</sup>

Som beskrevet ovenfor, er det en rekke organisasjoner i verden som oppgis å drive med klassifiseringsvirksomhet. Mens noen organisasjoner stiller svært strenge krav til overholdelse av sikkerhetskravene, vil andre være mer lempelig innstilt. Størrelsen, organisasjonsformen og uavhengigheten er også elementer som vil variere betydelig fra selskap til selskap. Dermed vil også kvaliteten og grundigheten av inspeksjonene som blir utført kunne variere. Både EU og IMO har derfor forsøkt å regulere hvilke organisasjoner som skal kunne utøve myndighet på vegne av flaggstatene i henhold til konvensjonene.

EU har, som overnasjonalt organ, større mulighet enn IMO til å regulere disse spørsmålene direkte. IMO har på sin side utstedt retningslinjer om hvilke selskaper som bør få utføre oppgavene.

### 2.1.1 The International Maritime Organization (IMO)

Behovet for en permanent internasjonal organisasjon, som kun skulle håndtere maritime spørsmål, vokste i etterkant av 2. verdenskrig. Ulykker til sjøs, ny teknologi og behovet for et felles regelverk førte til at FN i begynnelsen av 1948 avholdt en konferanse som ledet til opprettelsen av *The Intergovernmental Maritime Consultative Organisation (IMCO)*, senere *The International Maritime Organisation (IMO)*. Konvensjonen som opprettet organisasjonen trådte i kraft i 1958, da et tilstrekkelig antall stater hadde ratifisert den.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Pamborides (1999) side 79.

<sup>30</sup> Norge var av de nasjoner som nølte i det lengste med å ratifisere konvensjonen, blant annet av frykt for at organisasjonen skulle blande seg

IMO hører under kategorien «specialised agencies», jf. FN-charteret art. 57. En slik status gjør IMO økonomisk og rettslig uavhengig av FN-organisasjonen for øvrig.

IMOs oppgaver består i all hovedsak av å arbeide for økt sjøsikkerhet, samt å hindre marin forurensning. Målsettingene sammenfattes ved mottoet «Safe, secure and efficient shipping on clean oceans». Den London-baserte organisasjonen har i dag omlag 165 medlemsstater, og sysselsetter over 300 personer. Utarbeidelse av internasjonale konvensjoner, men også koder og «recommendations» er av IMOs viktigste arbeidsområder. Siden arbeidet tok til i 1959 har IMO utstedt over 40 konvensjoner, samt mange hundre koder, retningslinjer, anbefalinger m.v. I all hovedsak kan reglene deles inn i gruppene skipskonstruksjon, skipsoperasjon, navigasjon, redningsarbeid til sjøs, kommunikasjon og miljø.<sup>31</sup>

De miljømessige sider av skipsfarten har de siste årene trådt stadig klarere frem på den politiske dagsordenen, særlig etter forlisene av tankskipene *Erika* i 1999 og *Prestige* i 2002. Arbeidet i IMO og EU i etterkant av disse ulykkene, illustrerer hvordan regelendringer, helt fra vedtagelsen av den første SOLAS-konvensjonen etter Titanic, i stor grad initieres av dramatiske ulykker. Det er nå en målsetting for IMO å opptre forebyggende i større grad, og ulike tiltak er satt i gang for å få dette til.

For å oppnå sine mål tar IMO hovedsakelig i bruk tre ulike instrumenter: Resolusjoner, koder og konvensjoner. Mens konvensjonene forplikter medlemsstatene, er resolusjonene i utgangspunktet av rådgivende karakter. De er likevel ment å

---

inn i kommersielle spørsmål og ikke bare tekniske. Se Andersen og Collett (1989) side 319 flg.

<sup>31</sup> Se Boisson (1999) side 67.

uttrykke organisasjonens synspunkter. Som bindende instrument står kodene et sted imellom de andre to.

EU har som organisasjon bare observatørstatus innenfor IMO. For å oppnå større tyngde i organisasjonen er EU-Kommisjonen opptatt av å koordinere medlemsstatenes synspunkter i forkant av møter innenfor IMO-systemet.<sup>32</sup> Og siden EU kan gi regelverk med direkte virkning i medlemslandene, vil EU raskere kunne vedta bindende regelverk. På denne måten blir EU stadig mer innflytelsesrik i IMO.

IMO-konvensjonene gjelder i utgangspunktet ikke for fartøy som bare driver innenriks trafikk, men statene kan velge å la dem gjelde også for slike fartøy.

#### *Noen sentrale konvensjoner*

Den overordnede folkerettslige ramme for maritime spørsmål er FNs *Havrettskonvensjon* av 10. desember 1982. Denne utgjør rammeverket for alle nasjonale, regionale og internasjonale tiltak i marin sektor. Flaggstater, så vel som havne- og kyststater tillegges ansvar for sjøsikkerheten gjennom denne konvensjonen. Konvensjonen ligger i dag under IMOs myndighetsområde.

*The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)* oppstiller minimumskrav til konstruksjon og sikkerhetsutstyr, for eksempel utstyr for brannsikring, navigasjon, kommunikasjon og livredning. SOLAS får stadig nye tilføyelser, såkalte «amendments».

Etter ulykken med *The Herald of Free Enterprise* i 1987 kom ønsket om å stille klare krav til rederienes sikkerhets-

---

<sup>32</sup> Norge har normalt møterett og anledning til å fremme sitt syn i koordineringsmøtene i forkant av IMO-møtene, men har ikke stemmerett.

styringssystemer.<sup>33</sup> I mai 1994 ble således *The International Safety Management (ISM) Code* vedtatt og gjort til en del av SOLAS ved kapittel IX. ISM-koden etablerte en felles internasjonal standard for rederienes sikkerhetsstyringssystem, og er obligatorisk for alle passasjerfartøy, samt lastefartøy over en viss størrelse.

*The Load Lines Convention (Lastelinjekonvensjonen 1966)* fastsetter regler for lasting av skip på internasjonale reiser, avhengig av områder og årstid. Den første Lastelinjekonvensjon kom i 1930.<sup>34</sup>

*The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL 1973/1978)* inneholder regler som skal forebygge forurensing, både forurensning som følge av ulykker, og som følge av den ordinære driften. MARPOL ble til i etterkant av grunnstøtingen av oljetankeren Torrey Canyon i 1967. Ulykken medførte betydelig forurensning av sørkysten av Storbritannia, samt Normandie-området i Frankrike. Konvensjonen gjelder forurensning fra olje, bulkkjemikalier og farlig gods, såvel som luftforurensning fra skip. Gjeldende konvensjon er en kombinasjonen av to traktater fra 1973 og 1978, samt oppdateringer gjennom ulike «amendments» opp gjennom årene. Den har også seks annekser.<sup>35</sup>

*The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW 1995)* oppstiller standarder for sjøfolks kompetanse.

---

<sup>33</sup> Passasjerfergen forliste i mars 1987 på vei til Zeebrugge, grunnet vanninnsig på bildekket. 188 mennesker mistet livet. Se Richard Cahill: *Disasters at Sea*, London 1990.

<sup>34</sup> Se Pamborides (1999) side 89-91.

<sup>35</sup> *Op.cit.* side 91-96.

### *Gjennomføring av konvensjonskravene*

Til sammen oppstiller de sentrale IMO-konvensjonene en rekke krav til skip i internasjonal fart. At kravene overholdes skal i mange tilfeller dokumenteres gjennom utstedelse av sertifikater. Kompetansen til å utstede slike sikkerhets sertifikater er gitt til flaggstatene. Men i de aller fleste tilfeller vil det følge av konvensjonsteksten at flaggstatene har adgang til å delegerer sin kompetanse videre. Et eksempel på en slik bestemmelse er SOLAS kapittel 1 Regulation 6 litra a, som lyder: (min utheving)

The inspection and survey of ships, so far as regards the enforcement of the provisions of the present regulations and the granting of exemptions therefrom, shall be carried out by officers of the Administration. The Administration may, however, entrust the inspections and surveys either to surveyors nominated for the purpose or to *organizations recognized by it*.<sup>36</sup>

Med «recognized organizations» siktes det hovedsakelig til klasse-selskaper. IMO har utarbeidet egne resolusjoner om hvordan flaggstatene bør gå frem for å autorisere slike.

Resolution A.739 (18)<sup>37</sup> anbefaler for eksempel at man inngår en skriftlig avtale med selskapene, at man oppstiller prosedyrer for kommunikasjon med selskapene, at man foretar egne inspeksjoner i tillegg til klassens m.v.

I Appendix 1 til resolusjonen følger minimumsstandarder for organisasjoner som skal opptre på vegne av flaggstaten. For eksempel er det angitt at selskapet bør styres etter en «Code of Ethics» og at størrelsen på selskapet må stå i samsvar med omfanget av de tildelegerte oppgaver.

---

<sup>36</sup> Se også MARPOL Regulation 4 of Annex I, Regulation 10 of Annex II, samt Lastelinjekonvensjonen art. 13.

<sup>37</sup> Guidelines for the authorization of organizations acting on behalf of the Administration, 4. november 1993.

Appendix 2 inneholder elementer som bør inntas i avtalen mellom sjøfartsadministrasjonen og klasseselskapet. Avtalen Nærings- og Handelsdepartementet inngår med de fem største selskapene følger i det store og hele denne «smørbrødlisten».<sup>38</sup>

Videre er klasseselskapenes inspeksjonsoppgaver nærmere definert i Resolution A.789 (19).<sup>39</sup> Her oppstilles enda mer spesifiserte krav til selskapenes tekniske kompetanse m.v.

Fra IMO's side legges det ingen begrensninger på *i hvor stor utstrekning* statene kan overlate sine kontrolloppgaver til selskapene. Derfor vil det variere sterkt fra stat til stat i hvor stor grad kontrolloppgavene er delegert. Enkelte stater har nærmest ingen sjøfartsadministrasjon overhodet, og overlater alle sertifiseringsoppgaver til klasseselskapene. I andre land er den direkte statlige kontrollen sterkere.

## 2.1.2 EU

### *EUs sikkerhetsarbeid*

Lenge var EUs engasjement i sjøsikkerhetsspørsmål begrenset til konkrete saker, i form av detaljspørsmål eller arbeid innenfor avgrensede områder. Utover 1980-tallet vokste imidlertid engasjementet, og med Maastricht-avtalen kunne EU engasjere seg i andre spørsmål enn rent økonomiske, herunder miljø, folkehelse og sikkerhet.

Viktige pilarer i EUs sikkerhetsarbeid er *A Common Policy on Safe Seas fra 1993*<sup>40</sup> og *Towards a New Maritime Strategy* fra

---

<sup>38</sup> Nærmere om Avtalen i kapittel 2.4.

<sup>39</sup> Specifications on the survey and certification functions of recognized organizations acting on behalf of the Administration, 23. november 1995.

<sup>40</sup> COM (93) 66 av 24. februar 1993.

1996.<sup>41</sup> Men etter forliset av oljetankeren Erika i fransk farvann, skjøt arbeidet virkelig fart.<sup>42</sup> Ulykken bidro til betydelig oppmerksomhet rundt spørsmål om sikkerhet og miljø, og i kjølvannet av dette har EU kommet med sjøsikkerhetsmessige tiltak i tre omganger eller «pakker»: *Erika I* i mars 2000, *Erika II* i desember 2000 og *Erika III* i november 2005.

Som et resultat av Erika I-pakken, ble *The European Maritime Safety Agency (EMSA)* opprettet i 2002.<sup>43</sup> EMSAs oppgaver er blant annet å yte teknisk og faglig støtte til Kommisjonen og medlemslandene, å overvåke gjennomføring av direktiver og forordninger, samt å arbeide med forebygging av forurensning fra skip.<sup>44</sup> Gjennom EMSA får EU et mer effektivt apparat til å sørge for kontroll med medlemmenes gjennomføring og overholdelse av sikkerhetsreglene. Håpet er at dette vil bidra til et høyt harmonisert sikkerhetsnivå, samt effektive kontrollmuligheter innenfor EØS-området, hvilket igjen vil lede til konkurransemessig like vilkår.

EMSA har ikke kompetanse til å fremme forslag eller vedta nytt regelverk for medlemsstatene, men er naturlig nok et sentralt rådgivende organ for Kommisjonen. Den norske Sjøfartsdirektøren er representert i EMSAs styre, men har ikke stemmerett. Kystdirektøren har dessuten møterett i saker som angår forhold og oppgaver som ligger under Kystverket.

Etter hvert har EU på denne måten blitt en betydelig pådriver for økt skipssikkerhet. Dersom tilfredsstillende løsninger ikke er blitt

---

<sup>41</sup> COM (96) 81 av 18. mars 1996.

<sup>42</sup> Erika-ulykken fant sted 12. desember 1999 og resulterte i at 400 kilometer fransk kystlinje ble kraftig forurenset.

<sup>43</sup> Regulation (EC) No 1406/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a European Maritime Safety Agency.

<sup>44</sup> Se EMSAs hjemmeside: [www.emsa.eu.int](http://www.emsa.eu.int).



oppnådd internasjonalt, har EU vedtatt regionale krav. Disse får, i motsetning til IMO-konvensjonene, direkte virkning i medlemslandene. Og ved å vedta direktiver har minimumskrav i for eksempel SOLAS blitt gjort preseptoriske for EU-landene.<sup>45</sup>

Sammenlignet med IMO har EU langt bedre mekanismer for å sørge for etterlevelsen av det internasjonale regelverket. IMO-regelverk er ikke gjennomført like konsekvent i alle stater, men EU-kommisjonen besitter virkemidler som for eksempel muligheten til å gå til søksmål mot stater som ikke implementerer direktiver i tide. Dette ble blant annet gjort da så mange som ti EU-stater ikke transformerte nye direktiver om havnestatskontroll og klassifikasjonsselskaper som ble utformet som del av Erika I-pakken.

### *Klassedirektivet*

Muligheten til å sørge for strengere regler innen EU-området benyttet man seg av da classeselskapenes inspeksjonsvirksomhet ble regulert i direktiv 94/57/EC.<sup>46</sup> Sikkerhetsregelverkets internasjonale karakter gjorde det ikke hensiktsmessig innad i EU å skulle fravike systemet med å overlate offentlige oppgaver til classeselskaper, men man hadde som ambisjon å veie opp for svakhetene ved systemet ved å oppstille strenge krav til anerkjennelse av selskaper.

Direktivet har to hovedanliggender. For det første angis i art. 3.2 at statene bare kan overlate tilsynsoppgavene til «recognized organizations». I motsetning til IMO-resolusjonene stilles

---

<sup>45</sup> Se f.eks. Direktiv 96/98/EC: On marine equipment.

<sup>46</sup> On common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations.

kvalitative og kvantitative krav til hva som skal til for å anerkjennes. Videre er det et krav etter art. 14.1 at statene skal sørge for at skip som seiler under deres flagg er bygget og vedlikeholdt i henhold til standardene til en «recognized organization».

De kvalitative kravene knytter seg til selskapenes erfaring, regelverk, publiseringsrutiner samt til deres *uavhengighet* av den maritime industrien. De kvantitative reglene stiller krav til antallet skip over 100 bruttotonn som sertifiseres, og til selskapets arbeidsstokk.

Direktivet fastsetter også en prosedyre for anerkjennelse av selskapene. Det er opp til den enkelte medlemsstat å godkjenne organisasjonene. Disse blir så meldt inn til Kommisjonen, som kunngjør en liste over hvilke organisasjoner som er godkjent av medlemsstatene. Godkjennelsen gjelder bare for en begrenset periode.

Enkelte endringer i krav og prosedyrer ble gjort ved direktiv 2001/105/EC. En mer omfattende reform av klassesdirektivet er på trappene som ledd i Erika III-pakken.<sup>47</sup> I forslag til nytt direktiv<sup>48</sup> er det for det første foreslått et forbedret system for revisjon av de godkjente organisasjonene. Etter forslaget art. 21 skal organisasjonene etablere en felles, uavhengig enhet som skal kvalitetssikre klasseselskapenes arbeid. Enheten skal blant annet drive «quality system certification», og kunne utgi individuelle eller

---

<sup>47</sup> Presentation of a third set of Community legislative measures in favour of maritime safety, publisert 23. november 2005, se [http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/2005\\_package\\_3\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/2005_package_3_en.htm).

<sup>48</sup> Proposal for a directive on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations.

kollektive «recommendations for the improvement of recognized organizations' rules, processes and internal control mechanisms».

En annen hovedbestanddel i forslaget til nytt klassesdirektiv går ut på endring av kriteriene for anerkjennelse. Som nevnt har kravene til nå vært dels kvantitative, ved at det stilles krav til størrelsen på den klassifiserte flåten til det enkelte selskap. Etter de nye bestemmelsene vil det kun stilles krav om at antall inspektører må stå i forhold til flåtens størrelse. Det skjer også en viss «opprydning» i de kvalitative kravene.

Videre foreslås et nytt «system of penalties», slik at organisasjoner som ikke oppfyller sine forpliktelser kan bli møtt med økonomiske sanksjoner.

## 2.2 Nasjonalt rammeverk

### 2.2.1 Lov

Den sentrale loven som regulerer sikkerhet på norske skip er sjødyktighetsloven av 1903 (sjødl).<sup>49</sup> Loven gjelder som hovedregel norske skip på 50 bruttotonn eller mer, se sjødl. § 1. Kongen kan bestemme at loven skal gjelde også for andre skip, jf. § 1 tredje ledd.

Gjeldende lov er altså over 100 år gammel, og derfor lite tidsriktig. Et utvalg til revisjon av loven ble oppnevnt ved kgl.res. 24. oktober 2003, og utvalget kom med sin innstilling 30. juni 2005.<sup>50</sup> I utvalgets mandat het det bl.a. at «bestemmelsene bør bli enklere å forholde seg til for brukerne og enklere å forvalte for samfunnets behov». Utvalgets lovforslag gjør ikke endringer i

---

<sup>49</sup> Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. av 9. juni 1903 nr. 7.

<sup>50</sup> NOU 2005:14 På rett kjøp. Ny skipssikkerhetslovgivning.

ordningen med delegasjon av kontrollmyndighet til classeselskapene.

Utgangspunktet for classeselskapenes kompetanse i forhold til norske skip følger i dag av sjødyktighetsloven. Etter § 3 hører kontrollen med skips sjødyktighet hører under Sjøfartsdirektoratet. Videre heter det i § 9:

Vedkommende departement kan inngå overenskomst med Det Norske Veritas og andre godkjente besiktelsesinstitusjoner om på hvilke vilkår og i hvilken utstrekning Sjøfartsdirektoratet og andre forvaltningsorganer som er tillagt myndighet etter § 3, kan benytte seg av vedkommende institusjon under utøvelsen av kontrollen.

Nærings- og Handelsdepartementet er med dette gitt en klar hjemmel til delegasjon av kontrollmyndigheten. At Det Norske Veritas er nevnt spesielt har antakelig historiske årsaker, og kan ikke anses som noe uttrykk for at lovgiver i dag har særlige preferanser med hensyn til hvilke selskaper som skal velges.<sup>51</sup>

Sjødyktighetsloven kapittel 2 har nærmere bestemmelser om hvordan tilsynet kan foregå. Med «tilsyn» menes etter § 10 de tjenestemenn, institusjoner og myndigheter som utøver kontrollmyndighet etter loven. Bestemmelser i sjødyktighetsloven som gir «tilsynet» kompetanse må dermed forutsettes å omfatte classeselskapene der de er gitt kontrollmyndighet etter hjemmelen i § 9.

### 2.2.2 Forskrift

Det finnes om lag 150 norske forskrifter som knytter seg til skips sikkerhet.<sup>52</sup> De aller fleste er gitt med hjemmel i sjødyktighetslovens

---

<sup>51</sup> Det Norske Veritas er spesifikt nevnt flere steder i sjødyktighetsloven. I utkast til ny skipssikkerhetslov er slike særlige henvisninger til DNV ikke videreført.

<sup>52</sup> NOU 2005:14 På rett kjøp side 29.

enkelte bestemmelser. Forskriftene utarbeides i all hovedsak av Sjøfartsdirektoratet, men store deler er implementering av internasjonale konvensjoner.

Omfanget av maritime EU-direktiver og forordninger er i stadig økning. Per 1. januar 2004 er over 70 direktiver og forordninger gjort gjeldende for den maritime sektoren i Norge. I 2003 utgjorde gjennomføringen av i alt 11 direktiver og forordninger omtrent halvparten av alle forskriftsendringer foretatt av Sjøfartsdirektoratet dette året.<sup>53</sup>

Når det gjelder delegasjon av kontrollmyndighet, inneholder Sjødyktighetsloven en generell hjemmel til dette. I tillegg kommer særlige delegasjonshjemler i forskriftsverket. For eksempel angir Forskrift om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.<sup>54</sup> § 27 første ledd at sertifikater utstedes av Sjøfartsdirektoratet «eller den det bemyndiger.» De fem anerkjente klasseinstitusjonene er definert i forskriften § 2 bokstav b. Tilsvarende delegasjonshjemler finnes i andre forskrifter rundt om i regelverket.

### 2.2.3 Organisasjon

Gjennomføring av sjødyktighetsloven hører under de departementer som Kongen til enhver tid bestemmer.<sup>55</sup> Gjennom ulike delegasjonsvedtak er myndigheten delt mellom tre departementer: Nærings- og Handelsdepartementet, Miljøvern-departementet samt Olje- og Energidepartementet. Sjøfartsdirektoratet er tildelegert oppgaver som det utøvende organ.

---

<sup>53</sup> Sjøfartsdirektoratets hjemmeside [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no).

<sup>54</sup> Forskrift 15. juni 1987 nr. 506.

<sup>55</sup> Sjødyktighetsloven § 3 første ledd.

Direktoratet er i utgangspunktet administrativt underlagt Nærings- og Handelsdepartementet, men i saker som dreier seg om vern av det marine miljø er direktoratet underlagt Miljøvern-departementet. Direktoratet bistår også Petroleumstilsynet i håndhevelsen av petroleumsloven på norsk sokkel.

Virkemidlene for å sørge for sjøsikkerhet, er hovedsakelig normering og tilsyn. Tilsynet skjer dels som kontroll av relevant dokumentasjon, dels som periodisk eller uanmeldt kontroll med skipene og dels som kontroll av operative forhold.<sup>56</sup>

### **2.3 Skillet mellom klassestandardene og de offentligrettslige standardene**

Som beskrevet ovenfor driver classeselskapene altså en privat virksomhet parallelt med den offentlige. Klassifiseringen baserer seg på omfattende klassestandarder, som fastslår hvilke krav skipene må oppfylle for å oppnå bestemte klasser.

Uten skipsteknisk kompetanse er det vanskelig å trekke grensen mellom hvilke tekniske krav som inngår i de privatrettslige klassekravene, hvilke som hører under det offentligrettslige regelverket, og hvor de to regelsettene er overlappende. Begge regelsett er detaljerte og til dels av svært teknisk art. Det vil også eksistere forskjeller mellom klassestandardene til de ulike selskapene. *Juridiske* forsøk på å karakterisere reglene blir derfor gjerne nokså overfladiske.<sup>57</sup>

Når det gjelder graden av overlapping mellom klassestandarder og offentlige regler har det innenfor DNV skjedd en viss historisk utvikling. Opprinnelig var det nokså klare grenser mellom hva som

---

<sup>56</sup> Se Sjøfartsdirektoratets hjemmeside [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no).

<sup>57</sup> Se f.eks. Boisson (1999) på side 207, Falkanger og Bull (2004) side 51-61, NOU 2005:14 side 44, NOU 1991:1A side 161.

ble regulert av klassestandardene, og hva som ble regulert av internasjonale konvensjoner. Etter hvert inkorporerte imidlertid DNV konvensjonstekstene i økende grad. Slik beveget de seg stadig mer inn på områder som tradisjonelt hadde vært det offentliges enemerker. Sammenblandingen skapte en viss forvirring, og fra 2003 har DNV snudd utviklingen og gått tilbake til en klarere arbeidsdeling mellom flaggstat og classeselskap med hensyn til normeringer.

Forholdet mellom regelsettene kan forsøksvis beskrives ved å oppstille fire ulike regelkategorier:

Områder der offentlige konvensjoner er enerådende

Det offentlige er stort sett enerådende i å regulere områder som personlig sikkerhet og livredningsutstyr, operasjonelle krav, samt miljømessige krav. Normalt vil klassestandardene ikke berøre disse tingene.

Områder der det finnes en overlapping, men hvor de offentlig-rettslige standardene gis i mer generelle vendinger enn klassestandardene

Kjerneområdet for hva som reguleres av klassestandardene er krav til skroget, til maskineriet samt til visse tilleggsfunksjoner («auxillary functions»). Disse aspektene reguleres gjennom svært omfattende regler, som er meget detaljerte når det kommer til tekniske spesifikasjoner.

Mange av aspektene som i utgangspunktet er innenfor classeselskapenes enemerker, kan også tenkes å være regulert i konvensjonstekstene. Her skjer altså en viss overlapping av regelverk. Men jevnt over vil kravene i konvensjonene angis i mer generelle vendinger, for eksempel ved at de skal oppfylles «to the satisfaction of the Administrations».<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> Se f.eks. SOLAS Chapter II-1, Part C, Regulation 29.

Områder der overlappingen skjer ved at de offentligrettslige reglene henviser til klassestandardene

I stor utstrekning vil konvensjonene *henvise* til klassestandardene. For eksempel oppstiller SOLAS regler som dreier seg om «structure of ships», hvor det innledningsvis heter at:<sup>59</sup>

In addition to the requirements contained elsewhere in the present regulations, ships shall be designed, constructed and maintained in compliance with the structural, mechanical and electrical requirements of a classification society (...)

På denne måten inkorporeres klassekravene i de offentligrettslige kravene, og vi får en overlapping av de to regelsettene.

Områder der det finnes en eksplisitt dobbeltregulering

Mens ovennevnte former for overlapping skjer «indirekte», skjer det også på enkelte områder en mer direkte form for overlapping, ved at begge regelsett fullt ut regulerer det samme. Særlig i forbindelse med krav til lastelinje skjer en slik eksplisitt dobbeltregulering. Det er anslått at om lag 90 % av reglene i Lastelinjekonvensjonen gjenfinnes i klassekravene.<sup>60</sup> Et annet område der det finnes en viss dobbeltregulering er krav til brannvern.

Klassereglene og de offentlige reglene er altså til dels overlappende, og de offentlige reglene forutsetter i stor grad at skipet er bygget i henhold til standardene til et anerkjent classeselskap.

Førstnevnte innebærer at de samme aspekter ved skipet er gjenstand for både offentlig kontroll og klassekontroll. For eksempel vil brannpumper og brannvarslingssystemer lett være gjenstand for kontroll fra både klasse og myndigheter. Dersom de offentlige oppgavene ikke er delegert, kan det for rederiet være frustrerende å bli kontrollert for brannvernsutstyr av Skips-

---

<sup>59</sup> SOLAS Part A-1, Regulation 3-1.

<sup>60</sup> Ifølge kilder i DNV.



kontrollen den ene dagen og av classeselskapet den neste. Det kan sånn sett sies å være klare fordeler knyttet til systemet for NIS-skip, der mannskap og rederi i all hovedsak bare har ett kontrollorgan å forholde seg til.

