



Høgskulen på Vestlandet

NAB3030 - Bacheloroppgave

NAB3030

Predefinert informasjon

Startdato:	01-04-2022 12:00	Termin:	2022 VÅR
Sluttdato:	04-05-2022 14:00	Vurderingsform:	Norsk 6-trinns skala (A-F + Bestått)
Eksamensform:	Bacheloroppgave		
Flowkode:	203 NAB3030 1 PRO-1 2022 VÅR		
Intern sensor:	(Anonymisert)		

Deltaker

Naun:	Erling André Hervik
Kandidatnr.:	411
HVL-id:	588629@hvl.no

Informasjon fra deltaker

Antall ord *:	21010
----------------------	-------

Sett hake dersom Ja
besvarelsen kan brukes
som eksempel i
undervisning?:

Egenerklæring *: Ja
Jeg bekrefter at jeg har Ja
registrert
oppgavetittelen på
norsk og engelsk i
StudentWeb og vet at
denne vil stå på
vitnemålet mitt *:

Gruppe

Gruppenavn: Bachelor gruppe
Gruppenummer: 7
Andre medlemmer i gruppen: Amandeep Singh, Lars-Ivar Frøseth Skoge

Jeg godkjenner autalen om publisering av bacheloroppgaven min *

Ja

Er bacheloroppgaven skrevet som del av et større forskningsprosjekt ved HVL? *

Nei

Er bacheloroppgaven skrevet ved bedrift/virksomhet i næringsliv eller offentlig sektor? *

Nei

BACHELOROPPGAVE

**SJØVEISREGEL 19: HVA LIGGER I
KRAVET SIKKER NAVIGERING I
NEDSATT SIKT I DAG?**

**COLREG 19: WHAT DOES IT MEAN
TO NAVIGATE WITH RESTRICTED
VISIBILITY TODAY?**

409 AMANDEEP SINGH

411 ERLING ANDRÉ HERVIK

414 LARS-IVAR FRØSETH SKOGE

**BACHELOR I NAUTIKK Y-VEI
FAKULTETET FOR ØKONOMI OG
SAMFUNNSVITENSKAP
INSTITUTTET FOR MARITIME STUDIUM**

Veileder: Professor Sigmund Simonsen

04.05.2022

FORORD

Denne bachelor oppgaven markerer slutten på vår treårige bachelor i nautikk y-vei ved Høgskulen på Vestlandet (HVL). Studiet har til tider vært krevende, men vi har stått ved godt mot og er nå stolte av snart å være uteksaminerte.

Når vi skulle bestemme oss for hvilken type oppgave vi skulle skrive diskutert medlemmene en stund før vi falt på denne oppgaven. Årsaken til at vi ønsket å skrive om sjøveisregel 19, var fordi vi mente dette er en interessant sjøveisregel som kan komme fram lit vag.

Vi ønsker å rette en stor takk til vår veileder Professor Sigmund Simonsen for god hjelp og gode råd underveis i prosessen og ved ferdigstillelsen av oppgaven.

Vi ønsker også å rette en stor takk til de andre foreleserne ved Instituttet for Maritime studium for god opplæring, og annen hjelp. En spesiell takk til Jone Abotnes og Vignleik Storesund for innspill til deler av oppgaven.

En varm takk går til foreldre, besteforeldre og andre familie medlemmer som har hjulpet og motivert oss igjennom studietiden. En særst spesiell takk til Egil Hervik, Hedda Langøy Rødder, Arild Skoge og Lene L. Skoge som har hjulpet oss med revideringen av denne oppgaven.

En siste takk går til våre medstudenter. Takk for en fantastisk studietid, vi ønsker dere lykke til videre!

Haugesund, 4 mai 2022



Amandeep Singh



Erling André Hervik



Lars-Ivar Frøseth Skoge

SAMMENDRAG

Med denne oppgaven har vi hatt som formål å skape en større klarhet om hva som står i sjøveisregel 19 om fartøy som navigerer i nedsatt sikt og hvordan regel 19 skal tolkes og forstås i dag. Vi har ved hjelp av systematisk juridisk metode sett på det rettslige rammeverk knyttet til sikker navigering i nedsatt sikt. Først tok vi for oss sjøloven og skipssikkerhetsloven som sier hvordan man skal navigere sikkert. Videre har vi også tatt for oss forskrifter som går mere inn på navigering i nedsatt sikt, herunder særlig sjøveisreglene hvor regel 19 står. COLREG er de internasjonale sjøveisreglene som ble vedtatt av IMO, dette er de internasjonale trafikkregler på sjøen. Vi går videre inn på rettspraksis hvor vi tar for oss tre dommer hvor regel 19 var relevant. Ved hjelp av dette har vi forsøkt å skape en økt forståelse av regel 19 og hvordan den etter vår mening bør tolkes i dag.

Sjømannskikk og sjømannskap er uttrykk som nevnes gjentatte ganger i lover og forskrifter, men vi mener det ikke er godt nok definert. Vi har derfor undersøkt og kommet frem til hva vi mener er en klar definisjon av dette. Vi mener sjømannskap er lært informasjon og sjømannskikk er tilegnet av erfaring. Sammen kobler vi dette direkte opp til situasjonsbevissthet og sunn fornuft, ettersom dette er essensielle faktorer som avgjør hvordan en navigatør håndterer situasjoner i nedsatt sikt.

Til slutt har vi tatt for oss sjøveisregel 19 er ved å analysere bokstavene i regelen ledd for ledd, med å først ta utgangspunkt i regelens ordlyd for så å se på annen relevant teori. Knytte regelen opp mot de tre dommene vi nevner innledningsvis og avslutter med vår konklusjon.

SUMMARY

In this thesis we intended to make a clear and precise interpretation of the Norwegian translation of COLREG rule 19 conduct of vessels in restricted visibility and how to interpret it today. By using a systematical law approach, we have researched the legal framework in how conduct of vessels in restricted visibility. We started by interpreting the Norwegian Sjøloven and Skipssikkerhetsloven, after that we have dived deeper into regulations regarding how to conduct a vessel in restricted visibility. We have interpreted COLREGS that are the international Regulations for Preventing Collisions at Sea by the International Maritime Organization (IMO). In addition to this we have interpreted three court cases of different characteristics. By using these we have tried to make a clear and precise interpretation of rule 19, and how we think it should be interpreted today.

Sjømannskikk and sjømannskap are terms used repeatedly in Norwegian laws and regulations, but we think they're not defined well enough. We have researched the terms and defined them. Sjømannskap as knowledge learned in school, while sjømannskikk is customary experienced gained while working at sea. Together we have paired them closely to situational awareness and common sense, as these are essential in the navigator's ability to make the right decisions while navigating a vessel in restricted visibility.

The final thing we did was analyzing COLREG rule 19 paragraph by paragraph. First we analyzed the wording of the ruling in regard to old literature. Then finally we implemented the rule in the different court cases.

INNHALDSFORTEGNELSE

<i>FORORD</i>	<i>II</i>
<i>SAMMENDRAG</i>	<i>III</i>
<i>SUMMARY</i>	<i>IV</i>
INNHALDSFORTEGNELSE	V
<i>FIGURLISTE</i>	<i>VII</i>
<i>DEFINISJONER OG FORKORTELSER</i>	<i>VII</i>
1.0 INNLEDNING	1
1.1 <i>TEMA</i>	<i>1</i>
1.2 <i>PROBLEMSTILLING</i>	<i>3</i>
1.3 <i>AVGRENSING</i>	<i>4</i>
2.0 METODE	4
3.0 TEORI	8
3.1 <i>RADAR</i>	<i>8</i>
3.2 <i>AIS</i>	<i>9</i>
3.3 <i>GPS</i>	<i>10</i>
3.4 <i>ECDIS</i>	<i>10</i>
3.5 <i>SITUASJONSBEVISSTHET</i>	<i>11</i>
4.0 RETTSLIGE GRUNNLAG	13
4.1 <i>LOVER: SIKKER NAVIGERING</i>	<i>13</i>
4.1.1 <i>SSL: SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM</i>	<i>15</i>
4.2 <i>FORSKRIFTER: NAVIGERING I NEDSATT SIKT</i>	<i>17</i>
4.2.1 <i>SJØMANSKAP OG SJØMANSKIKK</i>	<i>20</i>
4.3 <i>RETTSPRAKSIS: DOMMER</i>	<i>23</i>
4.3.1 <i>COLOR VIKING OG TUNGENES</i>	<i>23</i>
4.3.2 <i>MARIA SMIT OG SAVA LAKE</i>	<i>27</i>
4.3.3 <i>MURMAN OG SOUTHELLA</i>	<i>31</i>
5.0 SJØVEISREGEL 19	36
5.1 <i>REGEL 19 BOKSTAV a</i>	<i>37</i>
5.2 <i>REGEL 19 BOKSTAV b</i>	<i>38</i>
5.3 <i>REGEL 19 BOKSTAV c</i>	<i>43</i>
5.4 <i>REGEL 19 BOKSTAV d</i>	<i>53</i>
5.5 <i>REGEL 19 BOKSTAV e</i>	<i>58</i>
6.0 VURDERING / REFLEKSJON	60
7.0 KONKLUSJON	64