Ideelt sett burde klassen og myndighetene kunne basere seg på hverandres kontroller slik at en slik dobbeltkontroll ikke forekommer. I praksis har det imidlertid gjerne vist seg at klassen ikke fullt ut stoler på Skipskontrollens undersøkelser, men ønsker å foreta undersøkelsene selv. Det motsatte kan også tenkes.

Ved at det forutsettes at skipene er bygget i henhold til klassestandardene, blir det i realiteten ikke noe bestemt område der man kan anføre at klassestandardene er enerådende regler.

## 2.4 Delegasjonsavtalen

### 2.4.1 Generelt

Selve tildelingen av offentlig myndighet til classeselskapene skjer ved en avtale som formelt sett inngås mellom Nærings- og Handelsdepartementet og det enkelte classeselskap. I realiteten er det imidlertid Sjøfartsdirektoratet som fremforhandler avtalene.

Den første avtalen mellom Sjøfartsdirektoratet og DNV ble inngått i 1918. Rollefordelingen mellom de to organene har gjennomgått en betydelig utvikling siden den gang, og delegasjonsavtalen har blitt revidert en rekke ganger. Siste utgave er fra 1. juni 2002.<sup>61</sup> Det inngås likelydende avtaler med alle de aktuelle selskapene.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> Agreement of 1 June 2002 between the Ministry of Trade and Industry and [...], Concerning Surveys of Ships Registered in a Norwegian Ship Register.

<sup>62</sup> I det følgende benevnt som «Delegasjonsavtalen» eller bare «Avtalen».

Som nevnt i kapittel 2.1.1.2 er avtalen i stor grad utformet etter malen som er gitt i IMOs Resolution A 739 (18), Appendix 2.

Hovedavtalen består av 6 kapitler i tillegg til et slags preambel som fastslår det formelle grunnlaget for avtalen. I tillegg til avtalen kommer fem annekser.<sup>65</sup> Klasseselskapene benevnes som RO («Recognised Organisation») og Sjøfartsdirektoratet som NMD («Norwegian Maritime Directorate»).

Det fremgår i den innledende delen at avtalen er inngått i medhold av sjødyktighetsloven § 9 jf. § 4 bokstav e, og videre at den er i samsvar med EUs klassesedirektiv<sup>64</sup> og IMOs retningslinjer.<sup>65</sup> Det fremgår også at NHD og Sjøfartsdirektoratet uavhengig av avtalen med klasseselskapet er ansvarlige for sertifisering og sjødyktighet på norske skip i henhold til sjødyktighetsloven § 3. Dette er i tråd med det alminnelige prinsipp om at man ved delegasjon ikke gir fra seg sin egen kompetanse eller ansvaret for utøvelsen av kompetansen.<sup>66</sup>

I tillegg til den generelle delegasjonen som er gjort ved denne avtalen, kan en utvidet delegasjon skje ved særlig avtale mellom Sjøfartsdirektoratet og klasseselskapet i enkeltsaker.<sup>67</sup>

## 2.4.2 Avtalens enkelte deler

Som nevnt består avtalen av seks kapitler. Disse er inndelt som følger:

1. Purpose
2. General conditions

---

<sup>65</sup> Gjeldende annekser er fra juni 2005.

<sup>64</sup> Se kapittel 2.1.1.2.

<sup>65</sup> Se kapittel 2.1.2.2.

<sup>66</sup> Nærmere om dette i kapittel 5.3.3 .

<sup>67</sup> Avtalen pkt. 2.8.

3. Interpretations, equivalents and exemptions
4. Information, co-operation and liaison
5. Supervision
6. Other conditions

Kapittel 1 består av en formålsbestemmelse. Her fremgår at avtalens formål er å delegere myndighet til å utøve «survey and certification services», samt å fastlegge rammene og samarbeidet ved tildelingen.

I kapittel 2 opplistes en del «General conditions» for avtalen. Disse er av nokså ulik karakter. I artikkel 2.1 angis at selskapet skal ha et «quality management system» i henhold til IMOs og EUs bestemmelser. Disse systemene innebærer at myndighetene har grunnlag for å foreta systemrevisjoner av selskapene.

Artikkel 2.2 fastslår hva «survey and certification services» innebærer. «Survey services» innebærer tilsyn med at skipene overholder krav oppstilt i «applicable instruments», beskrevet som internasjonale konvensjoner, koder, nasjonale regler, reguleringer, sirkulærer og instruksjoner. «Certification services» vil si utstedelse av de relevante sertifikater som disse reglene krever.

Artikkel 2.3 har en regel om Sjøfartsdirektoratets instruksjonsmyndighet over classeselskapene. Delegasjon av forvaltningsmyndighet henger nært sammen med forvaltningens hierarkiske struktur og overordnede organers instruksjonsmyndighet. En naturlig følge av dette er at selskapene og deres ansatte er undergitt direktoratets instruksjonsmyndighet i forbindelse med utøvelsen av den delegerte myndigheten. Systematisk ville bestemmelsen kanskje passet bedre sammen med bestemmelsen om forholdet til forvaltningsloven i avtalens kapittel 6.

Artikkel 2.4 til 2.8 oppstiller ulike saksbehandlingsregler, blant annet for de tilfeller der selskapene oppdager uregelmessigheter ved inspeksjonene.

I artikkel 2.9 har det kommet direkte til uttrykk at man har vært engstelig for at selskapene skal komme i en «conflict of interest»-situasjon. Det fastslås at selskapene skal «endeavour to avoid undertaking activities, which may result in a conflict of interest». Hvilke aktiviteter som kan resultere i «conflict of interest» er det derimot ikke sagt noe nærmere om. Dermed følger det ikke av avtalen hvilke aktiviteter som innebærer konfliktsituasjoner for selskapene. Bestemmelsen er også meget vagt formulert, da den ikke oppstiller klare krav til å unngå konfliktsituasjoner, bare at man skal «endeavour to avoid».

Ved avtalens inngåelse har man altså vært seg bevisst at delegasjonen kan innebære at selskapene kommer i en problematisk dobbeltrolle. Når man først har brakt problemstillingen opp i lyset på denne måten, er det derfor noe underlig at man ikke har regulert dette nærmere. Som et minimum kunne man tenke seg at enkelte klare situasjoner av «conflict of interest» kunne opplistes. Med den vage formuleringen i dagens avtaletekst er det vanskelig å tenke seg hvordan man skulle kunne fastslå brudd på kontrakten med Sjøfartsdirektoratet/NHD.

Avtalens kapittel 3 gjelder «Interpretations, equivalents and exemptions». Her finner man bestemmelser om tolkning og harmonisering av regelverket som selskapene skal kontrollere er overholdt. I utgangspunktet skal selskapene holde seg til NHDs forståelse av reglene, jf. artikkel 3.1, men det følger av artikkel 3.2 at selskapene kan akseptere andre tekniske løsninger dersom disse er antatt å innebære en tilsvarende sikkerhetsstandard. Videre må NHD akseptere at selskapene anvender IACS' harmoniserte tolkninger av IMO-reglementet, dersom disse ikke er i motstrid med NHDs forståelse, jf. artikkel 3.4.

Kapittel 4 gjelder «information, co-operation and liaison». Etter artikkel 4.1 skal selskapene med jevne mellomrom rapportere til Sjøfartsdirektoratet. I tillegg har Sjøfartsdirektoratet rett til innsyn i

alle dokumenter etter forespørsel. Det er verdt å merke seg at dette også kan gjelde informasjon selskapene har tilegnet seg i egenskap av *klaseselskap*, jf. artikkel 4.9. Dette gjelder likevel bare der slik informasjon har relevans i forhold til den offentlige sikkerhetskontrollen.

Av andre bestemmelser i kapittel 4 kan nevnes at selskapene og direktoratet jevnlig skal møtes for blant annet å diskutere utvikling av nytt regelverk, jf. artikkel 4.4.

I kapittel 5 reguleres «Supervision», altså hvordan Sjøfartsdirektoratet kan sørge for at selskapene oppfyller sine oppgaver etter avtalen, og hvordan internasjonale krav til for eksempel «Quality Management System» overholdes. Sjøfartsdirektoratet kan også basere seg på andre nasjoners kontroll med klaseselskapene, jf. artikkel 5.2. Det følger av artikkel 5.4 at direktoratet også kan utveksle informasjon om kontrollen med selskapene med EU, så sant dette ikke strider mot taushetsreglene i offentlighetsloven.<sup>68</sup>

De mest omfangsrike bestemmelsene finner vi i kapittel 6, «Other Conditions». Hva som er det systematiske skillet mellom disse bestemmelsene og reglene i de innledende «General Conditions» synes ikke helt klart. I kapittel 6 er nokså forskjellige sider ved avtalen regulert.

Artikkel 6.2 angir hvordan klaseselskapene kan ta seg betalt for sine oppgaver. Selskapene kan ta betalt også for oppgavene de utfører i egenskap av offentlig myndighet. Det er ikke noe særegent i dette, da Sjøfartsdirektoratet også tar seg betalt når de utfører kontrolloppgaver på skip.

Skifte av klasse skal ifølge artikkel 6.1 skje i samsvar med prosedyrer gitt av IACS, mens forholdet til forvaltningsloven følger av artikkel 6.3. Forholdet til forvaltningsloven og andre

---

<sup>68</sup> Nærmere om offentlighetsloven i kapittel 4.4.

forvaltningsrettslige regler vil det bli redegjort nærmere for i avhandlingens kapittel 4.

Artikkel 6.6 oppstiller en regel om lovvalg og verneting. Tvister som oppstår i forbindelse med avtalen skal løses etter norsk rett, men for en voldgiftsdomstol som følger prosessreglene i tvistemålsloven kapittel 32 om voldgift.

Artikkel 6.7 er en forholdsvis utførlig bestemmelse om «financial liability». Spørsmålet om ansvar for klassifikasjonsselskaper er et omfattende og debattert spørsmål, og det er derfor naturlig at denne bestemmelsen er viet mer plass enn avtalens øvrige bestemmelser. Bestemmelsen gjelder likevel hovedsakelig forholdet mellom selskapet og Sjøfartsdirektoratet.

Første til tredje ledd gjelder Sjøfartsdirektoratets regressadgang der uaktsomme handlinger hos selskapet påfører direktoratet et erstatningsansvar. Selskapenes regressansvar er begrenset oppad til 5 millioner Euro ved personskader, og 2,5 millioner Euro ved tingsskader. Dersom skaden skyldes forsett eller grov uaktsomhet fra selskapet eller noen de svarer for, er imidlertid ansvaret ubegrenset. Sjøfartsdirektoratet plikter å holde selskapene orientert når slike krav oppstår, og selskapene har også rett til å delta i prosessen mot skadelidte, jf. sjette ledd.

Det følger av fjerde ledd at ingen av partene svarer for indirekte tap overfor hverandre. Som eksempler nevnes bl.a. profittap, tap av kontrakt m.v.

Etter artikkel 6.7 siste ledd har selskapene anledning til fritt å utforme egne ansvars klausuler i sine kontrakter med rederiene. Dette gjøres også i stor utstrekning. Mest bemerkelsesverdig er det at avtalen gir selskapene adgang til å inkludere sine ansvars klausuler også der de utfører offentlige oppgaver.

En klar regel ved delegasjon av offentlig myndighet er at man ikke kan delegere større myndighet enn man selv har. Ved å tillate klasseselskapene å utforme ansvarsbegrensende klausuler når de

opptrer som offentlig myndighet, kan det tenkes at Sjøfartsdirektoratet og NHD har gitt selskapene en videre kompetanse enn de selv besitter. Gyldigheten av klausulen vil avhenge av hvilken mulighet myndighetene selv har til å utforme ansvarsbegrensninger der de utfører offentlige kontrolloppgaver, et spørsmål som faller utenfor rammene av denne avhandlingen.

## 2.5 Revisjon av klasseselskapene

Der tilsynsmyndighet er delegert til klasseselskapene, foretar Sjøfartsdirektoratet kontroll med selskapene.<sup>69</sup> Kontrollen skal sørge for at systemer og arbeidsformer fungerer som forutsatt, og leder til de tilsktede resultater. Kontrollen tar tre former:

For det første utøves systemrevisjoner, der man kontrollerer at selskapene har tilfredsstillende systemer for å ivareta sine oppgaver. Det tas også stikkprøver ved selskapenes enkelte kontorer, for å forsikre at forutsetningene i delegasjonsavtalen, det internasjonale regelverket, samt øvrige instruksjer fra Sjøfartsdirektoratet overholdes.

Videre utøves vertikalrevisjoner, der representanter fra Sjøfartsdirektoratet følger inspeksjonene som klasseselskapene foretar, for å forsikre seg om at jobben utøves forsvarlig.

Dessuten foretar Sjøfartsdirektoratet også uanmeldte inspeksjoner av skipene, for å forsikre seg om at regelverket overholdes. Inspeksjonen skjer da uten at representanter fra klasseselskapet er tilstede. Deretter vurderes resultatene av et ekspertpanel i direktoratet, som eventuelt foretar videre oppfølging av selskapet.

---

<sup>69</sup> Se NOU 2005:14 side 43 høyre spalte.

Som beskrevet ovenfor foreslås det et nytt system for evaluering av klaseselskapenes arbeid i forslag til nytt klassesdirektiv.<sup>70</sup>

---

<sup>70</sup> Se kapittel 2.1.2.2.



## 3 Klasseoppgaver og utøvelse av offentlig myndighet

### 3.1 Kontroll

Graden og omfanget av classeselskapenes offentlige kontrollutøvelse vil variere med skipstype og skipsregister.

Et hovedskille går mellom skip registrert i *Norsk Ordinært Register (NOR)* og *Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)*.<sup>71</sup> På NIS-skip utfører classeselskapene så godt som alle myndighetsoppgaver i henhold til de internasjonale konvensjonene. På NOR-skip som ikke driver passasjerfrakt, gjelder delegasjonen først og fremst kontroll av skrog, maskineri og lastelinje, men ikke kontroll med for eksempel innredning, redningsmidler, forurensnings-spørsmål eller bemanning. På NOR-registrerte passasjerskip har classeselskapene ikke tildelegerte oppgaver.<sup>72</sup> På disse skipene driver selskapene bare tradisjonell klassevirksomhet. Det vil si at de her vil nøye seg med å kontrollere de sidene av skipets konstruksjon og innredning som har betydning for skipets klasse.

---

<sup>71</sup> NOR er det opprinnelige norske registeret, og reguleres i sjøloven kapittel 2. NIS har hjemmel i Lov om norsk internasjonalt skipsregister av 12. juni 1987 nr. 48, og ble etablert som et virkemiddel mot utflagging av norske skip. Laste- eller passasjerskip som går mellom norske havner eller i fast rute mellom norsk og utenlandsk havn kan ikke være registrert i NIS. Innretning for olje- og gassvirksomhet på den norske kontinentalsokkelen regnes som norsk havn, slik at denne begrensningen også gjelder fartøy i forsyningstjenesten mellom fastlandet og innretninger på norsk sokkel.

<sup>72</sup> For en mer utførlig oversikt over hvilke delegerte oppgaver classeselskapene har på NIS- og NOR-skip, se [www.sjofartsdir.no/nis-nor](http://www.sjofartsdir.no/nis-nor).

Rent praktisk vil likevel sjøfartsmyndighetene gjerne basere seg på selskapenes besiktigelser, eventuelt tilpasse sin egen kontroll til de undersøkelser som er foretatt av klasseselskapene. Det er heller ikke noe i veien for at myndighetene i enkelttilfeller delegerer oppgaver til klasseselskapene.<sup>73</sup>

Klassifikasjon av skip skjer i det vesentligste gjennom «ship surveys». Man kan skille mellom flere kategorier av slike inspeksjoner.<sup>74</sup> Den første fasen er oppnåelse av klasse for et skip under bygging, eller «admission to class». I denne fasen vil inspeksjonene gjerne foregå over tid, og innebærer godkjenning av tegninger, tekniske spesifikasjoner m.v.

Klassen deltar fra starten i planlegging og konstruksjon av skipet. I kontrakten mellom verft og rederi vil det fremgå at skipet skal bygges overensstemmende med et angitt klasseselskaps krav. For eksempel fremgår det av Byggekontrakten av 2000 art. II nr. 3 første ledd:<sup>75</sup>

The Vessel, including its machinery, equipment and outfitings shall be designed and constructed in accordance with the rules and regulations of ... (the Classification Society), with the following Class notation:... The Vessel shall further comply with the applicable rules, regulations and requirements of the Regulatory Bodies. All such rules, regulations and requirements shall be complied with without conditions/recommendations.

På denne måten blir en mengde tekniske normer gjort til del av byggekontrakten, og kan løse uoverensstemmelser mellom verft og rederi. Det heter i fortsettelsen av ovennevnte bestemmelse:

---

<sup>73</sup> Avtalen pkt 2.8.

<sup>74</sup> Se Basedow og Wurmnest (2005) side 9 flg.

<sup>75</sup> Byggekontrakten av 2000 er et såkalt «agreed document» mellom Norwegian Shipowners Association og Norwegian Shipbuilders Association.

All fees and charges incidental to and in respect of compliance with Class and the rules, regulations and requirements of the Class or Regulatory Bodies referred to above shall be for the account of the Builder.

Verftet bærer altså alle kostnader forbundet med godkjenning fra klasse og myndigheter. Det er verftet som vil stå som klassens medkontrahent inntil skipet er overlevert kjøper. Det fremgår også av Byggekontrakten art. II nr. 5 at verftet skal fremskaffe og betale for alle nødvendige sertifikater, samt øvrige dokumenter som er påkrevd for å få skipet registrert i det aktuelle skipsregister.

Valget av classeselskap vil gjerne avhenge av styrkeforholdet mellom reder og verft.<sup>76</sup> Et rederi med en viss tyngde og størrelse vil selv kunne påvirke hvilket selskap som skal benyttes i byggefasen, mens mindre rederier vil måtte akseptere verftets valg.

Klasseselskapet følger prosjektet fra tegnebordet og gjennom hele byggeperioden. Dimensjoner og beregninger blir kontrollert, og de forskjellige operasjoner overvåkes. Ved de tekniske prøver før levering vil klassens besiktigelsesmenn være til stede. Deretter utstedes de nødvendige classesertifikater, samt offentlige sertifikater. Ved levering av skipet følger sertifikatene med.

Neste fase for klassevirksomheten er rutinemessige og periodiske inspeksjoner for *opprettholdelse* av klassen. Slike inspeksjoner vil ikke være like omfattende som den innledende overvåkingen.

Kontraktsforholdet består nå mellom classeselskap og rederi. Classeselskapet og rederiet vil ha en generell avtale. Denne vil kunne suppleres av for eksempel vilkår som følger med selskapets «order confirmation» når en besiktigelse er bestilt. Det Norske Veritas' «order confirmation» inneholder blant annet bestemmelser om taushetsbelagte opplysninger.

---

<sup>76</sup> Se kapittel 2.1.2.2.

Både klasesertifikatene og de offentlige sertifikatene krever altså jevnlig besiktigelser for å opprettholdes. Når utløpsdatoen for ett eller flere sertifikater nærmer seg, vil rederiet «bestille» en besiktigelse fra selskapet til et tidspunkt der skipet er i havn der selskapet har kontor.

Selv om klassen prinsipielt driver to forskjellige virksomheter – en offentlig og en privat – er det i praksis vanskelig å holde de to delene av sikkerhetsarbeidet på skip fra hverandre. For eksempel vil en periodisk inspeksjon jevnt over utføres i en og samme operasjon, og av en og samme person.

Selskapet sitter på informasjon om hvilke sertifikater som nærmer seg utløpt tid. Ut fra en slik oversikt kan inspektøren lage sin sjekkliste over hvilke sider ved skipet som må undersøkes. Sjekklisten vil ikke nødvendigvis være systematisert etter type sertifikat. Mer praktisk er det for eksempel først å undersøke at alt på broen er som det skal, at alt brannvernutstyr er forskriftsmessig, at maskinrommet tilfredsstillende etc. Systematikken baserer seg altså ikke nødvendigvis på hva slags type sertifikater det er snakk om, men heller på hvilke deler av skipet som skal besiktiges.

<sup>77</sup>

Mye av inspeksjonen går på å undersøke dokumentasjon av ulik art. For eksempel kan det undersøkes om skipet har nødplaner ved oljesøl, om det er foretatt service på redningsflåter, om mannskapet innehar de rette sertifikater med videre. Stadig mer av kontrollen med skip foregår i dag gjennom en slik indirekte kontroll.<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> Basert på samtaler med og observasjoner av en inspektør tilknyttet Det Norske Veritas' Bergenskontor.

<sup>78</sup> På NOR-skipene er det hovedsaklig sjøfartsmyndighetene som foretar denne kontrollen.

Etter inspeksjonen oppsummeres funnene i et eget skjema. Her gjennomgås hvilke undersøkelser som er blitt gjort, og hvilke sertifikater undersøkelsene baserer seg på. Dersom inspektøren har oppdaget at noe ikke er som det skal være, vil han utstede *pålegg* om utbedringer av dette. Det gis en frist til gjennomføring av utbedringene. Disse fristene kan være alt fra to dager til mange måneder, avhengig av hvor alvorlige brudd på regelverket det er snakk om.

Det oppsummerende skrivet om inspeksjonen gis i ett og samme skjema. Det skilles altså ikke mellom hva slags regelverk inspeksjonen har ment å undersøke. Fristene for gjennomføring av utbedring fastsettes heller ikke basert på hva slags sertifikater det er snakk om, men basert på karakteren og grovheten av regelbruddet.

Selv om klassen *oppretholdes* ved disse periodiske besiktigelsene, vil klassen etter et visst antall år utløpe. Dersom klassen skal *forny*es, må mer omfattende inspeksjoner finne sted, for å fastslå hvilken klasse skipet nå kan oppnå.

## 3.2 Sanksjoner

### 3.2.1 Dagens system

Ved brudd på sikkerhetslovgivningen kan det i dag skilles mellom straffesanksjoner og forvaltningssanksjoner.

Straffansvaret følger av den alminnelige straffelov,<sup>79</sup> kapittel 30 (forbrytelser) og kapittel 42 (forseelser). Det følger av Grunnloven § 96 at ingen kan straffes uten etter dom. Dermed er det forvaltningssanksjonene det eventuelt vil være tale om å delegere til klasseselskapene.

---

<sup>79</sup> Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10.

Muligheten til å ilegge forvaltningssanksjoner er forholdsvis begrensede etter dagens sjødyktighetslov. Etter sjødyktighetsloven § 24 første ledd kan et skip på nærmere bestemte vilkår holdes tilbake. Samtidig skal det etter § 24 annet ledd fastsettes pålegg som må etterkommes for at skipet skal anses sjødyktig.

I tillegg finnes enkelte muligheter for å ilegge tvangsmulkt. Dette kan skje ved overtredelse av sjødyktighetsloven kapittel 11 om forurensning, jf. sjødyktighetsloven § 124.

Ved siden av de offentligrettslige sanksjonene som følger av lovgivningen, finnes en sanksjon som kan ramme rederiene like hardt, nemlig muligheten klasseselskapene har til å inndra klassesertifikatene. Uten gyldige klassesertifikater vil skipene ikke kunne seile.

Som nevnt i forrige avsnitt vil selskapene kunne fastsette pålegg om tiltak som må gjennomføres for å opprettholde sertifikatene. Formelt sett er slike pålegg også å anse som en forvaltnings-sanksjon.<sup>80</sup>

### 3.2.2 Forslag til ny skipssikkerhetslov

Skipssikkerhetsutvalget foreslår i NOU 2005:14 *På rett kjøl* et sanksjonssystem tilpasset det system som er foreslått av sanksjonsutvalget i NOU 2003:15 *Fra bot til bedring*. Her skiller man mellom såkalte «administrative sanksjoner» og «andre forvaltningstiltak». Sanksjoner er definert slik:<sup>81</sup>

En sanksjon er en negativ reaksjon som kan ilegges av offentlig myndighet med hjemmel i lov, som retter seg mot en begått overtredelse av lov, forskrift eller individuell avgjørelse, og som har et hovedsakelig eller vesentlig pønalt formål.

---

<sup>80</sup> Nærmere om dette i kapittel 5.4.2.1.

<sup>81</sup> NOU 2003:15 side 141 venstre spalte.

«Sanksjonene» er altså tilbakeskuende og retter seg mot allerede begåtte handlinger. Begrepet er dermed snevrere etter denne forståelsen enn den alminnelige språklige forståelsen av uttrykket, siden de fremadrettede tiltakene ikke dekkes. «Andre forvaltnings tiltak» avgrenses negativt, da de omfatter alle forvaltningsvedtak som ikke er «sanksjoner». Disse tiltakene er mer fremadrettede, og skal sørge for at en lovlig tilstand opprettes eller gjenopprettes.

Skipssikkerhetsutvalget foreslår i sitt utkast to nye typer «forvaltningstiltak», altså fremadrettede tiltak: For det første foreslås det å innføre løpende tvangsmulkt, som et pressmiddel for å oppnå gjennomføring av et fastsatt pålegg, se utkastet § 8-2. Videre foreslås tilbaketrekking av sertifikater som mulig «forvaltningstiltak» der pålegg ikke etterkommes, jf. utkastet § 8-3.

Som i dag vil tilsynsmyndigheten kunne fastsette pålegg om tiltak som må etterkommes innen bestemte tidsfrister, jf. utkastet § 8-1. Etter § 8-4 kan man også iverksette tvangstiltak som å holde skip tilbake eller pålegge skip å gå til havn, mens § 8-5 angir vilkårene for når utenlandske skip kan nektes adgang til norsk sjøterritorium.

Som «administrativ sanksjon» er det foreslått at man innfører overtredelsesgebyr, regulert i utkastet kapittel 9.

De ulike sanksjonsformene vil bli nærmere analysert i forbindelse med vurderingen av delegasjon av sanksjonskompetansen i avhandlingens kapittel 5.4.

## 4 Forholdet til forvaltningsrettslige regler

### 4.1 Innledning

En problemstilling som gjerne dukker opp når forvaltningen blir omorganisert og offentlige oppgaver blir tillagt andre enn klassiske forvaltningsorganer, er forholdet til de alminnelige forvaltningsrettslige regler. Særlig oppstår spørsmål om anvendelsesområdet for forvaltningsloven (fvl)<sup>82</sup> og offentlighetsloven (offl),<sup>83</sup> både generelt og for enkeltbestemmelser.<sup>84</sup>

Sjødyktighetsloven og tilhørende forskrifter, samt internasjonale konvensjoner, setter hoveddrammene for classeselskapenes offentlige virksomhet. Når selskapene opererer som norske myndighetsorganer, må de i tillegg også forholde seg til en rekke alminnelige, forvaltningsrettslige regler. Det følger allerede av avtalen som er inngått med NHD at forvaltningslovens regler skal gjelde.<sup>85</sup> Det nærmere anvendelsesområdet for enkelte av forvaltningslovens regler i disse tilfellene kan likevel være verd en nærmere analyse.

Offentlighetsloven er det derimot ikke gjort noen klar henvisning til. Det generelle virkeområdet for offentlighetsloven er imidlertid det samme som for forvaltningsloven.<sup>86</sup> Problemer kan for eksempel oppstå der offentlighetslovens regler skal kombineres med næringslivets prinsipper om taushetsplikt og forretningshemmeligheter.

---

<sup>82</sup> Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker av 10. februar 1967.

<sup>83</sup> Lov om offentlighet i forvaltningen av 19. juni 1970 nr. 69.

<sup>84</sup> Se Graver, Markedsstaten (2002) side 162.

<sup>85</sup> Se kapittel 2.4.2.

<sup>86</sup> Se fvl. § 1 og offl. § 1.



I tillegg kan flere skrevne og uskrevne forvaltningsrettslige normer tenkes å komme til anvendelse. Selv om det ikke er henvist eksplisitt til disse normene i avtalen med NHD, må utgangspunktet være at disse vil gjelde selskapenes virksomhet som offentlig organ.

Ytterligere rammer for forvaltningsvirksomheten kan tenkes å følge av EU-rettslige regler, uten at det vil redegjøres nærmere for dette i denne sammenheng.

## 4.2 Forvaltningsloven

Forvaltningsloven er altså den eneste generelle forvaltningsrettslige loven det er henvist spesifikt til i avtalen mellom selskapene og NHD.<sup>87</sup> Det er dermed udiskutabelt at den kommer til anvendelse. Det kan likevel tenkes regler i forvaltningsloven som passer dårlig eller som kommer i direkte motstrid med hvordan klasseselskapene driver sin virksomhet i forhold til rederiene.

Forvaltningsloven er delt inn i totalt åtte kapitler. Kapittel I til III samt kapittel VIII gjelder generelt, kapittel IV til VI gjelder enkeltvedtak, mens kapittel VII gjelder forskrifter.

### 4.2.1 Enkeltvedtaksbegrepet

Flere forhold gjør det viktig å fastlegge i hvilke tilfeller klasseselskapene fatter enkeltvedtak. For det første vil spørsmålet avgjøre hvilke deler av forvaltningsloven som kommer til anvendelse når, ettersom kapittel IV til VI bare gjelder der forvaltningen treffer enkeltvedtak.<sup>88</sup> Videre har det betydning for

---

<sup>87</sup> Avtalen artikkel 6.3 første punktum, som lyder: «The Act of 10 February 1967 relating to the Procedure in Cases concerning the Public Administration, the Public Administration Act, is applicable to the work carried out by RO on behalf of the NMD.»

<sup>88</sup> Fvl. § 3 første ledd.

forholdet til offentlighetsloven, da denne kun gjelder for private rettssubjekter der disse treffer enkeltvedtak eller fastsetter forskrift.<sup>89</sup> Enkeltvedtaksbegrepet kan også få betydning for anvendelsen av visse ulovfestede forvaltningsprinsipper. Der forvaltningen treffer vedtak kan prinsippene tenkes å komme inn med større tyngde enn i andre tilfeller.

I løpet av et skips livsløp, tar kontakten mellom klaseselskap og rederi mange ulike former. I det følgende vil tre ulike typer kontakt mellom selskapene og rederiet holdes opp mot enkeltvedtaksbegrepet.<sup>90</sup>

- a) Den viktigste kontakten mellom rederi og klaseselskapene skjer gjennom *utstedelse av sikkerhetssertifikater*.
- b) En annen type avgjørelse vil være *pålegg om tiltak* som settes som vilkår for opprettholdelse av sertifikatene.
- c) En tredje type kontakt er *mundtlige pålegg* om utbedringer som gis for eksempel til kapteinen i løpet av en inspeksjon. Det kan tenkes tilfeller der brudd på regelverket ikke regnes som så alvorlige at man utsteder formelle, skriftlige pålegg, men at man likevel anbefaler en endring. Muligheten til å utstede formelle pålegg vil i så tilfelle fungere som et «ris bak speilet», siden disse vil offentliggjøres, se kapittel 4.4.4.<sup>91</sup>

Selve inspeksjonen som sådan er en faktisk handling, og omfattes derfor ikke av enkeltvedtaksbegrepet etter den tradisjonelle lære.<sup>92</sup>

---

<sup>89</sup> Nærmere om dette i kapittel 4.4.

<sup>90</sup> Som nevnt i kapittel 3.1 vil det under byggefasen være verftet som står som medkontrahent og part. Også her vil det være ulike grader av kontakt mellom selskapene og verftet, og enkelte typer avgjørelser vil kunne falle inn under enkeltvedtaksbegrepet.

<sup>91</sup> En kan få inntrykk av at inspektørene nettopp av denne grunn av og til vil kvie seg for å fastsette skriftlige pålegg.

<sup>92</sup> Se f.eks. Graver, Forvaltningsrett (2002) side 352.

Det vil naturlig nok kun være de avgjørelser som treffes av classeselskapene i egenskap av *offentlig myndighet* som kan omfattes av vedtaksbegrepet.

Legaldefinisjonen av «vedtak» i forvaltningsloven § 2 lyder som følger:

«I denne lov menes med:

a) vedtak, en avgjørelse som treffes under utøving av offentlig myndighet og som generelt eller konkret er bestemmende for rettigheter eller plikter til private personer (enkeltpersoner eller andre private rettssubjekter);»

«Enkeltvedtak» gjelder rettigheter eller plikter til «en eller flere personer»,<sup>93</sup> mens «forskrifter» er vedtak som gjelder «et ubestemt antall eller en ubestemt krets personer».<sup>94</sup>

Å definere hvilken virksomhet som skal få merkelappen vedtak, er problematisk, og det fremgår av forarbeidene at man har strevd med å finne en tilstrekkelig entydig definisjon.<sup>95</sup> Et problem med definisjonen i § 2 er for eksempel at den legger noe annet og snevrere i uttrykket «vedtak» enn i uttrykket «avgjørelse», selv om de språklig sett kan bety det samme.

For å oppfylle kravene til vedtak i forvaltningslovens forstand, må det for det første dreie seg om en avgjørelse som treffes «under utøving av offentlig myndighet». Kjerneområdet for hva som kan kalles offentlig myndighet er utøving av det som er kalt «statens høyhetsrett» over borgerne, m.a.o. den kompetansen myndighetene har til ensidig å bestemme over borgerne.<sup>96</sup>

---

<sup>93</sup> Fvl. § 2 første ledd bokstav b.

<sup>94</sup> Fvl. § 2 første ledd bokstav c.

<sup>95</sup> Ot.prp. nr. 3 (1976-1977) side 54.

<sup>96</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 227.

Den offentlige kompetansen som er tillagt klasseselskapene ved delegasjon av sertifiseringsmyndighet er klare utslag av «statens høyhetsrett». Den griper rett inn i redernes adgang til å seile sine egne skip. Klasseselskapenes virksomhet når de opptrer på vegne av flaggstaten, skjer derfor «under utøving av offentlig myndighet».

En neste komponent i definisjonen av vedtak er at avgjørelsen må angå «private personer (enkeltpersoner eller andre private rettssubjekter)». Utstedelse av klassesertifikater eller andre avgjørelser i tilknytning til dette angår klart nok private rettssubjekter.

Videre må det være tale om en «avgjørelse» («avgjørelseskriteriet») som er «bestemmende for rettigheter og plikter» («bestemmelseskriteriet»). De to vilkårene har nær sammenheng, da en avgjørelse språklig sett kan sies nettopp å være noe som er bestemmende for rettigheter eller plikter.<sup>97</sup>

For at man skal stå overfor en avgjørelse, må det for det første avgrenses mot generelle uttalelser, forslag, meningsytringer eller råd.<sup>98</sup> Dette får særlig betydning i forhold til kategori c) ovenfor, da de muntlige påleggene underveis i skipsinspeksjonen kan tenkes å ta form av rådgivning eller forslag. Men i den grad påleggene oppfattes som *normeringer* vil de oppfylle avgjørelseskriteriet. Derfor vil både sertifikatutstedelsen og fastsettelse av pålegg for opprettholdelse også være å regne som «avgjørelser».

Det er ikke holdepunkter i forarbeider eller forvaltningslitteraturen for at det kreves skriftlighet eller andre formkrav for at

---

<sup>97</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 351, Eckhoff/Smith (2003) side 182.

<sup>98</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 351.

man står overfor en «avgjørelse».<sup>99</sup> Pålegg eller handlinger av mer uformell art underveis i en skipsinspeksjon, kan dermed tenkes å kunne klassifiseres som en «avgjørelse» i § 2's forstand.

Forvaltningsloven § 23 fastsetter riktignok en hovedregel om skriftlighet for enkeltvedtak. Men dette kan fravikes når skriftlighet «av praktiske grunner vil være særlig byrdefullt for forvaltningsorganet». I forbindelse med en skipsinspeksjon kan det lett tenkes situasjoner der et krav om skriftlighet vil være upraktisk. Det kan tenkes tilfeller der en avgjørelse skjer muntlig selv om situasjonen ikke kvalifiserer som «særlig byrdefull» for forvaltningen. Men det blir feil å trekke den konklusjon at man dermed ikke står overfor et enkeltvedtak. De rettssikkerhetskrav som følger med en status som enkeltvedtak kan ikke unngås bare ved å unnlate å fatte skriftlige avgjørelser.

Selv om det altså vanskelig kan oppstilles spesifikke formkrav for at man står overfor et enkeltvedtak, vil det naturligvis være et moment av en viss betydning for spørsmålet. Manglende form vil tale imot at en handling er å regne som en «avgjørelse», slik skriftlighet vil trekke i retning av at den *er* det. Dersom et pålegg skjer muntlig underveis i en inspeksjon, vil formløsheten altså kunne tale imot at vi står overfor et enkeltvedtak.

Avgjørelsen må være «bestemmende for rettigheter eller plikter til private personer». Det må være tale om helt konkrete rettigheter eller plikter som *direkte* får betydning for personen det gjelder.<sup>100</sup> Henvisningen til «rettigheter og plikter» indikerer at det er tale om rettslige virkninger, og ikke nødvendigvis faktiske virkninger.

---

<sup>99</sup> Se f.eks. Forvaltningsinnstillingen side 215, der det heter «I alminnelighet kan det sies om vår forvaltning at den er nokså formfri. Dette gjelder også for vedtaket.»

<sup>100</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 357.

Avgjørelsen må også i seg selv være *bindende*.<sup>101</sup> Man må derfor skille mellom klaseselskapenes rådgivende uttalelser og deres bindende avgjørelser.

Utstedelser av sikkerhetsattestater innebærer en fastsettelse av en *rett* til å seile et skip. Villkår for opprettholdelse av de samme attestater er *påbud* om handlinger som må utføres for å opprettholde retten. Denne type avgjørelser oppfyller derfor klart nok dette villkåret.

Dersom påleggene tar form av muntlige anbefalinger, kan det bli vanskeligere å fastslå om det er tale om en konkret fastsettelse av rettighet eller plikt.

Av de tre ovennevnte kategorier er det altså de muntlige påleggene som vanskeligst kan sies å falle inn under vedtaksbegrepet i forvaltningsloven. Utstedelse av attestater, eller fastsettelse av pålegg om tiltak som villkår for opprettholdelse, vil klart nok falle inn under definisjonen.

#### 4.2.2 Unnlater

En særskilt problemstilling oppstår der klaseselskapene *unnlater* å benytte sin kompetanse, ved å la være å gripe inn i en situasjon. Et eksempel kan være at man unnlater å fastsette pålegg for opprettholdelse av attestatet, selv om det i utgangspunktet er skjønnsmessig rom for det.

Dette er en generell forvaltningsrettslig problemstilling, som kan tenkes å oppstå i mange ulike varianter. Felles for situasjonene er at det foreligger en *bevisst* unnlater fra forvaltningens side av å benytte en kompetanse. De må altså adskilles fra tilfeller av ubevisst passivitet, der man for eksempel ikke har vært kjent med situasjonen. Videre må de adskilles fra *avvisninger* av en sak, da

---

<sup>101</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 226.

disse er å regne som enkeltvedtak etter forvaltningsloven § 2 tredje ledd. Dermed vil for eksempel en nektelse av å utstede sertifikat regnes som et enkeltvedtak.

I de fleste tilfeller vil det være i partens, altså rederiets, interesse at det ikke treffes vedtak om pålegg. Avgjørelsen av om dette er å regne som et enkeltvedtak har dermed ingen særlig betydning for partens rettsstilling. Det vil imidlertid kunne være andre interessenter i skipet med interesse i at vedtak om pålegg treffes. Dersom en unnlattelse av å treffe vedtak om pålegg ikke er å regne som enkeltvedtak, kan dette få betydning for rettsstillingen til blant andre rederiets ansatte eller forsikringsselskap. Disse kan for eksempel tenkes å ha interesse i innsyn i dokumentene knyttet til inspeksjonen. Men om inspeksjonen ikke leder til noe enkeltvedtak, vil ikke offentlighetsloven komme til anvendelse.<sup>102</sup>

Problemstillingen knyttet til forvaltningens bevisste unnlattelser har ikke vært oppe til eksplisitt behandling av domstolene. Den har imidlertid vært forelagt for *Sivilombudsmannen* og for *Justisdepartementets Lovavdeling* ved enkelte anledninger. Sakene har da vært klaget inn nettopp av tredjeparter.

Lovavdelingen avga uttalelse om et slikt spørsmål i 2001.<sup>103</sup> Uttalelsen gjaldt en sak der Nærings- og handelsdepartementet hadde unnlatt å gripe inn etter ervervsloven.<sup>104</sup> Spørsmålet som ble reist for Lovavdelingen var hvorvidt den unnlatte inngripen var å anse som et enkeltvedtak.

---

<sup>102</sup> Se kapittel 4.4.1.

<sup>103</sup> Publisert på Lovdata som JDLOV-2001-2288.

<sup>104</sup> Lov 23. desember 1994 nr. 79 § 20 jf. § 19 ga departementet adgang til å iverksette ulike sanksjoner ved unnlatt melding av meldepliktig erverv av norsk foretak. Loven er senere opphevet.

Lovavdelingen fastslo at det ikke kan utelukkes at unnlatt bruk av en kompetanse kan oppfylle vilkårene for enkeltvedtak, men at dette vil bero på en «konkret vurdering». Med hensyn til «avgjørelseskriteriet» fant Lovavdelingen det nærliggende å anse dette kravet oppfylt dersom det er foretatt full realitetsbehandling med det resultat at man ikke griper inn.

«Bestemmelseskriteriet» er mer problematisk. Oppfyllelsen beror etter Lovavdelingens skjønn på en vurdering av sammenhengen mellom myndighetenes unnlatelse av å gripe inn og de berørtes rettsstilling. Dersom classeselskapene har unnlatt å utstede pålegg, blir altså spørsmålet om unnlatelsen *innvirker* på de berørtes rettsstilling i tilstrekkelig grad.

Lovavdelingen støtter seg også på to avgjørelser av Sivilombudsmannen, der man kom til at det var den private partens handling, ikke forvaltningens unnlatte inngripen som hadde vært bestemmende for tredjemanns rettslige stilling.<sup>105</sup> Denne tankegangen gjør det vanskeligere å klassifisere klassens unnlatelser som enkeltvedtak. Dersom brudd på sikkerhetsforskrifter har ført til skade for eksempelvis de ansatte om bord på et skip, vil det jo gjerne være *rederiets* unnlatelser som mest direkte har ledet til dette. Classeselskapenes unnlatelse av å utstede pålegg vil på en mer indirekte måte ha ledet til skaden.

Som vi ser, kan dette tale for ikke å anse classeselskapenes unnlatelser som enkeltvedtak. Men Lovavdelingen faller i sin uttalelse til syvende og sist ned på en avveining av reelle hensyn. I denne vurderingen må man se hen til hvilke formål forvaltningsloven er satt til å beskytte. Lovavdelingen fastslår i sin vurdering at forvaltningsloven først og fremst har for øye de tilfeller der

---

<sup>105</sup> Sivilombudsmannens Årsmelding 1997 side 74 og side 77, publisert på Lovdata som SOMB-1997-10 og SOMB-1997-11.



forvaltningen har tilstrekkelig «tilknytning» til det inngrepet som privatpersonen utsettes for.

Lovavdelingen trekker også vekslers på de tradisjonelle synspunkter om unnlatt omgjøring etter forvaltningsloven § 35, da slike situasjoner kan sies å ha visse likhetstrekk med unnlatt inngripen. Den tradisjonelle lære går ut på at beslutning om *ikke* å omgjøre et vedtak *ikke* kan anses som et enkeltvedtak.<sup>106</sup> Tankegangen her er at det er det opprinnelige vedtaket som er «bestemmende».

Samlet sett er derfor Lovavdelingen tilbakeholden i denne situasjonen med å la unnlattelser omfattes av enkeltvedtaksbegrepet. Det må spørres om situasjonen bør vurderes annerledes der spørsmålet om hvorvidt en står overfor et enkeltvedtak også får innvirkning på anvendelsen av offentlighetsloven. I saken som Lovavdelingen hadde til uttalelse, gjaldt det et *ordinært* forvaltningsorgans unnlattelse av å gripe inn. I slike saker vil offentlighetsloven komme til anvendelse uansett. Dette er ikke tilfellet der et privat classeselskap driver virksomhet som ikke ender i noe vedtak.<sup>107</sup>

### 4.2.3 Krav til begrunnelse

En saksbehandlingsregel som får betydning når classeselskapene for eksempel fastsetter pålegg for opprettholdelse av sertifikatene, er kravet etter forvaltningsloven § 24 første ledd om at enkeltvedtak skal grunngis samtidig med at vedtaket treffes. Kravene til begrunnelsen følger av § 25. Denne bestemmelsen oppstiller krav om rettslig så vel som faktisk begrunnelse av vedtaket.

---

<sup>106</sup> F.eks. Eckhoff/Smith (2003) side 284 og Graver, Forvaltningsrett (2002) side 468.

<sup>107</sup> Se kapittel 4.4.1.

Forvaltningslovens krav til begrunnelse av vedtaket bygger på flere hensyn.<sup>108</sup> Ett av dem er hensynet til parten selv. Parten må kunne vurdere vedtakets rettsmessighet og for eksempel muligheten for å få gjennomslag for en eventuell klage. Dersom et klasseselskap i egenskap av forvaltningsmyndighet utsteder pålegg om endringer om bord på skipet, må skipets eier og dets mannskap ha anledning til å vurdere grunnlaget for en slik avgjørelse. Begrunnelsen vil også kunne peke på hvordan en utbedring kan finne sted.

Et annet hensyn er hensynet til andre myndigheter. Det vil være enklere for sjøfartsmyndighetene både å overprøve et eventuelt klassevedtak, og å instruere klassen i senere saker, dersom man har mulighet til å se hvordan selskapene utøver sin myndighet.

*Eckhoff/Smith* peker også på at kravene til begrunnelse gir en oppfordring til beslutningstakerne om å tenke seg grundig om før avgjørelser tas.<sup>109</sup> Reglene kan således sies å ha en oppdragende effekt for de ansatte i klasseselskapet.

Etter fvl. § 25 første ledd skal man for det første vise til de regler vedtaket bygger på, med mindre parten kjenner reglene.

Parten i saker om sikkerhet om bord på NIS-skip vil være svært profesjonelle aktører, og en betydelig innsikt i sikkerhetskravene om bord vil være forventet. En må dermed kunne forutsette at parten kjenner til reglene vedtaket bygger på. Dermed vil en henvisning til hvilket sertifikat pålegget bygger på antakelig være en tilstrekkelig rettslig begrunnelse av forvaltningsvedtaket.

Det følger av fvl. § 25 annet ledd at vedtakets begrunnelse også skal inneholde de *faktiske forhold* som vedtaket bygger på. Disse skal etter ordlyden «nevnes» i vedtaket. Hva som ligger i dette uttrykket vil kanskje variere med sakens art. Når parten forutsettes

---

<sup>108</sup> Se Eckhoff/Smith (2003) side 254 flg.

<sup>109</sup> *l.c.*

å ha god innsikt i de faktiske forhold som pålegget bygger på, vil det neppe stilles strenge krav til hvor omfattende den faktiske begrunnelsen skal være.

Et hensyn som taler for å stille strengere krav til utforming og begrunnelse av classeselskapenes vedtak om pålegg, er den store betydningen slike pålegg kan ha for den berørte part. På den annen side må parten forventes å ha god kjennskap til forhold om bord på sitt eget skip.

#### 4.2.4 Klage

Klageordningen som følger av avtalen skiller seg noe fra forvaltningslovens system. Det er adgang til å fravike forvaltningsloven på dette punkt, jf. fvl. § 1.

Lovens system legger opp til at klagen fremsettes for det organ som har fattet vedtaket.<sup>110</sup> Dette organ foretar så de undersøkelser som klagen gir grunn til, og kan selv oppheve eller endre vedtaket dersom klagen finnes begrunnet.<sup>111</sup> Hvis ikke dette skjer, skal sakens dokumenter oversendes klageinstansen.

I delegasjonsavtalen mellom selskapene og NHD, er det angitt at klagen skal fremsettes direkte for Sjøfartsdirektoratet. Man går altså ikke veien om classeselskapene. Sjøfartsdirektoratet kan selv oppheve eller endre vedtaket, eller sende saken videre til NHD. Dermed oppnår man en slags klageordning i to ledd.

I tillegg til den forvaltningsrettslige klageordningen, operer selskapene gjerne med interne klageordninger, slik at avgjørelsene for eksempel innankes til neste nivå innad i organisasjonen.

Det er nokså sjelden at classeselskapenes avgjørelser påklages til NHD. Man kan tenke seg at en del klager ikke skjer formelt, men

---

<sup>110</sup> Fvl. § 32 første ledd bokstav a.

<sup>111</sup> Fvl. § 33 andre ledd.

at uregelmessigheter ordnes opp i på en mer pragmatisk måte. Dersom færre klager når sjøfartsmyndighetene, vil de ha dårligere mulighet til å korrigere selskapenes utøvelse av forvaltningsmyndigheten.<sup>112</sup>

## 4.3 Særlig om inhabilitet

### 4.3.1 Innledning

Forvaltningsloven oppstiller habilitetskrav for forvaltningens tjenestemenn. Da utgangspunktet for denne oppgaven er å vurdere virkninger av at classeselskapene innehar en slags dobbeltrolle som privat og offentlig aktør, er det grunn til å knytte noen særlige bemerkninger til spørsmålet om habilitet. Inhabilitetsreglene tar jo nettopp sikte på å unngå konstellasjoner der tjenestemenn med en dobbel interesse i saken tilrettelegger grunnlaget for eller tar en avgjørelse på vegne av forvaltningen. Det kan derfor være grunn til å være ekstra oppmerksom på inhabilitetsproblematikken for classeselskapene, idet systemet legger opp til at de har en tosidig rolle.

To problemer oppstår ved å skulle drøfte classeselskapenes rolle opp mot forvaltningslovens regler om inhabilitet.

For det første er forvaltningslovens regler ikke egnet til å fange opp den situasjon at et helt organ som sådant har en kombinasjon av ulike roller. Forvaltningsloven gjelder *personlig* inhabilitet, altså interessekonflikt for den enkelte tjenestemann. For de fleste ansatte i classeselskapene reiser ikke spørsmålet om personlig inhabilitet særegne spørsmål. Problemet kommer på spissen i forhold til den personlige inhabilitet hos selskapets øverste ledelse.

---

<sup>112</sup> Se kapittel 5.3.3.

For det andre har lovgiver i realiteten akseptert at klasse-selskapene havner i en dobbeltrolle, gjennom å lovfeste en delegasjonshjemmel. Man kan derfor ikke snakke om inhabilitet for classeselskapene i den forstand at det kan resultere i ugyldige vedtak.

De lege ferenda vil det likevel kunne være av betydning å drøfte klassens kompetansekombinasjon opp mot inhabilitetsreglene. Som utgangspunkt for en drøftelse av dobbeltrollen, kan inhabilitetsreglene være til hjelp, siden de sier noe om hva slags interesse-tilknytninger som kan eller ikke kan være akseptable.

Som nevnt i kapittel 1.3 er det mangel på skriftlig materiale om hvilke avveininger som er gjort når delegasjonshjemmelen er utformet. Kanskje bør en delegasjonshjemmel også inneholde regler som skal motvirke de uheldige utslagene av selskapenes rolle-kombinasjon. Hensiktsmessigheten av delegasjonsordningen vil bli drøftet nedenfor i kapittel 5, og her er nettopp selskapenes potensielle interessekonflikt et sentralt poeng. På denne bakgrunn vil selskapenes rollekombinasjon i det følgende vurderes i lys av regler om inhabilitet.

#### 4.3.2 Formålet med habilitetsregler

Habilitetsreglene tjener flere formål. Som de andre reglene i forvaltningsloven er det overordnede mål å sikre at forvaltningens saksbehandling skjer på en forsvarlig måte, og at usaklig forskjellsbehandling ikke forekommer.<sup>115</sup>

Mer spesielt skal de for det første sørge for at forvaltningens tjenestemenn opptrer upartisk. Reglene skal bidra til at den enkelte tjenestemann skiller mellom fellesskapets interesser og en eventuell

---

<sup>115</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 179 flg., Graver, Forvaltningsrett (2002) side 316 flg., Frihagen (1985) side 25 flg.

egeninteresse. Dette har sin klare parallell til klasseselskapenes behov for å skille mellom fellesskapets og bransjens krav til høye sikkerhetsstandarder og sin egen næringsinteresse.

Habilitetsreglene skal videre ivareta omverdens *tillit* til at en slik upartiskhet foreligger. Dette kommer blant annet til uttrykk i forvaltningsloven § 6 annet ledd, som angir at det har betydning for vurderingen hvorvidt det foreligger forhold som er «egnet til å svekke tilliten» til den aktuelle tjenestemannens uavhengighet. Dette kan sammenlignes med klasseselskapenes klare behov for at omverdenen *oppfatter* dem som en nøytral og objektiv organisasjon. Klasseselskapenes eksistens hviler rett og slett på den tilliten omgivelsene har til at man kan stole på deres avgjørelser.<sup>114</sup>

En tredje begrunnelse for inhabilitetsreglene er at de er med på å beskytte tjenestemannen selv. Det kan oppleves ubehagelig for tjenestemannen å behandle en sak om han har en tilknytning til parten. At reglene er nedfelt i forvaltningsloven gjør det enklere å trekke seg fra saksbehandlingen i saker der man kan tenkes å ha motstridende interesser.

Et hensyn som taler *imot* for strenge habilitetsregler er at det av og til kan være vanskelig og upraktisk å sette inn en egnet stedfortreder. Av denne grunn er inhabilitetsreglene i forvaltningsloven utformet mindre strengt enn i domstolloven.<sup>115</sup>

I klasseselskapenes tilfelle har vi den klare innvending at det kan være vanskelig å tenke seg praktiske, effektive og økonomiske alternativer til å få utført offentlig sertifisering av skip.

---

<sup>114</sup> Se f.eks. Skou (1994) side 28.

<sup>115</sup> Sml. Lov om domstolene, 13. august 1915 nr. 5 § 106. At domstolene har adgang til å føre kontroll med forvaltningens virksomhet, gjør det også mer forsvarlig med lempeligere inhabilitetsregler, se f.eks. Frihagen (1985) side 32.