8.0 BIBLIOGRAFI

66

FIGURLISTE

Figur 1 Kartutsnitt av Color Viking og Tungenes sør i karmsundet før sammenstøtet.	3
Figur 2 Kartutsnitt av hendelsesforløpet mellom Color Viking og Tungenes	25
Figur 3 Kartutsnitt av hendelsesforløp mellom Maria Smit og Sava Lake	29
Figur 4 Hendelsesforløpet mellom Southella og Murman	33
Figur 5 Manøverplass i maskinrommet på cargolineren M/S Buffalo, 1953 av Henriksen og Steen A/S (https://digitaltmuseum.no/011014268131/manoverplass) CC BY-NC-SA.....	41
Figur 6 Illustrasjon av en vikemanøver utført i god tid.....	50
Figur 7 Illustrasjon av vikemanøver ikke utført i god tid.....	51
Figur 8 Kartutsnitt som viser TSS syd i Karmsundet.....	52
Figur 9 Beskrivelse av sektorer rundt et fartøy.....	57

DEFINISJONER OG FORKORTELSER

SL	Lov om sjøfarten (Sjøloven)
SSL	Lov om skipssikkerhet (Skipssikkerhetsloven)
Regel	Forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisregel)
ARPA	Automatic Radar Plotting Aid
ARPA-radar	Radar utstyrt med ARPA funksjon
CPA	Closest Point of Approach, det nærmeste to fartøy vil komme dersom de beholder kurs og fart
TCPA	Tiden til to fartøy vil passere hverandre på det nærmeste punktet
Clutter	Forstyrrelser i fra sjø og nedbør som skaper forstyrrelser i radarbildet.
Range	Diameteren på radarbilde som vises
Fart	Hastigheten som et fartøy beveger seg gjennom vannet
Kabel	1/10 av en nautisk mil (185,2m)
Kurs	Den kursen som et fartøy seiler i forhold til geografisk nord-pol kursen oppgis i grader opptil 360°
Vektor	En kalkulert linje som viser et fartøys kurs og fart innen et bestemt antall minutter (3,6,9,12 min)
AIS	Automatic Identification System, Automatisk identifikasjonssystem
BRT	Bruttotonn volumet av vann som fortrenses av skipet.
GPS	Global Positioning System, verdensdekkende posisjons givings system

ECDIS	Electronic Chart Display and Information System: Elektronisk kartmaskin
NM	Nautiske mil, en måleenhet som tilsvarer 1852m
Knop	Fartsmåling på sjøen, NM/time
Styrbord	Høyre siden av et fartøys fartsretning
Babord	Venstre siden av et fartøys fartsretning
Herredsrett	Tingrett
VTS	Veitrafikksentral
VHF	Radio som sender i VHF båndet (Very High Frequency) og er brukt til skip til skip kommunikasjon
Optisk- navigering	Å navigere etter fyrlykter og andre sjømerker som indikerer trygt farvann
Ventil	Vindu
Led	Vanlig ferdselsvei for skip i kystfarvann
Innaskjærs	Innenfor holmer og skjær

1.0 INNLEDNING

1.1 TEMA

Norske sjøfolk har i mange år benyttet sjøen som en viktig transportvei. Norge sluttet seg til IMO i 1958. (FN-sambandet, u.å.) I 1972 ble det vedtatt en konvensjon om internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, COLREG. COLREG består av 38 regler som refereres til som "sjøveisreglene." Norge har i tillegg til de internasjonale sjøveisreglene også 16 særskilte regler som gjelder spesifikt i norske farvann.

COLREG er gjennomført i norsk rett i forskriften om forebygging av sammenstøt på sjøen, (sjøveisreglene) som er delt opp i flere deler: Del A omhandler alminnelige definisjoner (regel 1-3). Her defineres lovenes ordlyd og oppklarer hvordan forskjellige ord og sammenhenger skal tolkes og fordeling av ansvar. Del B omhandler regler for styring og seilas. Avsnitt I – fartøys navigering under alle siktforhold (regel 4-10). Dette avsnittet tar for seg regler som gjelder under alle siktforhold, altså uavhengig av hvilke siktforhold det er. Avsnitt II - Fartøy som navigerer i sikte av hverandre (regel 11-18). Dette avsnittet gjelder kun for fartøy som har oppdaget et annet fartøy i sitt seilingsfarvann. Avsnitt III - Fartøy som navigerer under nedsatt sikt (regel 19). Dette avsnittet gjelder for fartøy som navigerer under nedsatt sikt. Del C Lanterner og signalfigurer (regel 21-31), Del D- lyd og lys signaler (regel 32-37), Del E fritak (regel 38) og særskilte norske regler (regel 39-55).

Av alle reglene er sjøveisregel 19 den som har pekt seg ut som mest interessant for gruppen, ettersom det er den eneste som omhandler nedsatt sikt. Dette er årsaken til at vi mener det er relevant å se på sjøveisregel 19 i dag. Det har de siste årene vært enorm utvikling i sikkerheten til sjøs, både med innføring av nye navigasjonshjelpemidler, men også nye forskrifter som skal sikre skipets drift.

Temaet for denne oppgaven er forskriftens sjøveisregel 19 som angir spesifikke krav til hvordan en skal navigere fartøy under nedsatt sikt. Når det gjelder rettskilde bildet til bestemmelsen er det dessverre lite litteratur som er tilgjengelig som har direkte tilknytning til sjøveisregel 19. Vi har derfor som mål å belyse sjøveisregel 19 for å oppnå økt forståelse av hvordan Jf. sjøveisregel 19 fartøy som navigerer under nedsatt sikt skal tolkes i en rettslig sammenheng. Det som finnes er sjøveisreglene med kommentarer av Tor Stuland, hvor Stulands kommentarer strekker seg over tre knappe boksider. Det er også en engelsk bok som kommenterer sjøveisreglene, boken Marsden and Gault on Collisions at Sea. I tillegg er det få dommer som er knyttet til regelen.

Sjøveisregel 19 er en regel delt inn i fem bokstaver. Hver av bokstavene tar for seg forskjellige aspekter ved navigering i nedsatt sikt. Av alle reglene i forskriften er sjøveisregel 19 hovedregelen som tar for seg hvordan fartøy som ikke er i sikte av hverandre eller fartøy som er nære et område med nedsatt sikt, skal navigere. Nedsatt sikt er definert slik Jf.

Sjøveisregel 3 bokstav l

“utrykket nedsatt sikt betyr ethvert forhold hvor sikten er nedsatt på grunn av tåke, tjukke, snøfall, svære regnbøyer, sandstormer eller hvilke somhelst andre liknende årsaker.” (sjøveisreglene, 1975, regel 3 bokstav l)

Etter å ha sett over relevante dommer i lovdata kommer det frem at det i et få tall reises tiltale for det som omhandler navigering under nedsatt sikt. Videre er det enda mindre dommer der en av partene blir dømt for dette. Et eksempel er Color Viking og Tungenes saken. Her kommer det tydelig frem at det er et område med tåke i Karmsundet, likevel er ikke sjøveisregel 19 den største faktoren til dommen av Gulating lagmannsretten. (ND-1999-293) Vi mener derfor det kan være interessant å finne ut hva som ligger i det å navigere i nedsatt sikt og hvilke krav som stilles.

1.2 PROBLEMSTILLING

Den primære problemstillingen er å bidra til å skape en tydeligere klarhet i hva som ligger i sjøveisregel 19 og hvordan skal den tolkes og forstås i dag?

Ettersom sjøveisreglene stammer fra 1970- tallet, var det den gang mindre teknologi og navigasjonshjelpemidler, samt andre gjeldende lover.

Den primære problemstillingen videreføres til underspørsmål. Hva står egentlig i sjøveisregel 19 i dag? Hvilke endringer har forekommet siden sjøveisreglene ble innført i 1975?

For å besvare dette vil vi se på hva som kreves av sjøfolk i dag for å ta avgjørelser i situasjoner under nedsatt sikt. Det sies i lovene at en skal seile med alminnelig sjømannskap og vise alminnelig sjømannskap, men hva betyr disse uttrykkene? Vi vil også se på hvordan dagens navigasjonshjelpemidler støtter navigasjonen under nedsatt sikt.

For å angripe problemstillingen ønsker vi blant annet å belyse dommene mellom Color Viking og Tungenes, Maria Smit og Sava Lake og Murman og Southella. For å danne et bilde av problemstillingen ser vi på dommen Color Viking og Tungenes. Skipene seiler hver sin retning i Karmsundet. (Figur 1) Rundt sydspissen av Vestre Bokn er det på begge fartøy oppdaget et område med tåke. Hvem har vikeplikt i en slik situasjon? Hva kom retten frem til?



Figur 1 Kartutsnitt av Color Viking og Tungenes sør i karmsundet før sammenstøtet.

1.3 AVGRENSING

Vi vil ha hovedfokus på maskindrevne sivile næringsdrivende fartøy, og ikke ta hensyn til lyst- og fritidsfartøy, ei heller andre statlige fartøyer. Vi vil ta i bruk tolkningen av det som står i forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen. Vi vil for det meste benytte norsk litteratur og dommer.

2.0 METODE

For å svare på problemstillingen vil vi ta i bruk juridisk metode. Dette for å finne bakgrunnen og lover knyttet til sjøveisregel 19. Ved bruk av juridisk metode vil vi analysere, tolke og drøfte lover og rettsspørsmålet i lys av relevante rettskilder. En viktig faktor for å tolke juridiske dokumenter er ordlyden av dokumentene. Ordlyden er nødvendig for at vi skal finne frem til det egentlige innholdet i rettsspørsmålet på en etterrettelig og rettsvitenskapelig måte.