Et sentralt poeng med habilitetsreglene er at kravene som oppstilles er *objektive*. De tar ikke hensyn til hvorvidt den enkelte tjenestemann *faktisk* vil la seg påvirke av interessekonflikten som kan oppstå, men sørger for at man unngår situasjoner der dette kan oppstå. *Graver* er opptatt av å skille mellom tilfellene der tjenestemannen er inhabil og der han er illojal, korrumpert eller lignende.<sup>116</sup> Det å være inhabil er i seg selv ikke kritikkverdig. Dette kan være greit å ha in mente når klageselskapenes eventuelle interessekonflikt skal diskuteres. Selv om de skulle stå i hva som kan tenkes å være en uheldig dobbeltrolle, trenger ikke dette å bety at dobbeltrollen *utnyttes* på en negativ måte.

### 4.3.3 Stiftelseslovens habilitetsregler

DNV er organisert som stiftelse, og må derfor opptre i henhold til stiftelseslovens<sup>117</sup> bestemmelser. Stiftelsesloven § 37 oppstiller en regel om inhabilitet som i all hovedsak tilsvarende den alminnelige inhabilitetsregelen i aksjeloven<sup>118</sup> og allmennaksjeloven<sup>119</sup> §§ 6-27 første ledd.

Regelen omhandler styret og daglig leder, og skal sikre at disse treffer avgjørelser i henhold til stiftelsens formål og hva som forøvrig måtte ivareta stiftelsens interesser.<sup>120</sup>

For stiftelsens ansatte for øvrig oppstiller altså stiftelsesloven ingen regler om habilitet. For disse vil det kun være forvaltningslovens habilitetsregler man må ta hensyn til. I saker som gjelder

---

<sup>116</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 318.

<sup>117</sup> Lov om stiftelser av 15. juni 2001 nr. 59.

<sup>118</sup> Lov om aksjeselskaper av 13. juni 1997 nr. 44.

<sup>119</sup> Lov om allmennaksjeselskaper av 13. juni 1997 nr. 45.

<sup>120</sup> Knudsen og Woxholth (2004) side 167.

DNVs offentlige kompetanse, vil forvaltningslovens regler uansett gå foran, også for daglig leder og styre.

#### 4.3.4 Forvaltningslovens inhabilitetsregler

Reglene om inhabilitet følger av forvaltningsloven kapittel II. Det følger av § 1, jf. § 3 første ledd at kapittel II gjelder alle saker som behandles av forvaltningen. Dermed vil det også gjelde for det offentliges forretningsvirksomhet eller for private rettssubjekter når de treffer vedtak eller utferdiger forskrifter, jf. § 1 siste punktum. Når det gjelder classeselskapenes virksomhet følger det som nevnt av selskapenes avtale med NHD at forvaltningslovens bestemmelser skal gjelde.

Forvaltningsloven § 6 første ledd angir utgangspunktet for når en tjenestemann er inhabil. Dersom han står i et nærmere angitt forhold til parten, opplistet i bokstav a til e, kan han ikke «tilrettelegge grunnlaget for en avgjørelse» eller «treffe avgjørelse i en forvaltningssak».

Begrepet «avgjørelse» er ikke legaldefinert, men det er alminnelig antatt at det skal forstås videre enn begrepet vedtak, formulert i fvl. § 2 første ledd bokstav a.<sup>121</sup> For eksempel vil også en unnlattelse av å foreta seg noe kunne regnes som en «avgjørelse» etter denne bestemmelsen.<sup>122</sup> Faktiske handlinger derimot, vil som hovedregel ikke omfattes av uttrykket. En annen sak er at det ofte vil ligge vedtak til grunn for faktiske handlinger.

Det er reist spørsmål ved hvorvidt offentlige serviceytelser skal omfattes av inhabilitetsreglene.<sup>123</sup> Det er ingenting i ordlyden som

---

<sup>121</sup> Woxholth (1999) side 112.

<sup>122</sup> Sml. kapittel 4.2.2.

<sup>123</sup> Woxholth (1999) side 114.



tyder på at slike ytelser skal være unntatt. Ifølge *Woxholth* er det heller ikke rettskildemessig grunnlag forøvrig for en slik antagelse.

For classeselskapenes vedkommende blir det derfor ikke avgjørende å definere eller karakterisere hva slags virksomhet det er tale om, eller hva slags avgjørelser som tas. På grunn av den vide forståelsen av begrepet «avgjørelse», vil selskapenes virksomhet uansett jevnt over omfattes av inhabilitetsreglene.

Inhabilitetsreglene gjelder i utgangspunktet for den «offentlige tjenestemann» som treffer avgjørelse i en forvaltningssak. Reglene knytter seg altså til personer og ikke til *organer*. Det må gjøres en konkret vurdering av situasjonen til den enkelte person som treffer en avgjørelse på vegne av forvaltningen.

Det følger av § 10 at habilitetsbestemmelsene ikke bare gjelder den som er ansatt i statens eller en kommunes tjeneste, men også «enhver som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan». Private organer skal ifølge § 1 regnes som forvaltningsorgan når de treffer enkeltvedtak eller utferdiger forskrift. I utgangspunktet kan det derfor se ut til at habilitetsreglene bare ville gjelde de ansatte i classeselskapene når de fatter denne type vedtak. Henvisningen til forvaltningsloven som gjøres i avtalen mellom selskapene og NHD må imidlertid innebære at forvaltningslovens saksbehandlingsregler skal gjelde uansett. Dermed gjelder inhabilitetsreglene for enhver som er i tjeneste hos classeselskapene, uavhengig av hva slags type avgjørelse det er snakk om.

Etter § 6 vil en tjenestemann også være inhabil om han er med på å «tilrettelegge grunnlaget for en avgjørelse». Dette kan være med på å utvide kretsen av tjenestemenn i et forvaltningsorgan som kan ansees inhabile i den enkelte sak.

Tilsvarende vil reglene om såkalt avledet inhabilitet kunne utvide personkretsen. Disse reglene er angitt i § 6 tredje ledd, og innebærer at inhabilitet hos en overordnet medfører inhabilitet også for hans direkte underordnede i samme forvaltningsorgan. I

statsforvaltningen regnes for eksempel alle ansatte i et departement som direkte underordnet statsråden. Dersom statsråden er inhabil, vil dette gjøre de underordnede i departementet inhabile. Forøvrig vil det avgjørende være hvordan forvaltningsorganets organisasjon er bygget opp.

Regelen om avledet inhabilitet er gitt ut fra en tanke om at den underordnede vil kunne føle seg hemmet av at hans overordnede er inhabil. Videre skal den opprettholde tilliten til at avgjørelsene ikke fattes under press eller direktiver fra den overordnede.<sup>124</sup> Den underordnede kan uansett forberede saken, det er bare selve avgjørelsen han ikke kan delta i.

#### 4.3.5 Inhabilitet etter fvl. § 6 annet ledd

Som beskrevet ovenfor kan reglene om avledet inhabilitet lede til at et helt organ kan ansees inhabilt. For classeselskapenes vedkommende kan det spørres om hva som er ett og samme forvaltningsorgan. Skal hele organisasjonen regnes som én, eller kan man skille mellom de ulike datterselskaper, utenlandsfilialer etc? En grundig analyse av disse spørsmålene ville føre for langt, med tanke på at de fem aktuelle classeselskapene har ulik oppbygging. I det følgende vil det derfor forutsettes at hvert selskap er å regne som ett forvaltningsorgan. Inhabilitet hos ledelsen i selskapet vil således innebære inhabilitet hos alle ansatte. Spørsmålet blir dermed hvorvidt classeselskapets ledelse grunnet selskapets tosidige rolle kan ansees inhabile etter § 6.

Forvaltningsloven § 6 første ledd bokstav a til e oppstiller noen situasjoner der tjenestemannen uten videre vil være inhabil, for eksempel på grunn av et familieforhold til parten. Disse *absolutte*

---

<sup>124</sup> Frihagen (1985) side 331.

habilitetsreglene reiser ikke særlige spørsmål i forbindelse med klaseselskapenes habilitet.

Etter § 6 annet ledd er en tjenestemann inhabil «når andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet». Det er først og fremst interessetilknytninger av forskjellige slag mellom tjenestemann og parten som er ment omfattet av bestemmelsen.<sup>125</sup> Interessetilknytningen mellom klaseselskapets ledelse og parten (reder) vil være den tilknytning de har gjennom å stå i kontraktsforhold til hverandre.

Regelen forutsetter en konkret helhetsvurdering av den enkelte sak.<sup>126</sup> Spørsmålet om klaseselskapets ledelses inhabilitet er av mer generell karakter, og gjelder for hele ordningen med delegasjon av sertifiseringsmyndighet. Selv om man normalt skal gå individuelt til verks i inhabilitetsvurderingen, blir det i dette tilfellet mer naturlig å se på hvorvidt ordningen kan tenkes å innebære inhabilitet totalt sett.

Som grunnvilkår må det altså foreligge et «særegent forhold». Med dette menes at ikke enhver interessetilknytning kan lede til inhabilitet, men at det må foreligge omstendigheter som særskilt gjør seg gjeldende for den enkelte tjenestemann.

Om administrerende direktør i for eksempel DNV skal kunne oppfattes som inhabil, må det altså foreligge et særegent forhold som gjør at omgivelsene mister tilliten til hans upartiskhet. Spørsmålet blir dermed om *selskapets* kontraktsmessige tilknytning til den part de skal kontrollere utgjør et særegent forhold for *ledelsen*.

Lovens ordlyd gir en veiledning for vurderingen gjennom at det blant annet skal legges vekt på «om avgjørelsen i saken kan

---

<sup>125</sup> Woxholth (1999) side 127.

<sup>126</sup> *l.c.*

innebære særlig fordel, tap eller ulempe for [tjenestemannen] eller noen som han har nær personlig tilknytning til». Det er ikke sagt noe om hvilken relativ vekt disse momentene skal ha. De trenger derfor ikke nødvendigvis å oppfattes som en utdyping av hva som kan være et «særegent forhold», men snarere som en eksemplifisering, noe også ordlyden «blant annet» indikerer.<sup>127</sup>

Utfallet av et sertifiseringsvedtak innebærer klart nok en særlig fordel eller ulempe for skipets eier. En offentlig godkjenning av skipet er avgjørende for at det skal kunne seile. Dersom classeselskapets tjenestemann ansees å ha «nær personlig tilknytning» til reder vil han dermed være inhabil etter annet ledd. Det må derfor spørres om kontrakten mellom classeselskap og reder kan innebære at personale i ledende stillinger i classeselskapet har en slik personlig tilknytning til reder som loven sikter til.

Uttrykket «personlig» kan tyde på at man har hatt en tilknytning av mer privat karakter i tankene. *Woxholth* nevner som eksempel at slektskap, vennskap eller uvennskap kan omfattes.<sup>128</sup> Ved denne avgrensningen skal man likevel ta hensyn til at lovgiver har gjort en bevisst avveining av hvilke forhold som hører inn under første ledd. Det er for eksempel ikke gitt at andre slektsforhold enn de som er nevnt i første ledd omfattes.

Det forutsettes at ledelsens forhold til den enkelte reder er av rent forretningsmessig og ikke vennskapelig art. Med hensyn til vennskap skriver *Woxholth* at man normalt ikke vil la et vanlig godt bekjentskap eller samarbeid lede til inhabilitet.<sup>129</sup> Dette

---

<sup>127</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 185.

<sup>128</sup> *Woxholth* (1999) side 141.

<sup>129</sup> *Op.cit.* side 142.

synspunktet kan lede til at heller ikke et forretningsmessig forhold kan ansees å innebære inhabilitet for tjenestemannen.

En annen side av spørsmålet er om forretningsforholdet innebærer at utfallet av avgjørelsen innebærer en «særlig fordel eller ulempe» for tjenestemannen selv, altså eksempelvis for den administrerende direktør *selv*. Tankegangen er at for eksempel avgjørelser som er upopulære hos rederiet også kan virke negativt for selskapet, idet man risikerer å stilles i et dårlig lys overfor kunden. Dette vil igjen være en ulempe for klasseselskapets ledelse.

Dobbeltrollen til klasseselskapene kan også *i seg selv* tenkes å utgjøre et «særegent forhold», uten at man trenger å gå veien om «særlig fordel eller ulempe». Inhabilitet kan statueres på grunnlag av kombinasjon av ulike kompetanser, selv om problematikken hovedsakelig er diskutert i forbindelse med at samme tjenestemann får med samme sak å gjøre i forskjellige funksjoner eller instanser.<sup>130</sup> Et eksempel er at et bystyremedlem behandler en sak han tidligere har behandlet som medlem av bygningsrådet. Lovgiver har ønsket at man i størst mulig grad skal unngå at samme tjenestemann opptrer i forskjellige funksjoner ved behandlingen av samme saksforhold.<sup>131</sup>

En kompetansekombinasjon kan altså utgjøre et «særegent forhold» etter § 6 annet ledd. Ifølge Frihagen må det imidlertid kreves noe mer enn bare kombinasjonen i seg selv. Det må komme inn et særegnet grunnlag for inhabilitet utover dobbeltrollen tjenestemannen står i.<sup>132</sup> Men om selve kompetansekombinasjonen fremstår som uheldig, kan dette gjøre at det skal mindre til av øvrige omstendigheter for at vilkåret i § 6 annet ledd er oppfylt.

---

<sup>130</sup> Frihagen (1985) side 312 flg.

<sup>131</sup> Ot.prp. nr. 38 (1964-65) side 39.

<sup>132</sup> Frihagen (1985) side 313.

I forarbeidene har man ved kompetansekombinasjonen sett for seg at en bestemt tjenestemann opptrer under ulike hatter i ulike instanser i løpet av sakens gang. En har altså ikke hatt i tankene den situasjon at tjenestemannen ved samme handling opptrer som privat og offentlig aktør. Synspunktene om kombinasjon av roller må likevel ha en viss overføringsverdi til vårt tilfelle. Den overordnede vurderingen er den samme: Omverdenen skal ha tillit til at de ulike rollene ikke påvirker tjenestemannens avgjørelse.

#### 4.3.6 **Inhabilitet for forvaltningsorganer**

Inhabilitetsreglene i forvaltningsloven knytter seg altså til den enkelte *person*. Med unntak av resultatet der noen i den øverste ledelse er inhabil, kan ikke inhabilitet statueres for et *organ* som sådant. Dette bidrar til å gjøre vurderingen av klaseselskapenes inhabilitet mer komplisert.

I Danmark har man derimot et system med såkalt «myndighetsinhabilitet» som nok er bedre tilpasset denne situasjonen. Læren går ut på at et helt organ kan erklæres inhabilt, uavhengig av den enkelte ansattes interesse, dersom det har en særlig interesse i sakens utfall. Regelen følger ikke av den danske forvaltningslov. Det finnes imidlertid såpass omfattende praksis om den, blant annet fra den danske Sivilombudsmannen, at den er å anse som sikker rett.<sup>133</sup>

Læren har imidlertid sine svakheter. Inhabilitetsreglene skal beskytte mot den menneskelige svakhet det er å la seg styre av egeninteresser i en sak. Ved å hevde at et rettssubjekt kan være inhabilt, tillegger man rettssubjektet menneskelige egenskaper og svakheter, noe som er problematisk.<sup>134</sup> Sørensen skriver at det neppe gir mening å hevde

---

<sup>133</sup> Gammeltoft-Hansen m. fl. Forvaltningsret side 198 flg., Sørensen (2005) side 205 venstre spalte.

<sup>134</sup> Se Unmack Larsen side 242.

at et myndighetsorgan som sådant skal kunne ha interesser i en sak løstrevet fra de enkeltpersoner som handler.<sup>155</sup> Læren forsvares likevel ut fra at:<sup>156</sup>

«myndighetsinhabilitet» [kan] måske siges blot at dække over, at de forhold, der begrunder, at der foreligger inhabilitet, undertiden ikke kan henføres til bestemte enkeltpersoner frem for andre i myndigheden, men derimod gør sig gældende i forhold til *enhver* af dennes medarbejdere.

I forhold til klasseselskapenes inhabilitet er det interessant å spørre seg om akkurat dette: Kan selskapets kontraktmessige forhold til rederne begrunne at *enhver* av selskapets medarbejdere står i et slikt særegent forhold at de må ansees inhabile? Dersom «myndighetsinhabilitet» sees på denne måten, er forskjellen fra såkalt «avledet inhabilitet» kanskje mer av terminologisk enn av prinsipiell karakter.

I Norge er det klare utgangspunkt at bare personer, og ikke offentlige organer, kan være inhabile.<sup>157</sup> Blant annet er spørsmålet inngående behandlet av Sivilombudsmannen i Årsmeldingen 2004 s. 285.<sup>158</sup> Denne saken gjaldt et spørsmål om inhabilitet i Statens Forurensningstilsyn (SFT) på grunn av myndighet både til å godkjenne tiltak og til å gi økonomisk støtte til samme tiltak. Sivilombudsmannen kommer her med en del generelle synspunkter både om inhabilitet for hele forvaltningsorganer, om ulovfestede prinsipper om inhabilitet, og om rollekombinasjoner i forvaltningen.

---

<sup>155</sup> Sørensen (2005) side 206 venstre spalte.

<sup>156</sup> *L.c.*

<sup>157</sup> Se bl.a. Forvaltningskomiteens innstilling side 140, Woxholth (1999) side 134, og Justisdepartementets Lovavdelings uttalelse publisert på Lovdata som JD-LOV-1998-7230

<sup>158</sup> Publisert på Lovdata som SOMB-2004-77.

Han fastslår innledningsvis at det følger direkte av ordlyden i forvaltningsloven § 6 at den bare gjelder for personer, og at det vanskelig kan være holdepunkter for en utvidende tolkning av denne bestemmelsen. Han har imidlertid øye for at forskjellen mellom myndighetsinhabilitet og avledet inhabilitet ikke nødvendigvis er så stor, da særegne forhold kan lede til at samtlige tjenestemenn i et organ må anses inhabile. I et sånt tilfelle vil virkningen «reelt sett kunne bli nesten den samme som om organet som sådant ble ansett inhabilt». Synspunktene minner altså om *Sorensens* betraktninger rundt det å tillegge et organ menneskelige svakheter og egenskaper.

I lys av classeselskapenes situasjon er det interessant å merke seg at Sivilombudsmannen i ovennevnte sak også bemerker følgende: (min utheving)

I enkelte tilfeller kan situasjonen også ligge slik an at lederen av forvaltningsorganet må anses inhabil, *selv om han for så vidt ikke selv har noen egeninteresse i sakens utfall.*

Også *Frihagen* er av den oppfatning at det forhold at et forvaltningsorgan har særinteresse i saken *kan* føre til personlig inhabilitet for den enkelte tjenestemann etter § 6 annet ledd.<sup>139</sup> Han påpeker at «særinteressen i saksutfallet og tilknytningen til saken kan (...) tenkes å være så sterk og direkte at dette er egnet til å svekke tilliten til vedkommende tjenestemanns upartiskhet.» Dette begrunnes i at § 6 annet ledd forutsetter en så bred helhetsvurdering, at slike særinteresser må kunne trekkes inn. *Frihagen* antar likevel at det skal en god del til for at et *organs* særlige interesse på denne måten trekkes inn i vurderingen.

Lederen for et classeselskap vil ikke selv nødvendigvis ha egeninteresse i sakens utfall ved sertifiseringen av et skip. Men

---

<sup>139</sup> *Frihagen* (1985) side 103 flg.



ifølge Sivilombudsmannen trenger altså ikke manglende *egeninteresse* å innebære at man ikke kan erklæres inhabil. Det samme er lagt til grunn i forvaltningskomitéens innstilling.<sup>140</sup> Her nevnes som eksempel at kontorsjefen ved Prisdirektoratets distriktskontor kan tenkes inhabil til å ta standpunkt til en forhøyelse av leie av kontorlokaler. Dette altså selv om kontorsjefen *personlig* ikke har noen egeninteresse av leiens størrelse.

Den enkelte leder av for eksempel DNV vil ikke personlig ha noen interesse av kontrakten med reder, utover en eventuell personlig prestisje i å tiltrekke seg flest mulig kunder. Men synspunktene i blant annet forvaltningskomitéens innstilling og Sivilombudsmannens Årsmelding kan forstås slik at forvaltningsorganets, i dette tilfellet altså klaseselskapets, interesse av et bestemt utfall av og til kan være så betydelig at den påvirker ledelsens habilitet. Dersom klaseselskapet har for sterk interesse av et visst resultat, kan det bidra til at selskapets ledelse blir inhabile.

Det kan anføres at situasjonen i svært mange tilfeller vil være slik at selskapet har en sterk interesse i å *unngå* å fatte vedtak som er upopulære hos parten. På den annen side er det holdepunkter også for det motsatte syn: Dersom selskapet blir for slepphendt i sin kontrollutøvelse, vil dette kunne undergrave hele deres virksomhet.

#### 4.3.7 Inhabilitet på ulovfestet grunnlag

Noe lenger ut i ovennevnte referat fra Årsmeldingen 2004 s. 285 skriver Sivilombudsmannen:

Det forhold at forvaltningslovens regler om inhabilitet bare gjelder for personer er ikke til hinder for at det på grunnlag av inhabilitetsbetraktninger unntaksvis vil kunne anses å stride mot

---

<sup>140</sup> Innstilling fra forvaltningskomitéen (1958) side 141.

ulovfestede prinsipper om god forvaltningsskikk eller forsvarlig saksbehandling at et forvaltningsorgan behandler en sak.

Selv der man ved en utvidende tolkning av forvaltningsloven § 6 annet ledd vil komme til kort, kan man altså falle ned på ulovfestede synspunkter om forsvarlig saksbehandling. Dette kan få betydning ved vurderingen av klageselskapenes habilitet som organ.

Det vil kunne være en glidende overgang fra å tolke en lovbestemmelse utvidende ut fra reelle hensyn og til å fastslå noe på grunnlag av ulovfestede regler. De ulovfestede reglene vil jo nettopp bygge på rimelighets- og forsvarlighetshensyn.

I Sivilombudsmannens Årsmelding 2003 s. 267<sup>141</sup> kom man under tvil frem til at en fylkesmann hadde vært inhabil. Resultatet var basert på ulovfestede prinsipper. I den aktuelle saken hadde fylkesmannen først fremsatt innsigelser mot en reguleringsplan. Disse var senere trukket tilbake. Deretter var fylkesmannen klageinstans i regulerings-saken. Spørsmålet som ble reist for Sivilombudsmannen var om fylkesmannen var inhabil til å treffe vedtak i klagesaken.

Det ble fastslått at ingen av *tjenestemennene* hadde hatt en slik dobbeltrolle som § 6 omhandler. Men Sivilombudsmannen skriver deretter:

Det kan likevel tenkjast situasjonar der eit *forvaltningsorgan* på grunn av sin spesielle stilling eller særlege interesse i saka, bør seie seg ugild til å handsame ei klage. Heimel for dette er eventuelt ulovfesta forvaltningsprinsipp.

Deretter foretas en konkret vurdering, der man altså under tvil kommer til at rollekombinasjonen ledet til inhabilitet. Ulike rollekombinasjoner fylkesmannen har i plan- og bygningsretten

---

<sup>141</sup> Publisert på Lovdata som SOMB-2003-85.

beskrives som stridende mot god forvaltningsskikk. Dette etter en alminnelige habilitetsvurdering, nemlig at de er *egnet til å svekke tilliten* til fylkesmannens habilitet.

Dersom man skal si noe om hvorvidt classeselskapene eventuelt er inhabile på ulovfestet grunnlag faller man altså ned på samme vurdering som for den enkelte tjenestemann: I hvilken grad er rollekombinasjonen som privat og offentlig aktør egnet til å svekke tilliten til deres upartiskhet?

Ifølge *Frihagen* bør hensynet til hvordan forholdet virker utad tale for forholdsvis strenge inhabilitetskriterier.<sup>142</sup> Classeselskapenes sammenblanding av private og offentlige roller kan opplagt virke betenkelig. Arbeidet som pågår internasjonalt omkring disse spørsmål indikerer at sammenblandingen oppfattes problematisk.

## 4.4 Offentlighetsloven

### 4.4.1 Anvendelsesområdet

Offentlighetsloven er, på samme måte som forvaltningsloven, en generell lov som i utgangspunktet gjelder all forvaltningsvirksomhet. Den har således samme virkeområde som forvaltningsloven kapittel II og III. Den ble da også til gjennom de samme forberedende utredninger som den alminnelige forvaltningslov.<sup>143</sup>

---

<sup>142</sup> Frihagen (1985) side 30.

<sup>143</sup> Utredningen som i 1958 ble lagt frem av Forvaltningskomiteen ble realisert i tre forskjellige etapper: Lov om Stortingets ombudsmann for forvaltningen i 1962, Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker i 1967 og Lov om offentlighet i forvaltningen i 1970. Sistnevnte lov krevde den mest omfattende debatten, og arbeidet ble skilt ut i et eget utvalg (Skautvalget) som la frem sin innstilling i 1967. Loven har senere vært gjenstand for små og store endringer, de største i 1982 og 1993.

Loven oppstiller en hovedregel om offentlighet i § 2. Det følger av denne bestemmelsen at forvaltningens saksdokumenter er offentlige så langt det ikke er gjort uttrykkelig unntak i eller i medhold av lov. Et eksempel på slike unntak er reglene om taushetsplikt i §§ 13 flg. Det spesielle for avtalen mellom selskapene og NHD er at det kun er henvist til regler om taushetsplikt, og ikke til regler om offentlighet.<sup>144</sup> Dermed henvises det til visse unntaksregler, men ikke til den generelle hovedregel for forvaltningsvirksomhet.

Ved utformingen av artikkel 6.3 har man altså vært mer opptatt av å sørge for hemmelighold av sensitive opplysninger enn av å vise til regler om dokumentoffentlighet. Den manglende henvisning til offentlighetsloven i avtalen kan likevel ikke leses som noen fravikelse av loven. Dersom offentlighetsloven skal fravikes, må dette være bestemt «i eller i medhold av lov».<sup>145</sup> Fastleggelsen av hvorvidt offentlighetsloven kommer til anvendelse må derfor på vanlig måte baseres på en tolkning av lovens regler om anvendelsesområde.

Offentlighetslovens generelle virkeområde angis i § 1. Bestemmelsen er likelydende med forvaltningsloven § 1, og blir i det store og hele tolket på samme måte.<sup>146</sup> Etter denne bestemmelsen gjelder offentlighetsloven for det første *all* den virksomhet som drives av forvaltningsorganer, både myndighets-

---

<sup>144</sup> Avtalen art. 6.3 i.f.

<sup>145</sup> Offl. § 1 første ledd, 1. pkt.

<sup>146</sup> Ordlyden i offentlighetsloven ble endret i 1982 for å samsvare bedre med forvaltningsloven. Kriteriet om at loven bare gjaldt i «forvaltningssaker» og begrensningen til ikke å gjelde «forretningsvirksomhet» ble fjernet. Virkeområdet for loven ble dermed utvidet. Se Frihagen (1994) side 56 flg.

utøvelse, forretningsdrift og annen virksomhet.<sup>147</sup> Dermed rammes alle regulære forvaltningsorganer av loven, uavhengig av hva slags virkekrets eller oppgaver de har. Dette er altså et *institusjonelt* kriterium for lovens anvendelse.<sup>148</sup> Private rettssubjekter faller utenfor en slik definisjon, selv om de skulle drive virksomhet som svarer til forvaltningens eller ha samfunnsnyttige formål.<sup>149</sup>

Loven har imidlertid også et *funksjonelt* kriterium for sitt virkeområde, ved at den gjelder private rettssubjekter i saker der disse treffer vedtak. Denne utvidelsen av offentlighetslovens virkeområde skjedde ved lovendringen i 1982. Men loven er altså begrenset til å gjelde der det er snakk om enkeltvedtak eller forskrifter – den vil ikke gjelde virksomheten som det private organ driver for øvrig.