I juridisk metode er rettskilder satt i et hierarki. Hierarkiet er bygget opp i denne rekkefølgen: Lover, forskrifter, uskreven rett (sedvane), forarbeider, folkerett, rettspraksis, stats- og forvaltningspraksis og godt etablert bransjepraksis, juridisk litteratur og reelle hensyn (Simonsen, 2020, s. 6). Loven er altså det viktigste, mens forskriftene må sees i sammenheng med loven. Ved å bruke denne metoden får vi tatt en juridisk analyse av datamaterialet hentet fra de rettslige kildene, og vi kommer frem til lovgivers intensjon og det egentlige meningsinnhold i rettsregelen.

Når vi skal anvende lovverket er det to lover vi kommer til å sette søkelys på. Den første loven er skipssikkerhetsloven (SSL), da især §14 navigering. Den andre loven vi kommer til å ta i bruk er sjøloven (SL), og da spesielt §132 navigering.

Videre er det forskriftene. Vi vil anvende er sjøveisreglene (forskrift om forebygging av sammenstøt på sjøen), især sjøveisregel 19. Denne forskriftsregelen vil vi da analysere opp mot relevante lovverk og rettspraksis, en Høyesteretts dom, og to dommer fra lagmannsrett. Videre vil vi ta i bruk forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip (forskrift om vakthold på passasjer- og lastefartøy), da med hovedfokus på navigering i nedsatt sikt. Vi vil også se på forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk (forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk). Fokuset da vil være rettet mot kvalifikasjoner en må ha får å kunne seile som navigatør i nedsatt sikt.

Sedvanerett er lite aktuelt for oppgaven, ettersom rettsregelen fremgår av lover og forskrifter.

Det som heter lovforarbeidene er lovgivers forberedelse til den nye loven. Disse tas ofte i bruk av domstoler og andre retts anvendelser ved tolkning av lovteksten. (Gisle, 2021) Videre forklarer Gisle hva som er formålet med forarbeidene:

“Forarbeidene kan fylle flere lovtolkingsformål. De kan illustrere den faktiske bakgrunnen til loven, også kalt historia facti. Viktigere er hva forarbeidene kan si lovtolkere om hva som er lovens formål. Endelig kan forarbeidene forklare ord og vendinger som står i lovparagrafene. Samtidig kan lovforarbeider til én lov utgjøre etterarbeid til en annen lov, som er blitt vedtatt tidligere. Ulike typer av lovforarbeider kan ha ulik vekt, alt etter omstendighetene.” (Gisle, 2021)

Forarbeidene vi vil se til er forarbeidene til SSL og SL Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) og NOU 2005:14. Forarbeidene har en mer generell tilnærming og fokuserer mer på sikker navigering, over spesifikt sikker navigering i nedsatt sikt. Det som nevnes i sammenheng med navigering i nedsatt sikt i Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) og NOU 2005:14, er at en skal gi lyd- og lyssignaler på den måte at en påkaller oppmerksomhet.

For forskrifter er det ikke normalt å publisere eller utarbeide forarbeidene, vi har derfor ikke hatt tilgang til disse.

Folkerett er lover og regler som gjelder i alle stater. Sjøveisreglene er de internasjonale trafikkreglene på havet. Sjøveisreglene er en oversettelse av COLREG som opprinnelig ble skrevet på engelsk. COLREG er en forkortelse for International Regulations for Preventing Collisions at Sea. Arbeidet med COLREG ble stiftet som konvensjon den 20.10.1972 av International Maritime Organisatin (IMO), og trådte i kraft 15.07.1977. (IMO, 2019)

Etter folkeretten følger rettspraksis. Rettspraksis er av Gisle og Boe definert som:

“Den praksis domstolene etablerer og følger i sine avgjørelser.” (2021)

Dette samsvarer med det Simonsen skriver: “Rettspraksis (dommer) er en annen kilde med betydelig vekt i norsk rett og i folkeretten fordi domstolenes tolkning gir et autorativt uttrykk for hvordan lovbestemmelser er å forstå.” (Simonsen, 2020, s.3) Ergo er rettspraksis tidligere dommer som har likhetstrekk med det som skal drøftes. Rettspraksis eller dommer som Simonsen skriver kan være en sterk rettskildefaktor, slik som Gisle og Boe skriver:

“Rettskildefaktor vil si at måten som domstolene har forstått og brukt vedkommende rettsregel på, blir argument for hvordan denne rettsregelen skal tolkes. Ikke nødvendigvis avgjørende argument, men jevnt over rimelig tungtveiende.” (Gisle og Boe, 2021)

Videre skriver de også:

“Rettspraksis er vel og merke betydningsfull som rettskildefaktor ikke bare for domstolene selv, men også for forvaltningen og for andre som skal forstå og anvende vedkommende rettsregel.” (Gisle og Boe, 2021)

Rettspraksis vil være en sentral del av vår oppgave ettersom vi ikke er jurister, men kan basere oss på juristers tidligere tolkninger.

Følgende av rettspraksis er bransjepraksis. Bransjepraksis betyr som det som en kan tolke ut ifra ordlyden, nemlig praksisen som skjer i en bransje som for eksempel godt sjømannskap og sjømannskikk. Forskjellen mellom bransjepraksis og sedvanerett, er at en står mer fri og ikke har så strenge krav i forhold til langvarig praksis, ensartethet eller god tro. (Sæther, 2016, s. 9-10)

Den siste rettskilden vi vil ta i bruk er juridisk litteratur. Her vil vi når det finnes aktuelt henvise direkte i teksten. Uavhengig om det er norsk eller utenlands litteratur.

Hovedlitteraturen vi vil ta i bruk Stuland “sjøveisreglene med kommentarer” (Stuland, 1990). Vi vil og bruke «Marseden and Gault on Collision at sea» (Tettenborn & Kimbell, 2021).

I boken sjøveisreglene med kommentarer fra 1984 kan en finne Stulands tolking av sjøveisreglene. Boken inneholder sjøveisreglene på både norsk og engelsk slik at det er mulig å få en økt forståelse av reglene. Ettersom ordlyden er annerledes på norsk og engelsk. Det er dessverre lite kommentarer knyttet til sjøveisregel 19 og mye foreldet informasjon i forhold til dagens praksis.

Marsden and Gault on Collisions at Sea, femtende utgave 2021, er en engelsk bok som også tar for seg sjøveisreglene og kommer med kommentarer, denne boken har et økt fokus på sammenstøt som har skjedd i samhandling med de gjeldene reglene. Dette er en særdeles god kommentar utgave av sjøveisreglene, men boken er ikke skrevet opp mot norsk rettspraksis som gjør at den i gitte situasjoner har mindre innvirkning for bruk i norske farvann. Grunnen er at boken er skrevet opp mot engelsk rettspraksis og situasjoner. På grunnlag av dette har vi brukt den kun et fåtall ganger.

Skipssikkerhetsrett: det rettslige rammeverket for maritime operasjoner, første utgave 2022, er en norsk bok som er skrevet av Simonsen. Denne boken tar i stor grad for seg sjørett i norsk og internasjonal sammenheng. Boken inneholder lite informasjon om sjøveisregel 19 slik som tidligere litteratur, utover det som står i regel 19.

Annen litteratur tas med etter behov.

3.0 TEORI

Vi vil legge frem teorien på noe av det vi mener er essensielt for at en navigatør skal kunne for å gjennomføre en sikker seilas i nedsatt sikt. Vi vil derfor nevne navigasjonsutstyr som er beskrevet i forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv. Da spesifikt radar, AIS, GPS, og ECDIS Jf. §§14,15,17 og 21. (forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv., 2014) I tillegg til dette vil vi se på situasjonsbevissthet. Dette er utstyr og tema vi mener er essensielle for å navigere sikkert i nedsatt sikt.

3.1 RADAR

Radar er sentral i navigering under nedsatte siktforhold. Radar er det eneste navigasjonshjelpemiddelet som omtales i sjøveisreglene. Jf. regel 6 b, 7 b, c 8 b og 19 d. (sjøveisreglene, 1975, regel 6, 7, 8, og 19) Radaren begynte å bli implementert i den sivile handelsflåten rundt 1950 tallet. (Kjærstad, 2019, s. 2- 3) Dette navigasjonshjelpemiddelet brukes i den sivile handelsflåten og det er krav til at skip over 10 000 tonn skal ha to radarer om bord. Jf. §17 punkt 2, 3 og 4. (forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv, 2014, §17, Kjærstad, 2019, s. 2 - 91) Det er ikke noe verdi å ha et navigasjonshjelpemiddel om bord som en navigatør ikke kan bruke. På bakgrunn av dette stilles det krav til at alle navigatører skal ha opplæring i bruk av radar med ARPA når de utdanner seg til å bli navigatører. (Kjærstad, 2019, s. 2 - 91)

Hva er en radar og hvordan fungerer den?

Radar er et navigasjonshjelpemiddel som sender ut en høyfrekvent elektromagnetisk puls i fra radarantennen. Dersom denne pulsen treffer et objekt eller et skip reflekteres signalet tilbake til radar antennen som da plukker opp signalet. (Kjærstad, 2019, s. 2 – 3, 2 – 4)

Radarantennen sender dette videre til en mottaker enhet som er innebygget i radar en.