Offentlighetsloven har ikke selv noen definisjon av hva som ligger i begrepene enkeltvedtak eller forskrift. Lovens nære tilknytning og likhet med forvaltningsloven gjør det likevel opplagt at en må legge definisjonene i forvaltningsloven § 2 til grunn. Den funksjonelle avgrensningen av offentlighetsloven innebærer at det blir av betydning å avklare i hvilke tilfeller klasseselskapene driver virksomhet som faller inn under forvaltningslovens vedtaksdefinisjon i § 2 bokstav a. Som beskrevet i kapittel 4.2.1 og 4.2.2 vil flere av selskapenes avgjørelser og unnlatelser kunne falle inn under denne definisjonen.

---

<sup>147</sup> Se St. meld. Nr. 32 (1997-98) side 23 venstre spalte.

<sup>148</sup> Om skillet mellom institusjonelle og funksjonelle kriterier, se Smith (1979) side 48 flg.

<sup>149</sup> Frihagen (1994) side 70 og 91.

#### 4.4.2 Hva skal være offentlig?

Offentlighetslovens hovedregel fremgår av § 2 første ledd, som lyder: «Forvaltningens saksdokumenter er offentlige så langt det ikke er gjort unntak i lov eller i medhold av lov». Offentlighetsprinsippet gjelder altså «forvaltningens saksdokumenter». Dokumentbegrepet er nærmere definert i § 3 første ledd:

Forvaltningens saksdokumenter er dokumenter som er utferdiget av et forvaltningsorgan, og dokumenter som er kommet inn til eller lagt frem for et slikt organ. Som dokument regnes en logisk avgrenset informasjonsmengde som er lagret på et medium for senere lesing, lytting, fremvisning eller overføring.

Med denne definisjonen er dokumentbegrepet gitt et nokså vidt omfang. Ved lovendring i 2000 ble begrepet gjort teknologinøytralt, slik at det er uten betydning hvilket medium som er brukt til å lagre informasjonen.

Hovedregelen om offentlighet gjelder både dokumenter som er utferdiget av forvaltningen selv, og dokumenter som har kommet inn til forvaltningsorganet. Både classeselskapenes dokumenter samt dokumenter som er kommet inn fra for eksempel rederiene vil dermed kunne være offentlige etter offentlighetsloven.

Loven er imidlertid bygd opp slik at hovedregelen om offentlighet begrenses av en rekke unntak. Unntakene kan deles inn i to kategorier: Dokumenter som *kan* unntas offentlighet, og dokumenter som *skal* unntas offentlighet.

Sistnevnte viser til dokumenter som er undergitt taushetsplikt i eller i medhold av lov, jf. offentlighetsloven § 5a. En del generelle taushetsregler er gitt i forvaltningsloven §§ 13-13f. Spesielle taushetsregler finnes rundt om i særlovgivningen, men det er ikke gitt taushetsregler i sjødyktighetsloven. Lex superior-prinsippet innebærer at det ikke vil være adgang til å sette regler om taushetsplikt i forskrifter gitt i medhold av sjødyktighetsloven.

Av de lovbestemte taushetsreglene er det særlig forvaltningsloven § 13 første ledd nr. 2 som kan tenkes å komme til anvendelse i forbindelse med klasseinspeksjoner av skip. Denne bestemmelsen gjelder taushetsplikt for

tekniske innretninger og fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår.

Mange av de offentlige oppgavene til klasseselskapene gjelder imidlertid sikkerhetsforskrifter som nødvendigvis må gjennomføres noenlunde likt på alle tilsvarende skip. De «tekniske innretninger» som kontrolleres på en offentlig skipsinspeksjon vil det derfor ikke nødvendigvis være «av konkurransemessig betydning å hemmeligholde».

Når det gjelder offentlighetslovens «kan-unntak», kan man se for seg at § 6 første ledd nr. 5 kan komme til anvendelse. Denne gjelder «[a]nmeldelse, rapport og annet dokument om lovovertrødelse.» Dersom en skipsinspeksjon avdekker brudd på sikkerhetsforskrifter, kan situasjonen dekkes av ordlyden i denne bestemmelsen.

#### 4.4.3 Journalføringsplikt – arkivloven

En regel som henger nær sammen med offentlighetsloven og innsynsretten er arkivlovens og arkivforskriftens regler om plikt for offentlige organer til å føre journal, se arkivforskriften § 2-6.

Hva som er «offentlig organ» fremgår av arkivloven § 2 bokstav g. Uttrykket er definert som «statleg, fylkeskommunal eller kommunal institusjon eller eining». Det følger av lovens forarbeider at uttrykket jevnt over er sammenfallende med begrepet «forvaltningsorgan» i forvaltningsloven og offentlighetsloven.<sup>150</sup>

---

<sup>150</sup> Ot.prp. nr. 77 (1991-1992) side 12.

Private rettssubjekter er imidlertid *ikke* omfattet av begrepet, heller ikke der de treffer enkeltvedtak eller utferdiger forskrift og dermed omfattes av forvaltningsloven og offentlighetsloven. Arkivloven har med andre ord ingen funksjonell avgrensning av anvendelsesområdet, kun en institusjonell. Riksarkivaren kan fastsette at private rettssubjekter i slike tilfeller likevel skal omfattes av loven, men har foreløpig ikke brukt sin kompetanse til å fatte slike vedtak. Klaseselskapene er dermed ikke pålagt noen lovbestemt journalføringsplikt.

#### **4.4.4 Hvordan harmonerer offentlighetsloven med klaseselskapenes egne regler?**

Avtalen mellom klaseselskap og reder vil i alminnelighet inneholde egne bestemmelser om taushetsplikt. Spørsmålet blir dermed hvordan disse avtalefestede taushetsreglene forholder seg til de forvaltningsrettslige regler om offentlighet og taushet.

Offentlighetsprinsippet er satt til å beskytte andre interesser enn partsinteresser – disse er ivaretatt blant annet gjennom reglene om dokumentinnsyn i forvaltningsloven § 18. Offentlighetsloven bidrar til at flere enn parten og andre som saken direkte gjelder skal ha adgang til innsyn i forvaltningens saksdokumenter. Dermed vil ikke forvaltningen kunne avtale seg bort fra offentlighetsprinsippet i sin avtale med parten.

Dette betyr at offentlighetslovens og forvaltningslovens regler om offentlighet og taushetsplikt må gå foran klasseavtalens taushetsregler der det er snakk om dokumenter som er å anse som «forvaltningens saksdokumenter», jf. avgrensningen under kapittel 4.4.2.



## *IACS' retningslinjer om offentlighet*

Klasseselskapenes organisasjon IACS<sup>151</sup> har utarbeidet felles retningslinjer om utgivelse av informasjon i forbindelse med klasse- og myndighetsarbeid.<sup>152</sup> Retningslinjene fastsetter hvilke opplysninger som kan og skal gjøres offentlig tilgjengelig.

Etter retningslinjene art. 4 skal for det første opplysninger om skipets identitet offentliggjøres, slik som navn, flagg, IMO-nummer m.v.

Når det gjelder sertifikatstatusen er det gjort en forskjell på klassesertifikatene og de offentlige sertifikatene som er verd å merke seg.

For *klassesertifikatene* følger det av art. 4.1.2 at ved suspensjon i mer enn 7 dager eller inndragning, skal dette offentliggjøres. Videre skal årsakene til suspensjonen eller inndragningen gjøres kjent. Til enhver tid skal eventuelle inndragninger eller suspensjoner for de seneste tre år være offentlig tilgjengelig. I tillegg til disse opplysningene skal «due date» for neste inspeksjon være offentlig.

Opplysninger om offentlige inspeksjoner skal offentliggjøres i langt *mindre* omfang, Etter art. 4.1.3. skal følgende opplysninger offentliggjøres:

- a) *Due dates of surveys.*
- b) *Expiry dates of statutory certificates.*
- c) *Items remaining to complete a survey already commenced (or outstanding statutory recommendations).*

Det er også et vilkår at flaggstaten samtykker.

IACS legger med andre ord opp til en mer begrenset offentliggjøring av opplysninger som innhentes i egenskap av

---

<sup>151</sup> Se kapittel 1.2.4.

<sup>152</sup> IACS Internal Information 23, Publication of ship classification and statutory information.

offentlig myndighet enn det som følger av våre hjemlige regler. Det legges også opp til mindre grad av offentliggjøring av den informasjonen som stammer fra «statutory surveys» enn fra «class surveys».

Særlig de utenlandske selskapene som utøver myndighet på vegne av Sjøfartsdirektoratet, vil være langt bedre kjent med IACS' regler enn med de norske forvaltningsreglene, hvilket kan skape problemer.

Opplysningene offentliggjøres ofte både på selskapenes egne hjemmesider, samt i databasen *Equasis*.<sup>153</sup> Equasis ble til i kjølvannet av en kampanje satt i gang i 1997 av EU-Kommisjonen og britiske myndigheter, kalt *The Quality Shipping Campaign*. Ulike aktører i næringen, som redere, assurandører, meglere, classeselskaper m.v. viste seg å ha et unisont behov for en kilde som kunne samle *all* tilgjengelig informasjon om verdensflåtens tilstand. Kommisjonen startet derfor opp tjenesten Equasis, i samarbeid med den franske stat. Equasis har til hensikt å tjene allmenne interesser, og har ikke kommersielle interesser. Tjenesten finansieres i dag av EU, Frankrike, Storbritannia, Spania, Singapore og Japan.

### *DNVs regler om offentlighet*

DNV opplyses å følge IACS' retningslinjer om offentlighet, og har i tillegg særlige bestemmelser i sine *Rules for Classification of Ships*. Dette regelverket gjelder i utgangspunktet den private *klassevirksomheten*.

For å undersøke hvordan organisasjonen forholdt seg til offentliggjøring av den offentlige virksomheten, sendte jeg begjæring om innsyn i dokumenter vedrørende kontrollen av et

---

<sup>153</sup> Se [www.equasis.org](http://www.equasis.org).

bestemt skip til DNV.<sup>154</sup> For å teste om offentlighet praktiseres annerledes i Sjøfartsdirektoratet ble likelydende begjæring sendt dit. Resultatet avdekket nokså ulike holdninger i de to organisasjonene. Mens Sjøfartsdirektoratet ga tilgang på alle dokumenter i saken, var DNV tilbakeholdne, og krevde at skriftlig samtykke ble innhentet fra det aktuelle rederiet. På spørsmål om tilgang kun til dokumenter som DNV hadde innhentet i egenskap av offentlig myndighet var svaret det samme.

Det må understrekes at undersøkelsen begrenset seg til en slags stikkprøve, og dermed ikke nødvendigvis gir uttrykk for det komplette bildet hos noen av organisasjonene. Forespørselen hos DNV ble heller ikke forfulgt videre, og det kan meget vel tenkes at man kunne oppnådd innsyn dersom saken hadde havnet på et høyere nivå i organisasjonen. Likevel viser stikkprøven at selskapets private regelverk får betydning for praktiseringen av offentlighet også i forhold til den offentlige virksomheten, da bevisstheten om dette skillet vil være liten i enkelte deler av organisasjonen. Det ble vist til Rules for Classification of Ships også ved presisering av at ønsket gjaldt selskapets «statutory surveys».

Rules of Classification of Ships, General Conditions art. 601 første ledd lyder: (min utheving)

The Society will not disclose any information received or reports made in connection with classification to any other than those entitled thereto according to Table B1 or those having been given the right to receive information *by legislation*, court decision or by written permission by the owner.

Henvisningen til Table B1 er en henvisning til en matrise som viser hva som skal til for at informasjon av forskjellig art skal kunne

---

<sup>154</sup> Det følger av offl. § 2 annet ledd at begjæring om innsyn må gjelde «dokumenter i en bestemt sak».

fremlegges for ulike aktører, så som flaggstat, havnestat og forsikringsselskap. Vilkårene for å fremlegge informasjon til forsikringsselskapene er mest interessante, da disse i utgangspunktet vil være å regne som en utenforstående, selv om de jo besitter virkemidler som gjør at de kan få tilgang til informasjon uavhengig av offentlighetsloven.

Table B1 viser nemlig at for eksempel «Survey Reports», som jo kan innebære rapporter også fra den offentlige virksomheten, kun skal kunne fremvises for forsikringsselskaper når dette er akseptert av eier, eller der det foreligger særlig klausul i forsikringsavtalen. Dette kan komme i motstrid med offentlighetsprinsippet. Der en inspeksjon har resultert i et enkeltvedtak, vil dokumentene i forbindelse med inspeksjonen som hovedregel være offentlige etter offentlighetsloven.

I artikkel 601 reserverer man seg imidlertid mot at det kan foreligge en *lovfestet* rett til informasjon. Men man har altså tatt høyde for at større grad av offentlighet enn hva som er vanlig i alminnelig forretningspraksis kan følge av lovgivning.

Andre bestemmelser i artikkel B 600 kan uansett tenkes å kunne komme i konflikt med offentlighetsloven. For eksempel følger det av artikkel 601 at:

The Society will not disclose information which can be considered as the property of another party except when this party's permission is given in writing.

Dokumentasjon som må anses som «property of another party» vil ikke kunne holdes skjult for offentligheten dersom de oppfyller kriteriene for hva som er forvaltningens dokumenter, jf. lovens dokumentbegrep i § 3.<sup>155</sup> Det vil være de lovbestemte taushetsregler som avgjør om slike dokumenter kan hemmeligholdes.

---

<sup>155</sup> Se kapittel 4.4.2.

Artikkel 603 angir at:

[I]nternal communication (...) produced within the Society in connection with classification will not be disclosed to other parties.

Dette ligner offentlighetslovens unntak for «interne dokumenter» i § 5. Denne paragrafen angir at dokumenter som et forvaltningsorgan har utarbeidet for intern saksforberedelse *kan* unntas fra offentlighet. At ordet «kan» er brukt, innebærer en viktig forskjell fra regelen i DNVs klasseavtale.

Av offentlighetsloven følger nemlig også et prinsipp om meroffentlighet, jf. § 2 tredje ledd, som pålegger forvaltningen å vurdere om dokumenter som *kan* unntas offentlighet likevel skal gjøres kjent. Denne plikten til å vurdere meroffentlighet har med tiden blitt et meget sentralt prinsipp i forvaltningsretten. Dersom meroffentlighet ikke er vurdert, vil dette kunne være en saksbehandlingsfeil.<sup>156</sup> Det bør også fremgå av et avslag på innsyn i forvaltningsdokumenter at meroffentlighet har vært vurdert.

Et annet problem er at det i praksis vil være et samrøre mellom klassens offentlige og private oppgaver. Oppsummering av inspeksjonen og eventuelle pålegg vil gjerne skje i det samme formularet. Med et slikt system kan man derfor vanskelig se for seg noen praktisk løsning der opplysningene som angår offentlige forhold skal være offentlig tilgjengelige mens de andre hemmeligholdes.

DNV praktiserer altså et strengt hemmelighold av opplysninger utover de som offentliggjøres i Equasis. Ønsker man innsyn kreves samtykke fra rederiet, selv om det skulle være snakk om opplysninger som er innhentet i egenskap av offentlig myndighet. Dette i motsetning til en åpen linje hos Sjøfartsdirektoratet om opplysninger innhentet ved *deres* inspeksjoner.

---

<sup>156</sup> Se NOU 2003:30 Ny offentlighetslov side 36 høyre spalte.

Denne forskjellen i praktisering av offentlighetsloven belyser noen av ulempene ved delegasjon av offentlig kompetanse til et privat organ.<sup>157</sup> Også innad i forvaltningen vil det kunne være forskjeller i hvilken grad forvaltningsregler følges, noe også antallet saker som kommer inn for Sivilombudsmannen bærer bud om.<sup>158</sup> Enda mindre bevissthet rundt disse reglene vil det være i et privat organ som har en annen «bedriftskultur» enn hva som finnes i forvaltningen.

#### 4.4.5 Ny offentlighetslov

Utkast til ny offentlighetslov ble fremsatt i NOU 2003:30. Utredningen innebærer flere alternativer fremmet av ulike mindretall i utvalget.

Et lovforslag ble fremmet for Stortinget i Ot.prp. nr. 102 (2004-2005), men dette rakk ikke å bli behandlet før stortingsvalget i 2005. Et tilnærmet likelydende forslag, uten forutgående drøftelser, ble deretter fremmet i Ot.prp. nr. 9 (2005-2006). Forslaget vil antakelig bli behandlet i løpet av våren 2006.<sup>159</sup>

Lovforslaget innebærer en betydelig utvidelse av retten til innsyn i offentlig virksomhet. Et sentralt spørsmål i lovforberedelsen har vært hvorvidt offentlighetsloven skulle gjelde for selvstendige rettssubjekter også utenfor de tilfellene der de treffer enkeltvedtak eller utferdiger forskrift. Tanken har vært at interessen i innsyn i saksdokumenter gjerne vil gjøre seg gjeldende uavhengig av hvordan den offentlige virksomheten er organisert, og uavhengig av om den drives av tradisjonelle forvaltningsorganer eller av andre

---

<sup>157</sup> Nærmere om dette i kapittel 5.

<sup>158</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 220.

<sup>159</sup> Saksutviklingen kan følges på <http://epos.stortinget.no/SakOpplysning.aspx?id=32756>.

rettssubjekter.<sup>160</sup> Regjeringen har også tidligere gitt uttrykk for bekymring for at en del omorganisering i forvaltningen kan få uønskede følger for anvendelsen av offentlighetsloven.<sup>161</sup>

Fastleggelsen av lovens anvendelsesområde var gjenstand for dissens i lovutvalget, og departementet har gått inn for en annen løsning enn utvalgets flertall. Hvilken løsning Stortinget til slutt vil gå inn for, synes på denne bakgrunn ikke nødvendigvis gitt. Det kan derfor være grunn til å studere de ulike forslagene nærmere, med tanke på en mulig utvidelse av det alminnelige virkeområdet til også å gjelde classeselskapenes offentlige virksomhet.

I NOU'en vurderte man ulike kriterier for avgrensningen av virkeområdet. Det var enighet i utvalget om at der tjenester av en viss art settes ut til private rettssubjekter, må offentlighetsloven gjelde denne virksomheten. Dette gjelder tjenester som er av sentral betydning for den enkelte borger, der hensynet til rettssikkerheten må stå sterkt, slik som ved sosial- eller utdanningstjenester.

Utvalget delte seg imidlertid i to i spørsmålet om man kunne gå enda lenger. Et mindretall på to ønsket også å la loven gjelde:<sup>162</sup>

Rettssubjekter som på oppdrag av eller etter tillatelse fra et forvaltningsorgan har til oppgave å utføre offentlige funksjoner eller tilby tjenester til allmennheten slik at det for den enkelte som hovedregel ikke foreligger noen valgmulighet på vedkommende område. Loven kommer bare til anvendelse i den grad rettssubjektet utfører slike funksjoner eller tilbyr slike tjenester. (...)

Klasseselskapenes offentlige virksomhet ville ikke nødvendigvis omfattes heller av en slik definisjon. Det fremgår at man har sett for

---

<sup>160</sup> Ot.prp. nr. 102 (2004-2005) side 34 venstre spalte.

<sup>161</sup> St.meld. nr. 32 (1997-1998) *Om offentlighetsprinsippet i forvaltningen* side 46 venstre spalte. Se også Graver, *Markedsstaten* (2002) side 238-239.

<sup>162</sup> Forslag til § 2 bokstav e fra utvalgets mindretall, se NOU 2003:30 side 290 og 300.

seg såkalte «Tjenester i allmennhetens interesse» som definert i EU-kommisjonens grønnbok.<sup>163</sup> At myndigheten er overlatt til fem selskaper gjør det også uklart om det kan sies å foreligge noen valgmulighet for den enkelte.

Selv om classeselskapenes virksomhet ikke skulle omfattes av denne definisjonen, er tanken interessant, da den innebærer en såpass betydelig utvidelse av virkeområdet for offentlighetsloven at omfattelse av klassevirksomheten kan være et neste naturlig skritt.

Departementet har imidlertid i Ot.prp. nr. 102 (2004-2005) vært langt mer tilbakeholdne med å utvide anvendelsesområdet. Man har ikke gått inn for noen av utvalgets modeller med hensyn til å la private rettssubjekter omfattes. Dette begrunnes dels i at mange av de private organisasjonene som utfører oppgaver på vegne av det offentlige vil være små og ha en forholdsvis liten administrasjon. Videre skriver departementet:<sup>164</sup> (min utheving)

Når det offentlege overlet oppgaver til private (...), vil det offentlege fastsetje korleis oppgåvene eller tenesta skal utførast, i avtalen eller i løyvet, og slike dokument som gjeld den private aktøren, vil vere omfatta av innsynsretten hos det offentlege. Borgarane vil ha mindre interesse av dei meir detaljerte og konkrete opplysningane som berre vil finnast hos den private aktøren.

Departementet har på denne bakgrunnen komme til at *omsyna bak offentlegprinsippet ikkje i særleg grad tilseier at lova bør gjelde* for private aktørar som utfører oppgaver på vegne av eller etter løyve frå det offentlege.

Flere av departementets argumenter på dette punkt kan diskuteres.

For det første kan det stilles spørsmål ved om det virkelig er slik at hensynene bak offentlighetsprinsippet ikke i særlig grad gjør seg

---

<sup>163</sup> COM (2003) 270 final "Green Paper on Services of General Interest". Oversatt til norsk av Kommunenes Sentralforbund høsten 2003.

<sup>164</sup> Ot.prp. nr. 102 (2004-2005) side 36 høyre spalte.



gjeldende fordi det vil foreligge en offentlig avtale mellom forvaltningen og det private organ. Når avtalen fastlegger hvordan den offentlige myndigheten skal utføres, vil allmennheten kunne ha en klar interesse i å forsikre seg om at myndigheten virkelig utføres i henhold til forvaltningens krav. Avtalen mellom NHD og classeselskapene viser også at det kan finnes huller i reguleringen av den offentlige kompetansen til det private organet, for eksempel ved at forholdet til offentlighetsloven ikke er uttrykkelig regulert.

Et annet spørsmål er påstanden om at borgerne vil ha mindre interesse av mer detaljerte og konkrete opplysninger hos den private aktøren. Dette vil antakelig kunne variere betydelig fra sak til sak eller fra organ til organ. Mange av dokumentene som gjennom det alminnelige offentlighetsprinsipp er gjort tilgjengelige for allmennheten vil nok i de fleste tilfeller være av liten betydning for allmennheten. Dette er likevel ikke argument nok for å utelukke dem fra offentlighet. Avgrensningen av offentlighetsloven går jo nettopp etter andre kriterier enn hva som er «detaljert og konkret».

Utvidelsen av anvendelsesområdet i lovforslaget er av departementet begrenset til å gjelde rettssubjekter der stat eller kommune har en eierandel som tilsvarer mer enn halvparten av stemmene i rettssubjektets øverste organ. Departementet vektlegger at loven bør gjelde alle virksomheter «som det offentlege har ein bestemmande innverknad på».<sup>165</sup> Eksempler på organer som vil omfattes av departementets lovforslag, er Vinmonopolet, Statnett og Statskog. Rettssubjekter som hovedsakelig driver næringsvirksomhet i direkte konkurranse med andre omfattes ikke av forslaget. Og for øvrige private rettssubjekter vil loven fremdeles bare gjelde der de fatter enkeltvedtak eller utferdiger forskrift.

---

<sup>165</sup> *Op.cit.* side 34 venstre spalte.

En utvidelse av offentlighetslovens anvendelsesområde er altså på trappene uansett. De ulike oppfatningene i utvalg og departement gjør at det likevel kan synes noe uklart hvor langt utvidelsen vil gå.

#### 4.5 Ulovfestede forvaltningsrettslige prinsipper

For forvaltningen for øvrig er de krav til forsvarlig saksbehandling som følger av forvaltningsloven bare én side av normene som må overholdes. I tillegg kommer de kravene som måtte følge av uskrevne, alminnelige prinsipper. Forvaltningsloven oppstiller i så måte bare minimumsregler.<sup>166</sup> I enkelte Høyesterettsdommer har resultatet blitt at vedtak er kjent ugyldig på grunn av brudd på generelle krav til forsvarlig saksbehandling, uten noen konkret henvisning til lovgivningen.<sup>167</sup> Alminnelige forvaltningsnormer kan komme inn også der det er på det rene at forvaltningen *ikke* har truffet vedtak.<sup>168</sup>

Tendensen er likevel at kravene har fått en mer positivrettslig forankring i lovgivningen, og at man derfor kun i sjeldne tilfeller vil kunne kjenne et vedtak ugyldig på grunn av brudd på ulovfestede krav.

Spørsmålet blir så hvordan classeselskapene må forholde seg til disse kravene. Dette vil avhenge av hvordan avtalen med sjøfartsmyndighetene er å forstå. Avtalen henviser eksplisitt bare til forvaltningsloven. Dette kan tyde på at classeselskapene ikke

---

<sup>166</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 289 flg.

<sup>167</sup> Se f.eks. Rt. 1950 side 1124 Relegasjonsdommen, Rt. 1977 side 1035 Sykejournaldommen, Rt. 1981 side 745 Isenedommen og Rt. 1990 side 874 Fusadommen.

<sup>168</sup> Se f.eks. Rt. 1999 side 1517 Selbusjøen, der Høyesterett kom til at forvaltningen hadde opptrådt i strid med alminnelig forvaltningsskikk, på tross av at det ikke kunne sies å foreligge noe vedtak.

trenger å forholde seg til mer enn disse minimumsreglene. Det vil også kanskje være mye forlangt av et organ som i alminnelighet ikke er et forvaltningsorgan skal måtte forholde seg til annet enn de regler som kan leses ut av loven.

På den annen side vil det kunne føre til uheldige utslag om bare de rent skriftlige, formaliserte forvaltningsregler skal gjelde for klasseselskapene. En slik begrensning vil gjøre delegasjon av forvaltningsmyndighet langt mer betenkelig. Det er mer naturlig å kreve at når selskapene først ikler seg rollen som forvaltningsorgan, må de ta den på fullt og helt.

Det kan diskuteres hvorvidt man i det hele tatt kan operere med et begrep som alminnelige forvaltningsrettslige regler.<sup>169</sup> I arbeidet med utarbeidelsen av forvaltningsloven var man bevisst på at det kan være komplisert å utarbeide felles regler som skal gjelde for alle sider av forvaltningen – til det driver forvaltningen for mangslungent og variert virksomhet.<sup>170</sup> Det kan derfor tenkes at det passer dårlig å plassere alminnelige forvaltningsrettslige merkelapper på den virksomheten klasseselskapene driver.

Den følgende fremstilling begrenser seg til kort å angi noen ulovfestede prinsipper som kan tenkes å få betydning for selskapenes offentlige virksomhet.

#### 4.5.1 Forsvarlighetskravet

Et grunnleggende prinsipp i norsk forvaltningsrett er at avgjørelser skal treffes på grunnlag av forsvarlig saksbehandling. Prinsippet er ulovfestet, og supplerer de lovfestede krav til forvaltningen som fremgår av for eksempel forvaltningsloven.<sup>171</sup> Det kan også sies å

---

<sup>169</sup> Se Frihagen (1991) side 32.

<sup>170</sup> Se Innst. O. II (1966-67) side 2.

<sup>171</sup> Se Graver, Forvaltningsrett (2002) side 83 flg.

ligge til grunn for de nedfelte krav til saksbehandlingen som fremgår av forvaltningsloven, men har samtidig et bredere nedslagsfelt. Forsvarlighetskravet har kommet mer i søkelyset de siste årene, som en følge av påvirkning fra EF-retten og menneskerettighetenes rettssikkerhetstankegang.

Spørsmålet blir så om dette prinsippet kan få noen praktisk eller juridisk betydning for virksomheten til classeselskapene.

En viktig side av forsvarlighetsprinsippet er kravet til kontradiksjon.<sup>172</sup> Den som blir berørt av en forvaltningsavgjørelse har krav på varsel, rett til innsyn i grunnlaget for avgjørelsen, og rett til å uttale seg. Disse kravene følger allerede av forvaltningsloven, men kan også tenkes å få betydning utenfor dens virkeområde.<sup>173</sup> De lovfestede kravene til kontradiksjon gjelder for saksforberedelse ved enkeltvedtak.<sup>174</sup> Når prinsippene gjelder også utenfor forvaltningslovens virkeområde kan de altså få betydning også der classeselskapene ikke fatter vedtak.

En annen side av forsvarlighetskrav er retten til en forsvarlig utredning, både faktisk og rettslig.<sup>175</sup> Også dette følger av forvaltningslovens bestemmelser om forberedelse ved enkeltvedtak, men kan få rekkevidde også i forhold til annen virksomhet som drives av classeselskapene.

#### 4.5.2 Legalitetsprinsippet

Legalitetsprinsippet er en sedvanerettslig regel i norsk rett, som blant annet kommer til uttrykk i Grunnloven § 96 om at ingen må dømmes «uden efter Lov». Regelen strekker seg lenger enn hva

---

<sup>172</sup> *Op.cit.* side 102.

<sup>173</sup> *l.c.*

<sup>174</sup> Se forvaltningsloven §§ 16, 17 og 18.

<sup>175</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 104.

som er nedfelt i Grunnloven, og er tradisjonelt uttrykt som et krav om at «inngrep i borgernes rettssfære krever hjemmel i lov».<sup>176</sup>

Et utslag av legalitetsprinsippet er at enkelte typer vedtak krever mer presis lovhjemmel enn andre. Dersom fullmaktene er for generelle, vil kravet til lovhjemmel hules ut.<sup>177</sup>

Som en konsekvens av dette kan hverken internasjonale eller nasjonale regler som åpner for sanksjoner overfor rederne være for vagt utformet.

### 4.5.3 Læren om myndighetsmisbruk

Myndighetsmisbrukslæren<sup>178</sup> eller kompetanseoverskridelseslæren er en ulovfestet lære som i korte trekk går ut på at forvaltningen ikke må ta utenforliggende hensyn, ikke drive usaklig forskjellsbehandling eller ta sterkt urimelige avgjørelser.<sup>179</sup> Læren utgjør en grense for hvor langt forvaltningens skjønnsmessige kompetanse strekker seg.

Avgjørelser om utstedelse av sikkerhets sertifikater vil stort sett basere seg på nokså tekniske og regelbundne krav, men kan også innebære en viss grad av skjønnsutøvelse. For eksempel heter det i SOLAS' krav til «Emergency towing arrangements on tankers» at de skal være «capable of rapid deployment»,<sup>180</sup> et uttrykk som ikke kan sies å ha et helt fast innhold.

---

<sup>176</sup> Se f.eks. Frihagen (1991) side 107.

<sup>177</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 76.

<sup>178</sup> Om terminologien, se Eckhoff/Smith (2003) side 369 eller Boe (1992) side 705.

<sup>179</sup> Se Eckhoff/Smith (2003) kapittel 24, Graver, Forvaltningsrett (2002) kapittel 6, Boe (1992) kapittel 42.5.

<sup>180</sup> SOLAS Chapter II-1, Regulation 3-4.

Utøvelsen av skjønnnet stiller krav til at den enkelte inspektør er nøytral og saklig i utvelgelsen av hvilke aspekter han legger vekt på, samt hvordan momentene vektlegges. Dersom klassen bryter disse ulovfestede prinsippene om nøytralitet og saklighet kan dette lede til ugyldighet.

#### 4.5.4 **Krav om forholdsmessighet**

Det ulovfestede krav til forholdsmessighet er et krav om at forvaltningen bare bruker sin skjønnsmessige kompetanse der det er nødvendig, og der de samlede fordeler oppveier ulempene.<sup>181</sup> Tiltaket må også være *egnet* til å realisere inngrepets formål.

Dersom classeselskapene for eksempel skulle ønske å sette pålegg for opprettholdelse av sertifikater, må disse påleggene altså ikke være uforholdsmessig byrdefulle i forhold til de interesser som skal ivaretas.

Det er vanskelig å se for seg at det er fare for at classeselskapene foretar uforholdsmessige inngrep overfor rederiene. Problemet vil jo heller være det motsatte, at de vil *vegge* seg for å iverksette tyngende inngrep. Forholdsmessighetskravet reiser derfor ikke særlige utfordringer for classeselskapenes offentlige virksomhet.

#### 4.5.5 **Den ulovfestede omgjøringslæren**

Etter forvaltningsloven § 35 er forvaltningen gitt en viss adgang til å omgjøre vedtak av eget tiltak.

Etter første ledd bokstav a kan et forvaltningsorgan endre et vedtak dersom endringen «ikke er til skade for noen som vedtaket retter seg mot eller direkte tilgodeser.» Dette innebærer at classeselskapet kan endre et vedtak om *ikke* å utstede et sikkerhetssertifikat til å *utstede* det.

---

<sup>181</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 133.

Etter bokstav b kan vedtaket også omgjøres dersom «underretning om vedtaket ikke er kommet frem til vedkommende og vedtaket heller ikke er offentlig kunngjort».

Videre kan et vedtak omgjøres etter bokstav c dersom det må anses ugyldig.

Muligheten til å omgjøre etter første ledd gjelder både forvaltningsorganet, altså klaseselskapet, samt klageorganet, altså NHD.<sup>182</sup>

Etter tredje ledd finnes det også en mulighet for omgjøring *til skade* for parten, «dersom hensynet til andre privatpersoner eller offentlige interesser tilsier det.» I tilfellet med sikkerhets-sertifikatene er det lett å tenke seg at offentlige interesser kan tilsi at vedtaket omgjøres.

Omgjøring etter tredje ledd krever at visse formelle vilkår oppfylles. Men også der fristene etter tredje ledd ikke er oppfylt, vil forvaltningen i enkelte tilfeller ha anledning til å omgjøre. Det heter i § 35 femte ledd at begrensningene i første, andre og tredje ledd ikke er til hinder for at endringsadgangen kan følge «av annen lov, av vedtaket selv eller av alminnelige forvaltningsrettslige regler.»

Det siste alternativet henspiller på den ulovfestede omgjøringslæren. Etter denne læren skal omgjøringsadgangen bero på en interesseavveining, der de hensyn som taler *for* en omgjøring må veie *vesentlig tyngre* enn de som taler mot.<sup>183</sup> For eksempel kan en tillatelse tas tilbake dersom det tillatte medfører en vesentlig sikkerhetsrisiko.<sup>184</sup>

Et moment som får betydning i avveiningen er hvor sterke interesser den private har i at vedtaket blir stående. I et tilfelle der

---

<sup>182</sup> Se kapittel 4.2.4.

<sup>183</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 280.

<sup>184</sup> *Op.cit.* side 279.

det eventuelt er snakk om å ta tilbake et sikkerhets sertifikat, vil den berørte bestandig ha en meget sterk interesse i at inndragningen *ikke* finner sted, da dette vil sette skipet ut av drift.

Videre vil man kunne legge vekt på om omgjøringen vil endre den bestående tilstand, hvilket også i mange situasjoner vil være tilfellet der et sikkerhets sertifikat er utstedt.

I samme gate ligger vurderingene av i hvilken grad den begunstigede har innrettet seg etter vedtaket og hvor vidtrekkende endringer det er tale om. Normalt vil forvaltningen legge vekt på at publikum skal kunne innrette seg i tillit til forvaltningens avgjørelser.

På den annen side vil hensynet bak omgjøringen alltid være vern av allmenne interesser som liv, helse, miljø og materielle verdier. Dette er sentrale interesser, som må sies å veie tyngre enn hensynet til rederens eventuelle økonomiske tap ved at skipet tas ut av drift. Det er heller ikke vanskelig å forestille seg at de vil veie *vesentlig tyngre* enn den privates interesse i å la vedtaket bli stående.



## 5 Hensiktsmessigheten av delegasjon til klasseselskapene

### 5.1 Innledning

Det finnes lite skriftlig materiale om de vurderinger hos lovgiver som ligger til grunn for organiseringen av skipskontrollen. I utkast til ny skipssikkerhetslov er delegasjonen forutsatt videreført, idet utvalget mener at ordningen «har fungert på en god og hensiktsmessig måte».<sup>185</sup> Noen nærmere vurdering er ikke foretatt.

I forbindelse med utarbeidelsen av Erika III-pakken ble det skissert ulike modeller for hvordan en arbeidsdeling mellom myndigheter og klasseselskaper kunne se ut. Disse ble fremsatt i høringsnotatet i forkant av forslaget til nytt klasseselskapslov.<sup>186</sup>

Det mest drastiske forslaget gikk ut på å la være å overføre sertifiseringsmyndighet til klasseselskapene, slik at medlemsstatene satt med alle oppgaver. Dette er neppe noen realistisk mulighet å få til i EU-landene, da de færreste nasjoner vil besitte de apparatene som skal til for å utføre alle kontrollopgaver i henhold til konvensjonene.

---

<sup>185</sup> NOU 2005:14 side 93. Det tas ikke stilling til hvorvidt delegasjonen kan utvides til å gjelde flere skipstyper, men ordlyden formuleres slik at dette til enhver tid vil være opp til departementet. Det forutsettes også at Sjøfartsdirektoratet vil foreta revisjon av klasseselskapene.

<sup>186</sup> Third Maritime safety Package, Second Round of consultation with Member States and with Industry, 18-21 February 2004: Classification societies – questionnaire for consultation.

En annen modell gikk ut på å få ulike inspektører innen samme organisasjon til å utføre henholdsvis klasseoppdrag og myndighetsoppdrag. I samme gate lå en foreslått modell som dreide seg om å få ulike enheter innen samme organisasjon til å utføre de ulike oppdragene.

En svakhet med et slikt system er at det ville være langt mindre effektivt enn dagens system, der kontrollen foretas under ett. Det ville også kunne ledes til utstrakt dobbeltkontroll. Fordelen er at selskapenes ansatte ville være seg mer bevisst når de utøvde oppgaver på vegne av flaggstatene og når de opptrådte som privat aktør. Som beskrevet ovenfor er det en svakhet ved dagens system at selskapene i teorien må forholde seg til forvaltningsrettslige regler, uten at det skjer noen særlig bevisstgjøring av dette.

En siste modell foreslo at selskapene skulle ta betaling for kontrollene fra *flaggstatene*, og ikke lenger fra den enkelte reder. Dette systemet kunne nok også bidratt til større bevisstgjøring rundt selskapenes og inspektørens rolle.

De skisserte forslagene om å fordele oppgavene på en annen måte møtte sterk motstand blant høringsorganene.<sup>187</sup> Hverken selskapene selv eller medlemsstatene fant en slik oppdeling av oppgaver hensiktsmessig. Man ønsket heller å ta i bruk større grad av vertikal revisjon med selskapene.

EU har derfor valgt å videreføre dagens ordning med adgang til delegasjon til klasseselskaper. På denne bakgrunn kan en vurdering av hensiktsmessigheten av det norske systemet synes nokså teoretisk. Når man både internasjonalt og innen EU legger opp til at kompetansen kan delegeres, kan ikke Norge stille seg på tvers av en slik praksis.

---

<sup>187</sup> Explanatory Memorandum til direktivet side 5.

Det må likevel understrekes at både IMO og EU legger opp til at kompetansen *kan* delegeres. Noen *plikt* til å utøve kontrollmyndighet på denne måten eksisterer altså ikke. For NOR-skip som driver passasjerfrakt har jo også Norge valgt et annet system.<sup>188</sup> Dermed er det rom for fleksibilitet med hensyn til *hvordan* kompetansetildelingen skal skje. Ved å analysere de prinsipielle sidene ved delegasjon kan man slik kaste lys over hvilke grep som eventuelt bør tas for å avhjelpe de mindre heldige utslagene av delegasjonen.

Ulike hensyn kan tale for og imot en delegasjon til private. Vekten av disse argumentene vil variere i hvert tilfelle av delegasjon. Blant annet kan arten av den tildelegerte kompetanse samt hva slags organ man har delegert kompetanse til gjøre at hensynene kommer inn med ulik styrke.

I det følgende vil først de ulike hensyn som tradisjonelt gjør seg gjeldende ved delegasjon til private gjennomgå, samt hvordan disse stiller seg i forhold til delegasjon til klasseselskapene. Deretter vil hensynenes vekt vurderes, holdt opp mot ulike omstendigheter som kan gjøre delegasjon til private mer eller mindre betenkelig.

Det er alminnelig antatt at det i utgangspunktet er adgang til å delegere også *sanksjonskompetanse*. Det er likevel visse prinsipielle forskjeller på å delegere kontroll- og tilsynskompetanse og på å delegere sanksjonskompetanse. Per i dag besitter klasseselskapene kun kontroll- og tilsynskompetanse. Som et ledd i vurderingen av dagens ordning er det naturlig å se på om tildeling av sanksjonskompetanse vil være en naturlig forlengelse av den kompetansen selskapene allerede innehar.

---

<sup>188</sup> Se kap 3.1.

## 5.2 Utgangspunkter

Alle forvaltningsmessige tiltak krever et kompetansegrunnlag. Grunnlaget kan være av forskjellig art, slik som eierrådighet, lovhjæmmel, instruksjonsmyndighet eller annet.<sup>189</sup> All offentlig myndighet bygger således på en kompetansetildeling i en eller annen form. Når ett organ tildeler et annet organ myndighet som det selv har, kalles kompetansetildelingen *delegasjon*.<sup>190</sup> Som alminnelig utgangspunkt kan Regjeringen delegere avgjørelsesmyndighet til departementene, mens departementene kan delegere eller subdelegere til underliggende organer.<sup>191</sup> Adgangen benyttes i stor grad.

Særegne spørsmål oppstår der det er snakk om å delegere kompetanse til et organ som ikke er del av det ordinære forvaltningsapparatet. I norsk forvaltning finnes ulike eksempler på delegasjon av for eksempel kontrollmyndighet til private. Delegasjon av kontrollmyndighet på skip til classeselskapene er ett eksempel. Et annet eksempel er myndigheten som tildeles Norges Råfisklag til å føre kontroll med at bestemmelser i råfiskloven og tilhørende forskrifter blir overholdt.<sup>192</sup>

Det finnes også eksempler på at private organisasjoner besitter *sanksjonskompetanse*. Oslo Børs AS er organisert som et allmennaksjeselskap og er således et privat rettssubjekt. I tillegg til lovfestede kontrolloppgaver gjennom børsloven er børsen gitt sanksjonskompetanse ved brudd på reglene.<sup>193</sup> Et annet eksempel er

---

<sup>189</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 310-313.

<sup>190</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 138, Graver, Forvaltningsrett (2002) side 183.

<sup>191</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 190.

<sup>192</sup> Lov om omsetning av råfisk av 14. desember 1951 nr. 3 § 7.

<sup>193</sup> Lov om børsvirksomhet m.m. av 17. november 2000 nr. 80.

Mesterbrevnemndas kompetanse til å tildele og inndra mestertittelen.<sup>194</sup>

### 5.2.1 Hjemmel

Der det er tale om delegasjon til private må man for det første avgjøre om det i det hele tatt er *adgang* til å foreta en slik delegasjon. Der det foreligger klar hjemmel vil delegasjon til private være rettslig lite kontroversielt.<sup>195</sup> Problemet kommer på spissen der det ikke foreligger klar lovhjemmel.<sup>196</sup> I tilfellet med klasse-selskapene reiser derfor ikke spørsmålet om delegasjonsadgangen særlige problemer. Sjødyktighetsloven § 9 lyder:

Vedkommende departement kan inngå overenskomst med Det Norske Veritas og andre godkjente besiktelsesinstitusjoner om på hvilke vilkår og i hvilken utstrekning Sjøfartsdirektoratet og andre forvaltningsorganer som er tillagt myndighet etter § 3, kan benytte seg av vedkommende institusjon under utøvelsen av kontrollen.

---

<sup>194</sup> Lov om mesterbrev i håndverk og annen næring av 20. juni 1986 nr. 35 § 6.

<sup>195</sup> Smith (1976) side 360.

<sup>196</sup> Tidligere knyttet det seg en viss usikkerhet til dette spørsmålet. Blant annet ble det hevdet av Torstein Eckhoff at delegasjon til private krevde klar lovhjemmel, se artikkelen «Delegasjon av avgjørelsesmyndighet i forvaltningen» i boken Statsrettslige emner (1975) på side 148. I løpet av 70-tallet var spørsmålet gjenstand for en viss debatt, bl.a. av Eivind Smith i TfR 1976 side 360-390 og Inge Lorange Backer i TfR 1978 side 151-178. I nyere teori virker spørsmålet rimelig avklart, slik at det ikke lenger er noe ubetinget krav om hjemmel for å kunne delegere til private, se f.eks. Eckhoff/Smith (2003) side 138-152, Graver, Forvaltningsrett (2002) side 80-89.

Det foreligger altså en klar lovhjemmel til å delegere myndighet til skipskontroll til classeselskaper. Bestemmelsen er søkt videreført i utkast til ny skipssikkerhetslov, § 7-1 annet ledd:<sup>197</sup>

Departementet kan inngå avtale med en eller flere besiktelsesinstitusjoner (klassifikasjonsselskaper) om at tilsynsmyndighet kan overlates til vedkommende institusjon. Avtalen skal regulere omfanget av og vilkårene for slik overlatelse.

Lovgiver har altså lagt til rette for at forvaltningen delegerer sin kompetanse til organer som ikke hører under den alminnelige forvaltningsstrukturen, og NHD har benyttet seg av denne lovgitte adgangen til delegasjon.

### 5.2.2 Sentrale hensyn

Enten delegasjonen skjer innad i forvaltningen eller den skjer til andre typer organer, vil den overordnede begrunnelse være hensynet til en effektiv organisering av forvaltningens oppgaver. Oppgavene må nødvendigvis fordeles mellom ulike organer, og det ville være lite hensiktsmessig om slik arbeidsfordeling måtte skje direkte i lovgivningen. Adgangen til delegasjon gir således et smidig og tilpassningsdyktig system.

Et annet sentralt hensyn er at oppgavene bør utføres der den beste kompetansen sitter. Dermed vil forvaltningsoppgaver gjerne delegeres fra sentralforvaltningen til organer som innehar en spisskompetanse innen sitt felt.

Delegasjon av forvaltningsmyndighet til classeselskaper er særlig begrunnet i dette forhold. Ikke bare besitter classeselskapene en særlig kompetanse innen skipskonstruksjon og sikkerhet, men de har også et godt utbygd apparat til å ivareta statens oppgaver som kontrollør.

---

<sup>197</sup> NOU 2005:14 side 93 venstre spalte.

Redernæringen har tradisjonelt argumentert for en utstrakt delegasjon av statlige oppgaver til classeselskapene. Dette har sammenheng med at classeselskapene gjerne har vært ansett som effektive og fleksible organisasjoner, som arbeider i tett samarbeid med industrien for øvrig. Sjøfartsdirektoratet derimot, har blitt oppfattet som en mer formalistisk og tungrodd organisasjon, med lite spillerom til å tilpasse seg den enkelte situasjon.<sup>198</sup>

Man må også kunne anta at redernæringen foretrekker valgfriheten de er gitt ved at oppgavene er delegert til fem ulike selskaper. Ved mindre utstrakt delegasjon, måtte rederne ha forholdt seg i større grad til sjøfartsmyndighetene, uten å kunne foreta de valg i pris og tjenestekvalitet som de har adgang til ved at kompetansen er spredt.

Gode grunner kan imidlertid tale *imot* en utstrakt delegasjonsadgang. Ett problem er at om flere forskjellige organer skal besitte den samme kompetansen, så risikerer man at den praktiseres forskjellig fra sted til sted. Dette er en av de klare ulempene ved at norske myndigheter har inngått avtaler med *fem* ulike selskaper. Hvordan disse forskjellige classeselskapene utøver sin kompetanse vil nødvendigvis variere noe.

Et annet problem er risikoen for at de sentrale myndigheter mister styring og kontroll over de avgjørelsene som tas. Og dersom *for* mange kontrolloppgaver utøves av andre enn Sjøfartsdirektoratet selv, vil det kunne være fare for at Direktoratet ikke opprettholder den nødvendige fagkunnskap. Dermed vil det også kunne bli vanskeligere å vurdere det arbeidet som utføres av classeselskapene.

Når det gjelder systemet med klassifisering, avhjelpes dette til dels av skipsfartens internasjonale karakter. Selv om *norske*

---

<sup>198</sup> Andersen og Collett (1989) side 328.

sjøfartsmyndigheter ikke skulle ha tilstrekkelig kompetanse til å vurdere classeselskapene, har man internasjonale organer til å ivareta en slik funksjon.

En sidevirkning av at de sentrale myndigheter mister kontroll med myndighetsutøvelsen, er at det kan oppstå uklare ansvarsforhold, eller en pulverisering av ansvaret. Classeselskapenes ansvarsforhold, særlig i forhold til utenforstående tredjemann, har vært hyppig debattert.<sup>199</sup> Deres utøvelse av myndighetsoppgaver gjør ikke ansvarsspørsmålene enklere, siden aktsomhetsnormen ved det offentliges service-ytelser også er et omdiskutert spørsmål.<sup>200</sup> Dersom Sjøfartsdirektoratet utførte alle kontrolloppgaver selv, ville muligens ansvarsforholdene vært enklere å avklare.

Et viktig motargument mot delegasjon til private, er hensynet til borgernes *rettssikkerhet*. Det kan anføres at man, idet man delegerer offentlig myndighet til en privat organisasjon, ikke har noen garanti for at kompetansen vil benyttes på en saklig og objektiv måte. Som beskrevet i kapittel 4 må classeselskapene forholde seg til de fleste alminnelige forvaltningsrettslige regler. Forvaltningsreglene er satt til å ivareta blant annet hensynet til den enkeltes rettssikkerhet. Dersom selskapene ikke forholder seg til disse forvaltningsreglene, vil delegasjonen være problematisk.

Et annet problem ved delegasjonen til classeselskapene er faren for at de samme oppgaver utføres både av myndigheter og classeselskaper. Grenseoppgangen mellom statlige oppgaver og klasseoppgaver har ikke alltid vært like klar.<sup>201</sup> En hensiktsmessig

---

<sup>199</sup> Se f.eks. Basedow og Wurmnest (2005), Honkka (1994), Krüger (1991).

<sup>200</sup> En detaljert gjennomgang av teori og praksis om dette emnet foretas av Liisberg (2005).

<sup>201</sup> Et eksempel beskrives i Andersen Og Collett (1989) side 331.



delegasjon av myndighetsoppgaver fordrer en klar oppfatning av hvilke oppgaver som hører under hvilket organ.

### 5.2.3 **Interessekonflikt på bekostning av sikkerheten**

Flere av de ovennevnte hensyn vil kunne gjøre seg gjeldende for all delegasjon, enten den skjer til underordnede organer innen forvaltningen eller til private. Ved delegasjon til private oppstår i tillegg en særlig bekymring, nemlig at hensynet til fortjeneste hos den private skal gå på bekostning av hensynet til en rettmessig myndighetsutøvelse.<sup>202</sup> Ved delegasjon til klasseselskapene innebærer bekymringen en frykt for at sikkerhetsstandarden på skipene forringes.

Klassevirksomheten, og dermed kontrolloppgavene, skjer i konkurranse mellom flere selskaper. Et problem knyttet til dette kan være at prisen settes så lavt at det ikke blir mulig å opprettholde kvaliteten på tjenestene. Eller kanskje mer sannsynlig: At selskapene strekker seg så langt for å tekkes eksisterende og potensielle kunder at det lempes på sikkerhetskravene. Valg av klasse er et viktig strategisk valg for rederen når et nytt skip bygges eller kjøpes inn. Det kan være fristende å velge det selskapet som tilbyr den beste prisen. Klasseselskapene vil være interessert i å sette prisen så lavt at flest mulig kunder tiltrekkes. Som uttrykt av *Starer* er frykten at «[t]his marriage of the governmental angel with the capitalistic devil can threaten proper enforcement of the conventions».<sup>203</sup> I forbindelse med *Scandinavian Star-ulykken*, ble det også påpekt av granskningsutvalget at

---

<sup>202</sup> Eng (1992) side 546.

<sup>203</sup> Brian D. Starer: US Perspective, i Lux (1993) side 53. Se også Honkka (1994) side 178 som bl.a. fremholder at: «[K]lassificeringsselskapen, trots

«Det er et forretningsmessig forhold mellom classeselskap og reder, og dette er ikke noe ideelt utgangspunkt for classeselskapet når det skal opptre som myndighetsorgan.»<sup>204</sup>

Problematikken har også en side til inhabilitetsspørsmålet.<sup>205</sup>

Ulempene ved konkurranseforholdet mellom selskapene er blant annet forsøkt løst ved at IACS driver et betydelig harmoniseringsarbeid. Resultatet av forskningsresultatene i de ulike classeselskaper formidles jevnlig til resten av organisasjonen gjennom ulike arbeidsgrupper. IACS jobber også for en uniform tolkning av de internasjonale konvensjonene og utgir «unified interpretations» av disse.

Harmoniseringsarbeidet til IACS kan løse noen av problemene. Men selv om alle selskapene på papiret er enige om hvilke standarder som skal gjelde, kan det godt tenkes at man i praksis vil finne forskjellige krav til gjennomføringen.

Et annet element som kan dempe faren for en forstyrrende interessekonflikt, er at svært mange aktører i skipsnæringen vil basere seg på classeselskapenes vurderinger. For eksempel vil det i forsikringsavtalene være regulert at tap av klasse innebærer at forsikringen faller bort. NSPL § 3-14 andre ledd angir også at et skifte av classeselskap krever assurandørens samtykke.<sup>206</sup> Dette har å gjøre med at man antar at graden av påpasselighet vil kunne variere, selv blant anerkjente classeselskaper. Både forsikringselskaper og finansieringsinstitusjoner vil følge nøye med på

---

att de huvudsakligen är icke-vinststillbringande organisationer, fungerar i en affärsmiljö: inga kunder – ingen affärer.»

<sup>204</sup> NOU 1991:1A, side 162, 1. spalte.

<sup>205</sup> Se kapittel 4.3.