Mottaker enheten kalkulerer hvor dette ekkoet er i forhold til eget fartøy. (Kjærstad, 2019, s. 2 - 4) Ekkoet som ble sendt tilbake til eget fartøy vil nå vises på radarskjermen hvor det andre objektet/fartøyet er i forhold til eget fartøy. Videre kan ekkoet som ble reflektert plottes med ARPA. ARPA er automatisk plotting slik at radar systemet kan kalkulere: CPA, vektorer, kurs, fart og TCPA. ARPA funksjonen gjør at navigatøren ikke trenger å manuelt kalkulere om det er en fare for sammenstøt med et skip.

Radarene som anvendes på fartøy i dag er på to frekvenser. Det er X-band radar som er en 3 centimeter radar og S-band som er en 10 centimeter radar. (Kjærstad, 2019, s. 2 - 8) X-band radaren funderer bedre på korte avstander og navigering i kystfarvann, men den er mer sensitiv og tar lettere inn forstyrrelser i fra nedbør og sjø (clutter). (Kjærstad, 2019, s. 2 - 8) S-Band radaren fungerer bedre på større distanser og er ikke like sensitiv til forstyrrelser fra clutter. (Kjærstad, 2019, s. 2 - 8)

3.2 AIS

AIS er et navigasjonshjelpemiddel som brukes for å formidle og motta informasjon som fartøyets navn, kurs, fart, fartøystype, last, og destinasjon. (Kjærstad, 2021) Denne informasjonen kan være nyttig å ha tilgjengelig under navigasjon i nedsatt sikt ettersom om det gir navigatøren kunnskap om andre fartøyer med AIS i sitt nærrområde. AIS ble implementert med lov til den sivile handelsflåten i 2002. (Kjærstad, 2021) Videre Jf. forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv. §19 har bestemmelser for hvilke typer skip som må ha AIS om bord: "Lasteskip med en BRT på 300, passasjerskip i utenriksfart, passasjer- skip med en BRT på 300 eller mer i innenriksfart, passasjerfartøy med en fart på 20 knop med en BRT på 150." (forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv., 2014, §19) For å forenkle observasjonene av denne informasjonen kan en sammenkoble AIS mottakere enheten opp mot radaren og ECDIS systemene. (Kjærstad, 2021) Med å sammenkoble disse systemene vil en enklere kunne hente ut informasjonen til fartøyene automatisk ettersom denne informasjonen automatisk vil vises på radar og ECDIS monitorene.

3.3 GPS

GPS er et globalt posisjoneringssystem som brukes på sjøen, land og i luften for å vite hvor en er. (Forssell & Kjærstad, 2021) GPS systemet er et veldig godt hjelpemiddel for navigasjon i nedsatt sikt ettersom om dette lar navigatøren vite hvor en er med stornøyaktighet. Systemet ble gjort tilgjengelig for den sivile handelsflåten i 1993. (Forssell & Kjærstad, 2021) Systemet er bygget opp av 24 satellitter som går i bane rundt jorden og 16 kontrollstasjoner på jorden, som kontinuerlig sender korreksjoner til satellittene. (Forssell & Kjærstad, 2021) Dette gjøres for å sikre best mulig nøyaktighet i systemet for de som bruker det. Forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv. § 21 stiller krav til at passasjer skip i utenriksfart og lasteskip over 300 BRT må ha GPS om bord. (forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv., 2014, § 21) Intet i forskriften hindrer andre fartøy fra å montere dette systemet.

3.4 ECDIS

ECDIS er en elektronisk kartmaskin som gjør at navigatøren kan vite hvor skipet er når den er sammenkoblet med blant annet GPS. Dersom en også kobler GPS og AIS til ECDIS kan en se andre fartøyer innenfor VHF rekkevidde på kartmaskinen. (Kjærstad, 2019, s. 2 – 168) Dette navigasjonshjelpemiddelet kan hjelpe til med situasjonsforståelsen i nedsatt sikt, ettersom navigatøren kan se hvor andre fartøy er i forhold til eget fartøy og andre seilingsfarer som grunner og skjær. For å sikre redundans i tilfelle en kartmaskin skulle slutte å fungere stilles det krav til at det skal være to ECDIS systemer om bord, som fungerer uavhengig av hverandre. Dersom en har to kartmaskiner om bord, er det ikke lenger krav til å ha papirkart om bord. (forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv., 2014, § 19, Kjærstad, 2019, s. 2 – 168) Forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv. § 14 stiller spesifikke krav til hvilke fartøyer som skal ha ECDIS om bord. Under §14 er det ikke bare krav etter BRT, men også byggeår.

3.5 SITUASJONSBEVISSTHET

For å kunne navigere sikkert i nedsatt sikt er det mye som kreves av en navigatør. Nedsatt sikt stiller særskilte krav til god situasjonsbevissthet. Flin, O'Connor og Crichton forklarer situasjonsbevissthet kort og konsist med "Knowing what is going on around you" (2008, s.17) Endsley har definert det som "The perception of the elements in the environment within a volume of time and space, the comprehension of their meaning and the projection of their status in the near future" (Endsley, 1995 sitert i Flin, O'Connor & Crichton, 2008, s.17) Endsley mener altså at situasjonsbevissthet er evnen til å lese omgivelsene for å kunne foreta en vurdering av hvordan det muligens vil se ut i nær fremtid. Man bruker da erfaringer fra tidligere, nåværende informasjon og danner et bilde av hva som muligens kan skje. Situasjonsbevissthet bygger på tre grunnelementer innsamlingen, tolkningen og forutse fremtidige hendelser.

Innsamlingsfasen:

I innsamlingsfasen skal man samle inn data. I denne sammenheng på en moderne skips bro vil man ha tilgang til en mengde hjelpemidler for å samle inn informasjon. Eksempelvis som tidligere nevnt har vi radar, ECDIS med AIS og GPS. Dette er alle verktøy som hjelper en navigatør i å anskaffe informasjon om området og andre skip i nærheten. Foruten om dette er moderne skip utrustet med diverse redskaper for å ta målinger av ytre miljø, da eksempelvis vindmålere. Dette er for å skaffe mer riktig informasjon på ytre krefter som har en innvirkning på situasjonen.

Tolkningsfasen:

Etter at all informasjon er samlet inn vil navigatøren prosessere all informasjonen for å tolke situasjonen. Tidligere erfaringer og hendelser vil ha en innvirkning på hvordan man vil tolke en situasjon. En erfaren navigatør med vil lettere tolke bildet og situasjonen.

"Novices have fewer and less rich mental models and therefore have to spend more time and mental energy trying to comprehend patterns of cues of systematic analysis and comparison with possible interpretations." (Flin et.al, 2008, s.26)

Som Flin et.al skriver så ville en person med mindre erfaring ha færre mentale modeller og derfor ikke inneha de samme evnene som en erfaren navigatør vil ha for å gjenkjenne mønster i situasjoner. En del av det å tolke situasjonen er å se risikoen man står ovenfor.

Forutse fremtidige hendelser:

Denne fasen bygger på den foregående fasen. Etter man har tolket den nåværende situasjonen skal man forutse hva som kan skje. Her vil erfaring igjen spille inn på evnen til å forutse hva som kan skje. En mer erfaren navigatør vil kunne ta i bruk tidligere hendelser og erfaringer inn i vurderingen i forrige fase, og vil kunne forutse flere alternativer for å komme best ut av de mulige situasjonene.

Hvis vi ser på enkeltheten i det kan vi si som Flin et.al:

“Situation awareness is essentially what psychologists call perception or attention. It is continuous monitoring of the environment, noticing what is going on and detecting any changes in the environment.” (2008, s.17)

Situasjonsbevissthet er å observere og hente inn all informasjon tilgjengelig, prosessere denne informasjonen. For så å foreta en fullstendig og sikker vurdering i situasjoner i områder med nedsatt sikt.

4.0 RETTSLIGE GRUNNLAG

Vi vil starte med å gå inn på det overordnede og generelle kravet til å navigere sikkert i henhold til Skipssikkerhetsloven § 14 og i samsvar med godt sjømannskap etter sjøloven § 132. Videre ser vi på kravet om å navigere sikkert, dette presiseres i vaktholdforskriften og i forskriften om forebygging av sammenstøt på sjøen. (sjøveisreglene) Begge forskriftene inneholder spesifikke regler om navigering av skip i nedsatt sikt. I denne oppgaven skal vi først og fremst se på regel 19 i sjøveisreglene, men vi vil likevel gå inn på en rekke andre sjøveisregler og andre regler som er relevante. For å gjøre dette på mest oversiktlig måte valgte vi å dele hoveddelen i to.

I denne delen (Rettslige grunnlag) vil vi redegjøre noe nærmere for de generelle lovkravene til sikker navigering og kravet til å navigere i tråd med godt sjømannskap. Deretter vil vi se på forskriftene som presiserer navigering i nedsatt sikt. Vi ser også på forskjellen mellom sjømannskap og sjømannskikk. Før vi videre ser på rettspraksis, her har vi med tre dommer av forskjellig art er relevante for sjøveisregel 19. Deretter vil vi i neste del (del 5.0) gå dypere inn i regel 19 og analysere avsnitt for avsnitt hva som ligger i bestemmelsen, blant annet i lys av tilgjengelig litteratur og andre relevante kilder.