<sup>206</sup> Visse endringer vil trolig skje i NSPL versjon 2007. Skifte av klasse vil her defineres som en fareendring og reguleres direkte i § 3-8, mens tap av klasse fortsatt vil reguleres i § 3-14.

kvaliteten av det arbeidet som utføres av klassen. I lengden vil derfor et classeselskap tjene dårlig på å gå på akkord med sikkerhetsstandardene. Et classeselskap som forsikringsselskaper og banker setter spørsmålsteget ved, vil heller ikke rederen ha noen interesse av å hyre inn.

Et velfungerende classeselskap vil derfor på sikt ikke bare være avhengig av sine ansattes kompetanse, integritet og uavhengighet, men også av omverdenens *tillit* til at de to nevnte faktorer foreligger. Å lempe på sikkerhetskravene for å møte konkurransen, trenger ikke å få betydning for omverdenens tillit på kort sikt. Men i lengden vil det kunne ødelegge for eksistensgrunnet.

## 5.3 Hensynenes vekt

### 5.3.1 Arten av den tildelegerte kompetanse

Et naturlig utgangspunkt for vurderingen av ordningen vil være å se på hva slags type kompetanse man har delegert til classeselskapene.<sup>207</sup> For eksempel vil det være mindre betenkelig å delegere myndighet til å treffe begunstigende vedtak enn vedtak om tvangsinngrep.<sup>208</sup>

Forvaltningens arbeidsoppgaver deles tradisjonelt inn i tre hoveddeler:<sup>209</sup>

Det offentlige *myndighetsutøvelse* er de bestemmelser som treffes i kraft av statens «høyhetsrett». *Tjenesteytelser* er utøvelsen av de oppgaver som tilkommer forvaltningen gjennom borgernes krav på for eksempel velferdsytelser. Videre utøver forvaltningen for en stor del *næringsvirksomhet*. Alle tre hovedoppgaver er

---

<sup>207</sup> Eng (1992) side 550.

<sup>208</sup> Backer (1978) side 153.

<sup>209</sup> Se f.eks. Eckhoff/Smith (2003) side 6.

gjenstand for privatisering i større eller mindre grad. De prinsipielle spørsmålene som reises, vil imidlertid være forskjellige.

Kontroll- og sertifiseringsoppgavene etter sjødyktighetsloven må sies å tilhøre den del av forvaltningen som kan betegnes utøvelse av statens «høyhetsrett».

Formålet med avtalen mellom NHD og classeselskapene fremgår av Avtalen pkt 1.1. Her heter det: «The purpose of this Agreement is to delegate authority to perform survey and certification services (...) ». Det er altså snakk om en *kontroll- og sertifiseringsmyndighet*. Hva karakteriserer så denne kompetansen?

Målet med offentlig kontrollvirksomhet kan være mer eller mindre vidtgående.<sup>210</sup> Målet med den kontroll som foretas av skip er å sikre menneskelig, materielle verdier og miljø, m.a.o. en forholdsvis omfattende målsetting. At vedtak om eventuell sertifikatutstedelse er med på å sikre et tilfredsstillende sikkerhetsnivå om bord i norskregistrerte skip, er av betydning når kompetansen skal karakteriseres. Dette formålet gjør det essensielt at kompetansen utøves av det best skikkede organ, og i mange tilfeller vil classeselskapene ha best innsikt i skipets tilstand.

Normalt i samfunnet er det slik at alt som ikke uttrykkelig er forbudt, er tillatt. For skip av en viss størrelse er utgangspunktet motsatt, slik at det i realiteten oppstilles et generelt forbud mot å seile dem. Utstedelse av sikkerhetssertifikater innebærer at det gis individuelle seilingstillatelse. Ordningen kan sammenlignes med et konsesjonssystem. Betegnelsen «konsesjon» er også blitt brukt som fellesbetegnelse på alle tilfeller der det foreligger et generelt forbud som kan fravikes i det enkelte tilfelle.<sup>211</sup>

---

<sup>210</sup> *Op.cit.* side 12.

<sup>211</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 399.

Ordningen med å forby skip å seile uten sertifikater kan i seg selv oppfattes som et inngrep i den enkeltes selvbestemmelsesrett. Og på grunn av systemet blir avgjørelsen om et sertifikat skal utstedes eller ikke svært avgjørende for det enkelte rederi. En eventuell nektelse må oppfattes som meget inngripende.

Det vil også være av betydning om de aktuelle avgjørelsene bygger på skjønnsbaserte avveininger, eller om de gjelder tildeling etter klare kriterier. Der kriteriene for tildeling av sertifikater gir rom for skjønn, er det større fare for at klasseselskapene tar utenforliggende hensyn på grunn av en eventuell interessekonflikt.

At de aktuelle vedtak er av vesentlig betydning for parten, og at de baseres på skjønnsmessige kriterier, vil gjerne tale imot at kompetansen bør delegeres. Hensynet til borgernes rettssikkerhet kommer inn med en viss tyngde her, og som beskrevet vil dette kunne tale imot delegasjonen. Med dette som utgangspunkt bør det kreves relativt sterke holdepunkter for at ordningen likevel skal kunne forsvares. Interessene som skal vernes er såpass sentrale at ønsket om at oppgavene utføres av den beste ekspertisen kan være et slikt holdepunkt.

### **5.3.2 Selskapenes organisasjon**

Hvordan det private rettssubjektet det delegeres til er organisert, vil kunne få betydning på to måter. For det første vil det kunne ha betydning om vi står overfor et norsk eller utenlandsk rettssubjekt. Dette har blant annet med hensynet til den overordnede kontroll med myndighetsutøvelsen å gjøre. For det andre vil måten klasseselskapet økonomisk er organisert kunne innvirke på dets egnethet som offentlig myndighet, da det kan si noe om faren for at en interessekonflikt kan oppstå.

## *Nasjonalitet*

Som vi har sett ovenfor, må classeselskapene forholde seg til en rekke forvaltningsrettslige normer ved utøvelsen av den offentlige myndigheten. For en norsk organisasjon vil det kanskje være lettere å forholde seg til slike normer enn det kan være for et utenlandsk selskap. Organiseringen av en statsforvaltning er delvis kulturelt betinget. I Norge er vi vant med en sterk og gjennomsluktig forvaltning. I andre land kan dette oppleves som fremmedartet.

Det kan også tenkes at det vil være enklere for sjøfartsmyndighetene å kontrollere eller instruere myndighetsutøvelsen til et norsk organ enn et utenlandsk. Forholdene i Norge er små, og det vil kunne føles kortere til Høvikodden, hvor DNV har sitt hovedkvarter, enn til Paris der BV holder til.

Det er likevel ikke nødvendigvis noen god løsning å delegere forvaltningsmyndighet til Det Norske Veritas alene, da dette ville skapt en uheldig konkurransemessig situasjon. Men nettopp at slike hensyn kan presse forvaltningen til å delegere sin myndighet til organisasjoner man har mindre oversikt og innflytelse over, kan tale imot hele ordningens berettigelse.

I dette henseendet er de internasjonale standarder som settes gjennom IMOs og EUs arbeid verdifulle. Dette kan sørge for at man kan være mer trygg på at selskapene utøver sin myndighet i henhold til forsvarlige sikkerhetsstandarder, selv om man ikke nødvendigvis har noen garanti for at for eksempel alminnelige rettssikkerhetsgarantier er oppfylt.

## *Organisasjonsform*

Selskapenes egnethet til å opptre som forvaltningsorgan vil også kunne variere avhengig av hvordan selskapet er organisert. Problemet oppstår særlig der selskapene domineres av de samme interesser som skal kontrolleres – redernes. Det vil være betenkelig å tildele myndighet til selskaper der eierne har for klare ambisjoner

om et betydelig overskudd. Da vil ønsket om utbytte lettere kunne komme på kollisjonskurs med selskapets objektivitet.

De største classeselskapene er organisert på ulike måter, men kan grovt deles i tre:

*De rent statskontrollerte eller statseide.* Nippon Kaiji Kvokai, Russian Maritime Register of Shipping, China Classification Society og Korean Register of Shipping hører til denne gruppen.

*Stiftelser eller stiftelseslignende selskaper.* Det Norske Veritas, Lloyd's Register og American Bureau of Shipping er organisert slik.

*Aksjeselskaper.* Germanischer Lloyd, Bureau Veritas og Registro Italiana Navale er organisert som aksjeselskaper, med private aksjeeiere. Bureau Veritas har også hatt som ambisjon å bli et børsnotert selskap.<sup>212</sup>

Av de fem selskapene Norge delegerer sin kontrollmyndighet til, er altså tre organisert som stiftelser (DNV, LR, ABS), mens to av dem er privateide aksjeselskaper (GL, BV).

At DNV, LR og ABS er organisert som uavhengige stiftelser er ikke tilfeldig. For eksempel var DNV opprinnelig drevet og eiet av de gjensidige assuranseforeningene, og hadde dermed nær tilknytning til rederiene. Selskapet var også lokalisert i samme bygg som Norges Rederiforbund. Men ettersom DNVs arbeidsoppgaver og arbeidsområde utviklet seg, ble det stilt spørsmål ved organisasjonens integritet og uavhengighet.<sup>215</sup> Selskapet kunne for lett identifiseres med redernes interesser. For å ivareta krav til uavhengighet og objektivitet, ble derfor selskapet omdannet til stiftelse med virkning fra 1. januar 1979.

---

<sup>212</sup> Se f.eks. Lloyd's List 4. juni 1998: Bureau Veritas listing plan: Classification society considering partial flotation on Paris Stock Exchange.

<sup>215</sup> Se Andersen og Collett (1989) side 337-347.

Selv om DNV og de andre selskapene er organisert som stiftelser, driver de unektelig med næringsvirksomhet. Denne erkjennelsen har med tiden kommet klarere til uttrykk, og kan belyses gjennom høyesterettspraksis knyttet til DNVs og Lloyd's skatteplikt.

Spørsmålet kom opp for Høyesterett første gang i 1955.<sup>214</sup> Saken gjaldt spørsmålet om DNV for inntektsåret 1950 nøt skattefrihet etter daværende byskattelov § 21k. Etter denne bestemmelsen kunne nemlig selskaper som ikke hadde «ervert til formål» ikke pålegges skatt. Høyesterett måtte derfor ta stilling til om DNV hadde «ervert til formål» i byskattelovens forstand, og kom til at dette ikke var tilfelle. Resultatet ble begrunnet med at DNV måtte karakteriseres som en «halvoffentlig institusjon, som fremmer almennyttige interesser», og videre at: (s. 178)

institusjonens formue og inntekter etter det dokumenterte i alt vesentlig skyldes virksomhet som direkte går ut på å oppfylle institusjonens almennyttige formål.

Et par år senere ble et tilsvarende spørsmål reist om skatteplikten til Lloyd's Registers Oslokontor.<sup>215</sup> Høyesterett la her avgjørende vekt på Veritas-dommen, og dommen dreier seg derfor hovedsakelig om hvorvidt det forelå noen prinsipiell forskjell mellom Lloyd's og Veritas. Det ble uttalt at man for begge de to selskapers skatteplikt sto overfor et «tvilsomt grensetilfelle», men Høyesterett kom til at: (s. 1111)

de to institusjonene er så like i oppbygging, formål og virkemåte at det ikke er noe holdepunkt for å si at den ene mer enn den andre har «ervert til formål». Det samme gjelder spørsmålet om de «driver økonomisk virksomhet».

---

<sup>214</sup> Rt. 1955 side 175.

<sup>215</sup> Rt. 1958 side 1108.



Etter 30 år kom spørsmålet opp for Høyesterett på nytt.<sup>216</sup> Denne saken ble foranlediget av at DNV hadde flyttet til Høvik i Bærum kommune i 1976, samt omdannelsen fra forening til stiftelse i 1979. Bærum ligningskontor utlignet formues- og inntektsskatt etter at en utredning av Frederik Zimmer, på oppdrag fra Staten og Bærum kommune, hadde konkludert med at institusjonen hadde «ervert til formål» og derfor ikke kunne være skattefri.

I årene som var gått fra 1950 til 1981 hadde Veritas utvidet sitt aktivitetsområde. Kjernevirksomheten – klassifisering og utstedelse av offentlige sertifikater – utgjorde nå bare om lag halvparten av virksomheten. Den mer næringsdrivende del av virksomheten skjedde i opprettede datterselskaper, men disse datterselskapene var finansiert av overskuddet fra klassevirksomheten.

Høyesterett mente derfor at man ved vurderingen av skatteplikten også måtte ta hensyn til Veritas' engasjement i datterselskapene, idet det ble uttalt at: (s. 710)

Etter min mening kan utøvelsen av Veritas' eierinteresser i disse selskaper ikke karakteriseres som passiv kapitalplassering, men må sees som en del av institusjonens samlede aktivitet.

Det blir i dommen også lagt en viss vekt på endringen i formålsbestemmelsen som skjedde i og med omleggingen til stiftelse i 1979, og førstvoterende kommenterer at: (s. 711)

De nye aktiviteter kan etter formålsbestemmelsen utføres i den utstrekning institusjonens integritet ikke svekkes, men det er ikke tatt noe forbehold om at institusjonens mer tradisjonelle oppgaver skal utgjøre den vesentlige del av virksomheten.

I forlengelsen av dette skriver førstvoterende:

[det er] likevel mitt hovedinntrykk at Veritas' oppgaver i forbindelse med klassifikasjon og myndighetsutøvelse har fått et mindre

---

<sup>216</sup> Rt. 1991 side 705.

«halvoffentlig» preg enn de hadde i 1950. Jeg legger da også vekt på at rådgivningsoppgavene i praksis i atskillig utstrekning blir utført i nær sammenheng med klassevirksomheten, noe som blant annet er kommet til uttrykk i begrepet «aktiv klassifisering».

Høyesterett fant det derfor «ikke særlig tvilsomt» at DNV hadde «ervert til formål» og således var skattepliktig.

Synet på karakteren av DNVs virksomhet har altså endret seg. Fra å ha blitt ansett som en i det vesentligste allmenntilgitt organisasjon, har karakteren av næringsvirksomhet blitt mer dominerende. Det vil neppe stille seg annerledes for DNVs amerikanske og britiske konkurrenter. Selv om den næringsdrivende delen er utskilt i egne datterselskaper, kan ikke de to deler holdes fra hverandre, siden overskuddet av sertifiseringsvirksomheten har gått med til å opprette næringsvirksomheten.

Selv om DNV, LR og ABS er organisert som stiftelser, er altså de næringsdrivende trekkene betydelige. Med den økning som har skjedd i antallet classeselskaper verden over, er konkurransen selskapene imellom også blitt skjerpet. En slik økt konkurranse vil nødvendigvis bety skjerpede krav til profitt innad i bedriften. Enkelte av selskapene opererer også med bonusordninger for de ansatte dersom visse inntjeningsmål oppnås. Slike ordninger får antakelig betydning for bedriftskultur og de ansattes opplevelse av hvorvidt de driver en privat service-virksomhet eller allmenntilgitt virksomhet.<sup>217</sup>

Under fremveksten av oljevirksomheten i Nordsjøen på 1970-tallet drev DNV aktiv lobbyvirksomhet for å forsøke å innta en

---

<sup>217</sup> Et inntrykk basert på uformelle samtaler med ansatte i Det Norske Veritas, er at forretningsmessige hensyn, bevisst eller ubevisst, nok kan tenkes å være til hinder for at man går så langt som til å inndra classesertifikater. Dette kan tyde på en viss oppfatning blant de ansatte om at den private service-virksomheten er den sentrale.

lignende posisjon i petroleumsvirksomheten som i skipsnæringen.<sup>218</sup> Dette kan også sies å underbygge at selskapene opplagt driver *næringsvirksomhet*, og ikke bare skal forvalte fellesskapets interesser. Videre underbygger det at selskapene er opptatt av vekst og fremdrift og av å skaffe nye grunnlag for sin virksomhet.

Når det næringsdrivende elementet blir mer fremtredende, blir det også mer betenkelig å delegere offentlig myndighet til organisasjonene. Det er et viktig prinsipp at forvaltningen skal drives uavhengig og objektivt. Dette lar seg kanskje vanskeligere forene med driften til et selskap som samtidig har klare krav til omsetning.

For Bureau Veritas' vedkommende, kommer dette i enda større grad på spissen. Bureau Veritas er organisert som et aksjeselskap, der investeringsselskapet *Wendel Investissement*, sitter med 99,22 % av aksjene.<sup>219</sup> Wendel Investissement er et investerings-selskap for en av Frankrikes eldste industri-familier.<sup>220</sup> Selskapet er godt representert i tungindustrien, mediebedrifter og andre industrier. Bureau Veritas eies altså av et forholdsvis mektig selskap hvis hovedformål er å oppnå profitt. Det må kunne stilles spørsmål ved hvorvidt et slikt selskap er egnet til å utføre oppgaver på vegne av den norske stat.

Lignende innvendinger kan man reise mot delegasjonen av myndighet til Germanischer Lloyd, selv om betenkelighetene her ikke er like betydelige. Germanischer Lloyd har sitt sete i Hamburg, og er organisert som aksjeselskap, men har hovedsakelig allmen-nyttige formål. Det er kun en mindre del av overskuddet som

---

<sup>218</sup> Se f.eks. Ryggvik (1999) side 31-32.

<sup>219</sup> Bureau Veritas' hjemmesider: [www.bureaveritas.com](http://www.bureaveritas.com).

<sup>220</sup> Kilde: [biz.yahoo.com](http://biz.yahoo.com).

utbetales til aksjonærene. I det vesentligste blir overskuddet investert i videre forskning og utvikling.<sup>221</sup>

For alle de fem selskapene som utøver norsk skipskontroll foreligger det altså fare for at hensynet til inntjening skal kunne gå foran hensynet til en uavhengig kontroll. Dette taler imot delegasjon av forvaltningsmyndighet, særlig for Bureau Veritas og Germanischer Lloyd's vedkommende.

### 5.3.3 Instruksjonsmyndighet og klageadgang

Forvaltningens generelle adgang til å delegere henger nært sammen med hvordan forvaltningsapparatet er bygd opp.

Den norske sentralforvaltningen bygger i utgangspunktet på en hierarkisk struktur. Av dette følger at de overordnede organer har instruksjonsmyndighet over underordnede. Fra Regjeringen (eller «Kongen») går det, via ulike departementer og direktorater, i prinsippet kommandolinjer til alle områder av forvaltningen. Det konstitusjonelle ansvar for den utøvende makt ligger derfor hos den politiske ledelse.<sup>222</sup>

Adgangen til delegasjon av myndighet hviler på et prinsipp om at man ved delegasjonen ikke blir fratatt sitt ansvar for de oppgaver det er snakk om. Av dette følger også at det overordnede organ må kunne instruere det underordnede om hvordan sistnevnte skal utøve sin myndighet.

Den hierarkiske strukturen, samt prinsippet om instruksjonsmyndighet, gjør at det overordnede organ vil ha kontroll med det tildelegerte organs utøvelse av oppgavene.

Særlige spørsmål oppstår når myndighet delegeres til et organ som ikke er underlagt det delegerende organs alminnelige

---

<sup>221</sup> Lux (1992) side 60-61, Basedow og Wurmnest (2005) side 6.

<sup>222</sup> Eckhoff/Smith (2003) side 75.

instruksjonsmyndighet. Sjøfartsdirektoratet har i utgangspunktet ikke instruksjonsmyndighet over klassifikasjonsselskapene, som jo er selvstendige organer.

Det er likevel antatt at selve delegasjonen vil gi det delegerende organ en viss instruksjonsmyndighet.<sup>223</sup> Det må kunne fastsettes generelle retningslinjer for hvordan den tildelte kompetansen skal utøves. Dette gjøres til en viss grad gjennom avtalen mellom NHD og classeselskapene og de tilhørende annekser.

Generelt vil likevel instruksjonsmyndigheten være begrenset når kompetanse delegeres til et utenforliggende organ. I avtalen mellom classeselskapene og NHD er det derfor særskilt angitt at Sjøfartsdirektoratet har instruksjonsmyndighet overfor selskapene og deres ansatte når disse opptrer som offentlig myndighet.<sup>224</sup>

Jo tydeligere adgang det delegerende organ har til å instruere utøvelsen av kompetansen, jo mindre betenkelig vil det være at det skjer en delegasjon. Når man her står overfor en avtalefestet instruksjonsmyndighet, gjør dette derfor delegasjonen til classeselskapene mindre problematisk. Myndighetene foretar også en systematisk revisjon av selskapenes virksomhet.<sup>225</sup>

En annen side av det hierarkiske system er at det overordnede organ gjerne vil fungere som klageorgan for det tildelegerte organs vedtak. Dette kan sørge for et visst korrektiv med hvordan myndigheten ivaretas av det underordnede organ. Det følger av avtalen mellom NHD og classeselskapene at departementet er klageorgan for selskapenes vedtak.<sup>226</sup> Som beskrevet ovenfor kan

---

<sup>223</sup> Frihagen (1991) side 232.

<sup>224</sup> Avtalen pkt. 2.3.

<sup>225</sup> Se kapittel 2.5.

<sup>226</sup> Avtalen pkt. 6.3.

klagen i realiteten tenkes å skje i to ledd.<sup>227</sup> Dette kan bidra til økt kontroll med hvordan selskapene utøver sin kompetanse, og det kan også korrigere de rettsikkerhetsmessige betenkeligheter som melder seg ved at den offentlige kompetansen er overlatt til classeselskapene. Klageadgangen benyttes imidlertid relativt sjelden.

## 5.4 Sanksjonskompetansen

Myndighetsutøvelse kan skje i ulike former. Den kan ta form av normering, ved fastleggelse av borgernes rettigheter og plikter. Videre kan den skje gjennom tilsyn og kontroll med at rettigheter og plikter overholdes, eller gjennom å ilegge sanksjoner der borgerne opptrer i strid med den ønskede adferd.<sup>228</sup>

Kompetanse til å utøve *tilsyn og kontroll* med at offentlig regelverk overholdes, er, som vi har sett, delegert til classeselskapene i stor grad.

Klasseselskapene har ikke direkte blitt tildelt kompetanse til å *normere* den ønskede adferd fra rederier. Likevel innebærer det detaljerte klasseregulverket at myndighetene kan avstå fra å drive like detaljert normering. I tillegg kan kontrollen innebære et innslag av normering, idet tilsynsorganet kan sette individuelle vilkår der det oppdages brudd på regelverket.

Når det kommer til *sanksjonskompetansen* derimot, har classeselskapene per i dag en beskjedne offentlig rolle, begrenset til å kunne fastsette pålegg.<sup>229</sup> En kan spørre seg hvorfor deres

---

<sup>227</sup> Se kapittel 4.2.4.

<sup>228</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 47.

<sup>229</sup> I det følgende vil uttrykkene «sanksjoner» og «sanksjonskompetanse» benyttes i vid forstand, m.a.o. slik at også «forvaltningstiltak» etter sanksjonsutvalgets terminologi omfattes, se kapittel 3.2.2.

utstrakte offentlige kompetanse stanser akkurat her. I mange tilfeller vil det være en flytende overgang mellom kontroll og sanksjonering. Formålet vil delvis være det samme, nemlig å sikre en overholdelse av regelverket.<sup>230</sup>

Gode grunner taler for å sette en grense for hvor langt man skal gå i å delegerer, men akkurat *hvor* langt det er hensiktsmessig å gå, synes ikke opplagt. Klaseselskapene har allerede en svært innflytelsesrik rolle i forhold til rederne, og det er ikke sikkert at det å gi dem en videre sanksjonskompetanse vil være så mye mer betenkelig. Og selv om det kanskje ville ført for langt å gi klaseselskapene kompetanse til å ilegge overtredelsesgebyr, m.a.o. det mest inngripende forvaltningstiltaket, kunne det likevel vært naturlig å gi dem kompetanse til å utskrive tvangsmulkt eller trekke tilbake sertifikater.

#### 5.4.1 Hensyn

Spørsmålet om hvorvidt sanksjonskompetanse bør overlates til andre enn forvaltningen selv er diskutert av sanksjonsutvalget i NOU 2003:15. Her konkluderes det med at sanksjonskompetansen som hovedregel bør legges til offentligrettslige organer.<sup>231</sup> Dette begrunnes for det første prinsipielt: Pålegg av forvaltningsrettslige sanksjoner er av en slik *art* at de ikke bør overlates til private rettssubjekter. Videre argumenteres det med viktigheten av at det sanksjonerende organ fremstår uavhengig og objektivt.

Sanksjonsutvalget trekker også frem noen klare fordeler ved å overlata sanksjonskompetanse til private. Et slikt system kan være avlastende og ressursbesparende for forvaltningen. Det fremholdes

---

<sup>230</sup> Graver, Forvaltningsrett (2002) side 47.

<sup>231</sup> NOU 2003:15 side 240 venstre spalte.

også at enkelte organer besitter stor kompetanse på sitt område, samt at det kan være en naturlig oppfølging av annen virksomhet.

Argumentasjonen som benyttes er altså nokså tilsvarende den som benyttes når man skal begrunne eller forsvare delegasjon av offentlig myndighet mer generelt. Men i spørsmålet om delegasjon av sanksjonsmyndighet har altså sanksjonsutvalget falt ned på at myndigheten ikke bør delegeres.

At classeselskapene også påtar seg sanksjonskompetansen har klare administrative fordeler. Gjennom sine besiktigelser får selskapene god innsikt i skipenes tilstand og drift. Dersom selskapene påla sanksjoner, ville man spart fordyrende mellomledd. Normalt i forvaltningen vil det være tette bånd mellom tilsyns- og sanksjonsmyndigheten. I utgangspunktet burde dette kunne gjelde også for classeselskapene. Dersom tilsyns- og sanksjonskompetansen legges til ulike organer, øker også risikoen for at informasjon går tapt eller ikke når frem i tide.

En annen fordel knyttet til å legge sanksjonskompetansen til classeselskapene vil være at de allerede besitter muligheten til å inndra classesertifikatet. Dersom de i tillegg får adgang til å utøve offentlig myndighet på dette området, vil de sitte på et større og mer smidig spekter av sanksjoner. Det gir god sammenheng dersom samme organ har oversikt over hvilke sanksjonsmuligheter som foreligger, og hvilke som allerede er benyttet.

På den annen side kan dette lede til en sammenblanding av sanksjonene, og et mindre bevisst forhold til hvilke sanksjoner som kan knyttes til hvilke overtredelser. I teorien kan man for eksempel tenke seg at classeselskapet inndrar classesertifikatet selv om det kun er de offentlige forskriftene som er overtrådt. Det motsatte kan også tenkes, og slik får problemstillingen en side til legalitetsprinsippet. Det ville klart stride mot legalitetsprinsippet om brudd på en privat klassestandard ledet til inndragning av et offentlig sertifikat.



Argumenter som taler imot at classeselskapene skal besitte offentlig sanksjonskompetanse vil for det første være den prinsipielle innvending at pålegg av forvaltningsrettslige sanksjoner etter sin art ikke bør overlates til private rettssubjekter. Videre er det, som beskrevet ovenfor, fare for interessekonflikt mellom selskapenes krav til omsetning og kravet til en uavhengig og objektiv myndighetsutøvelse.