4.1 LOVER: SIKKER NAVIGERING

Meningen med SSL kommer tydelig frem i § 1 Lovens formål

“Loven skal trygge liv helse miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensing fra skip, sikre et fullt forsvarlig arbeid om bord på skipet, samt et godt og tidsmessig tilsyn.”

(skipssikkerhetsloven, 2007).

Denne loven har ett bredt, men særdeles viktig fokusområde. Mere spesifikt utdyper SSL §14 navigering:

“Et skip skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.” (skipssikkerhetsloven, 2007, §14)

Det å navigere er ifølge Kjerstad definert som: “Navigere er å bestemme kursen og finne en farbar rute et fartøy kan følge, samt å håndtere fartøyet sikkert på denne ruten.” (Kjerstad, 2021) For at dette skal utføres på tryggest mulig måte ble det lovfestet i 2007 et eget kapittel i skipssikkerhetsloven som omhandler teknisk og operativ sikkerhet. I dette kapitlet finner vi skipssikkerhetslovens §14 som går på navigeringen, i første ledd finner vi definert hvordan et skip skal navigeres.

Videre i SSL §14 andre ledd står det at sjøfartsdepartementet kan regulere kravene som stilles i form av forskrifter for at navigeringen skal foregå så trygt som mulig.

For å forstå hvilket ansvar og oppgaver skipsføreren har for å føre skipet trygt og sikkert, må vi se til Skipssikkerhetsloven §19. I SSL §19 fremgår det at skipsføreren skal sørge for at skipet navigerer sikkert. Jf. SSL §19 første ledd bokstav b:

“skipsføreren skal sørge for at navigeringen av skipet og føringen av skipsbøker skjer i henhold til § 14, Jf. sjøloven §§ 132 og 133 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene” (skipssikkerhetsloven, 2007, §19)

Videre Jf. SSL §19 andre ledd bokstav a:

“skal Skipsføreren medvirke til driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, Jf. § 11 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen” (skipssikkerhetsloven, 2007, §19)

Dette gir en pekepinn på hvilken forståelse skipsføreren lovpålagt skal inneha når det kommer til sikker navigering i tillegg til “alminnelig sjømannskap.” SSL §19 kommer i tillegg til det som også står i sjølovens 6.kapittel som også omhandler skipsføreren, i sjøloven §132 fremgår følgende:

“Skipsføreren skal sørge for at navigeringen og behandlingen av skipet skjer i samsvar med godt sjømannskap.

Skipsføreren skal, så vidt mulig på forhånd, gjøre seg kjent med de påbud og forskrifter som gjelder for skipsfarten i de farvann hvor skipet skal seile, og på de steder som skipet skal anløpe.” (sjøloven, 1994, §132)

Som vi leser i SL §132 får man innsikt i ansvaret som ligger på skipsføreren når det gjelder å føre fartøyet. Dette med at seilassen skal være forberedt, og at en skal sørge for at en følger de forberedelsene som er gjort. På den måte at en skal kunne forutsi hva en kan forvente å møte på seilassen, og at navigeringen skal kunne utføres på best og tryggeste mulig måte med god sjømannskikk. Eksempelvis ikke føre skipet slik Tungenes gjorde i kollisjonen med Color Viking, som vi kommer til å se på i kapittelet om rettspraksis.

Når vi leser disse lovene er det mye som går på sikker behandling av skipet og navigeringen. Det er imidlertid lite som går på dette med navigering i nedsatt sikt, men mer generelle lover. Vi har sjøloven som sier noe om hvilke krav som kreves av skipsføreren. Sjøloven forteller om hvordan en skal utøve god navigering og behandling av fartøyet ved å følge lover og forskrifter med godt sjømannskap. (sjøloven, 1994) Samt skipssikkerhetsloven som går spesifikt inn på hva en skal ta i bruk for å styrke navigeringen. De generelle lovene setter grunnprinsippene for navigering generelt, da også i nedsatt sikt.

4.1.1 SSL: SIKKERHETSSTYRINGSSYSTEM

For at et skip skal kunne seile i dag er det nødt å ha en eier eller et rederi. Eieren eller rederiet skal ha implementert et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med ISM koden. ISM koden er en resolusjon som IMO gav ut grunnet en rekke skips ulykker på 80- og 90-tallet. Dette sier forskrift om sikkerhetsstyring for skip m.m. om at sikkerhetsstyringssystem er:

“Sikkerhetsstyringssystem: et strukturert og dokumentert system som setter selskapets personell i stand til effektivt å gjennomføre selskapets politikk for sikkerhet og miljøvern.” (forskrift om sikkerhetsstyring for skip m.m., 2014, del a punkt 1.4.1)

Videre står det at rederiet har et ansvar å sørge for at driften av fartøyet er sikkerhetsmessig forsvarlig, i forhold til sikkerhetsstyringssystemet som skal være implementert av rederiet, de skal også sørge for at sikkerhetsstyringssystemet videreutvikles Jf. SSL §7.

(skipssikkerhetsloven, 2007, §7) Utenom alle som har sitt arbeid om bord har et medvirknings ansvar til det samme Jf. SSL §8. (skipssikkerhetsloven, 2007, §8)

En av ulykkene som førte til ISM koden var M/V Herald of Free Enterprise. Den 06.03.1987 kantret skipet like etter det var gått fra kai, grunnet at de ikke hadde skalket baugporten. Dette bærer preg av mangel på et skikkelig sikkerhetsstyringssystem og sikkerhetsbarrierer, som førte til en tragisk ulykke hvor 193 personer mistet livet. (Department of transport, 1987, s.8)

Videre ser vi at NOU 2005:14 sier om §7 i skipssikkerhetsloven om sikkerhetsstyring, plikter rederiet seg å utvikle og følge opp å videreutvikle sikkerhetsstyringssystemet til sitt spesifikke bruk. Det stilles krav til at rederiet skal ha et tilpasset sikkerhetsstyringssystem og hva som det skal inneholde. Rederier av forskjellig størrelse, og drift innenfor forskjellige segmenter vil ha et behov for forskjellige prosedyrer og sikkerhetsbarrierer innad i rederiet. Derfor vil det ikke være hensiktsmessig å bruke det samme sikkerhetsstyringssystemet hos forskjellige rederier. (NOU 2005:14, s.107)

Når vi ser på SSL §6 som omhandler rederiet og deres alminnelige plikter, ser vi at dette omhandler rederiets påse- og sørge for ansvar å opprettholde lovens krav med tanke på å beskytte liv, helse, miljø og materielle verdier. Rederiets påse ansvar forekommer Jf. SSL §6 annet ledd:

“Rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.” (SSL, 2007, §6)

Rederiet skal påse at skipet driftes i samsvar med lovverket, forhold til mannskapet om bord og operasjonene skipet utfører. Videre sier NOU 2005:14 at der skipsfører har spesifikk plikt, har ikke rederiet ansvar for de plikter. Det som også står er at de har ansvaret for å følge med, på at skipsfører utfører pliktene sine slik loven sier og mener at vedkommende skal utføre de. Da også med tanke på å gi skipsfører de økonomiske midler vedkommende måtte trenge for å utføre sine “sørge for” plikter. (NOU 2005:114, s.108-109)

4.2 FORSKRIFTER: NAVIGERING I NEDSATT SIKT

For å forstå bedre hva som kreves for å være en navigatør generelt og som navigatør i nedsatt sikt ser vi på forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. I det 4. kapittel §§22-35 står det hvilke krav som stilles for skipsfører, overstyrmann, vakthavende navigatør, sertifikat innehavende navigatører og sertifikater. Det står i §22 første ledd:

“Skipsfører er den som har den øverste myndighet om bord.” (forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2011, §22)

Videre står det i §22 annet ledd:

“Overstyrmann er den dekksoffiser som har rang nest etter skipsfører og overtar kommandoen på skipet dersom skipsfører blir ute av stand til å ivareta sine plikter.” (forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2011, §22)

I det tredje leddet er det skrevet at:

“Ansvarlig vaktoffiser på bro og dekk er den som har ansvaret for brovakt eller laste-/losevakt” (forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2011, §22).

Videre i kapittelet finner vi kravene en er nødt til å innfri for å være en dekksoffiser, av klasse 5 og opp til klasse 1. Dette finner vi i §23 første ledd. Forskriften sier imidlertid ikke noe om hvilke krav som stilles til en navigatør i nedsatt sikt. Det forskriften stiller krav til er at en skal tilfredsstillende kvalifikasjons kravene i §§22-28. Man skal også planlegge for at det kan oppstå nedsatt sikt under seilassen, dette blir nevnt i Tabell A II/2 og Tabell A II/3. (forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk, 2011)

En annen forskrift som sier noe om hvilke krav som stilles til navigatører er forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip. (forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip) Den går mer inn på hvordan brovakten skal utføres under forskjellige omstendigheter og forhold. Her går forskriften spesifikt inn på hvordan brovakten skal utføres under nedsatt sikt og hvordan denne skal foregå.

Forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip er bygget på STCW-koden kapittel VII. Der leser vi at forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip omhandler krav til vakthold om bord, vaktordninger og sikkerhet til vakthold tjeneste. §§5-7 og vedlegg A del 3 punkt 17 til 17.8, hvor en finner bestemmelser for rederi, skipsfører og vaktgående personell om bord på fartøyet. Den sier også noe om hvordan påtroppende vakthavende navigatør skal være sertifisert, vekten i seg selv- og at seilassen skal være forberedt. Dette er i forhold til fattig, fysisk tilstedeværelse, situasjons- og posisjon bevissthet, nødvendig utkikk og tilstedeværelse for kommunikasjon innad og utad av fartøyet. Jf. vedlegg A i forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip del 1 punkt 1 og 2, del 2 punkt 3 til 7. (forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip, 1999, vedlegg A)

I forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip vedlegg A står det at en skal holde god utkikk, hvor en skal med alle tilgjengelige midler holde god utkikk. Hvor en skal se og høre etter- noe som kan føre til en farlig situasjon, andre som kan være i havsnød for å skulle bistå med hjelp. Man skal ha fått nok opplæringen til å være en resurs i brovaktlaget, og en skal være med å hjelpe vakthavende offiser til å ha en best mulig kontroll på de rådende omstendigheter og forhindre faren for sammenstøt.

Det står litt generelt i vedlegget om det å være utkikk, men det står lite om i nedsatt sikt. Det som står er:

“Når det er eller ventes å bli nedsatt sikt, skal det fremste ansvaret til vakthavende dekksoffiser være å oppfylle de relevante reglene i Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972, særlig med hensyn til å gi lydsignaler, gå med sikker fart og å ha maskinene klare til øyeblikkelig manøvrering. Dessuten skal den vakthavende dekksoffiseren:

- 45.1 underrette skipsføreren;
- 45.2 sette forsvarlig utkikk;
- 45.3 tenne posisjonslanterner; og
- 45.4 betjene og bruke radaren.”

Jf. forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip del 3-1 punkt 45 til 45.4. (forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip, 1999, vedlegg A)

Sjøveisregel 19 tar for seg spesifikke bestemmelser som er knyttet opp mot navigering i nedsatt sikt. Selv om sjøveisreglene er tydelig delt inn i avsnitt og kapitler som er gjeldende under forskjellige forhold, presiseres det også i sjøveisregel 19 c at reglene i avsnitt I er gjeldende under nedsatt sikt dette er sjøveisreglene 4-10. Jf. sjøveisregel 19 bokstav c. (sjøveisreglene, 1975, regel 19 bokstav c)

Å navigere i nedsatt sikt innebærer en godt planlagt seilas, sikker fart og holde god utkikk som det står i forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip Jf. punkt: 5 planlegging, 15 utkikk, 37 utøvelse av brovakt og 45 nedsatt sikt. (forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip, 1999, vedlegg A) Videre som beskrevet i sjøveisregel 19 de som navigerer i nedsatt sikt skal navigere varsomt etter de rådende omstendigheter og siktforhold, og i godt samsvar med maskindepartementet holde alt maskineri i gang og klar til øyeblikkelig bruk. Slik at en skal kunne håndtere hvilken som helst situasjon som skulle dukke opp under seilasen. Da også i utfordrende og trange farvann skal en også være ekstra varsom, og da også følge regel 35 (sjøveisreglene, 1975, regel 35) i forhold til hvilke lydsignal en skal en skal føre i nedsatt sikt.

I enkelte seilingsfarvann langs norskekysten har sjøfartsdirektoratet sammen med kystverket sett et behov for å øke trafikksikkerheten. Dette på bakgrunn av de trafikk tettheten i området, og de typer fartøy som ferdes i nevnte område. Med å innføre en VTS sone ønsker de å øke trafikksikkerheten for fartøy som ferdes i dette området, og er en betydelig stor hjelp til å ledde trafikken i nedsatt sikt. I sjøtrafikkforskriften står det hvilke områder som er regulert av sjøtrafikk sentraler, deres virkeområde, hvilke oppgaver de utfører og vilkår for å seile i disse områdene. (Sjøtrafikkforskriften, 2021, §§ 6 - 13)

Videre stå det i forskrift om fartøys meldeplikter etter havne- og farvannsloven om hvilke fartøy som har melde plikt i VTS område. Formålet med forskriften er å ivareta nødvendig sikkerhet for miljø og effektiv sjøtransport, ved at fartøyer som seiler inn i VTS sonen oppgir opplysninger til havner og norske myndigheter som er nødvendig. For at VTS skal kunne tilrettelegge trafikken best mulig for trafikantene. (Sjøtrafikkforskriften, 2015, §§ 1 – 9)

4.2.1 SJØMANNSKAP OG SJØMANNSKIKK

En uformell norm er uskrevne regler som er laget av samfunnet, gjerne for et spesielt område eller en type gruppe mennesker. Da i forhold til hvordan de normalt oppfører seg når de er i dette området eller når de er med disse folkene. (Tjora, 2022) Eksempel på dette kan være når en seiler til eller nært Sture terminalen i Hjeltefjorden. Her har sjømannskikken til erfarne sjøfolk dannet en uformell norm. Hvor at en seiler øst i leia for å skape avstand mellom skip som skal til terminalen, selve terminalen og trafikken som går gjennom fjorden. Dette ser man tydelig på trafikken i området når det ligger skip ved terminalen, eller at skip er på vei til eller fra terminalen. Dette er noe som har forkommet over tid og er ikke skrevet ned noen plass.

Imidlertid står det i sjøveisregel 2 Ansvar:

“Intet i disse reglene skal fritta noe fartøy, rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord for følgene av en hvilken som helst forsømmelse fra å følge disse reglene eller i det hele tatt å iaktta slike forsiktighetsregler som alminnelig sjømannskikk eller tilfellets særegne omstendigheter måtte tilsi” (sjøveisreglene, 1975, regel 2 bokstav a)

Her står det at det ikke er noen “unnskyldning” for å ikke følge sjøveisreglene eller å anvende “alminnelig sjømannskikk”, men hva er alminnelig sjømannskikk?

Ut ifra boken til Christiansen som heter sjømannskap: skip og maskin. Definerer han differansen på sjømannskap og praktisk sjømannskap. (sjømannskikk) Mange har i dag en oppfatning av at sjømannskap og sjømannskikk er en og samme ting, men det er det altså ikke.

Sjømannskap er definert for over 200 år av Admiral Smyth “seamanship” (sjømannskap) er: “The noble practical art of rigging and working a ship, and performing with effect all her various evolutions at sea.” (Smyth, 2005, s.602)

Dette er en definisjon som er veldig gammel og fra den tiden det kun fantes seilskip.

Definisjonen og tolkningen har modernisert seg etter den tid, grunnet modernisering av skipene og teknologien om bord. Det er fortsatt en del av definisjonen som er relevant i dag.

Sjømannskap vil etter gammelt for eksempel være kunsten å knyte knuter, manøvrere små og store fartøy, navigere osv. I moderne sammenheng vil sjømannskap være kunnskap tilegnet seg på styrmannsskolen i form av fag som eksempelvis sjørett, HMS, metrologi og maritim kommunikasjon. Det å anvende det faglige for å gjøre smarte gode beslutninger på sjøen er godt sjømannskap.

Christiansen skriver at godt sjømannskap innebærer grunnleggende kunnskap om å drifte skipets maskineri, styre skipet, utføre laste operasjoner og fortøynings oppresjoner. (1970, s.59) videre tar han også med dette å manøvrere større skip i trange og utfordrende farvann, som for eksempel en godt trafikkert havn hvor fartøyet skal til eller fra kai.

Sjømannskikk er utfra vår tolkning av Christiansen sin bok, det praktiske sjømannskapet som en tilegner seg med erfaring. (1970, s.254) Det er den kunnskapen en ikke tilegner seg på skolebenken, men er nødt til å oppleve og erfare. Sjømannskikk vil derfor eksempelvis være kunsten å navigere et fartøy utfra tidligere erfaringer, og kjennskap til måten fartøyet vil oppføre seg etter kommandoene gitt. Det å kunne nytte kunnskap fra tidligere for å foreta faglige beslutninger tilegnet seg gjennom en maritim karriere. Vise reelle hensyn i de avgjørelser som blir tatt i den gitte situasjon. Abotnes og Berentzen noterer seg at:

“stilles det store krav til skipsfører og vakthavende personell på fartøy som føres gjennom utfordrende farvann. Nøkkelen her er «særlig aktsomt og forsiktig», noe som krever adferd i forhold til god sjømannskikk og øket årvåkenhet.” (2020, s.47)

Det de sier her er at med god erfaring og faglig bakgrunn skal en kunne navigere trygt i alle typer farvann både utfordrende og ikke utfordrende. Her kan man dra paralleller til at god sjømannskikk samsvarer med situasjonsbevissthet.

Situasjonsbevissthet som nevnt i teoridelen er evnen til å se hva som kan forekomme i nær fremtid, og bruke dette til å ta avgjørelser. En navigatør med mye erfaring vil ha en raskere forståelse og bredere resoneringsspekter enn en fersk navigatør. Det er her enkelt å trekke paralleller mellom sjømannskikk og situasjonsbevissthet ettersom begge bygger på tillærte tenkemåter for å tolke situasjoner. For eksempel når en seiler i perfekte og gode siktforhold er annerledes enn å seile i nedsatt sikt. Avgjørelser og måter å navigere på vil være annerledes ettersom man eksempelvis ikke kan se sjømerker og andre navigasjonshjelpemidler optisk. Eksempelvis etter en lang karriere vil valgene basere seg mer og mer på erfaringer, som for en dyktig navigatør vil være “sunn fornuft.”