Spørsmålet er om disse argumentene gjør seg særlig mye sterkere gjeldende ved sanksjonsmyndigheten enn ved tilsyns- og kontrollmyndigheten. Mange av innvendingene kan avhjelpest ved en sterkere bevisstgjøring hos classeselskapene om at de faktisk opptrer som forvaltningsorgan. Kanskje kunne til og med denne bevisstheten blitt sterkere dersom selskapene satt på sanksjonskompetansen i tillegg til tilsynskompetansen.

Som beskrevet i kapittel 3.2.2 foreslår skipssikkerhetsutvalget enkelte nye regler om sanksjoner ved brudd på skipssikkerhetsloven. Spørsmålet om *delegasjon* av sanksjonskompetanse berøres ikke overhodet. Selv om ordlyden i de foreslåtte regler om «forvaltningstiltak»<sup>232</sup> og «administrative sanksjoner»<sup>233</sup> åpner for delegasjon, ved at man benytter uttrykket «tilsynsmyndigheten», er spørsmålet om delegasjon av sanksjonskompetanse ikke eksplisitt behandlet. Dette i motsetning til spørsmålet om delegasjon av selve *tilsynet*, selv om også dette behandles nokså overfladisk.<sup>234</sup> Denne forskjellen er det verdt å merke seg. Som beskrevet er det mange av de samme hensyn som kan tale for og imot delegasjon i begge tilfeller. Forskjellen går hovedsakelig ut på at avveiningen kan stille seg annerledes avhengig av hvor inngripende offentlig myndighet

---

<sup>232</sup> Utkastet kapittel 8.

<sup>233</sup> Utkastet kapittel 9.

<sup>234</sup> NOU 2005:14 side 93.

det er tale om. Det kunne derfor vært rom for en mer inngående diskusjon både om delegasjon av tilsynskompetansen og om delegasjon av sanksjonskompetansen.

Dersom den foreslåtte ordlyden blir stående, vil det være opp til departementet selv å avgjøre hvorvidt sanksjonskompetansen skal følge tilsynsmyndigheten, eller om det er forvaltningen selv som må følge opp eventuelle brudd på sikkerhetsreglementet med forvaltningstiltak eller administrative sanksjoner.

En annen side av delegasjonsspørsmålet er forholdet mellom anklageprinsippet og det inkvisitoriske prinsipp, et spørsmål som diskuteres av sanksjonsutvalget.<sup>235</sup> Anklageprinsippet er helt grunnleggende innenfor straffeprosessen. Prinsippet innebærer at etterforskning og påtale ligger til et annet organ enn domstolen. Formålet med systemet er å ivareta domstolenes uavhengighet og objektivitet. Som motsetning til anklageprinsippet står det inkvisitoriske prinsipp. Ved ileggelse av forvaltningssanksjoner som ikke regnes som straff, er det i de fleste tilfeller et slikt system som gjelder. Samme organ administrerer regelverket, kontrollerer overholdelse av dette og ilegger eventuelle sanksjoner.

Sanksjonsutvalget begrunner en videreføring av dette systemet med at et eventuelt anklageprinsipp innen forvaltningen ville medført store administrative og økonomiske konsekvenser. Det måtte i motsatt fall etableres egne forvaltningsorganer med oppgave å fastsette sanksjoner. Derfor opprettholdes dagens inkvisitoriske system.

Arbeidsdelingen mellom classeselskaper og sjøfartsmyndigheter innebærer at man i alle fall på dette forvaltningsområdet har et slags anklageprinsipp. Dersom ordningen fungerer hensiktsmessig i

---

<sup>235</sup> NOU 2003:15 side 186.

dag, synes det å være liten grunn til å fravike ordningen til fordel for et mer inkvisitorisk system.

På den annen side er det færre betenkeligheter knyttet til det inkvisitoriske system i forhold til forvaltningsvedtak enn ved straffeforfølgning. De samme hensyn som begrunner det inkvisitoriske system i forvaltningen generelt, kan begrunne at classeselskapene bør ha myndighet både til å kontrollere og sanksjonere rederiene.

I utkast til ny skipssikkerhetslov er «forvaltningstiltakene» i kapittel 8 utformet som «kan-regler». Dette er i tråd med videreføringen av opportunitetsprinsippet som sanksjonsutvalget går inn for, noe som innebærer at det vil være opp til myndighetenes skjønn hvorvidt det skal ilegges en sanksjon når det konstateres at vilkårene er tilstede.<sup>236</sup> Som beskrevet i kapittel 5.3.1 vil det være mer betenkelig å overlate diskresjonær kompetanse til classeselskapene enn lovbundet kompetanse. Om ett classeselskap blir kjent for å ha lavere skjønnsmessig terskel for å ilegge sanksjoner enn andre, vil de risikere å tape kunder. Måten sanksjonsreglene er utformet kan derfor tale imot at de bør utøves av andre enn forvaltningen selv.

#### 5.4.2 Hensynenes vekt

I vurderingen av hvilken kompetanse classeselskapene bør inneha, går det et prinsipielt skille mellom de tiltakene som skal sikre overholdelse av regelverket, altså de fremadrettede tiltakene, og tiltakene som har et mer pønalt eller tilbakerettet formål.

Andre elementer som virker inn, er i hvor stor grad kompetansen er en naturlig forlengelse av tilsynskompetansen, samt i hvor stor

---

<sup>236</sup> NOU 2003:15 side 185.

grad den ligner på virksomhet som selskapene allerede utøver i egenskap av *klasse*.

### *Fremadrettede tiltak*

Det følger allerede av dagens system at klaseselskapene i forbindelse med sine inspeksjoner gir pålegg om tiltak som må iverksettes innen ulike frister. Også ved brudd på klassestandardene gis det pålegg om utbedring. Som beskrevet i kapittel 3.1 gis disse påleggene gjerne i samme skjema. De offentligrettslige påleggene har altså nær sammenheng med den private driften til klaseselskapene.

Adgangen til å fastsette pålegg er derfor både å anse som en naturlig følge av tilsynskompetansen, samt en forlengelse av det arbeidet selskapene allerede utfører i egenskap av *klasse*. Når man først har valgt å gi selskapene tilsynskompetanse, er det ikke nødvendigvis særlig betenkelig å la selskapene også kunne fastsette pålegg. De administrative fordelene knyttet til en slik delegasjon bør altså her være utslagsgivende.

For tilbaketrekking av sertifikater gjelder mange av de samme synspunktene. Tilbaketrekkingen er både en naturlig følge av tilsynskompetansen, og den tilsvarende virksomhet som klassen allerede driver.

På den annen side er inndragning av sertifikater et langt mer inngripende tiltak enn det å utstede pålegg. Inndragning av sertifikater innebærer en seilingsnektelse, som dermed rammer rederiet hardt. At vedtakene det er snakk om er av inngripende karakter vil, som beskrevet ovenfor, tale imot delegasjon.

Slik bestemmelsen om tvangsmulkt er utformet i utkastet § 8-2, har tiltaket til hensikt å sikre at pålegg etter § 8-1 etterkommes. Dermed kan også dette forvaltningstiltaket sies å være en naturlig forlengelse av tilsynet. Likevel er nok dette et tiltak som av de berørte vil kunne *oppfattes* som et pønalt tiltak. At tvangsmulkt er

noe prinsipielt annet enn et overtredelsesgebyr har kanskje mest akademisk betydning.

Som for inndragning av sertifikater, kommer det hensyn inn at det er snakk om svært inngripende vedtak. Og til forskjell fra inndragning, har ikke tvangsmulkt noen privatrettslig parallell i klassesystemet. Dermed vil det nok være mer betenkelig å delegere kompetanse til å utstede tvangsmulkt enn å delegere kompetanse til å inndra sertifikater.

Nektelse av adgang til norsk sjøterritorium, som foreslås i § 8-5, er i kjernesonen av utøvelse av statens høyhetsrett. Kompetansen er av en slik *art* at den ikke bør kunne delegeres til private organer.

#### *Tilbakeskuende/pønale tiltak*

Utstedelse av overtredelsesgebyr er som beskrevet av pønalt karakter. Overtredelsesgebyr vil også være å anse som «straff» i EMK's forstand.<sup>237</sup> Det vil være svært betenkelig å overlate slik kompetanse til en privat organisasjon, og muligens også i strid med retten til en «rettferdig rettergang» etter EMK artikkel 6.

### **5.4.3 Privatrettslige tiltak som alternativ/supplement**

Hvorvidt den offentlige sanksjonskompetansen legges til klasseselskapene eller ikke, behøver ikke nødvendigvis å spille noen stor rolle i praksis. Dersom det også foreligger brudd på en klassestandard, vil jo klasseselskapene uansett ha muligheten til å inndra det private klassesertifikatet, hvilket vil være vel så virkningsfullt som forvaltningssanksjoner. Dermed kan det tenkes tilfeller der det ikke engang er nødvendig å iverksette forvaltningssanksjoner.

I valget mellom iverksettelse av en privat eller en offentligrettslig sanksjon, vil det muligens knytte seg færre saksbehandlingsregler til

---

<sup>237</sup> NOU 2005:14 side 98.

den privatrettslige, slik at denne blir å foretrekke. Inngrepet vil imidlertid føles like sterkt for rederiet som rammes, uten at parten er beskyttet av offentligrettslige rettssikkerhetsgarantier gjennom prosessuelle regler.

# Kildeoversikt

## Litteratur

- Andersen og Collett (1989) Andersen, Håkon With og John Peter Collett: *Anchor and Balance – Det Norske Veritas 1864-1989*, Cappelen, Oslo 1989
- Aulstad (2004) Aulstad, Johan Greger: *Forvaltningens adgang til å motta ytelser fra private rettssubjekter ved offentlig myndighetsutøvelse – Illustrert ved utbyggingsavtaler på plan- og bygningsrettens område*, Oslo 2004 (p.t. upublisert)
- Backer (1978) Backer, Inge Lorange: *Noen flere synspunkter på delegasjon til private og til kommuner*, TfR 1978 s. 151-178
- Bakka (2004) Bakka, Dag: *Hundre år for sikkerhet til sjøs: Sjøfartsdirektoratet 1903-2003*, Direktoratet, Oslo 2004
- Barlaup (1964) Barlaup, Asbjørn (red.): *Sikkerhet til sjøs – Det Norske Veritas 1864-1964*, Det Norske Veritas, Oslo 1964
- Basedow og Wurmnest (2005) Basedow, Jürgen og Wolfgang Wurmnest: *Third-Party Liability of Classification Societies – A Comparative Perspective*, Springer, Berlin 2005
- Björkelund (1970) Björkelund, Carl-Gustav: *Sjövärldighet och ansvar*, Norstedt, Stockholm 1970
- Blake (1960) Blake, George: *Lloyd's Register of Shipping 1760-1960*, London 1960
- Boe (1992) Boe, Erik: *Innføring i juss, bind 2, Statsrett og forvaltningsrett*, Tano, Oslo 1992

- Boe (2002) Boe, Erik: *Forholdet mellom privatrett og offentlig rett – nye tendenser*, Festskrift til Carsten Smith, Universitetsforlaget, Oslo 2002
- Boisson (1999) Boisson, Philippe: *Safety at Sea – Policies, Regulations and International Law*, oversatt fra fransk av Denis Mahaffey, Bureau Veritas, Paris 1999
- Cahill (1990) Cahill, Richard A.: *Disasters at Sea: Titanic to Exxon Valdez*, Century, London 1990
- Eckhoff (1975) Eckhoff, Torstein: *Delegasjon av avgjørelsesmyndighet i forvaltningen*, Statsrettslige emner: 5 artikler fra boken Rettferdighet og rettssikkerhet s. 125-168, Tanum, Oslo 1975
- Eckhoff/Helgesen (2001) Eckhoff, Torstein og Jan E. Helgesen: *Rettskildelære 5*. utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2001
- Eckhoff/Smith (2003) Eckhoff, Torstein og Eivind Smith: *Forvaltningsrett 7*. utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2003
- Eng (1992) Eng, Svein: *Plassering av offentlig kompetanse hos private – noen hensyn for og imot*, LoR 1992 s. 544-551
- Falkanger og Bull (2004) Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: *Innføring i sjørett 6*. utgave, Sjørettsfondet, Oslo 2004
- Frihagen (1985) Frihagen, Arvid: *Inhabilitet etter forvaltningsloven*, Forlaget A. Frihagen, Oslo 1985
- Frihagen (1991) Frihagen, Arvid: *Forvaltningsrett, bind I: Forvaltning og kompetanse 3*. utgave, Forlaget A. Frihagen, Oslo 1991
- Frihagen (1994) Frihagen, Arvid: *Offentlighetsloven. Offentlighet, taushetsplikt og partsinnsyn:*



- Kommentarer til offentlighetsloven og de tilknyttede bestemmelser i forvaltningsloven*  
3. utgave, Forlaget A. Frihagen, Bergen 1994
- Færden (1967) Færden, Karl: *Forsikringsvesenets historie i Norge 1814-1914*, WSF, Oslo 1967
- Graver (1996) Graver, Hans Petter: *Materiell forvaltningsrett, med særlig vekt på grunnprinsippene*, Universitetsforlaget, Oslo 1996
- Graver, Forvaltningsrett (2002) Graver, Hans Petter: *Alminnelig forvaltningsrett* 2. utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2002
- Graver, Markedsstaten (2002) Graver, Hans Petter: *Forvaltningsrett i markedsstaten – Studier i europeisering av forvaltningsretten*, Fagbokforlaget, Bergen 2002
- Honkka (1994) Honkka, Hanu: *Ansvar for klasseselskapene*, innlegg på Det 16. nordiske sjørettsseminar 1994, publisert i MarIus nr. 208 s. 173-195
- Knudsen og Woxholth (2004) Knudsen, Gudmund og Geir Woxholth: *Stiftelsesloven med kommentarer*, Gyldendal Akademisk, 2004
- Krüger (1991) Krüger, Kai: *Fault Liability for Classification Societies Towards Third Parties?* Festskrift til Kurt Grönfors s. 271-296, Norstedts Juridikförlag, Göteborg 1991
- Liisberg (2005) Liisberg, Bent: *Erstatningsansvaret for offentlig servicevirksomhet: Kritikk av en juridisk vranglære*, Fagbokforlaget, Bergen, 2005
- Lux (1993) Lux, Jonathan (Red.): *Classification Societies*, Lloyd's of London Press Ltd, London 1993

- Pamborides (1999) Pamborides, G.P.: *International Shipping Law – Legislation and Enforcement*, Ant. N. Sakkoulas Publishers, Athén 1999
- Ryggvik (1999) Ryggvik, Helge: *Fra forbilde til sikkerhetssystem i forvitring*, Arbeidsnotat, Senter for teknologi og menneskelige verdier, nr. 114 1999
- Skoghøy (2001) Skoghøy, Jens Edvin A.: *Tvistemål* 2. utgave, Universitetsforlaget, Oslo 2001
- Skou (1994) Skou, Amund W.: *Gamle skip – hva består problemene i?* Innlegg på Det 16. nordiske sjørettsseminar 1994, publisert i *MarIus* nr. 208 s. 19-66
- Smith (1976) Smith, Eivind: *Delegasjon av forvaltningsmyndighet til private og til uavhengige organer*, TfR 1976 s. 360-390
- Smith (1979) Smith, Eivind: *Organisasjoner i fiskeriforvaltningen. Fiskesalgslagenes rettsstilling, særlig som forvaltningsorganer og som sammenslutninger*. Tanum–Norli, Oslo 1979
- Stridbeck (1993) Stridbeck, Ulf: *Från status till kontrakt och tillbaka igjen?* Juridisk tidskrift 1993-94 s. 149-168
- Suksi (1994) Suksi, Markku: *Myndighetenes kontroll som flaggstat – særlig om klasseselskapenes rolle*, innlegg på Det 16. nordiske sjørettsseminar 1994, publisert i *MarIus* nr. 208 s. 79-124
- Sørensen (2005) Sørensen, Jørgen Steen: *Myndighetsinhabilitet og ministres personlige inhabilitet – nogle bemærkninger i lyset af nyere praksis fra Folketingets Ombudsmand*, UfR 2005 nr. 24, s. 205-214

Woxholth (1999)

Woxholth, Geir: *Forvaltningsloven: Kommentirutgave 2. utgave, Ad notam*  
Gyldendal, Oslo 1999

## Norsk lov

Allmennaksjeloven

Lov om allmennaksjeselskaper av 13. juni 1997 nr. 45

Aksjeloven

Lov om aksjeselskaper av 13. juni 1997 nr. 44

Arkivloven

Lov om arkiv av 4. desember 1992 nr. 126

Børsloven

Lov om børsvirksomhet m.m. av 17. november 2000 nr. 80

Forvaltningsloven

Lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker av 10. februar 1967

Mesterbrevloven

Lov om mesterbrev i håndverk og annen næring av 20. juni 1986 nr. 35

Offentlighetsloven

Lov om offentlighet i forvaltningen av 19. juni 1970 nr. 69

Råfiskloven

Lov om omsetning av råfisk av 14. desember 1951 nr. 3

Sjødyktighetsloven

Lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. av 9. juni 1909 nr. 7

Stiftelsesloven

Lov om stiftelser av 15. juni 2001 nr. 59

Straffeloven

Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10

## **Internasjonale konvensjoner**

United Nations Convention on the Law of the Sea  
(Havrettskonvensjonen 1982)

The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships  
(MARPOL 1973/1978)

The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS 1974)

The International Safety Management (ISM) Code

The Load Lines Convention (1966)

The International Convention on Standards of Training, Certification and  
Watchkeeping for Seafarers (STCW 1995)

## **IMO-resolusjoner**

Resolution A.739 (18): Guidelines for the authorization of organizations acting  
on behalf of the Administration

Resolution A.789 (19): Specifications on the survey and certification functions  
of recognized organizations acting on behalf of the Administration

## **EU-direktiver**

Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and  
standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant  
activities of maritime administrations

Commission Directive 97/58/EC of 26 September 1997 amending Council  
Directive 94/57/EC on common rules and standards for ship inspection and  
survey organizations and for the relevant activities of maritime  
administrations

Directive 2001/105/EC of the European Parliament and of the Council of 19  
December 2001 amending Council Directive 94/57/EC on common rules  
and standards for ship inspection and survey organisations and for the  
relevant activities of maritime administrations

## **Forarbeider, offentlige utredninger m.v.**

Innstilling fra Komiteen til å utrede spørsmålet om mer betryggende former for den offentlige forvaltning, 13. mars 1958 (Forvaltningskomiteens innstilling)

NOU 1981:1 «Scandinavian Star»-ulykken 7. april 1990

NOU 2000:31 Hurtigbåten MS Sleipners forlis 26. november 1999

NOU 2003:15 Fra bot til bedring. Et mer nyansert og effektivt sanksjonssystem med mindre bruk av straff

NOU 2003:30 Ny offentlighetslov

NOU 2005:14 På rett kjøp. Ny skipssikkerhetslovgivning

St.meld. nr. 32 (1997-1998) Om offentlighetsprinsippet i forvaltningen

St.meld. nr. 31 (2001-2004) Vilje til vekst – for norsk skipsfart og de maritime næringer

Ot.prp. nr. 38 (1964-1965) Om lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker

Ot.prp. nr. 2 (1965-1966) Om lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker

Ot.prp. nr. 56 (1999-2000) Om lov om endringer i offentlighetsloven og enkelte andre lover

Innst. O. II. (1966-67) Innstilling fra justiskomiteen om lov om behandlingsmåten i forvaltningssaker

Motiver til Norsk Sjøforsikringsplan av 1996 versjon 1997, Det Norske Veritas 1997

## **Rettsavgjørelser**

Rt. 1950 s. 1124 Relegasjon

Rt. 1955 s. 175 Veritas I-dommen

Rt. 1958 s. 1111 Lloyd's Oslokontor

Rt. 1977 s. 1035 Sykejournal

Rt. 1981 s. 745 Isene

Rt. 1990 s. 874 Fusa

Rt. 1991 s. 705

## **Sivilombudsmannens uttalelser**

Årsmeldingen 2004 side 285 (Lovdata: SOMB-2004-77)

Årsmeldingen 2003 side 267 (Lovdata: SOMB-2003-85)

Årsmeldingen 1997 side 11 (Lovdata: SOMB-1997-11)

Årsmeldingen 1997 side 10 (Lovdata: SOMB-1997-10)

## **Lovavdelingens uttalelser**

8. mai 2001 (Lovdata: JDLOV-2001-2288)

## **Avtaler**

Agreement of 1 June 2002 Between The Ministry of Trade and Industry and Det Norske Veritas, Concerning Survey of Ships Registered in a Norwegian Ship Register.

Norsk Sjøforsikringsplan (NSPL) av 1996 versjon 2002

Standard Form Shipbuilding Contract (Byggekontrakten) 2000

## **Internettsider**

American Bureau of Shipping: [www.eagle.org](http://www.eagle.org)

Bureau Veritas: [www.bureauveritas.com](http://www.bureauveritas.com)

Det Norske Veritas: [www.dnv.no](http://www.dnv.no)

European Maritime Safety Agency (EMSA): [www.emsa.eu.int](http://www.emsa.eu.int)

Equasis: [www.requasis.org](http://www.requasis.org)

Germanischer Lloyd: [www.gl-group.com](http://www.gl-group.com)

International Association of Classification Societies (IACS): [www.iacs.org.uk](http://www.iacs.org.uk)

International Maritime Organisation (IMO): [www.imo.org](http://www.imo.org)

Lloyd's Register: [www.lr.org](http://www.lr.org)

Sjøfartsdirektoratet: [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)

## Forkortelser

|           |   |
|-----------|---|
| ABS       | American Bureau of Shipping   |
| BV        | Bureau Veritas  |
| DNV       | Det Norske Veritas  |
| D-G TREN  | The Directorate-General Energy and Transport                            |
| EMSA      | The European Maritime Safety Agency                                     |
| EU        | Den europeiske union  |
| Fvl       | Forvaltningsloven   |
| GL        | Germanischer Lloyd  |
| IACS      | The International Association of Classification Societies               |
| ILO       | International Labour Organization                                       |
| IMO       | The International Maritime Organization                                 |
| ISM-koden | The International Safety Management Code                                |
| LoR       | Lov og rett   |
| LR        | Lloyd's Register  |
| MARPOL    | The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships |
| NIS       | Norsk internasjonalt skipsregister                                      |
| NHD       | Nærings- og handelsdepartementet  |
| NOR       | Norsk ordinært skipsregister  |
| NOU       | Norges offentlige utredninger   |
| NSPL      | Norsk Sjøforsikringsplan  |
| Offl      | Offentlighetsloven  |
| Ot.prp.   | Odelstingsproposisjon   |



|          |   |
|----------|---|
| Sjødl    | Sjødyktighetsloven  |
| SOLAS    | The International Convention for the Safety of Life at Sea  |
| STCW     | The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers |
| St.meld. | Stortingsmelding  |
| St.prp.  | Stortingsproposisjon  |
| TfR      | Tidsskrift for retsvitenskap  |
| UfR      | Ugeskrift for retsvæsen   |





## Tidligere utgaver av MarIus

Hefter/bøker merket x er utsolgt. De oppgitte prisene er abonnementspriser. Ved kjøp av enkelthefter er prisen pr. hefte det dobbelte, med minstepris kr. 50 + porto. Fullstendig register i runde nummer (310, 320 osv.) og på våre nettsider [www.jus.uio.no/nifs](http://www.jus.uio.no/nifs).

337. NEGAARD, Terese A. Konflikter mellom forbruker og energiselskap. Utenomrettslige tvisteløsningsordninger i elsektoren. 2006. 180 s. Kr. 110,-.
338. DE VIBE, Kaja Reassuransekontrakter Rettsanvendelse, cedentens opplysningsplikt og reassurandørens dekningsforpliktelse 2006. 188 s. Kr 110,-.
339. HØSTMÆLINGEN, Ingrid Kristine Etablering av petroleumsvirksomhet i nye områder på norsk kontinentalsokkel. 2006. 170 s. Kr. 100,-.
340. Det 30. petroleumsjuridiske seminar. Foredrag holdt på det 30. petroleumsjuridiske seminar i Baiona, Spania, 22. - 25. september 2005. 2006. 160 s. Kr. 0,-.
341. TORGERSBRÅTEN, Ståle Kyststatens jurisdiksjon ved miljøforurensning eller fare for miljøforurensning fra fremmede skip, Med hovedfokus på FNs Havrettskonvensjon av 1982. 2006. 162 s. Kr 100,-.
- 342 MEYER, Norman Hansen Transportforsikring mot krigsfare
- 343 ASKJER, Angela Ekholdt Sikkerhetsreguleringen for flyttbare innretninger i petroleumsvirksomheten
- 344 BORGE, Kirsten Klassifikasjonsselskapenes offentlige myndighet

## Bøker utgitt av Sjørettsfondet fra 1990

- Syversen, Jan: **Skatt på petroleumsutvinning**. 762 s. ISBN 82-90260-199l. Kr. 50.- 33-4
- Askheim, Bale, Gombrii, Herrem, Kolstad, Lund, Sanfelt, Scheel og Thoresen: **Skipsfart og samarbeid**. Maritime joint ventures i rettslig belysning. 1119 s. 199l. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-34-2
- Brækhus, Sjur og Alex Rein: **Håndbok i kaskoforsikring** På grunnlag av Norsk Sjøforsikringsplan av 1964. 663 s. 1993. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-37-7
- Hans Peter Michelet: **Last og ansvar**. Funksjons- og risiko- fordeling ved transport av gods under tidscerteparti. (Hefte) 180 s. 1993. Kr. 50.-. ISBN 82-90260-36-9
- Røsæg, Erik: **Organisational Maritime Law**. 121 s. (Utsolgt) 1993. Kr. 100.-.
- Nygaard, Dagfinn: **Andres bruk av utvinningsinnretninger**. 365 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-40-7
- Bull, Hans Jacob: **Hefte i sjøforsikringsrett**. 60 s. 2. (Utsolgt) utg. 1997. Kr. 60.-.
- Michelet, Hans Peter: **Håndbok i tidsbefraktning**. 600 s. 1997. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-31-8
- Arnesen, Finn, Hans Jacob Bull, Henrik Bull, Tore Bråthen, Thor Falkanger, Hans Petter Graver: **Næringsreguleringsrett** 187 s. 1998. Kr. 150.-. ISBN 82-90260-42-3
- Brautaset, Are, Eirik Høyby, Rune O. Pedersen og Christian Fredrik Michelet: **Norsk Gassavsetning - Rettslige hovedelementer** 611 s. 1998. Kr. 100.-. ISBN 82-90260-43-1
- Falkanger, Thor og Hans Jacob Bull: **Innføring i sjørett**. 6. utg. 573 s. 2004. Kr. 300.-. ISBN 82-90260-46-6
- Karset, Martin, Torkjel Kleppo Grøndalen, Amund Lunne: **Den nye reguleringen av oppstrøms gassrørledningsnett**. 344 s. 2005. Kr. 500,-. ISBN 89-90260-47-4

SCANDINAVIAN INSTITUTE OF MARITIME LAW forms part of the University of Oslo. It is also a part of the co-operation between Denmark, Finland, Iceland, Norway and Sweden through the Nordic Council of Ministers. The core research areas are maritime law and petroleum/energy law. In MARIUS, articles from these core areas are published in the Nordic languages or English. It is issued at irregular intervals.