Sunn fornuft kommer av det engelske ordet “Common sense.” Dette uttrykket baserer seg på den grunnleggende tilliten som vanlige folk har til sine egne oppfatninger og inntrykk er fornuftige og rasjonelle. At folk tenker at de grunnleggende erkjennelsesteoretiske og etiske oppfatninger, har vi god grunn til å stole på. Andre ord en kanskje har hørt som også betyr sunn fornuft er alminnelig fornuft og til dels felles forståelse. (Holmen, 2022)

Sunn fornuft eller felles forståelse er viktig at vi har på sjøen. Det at en kan i gitte situasjoner vise skjønn, som for eksempel når et enkelte fartøy trenger mer plass i leia eller når en går til og fra kai trenger en mer plass til å manøvrere desto større fartøyet er. Selv om at man skal følge den norske særregelen 44 i sjøveisreglene (1975), som sier at større skip, ferge fart og annen nytte fart skal passere først fremfor mindre fart og skip (båter). Så er det ikke gitt at i hver situasjon, slik at det passer at størst går først. Så ved bruk sunn fornuft og god sjømannskikk kommer frem til den beste måten å løse de gitte situasjonene på.

Kapitelet baserer seg som tidligere nevnt om “alminnelig sjømannskap” og “alminnelig sjømannskikk”, som i kombinasjon er å vise aktsomhet og respekt for havet-, været og de andre kreftene som eksisterer. Under dette faller både det man kan påvirke og ikke påvirke.

Situasjonsbevissthet er et viktig element for at en navigatør skal kunne ta riktige og sikre avgjørelser i nedsatt sikt. Det å vise forståelse og respekt for havet i den rollen og oppgaven man har om bord er essensielt når en ikke kan drive optisk navigering i forhold Jf. sjøveisregel 3 bokstav l “tåke, kraftige snøbygger, sandbygger, reinbygger eller tjukke.” (sjøveisreglene, 1975, regel 3 bokstav l) Det kommer tydelig frem at i mange tilfeller dårlig vær som er en faktor. Da er det viktig med god situasjonsforståelse og sunn fornuft for å navigere riktig med godt sjømannskap og sjømannskikk.

4.3 RETTSPRAKSIS: DOMMER

Etter å ha sett over lover og forskrifter som omhandler navigering i nedsatt sikt, samt hvordan sjømannskap og sjømannskikk er en medvirkende faktor i navigering. Vil vi nå utdype de tre dommene vi presenterte innledningsvis. Sammenstøtet mellom Color Viking og Tungenes I tillegg til denne dommen vil vi dra inn sammenstøtet mellom Maria Smit og Sava Lake. Samt sammenstøtet mellom Southella og Murman. Dette er alle hendelser som utspilte seg i eller nær et område med nedsatt sikt.

4.3.1 COLOR VIKING OG TUNGENES

4.3.1.1 RELEVANS

Sammenstøtet mellom Color Viking og Tungenes i Karmsundet er relevant ettersom hendelsen foregår i et område der det er tjukk tåke og en sikt på mellom 0,5-1Nm. Lagmannsretten anså at det aktuelle området ikke var å anse som trangt farvann, men allikevel at Color Viking burde avpasset fart og kurs etter siktforholdene. (ND-1999-293)

4.3.1.2 HENDELSESFORLØP

Ca. Klokken 16:45 den 11 desember 1995 skjedde det et sammenstøt mellom Color Viking og Tungenes. Skipene kolliderte sør i Karmsundet. Color Viking er et passasjerskip som er 175m langt, 22m bredt og registrert med 20,281 BRT. Tungenes er et lasteskip på 109m lengde, og 16,5m bredt. Hun er registrert med 4.234 BRT. (ND-1999-293)

Color Viking var på vei sørover Karmsundet med planlagt anløp i Stavanger. Hun var forsinket etter anløpet i Haugesund og gikk derfor med en fart på 18-20 knop. Hun holder en Kurs på 168° ganske langt øst i leien fordi hun passerte et fartøy. Figur 2, posisjon 1 hadde Color Viking et fartøy som hun passerte og klarerte på sin styrbord side. (ND-1999-293)

Tungenes var på vei nordover fra Jelsa til Askøy. Tungenes hadde en vestlig kurs på 262° med en fart på 16 knop. (ND-1999-293)

Mellom 16:45 og 16:50 kom et ekko på ARPA-Radaren til Color Viking, dette viste seg da å være tungenes ca. i posisjon 3 på figur 2. Radaren sa da at med nåværende kurs og fart ville fartøyet gå 8-9 kabler forenom baugen til Color Viking. (ND-1999-293)

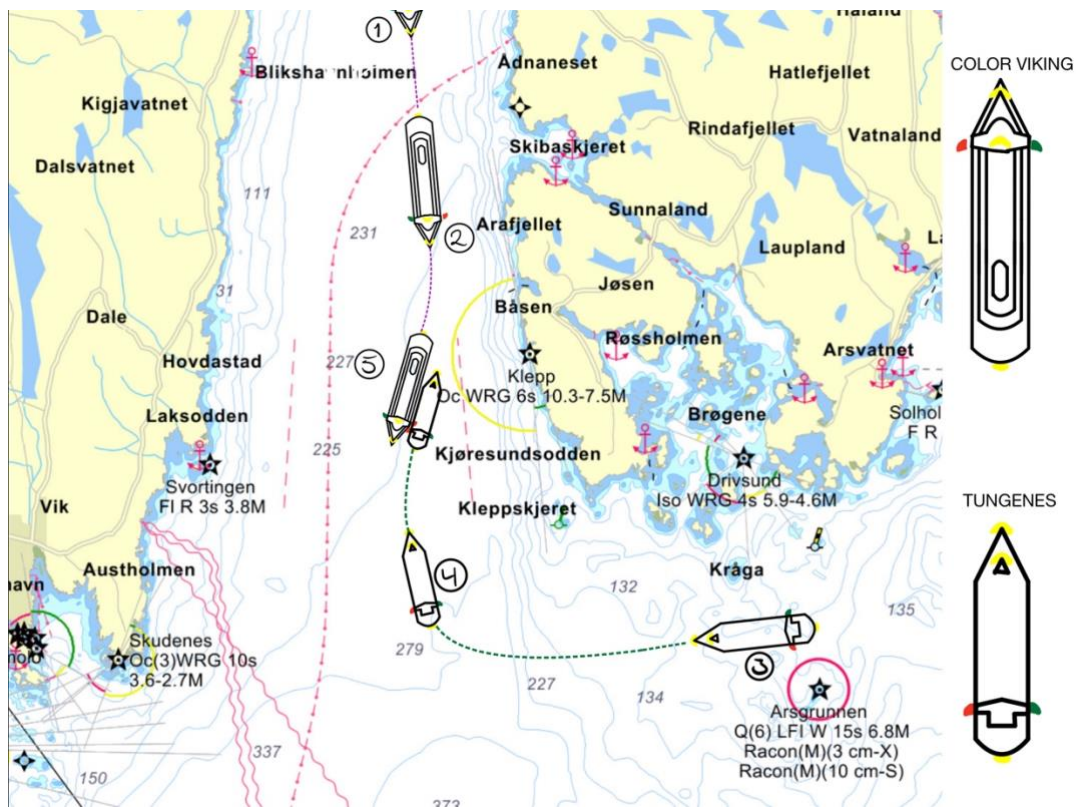
Tungenes fikk omtrent samtidig opp et ekko på sin radar ca. I posisjon 2 på figur 2. dette viste seg å være Color Viking. Kort tid etter at de hadde oppdaget Color Viking så reduserte de farten til halv fart, til da altså 8 knop. Deretter turnet de opp i Karmsundet til kurs 350°. (ND-1999-293)

Etter denne manøveren var utført oppdaget overstyrmannen på Tungenes at de var på kollisjonskurs med Color Viking, Tungenes var da ca. posisjon 4, figur 2. Overstyrmannen endret da kursen til 005° for å gå babord til babord med Color Viking. (ND-1999-293) Et par minutter etter dette observerte de Color Viking visuelt fra Tungenes. (ND-1999-293) Det ble da gitt ett støt i skipsfløyten, før maskineriet ble beordret full fart akterover. (ND-1999-293)

Om bord på Color Viking kunne man på dette tidspunktet se den røde babord lanternen til Tungenes. Det ble da gitt et kort støt i fløyten, etterfulgt av en manøver hardt til styrbord. De stoppet også styrbord maskin og ga fullt forover med babord maskin for å få mer effekt av svingen til styrbord. (ND-1999-293)

Sammenstøtet var uunngåelig, og de berørte hverandre midtskips illustrert i punkt 5, figur 2. (ND-1999-293)

Illustrasjonene i figur 2 ment som en presentasjon av saken som er beskrevet i og er ikke nødvendigvis en nøyaktig presentasjon av hendelsen: (ND-1999-293)



Figur 2 Kartutsnitt av hendelsesforløpet mellom Color Viking og Tungenes

4.3.1.3 LAGMANNSRETTENS SYN

Som nevnt i hendelsesforløpet så holdt Color Viking en fart på 18-20 knop. Under de forhold skipene seilte, mente lagmannsretten at dette var et klart brudd på sjøveisregel 6 *sikker fart*, noe vi er enige i. Videre mener lagmannsretten Color Viking også brøyt sjøveisregel 8 Manøver for å unngå sammenstøt. Ettersom det var nedsatt sikt og Color Viking kun oppdager Tungenes på radaren, ble også sjøveisregel 19 d brutt. Sjøveisregel 8 og 19 d blir brutt ettersom Color Viking trodde Tungenes skulle vestover grunnet sin kurs på ARPA-radaren når de først oppdaget dem og derfor ikke foretok en manøver for å unngå sammenstøtet. Lagmannsretten legger til grunn:

“Color Viking burde tatt høyde for at Tungenes kunne dreie opp Karmundet [...] Det må forventes at trafikk fra Stavanger og Sauda på vei nordover runder Kleppfluen stake inn mot Karmundet.” (ND-1999-293)

Lagmannsretten fant at Color Viking burde sakket på farten, eller lagt seg lenger vest i leden. (ND-1999-293) Lagmannsretten finner manøveren til 005° dristig, og mener med det samt at de ikke foretok en nødvendig avklaring av situasjonen, og at Tungenes derfor ikke var uten skyld i saken. Tungenes burde beholdt marsjart og tatt en videre bredere sving, redusert farten ytterligere eller tatt en tidligere sving. (ND-1999-293)

Lagmannsretten fant at ansvarsfordelingen burde deles 17,8% til Tungenes og 82,2% til Color Viking. Dette for at hver av partene da dekker skadene på eget skip. (ND-1999-293)

4.3.1.4 DRØFTING AV ULYKKEN

Tungenes sving opp i Karmsundet for å legge seg på styrbord side av leden er en naturlig seilas. Svingen til Tungenes baseres på at Color Viking vil legge seg over til sin styrbord i leden når de ser at Tungenes svinger oppover. De baserer seg på normen med at skip med motsatte kurser passerer hverandre babord mot babord slik det står Jf. sjøveisregel 14, bokstav a.

“Når to maskindrevne fartøy som styrer motsatte eller nesten motsatte kurser, møter hverandre på en slik måte at det kan oppstå fare for sammenstøt, skal begge vike til styrbord så de kan passere hverandre på babord side.” (sjøveisreglene, 1975, regel 14 bokstav a)

Problematikken her er at denne regelen ikke gjelder under de gjeldende siktforholdene.

Lagmannsretten skriver også at:

“Selv om Tungenes i utgangspunktet foretok en normal seilas, burde man på grunn av den dårlige sikten likevel ha avklart passeringen av Color Viking som kom sydover på stø kurs i stor fart.” (ND-1999-293)

Ettersom at Tungenes også kun observerte Color Viking på sin ARPA-radar så gjelder sjøveisregel 19 d også for dem. Det står riktignok at en kursforandring til babord skal unngås, men ikke at det ikke er lov.

Vi er enige i lagmannsrettens dom på de fleste punkter, men det er elementer som lagmannsretten ikke tar med i sin begrunnelse. Vi mener det er klare brudd på sjøveisregel 19 bokstav b ettersom Color Viking holder en fart på mellom 18 og 20 knop som er langt over det skipet burde gå med i de rådende omstendigheter og forhold. Regel 19 bokstav b bygger videre på sjøveisregel 6, som omhandler sikker fart. Regel 6 gjelder under alle siktforhold. Sjøveisregel 19 bokstav c blir brutt ettersom den sier at sjøveisreglene 4-10 fortsatt gjelder under nedsatt sikt. Når Color Viking da bryter regel 6 og 8 blir det etter vår forståelse automatisk brudd på regel 19 bokstav c. Vår vurdering blir at domstolen i liten grad tar med sjøveisregel 19 i dommen, selv om den etter vår mening er veldig sentral. Regel 19 bokstav c omtales ytterligere i 5.3. Blant annet vil vi påpeke spesielt regel 19 bokstav b, c og d hvor regel d er den eneste som blir nevnt av lagmannsretten.

4.3.2 MARIA SMIT OG SAVA LAKE

4.3.2.1 RELEVANS

Neste sak som vi skal ta for oss kollisjonen mellom de to lasteskipene M/S Maria Smit og M/S Sava Lake, som skjedde ved Langøytangen fyr hvor det var tykk tåke. Skipene skulle begge få los om bord når kollisjonen inn traff. Maria Smit tok en 90° sving i retning Sava Lake hvor utfallet ble en kollisjon. Domstolen slo fast at kursendringen til Maria Smit var et grovt uaktsomt og konstituerte brudd på sjøveisregel 2 og 19 bokstav d. Noe som resulterte i at Maria Smit alene var ansvarlig. (ND-2002-210)

4.3.2.2 HENDESESFORLØP

Skipene i denne hendelsen er to lasteskip av cirka samme størrelse. Maria Smit er et skip med lengde på 81m, 11m brett og 1576 BRT. Sava Lake med en lengde på 74,6m, 12,7m bred og registrert med 2030 BRT

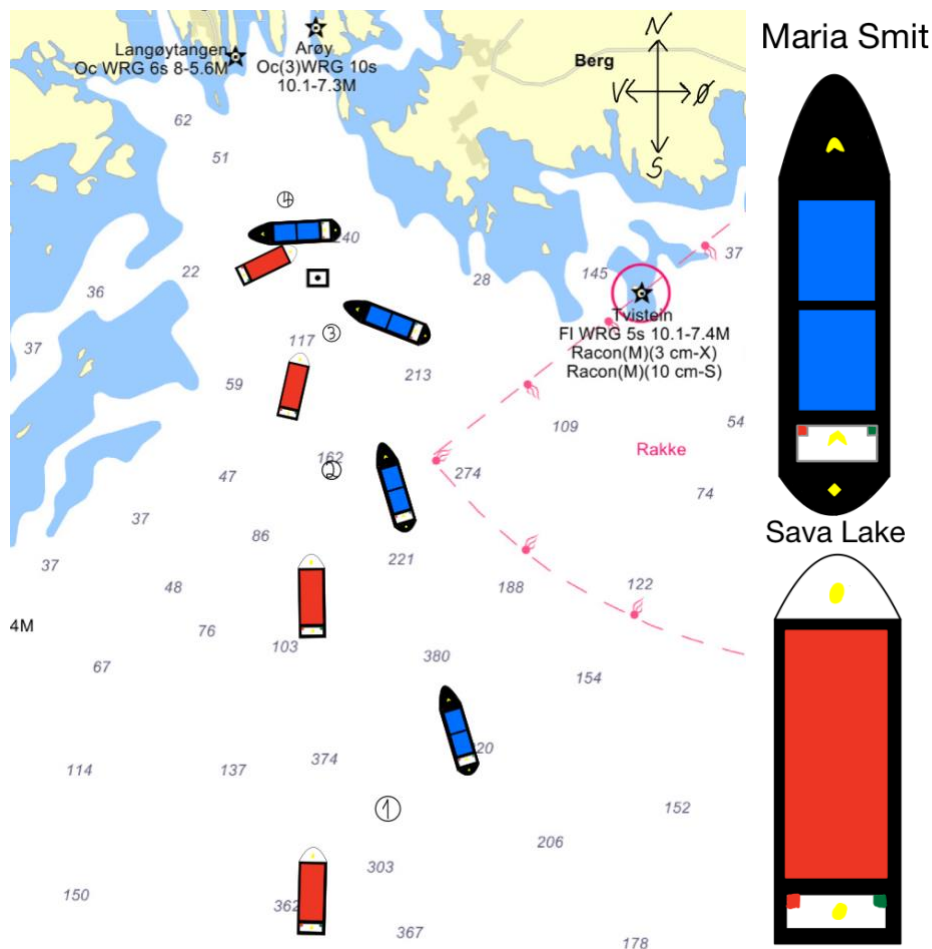
Fartøyene var begge på vei mot lospunktet ved Langøytangen fyr for å ta imot los. Begge kom fra hver sin retning, hvor Maria Smit kom fra Tyskland og Sava Lake kom fra Danmark. Da fartøyene var kommet fra til los punkt var det seks kabler mellom fartøyene, hvor Sava Lake lå på babord låringen til Maria Smit. Det var tykk tåke i området og ingen av fartøyene så hverandre optisk. Fartøyene gikk med ca. 5 knops fart, og det var Maria Smit som fikk los først. Maria Smit gikk med en nord-nord-vestlig kurs på 340° , og Sava lake gikk på en nordlig kurs på 000° . Dette ser vi i figur 3 steg en av dette hendelsesforløpet. Videre ser vi i figur 3 steg to at skipene er kommet lengre inn i bukta mot los punkt. (ND-2002-210)

Skipene hadde forskjellige range på radaren da de gikk inn i sundet mot lospunktet, dette gikk ut over situasjonsbildet som skipene hadde under hendelsesforløpet. Maria Smit gikk med radar range på 3,0 NM og hadde dårlig situasjonsbilde. Sava Lake byttet mellom 1,5 NM og 0,75 NM, og hadde et relativt godt situasjonsbilde og situasjonsforståelse.

Etter steg to i figur 3 får Maria Smit los om bord først. Maria Smit legger da kursen babord over til 250° . Like etter får Sava Lake los om bord og da ser kapteinen på broen plutselig Maria Smit i tåken. Han tar da en øyeblikkelig manøver ved å turne hardt styrbord. Når det er to minutter igjen før skipene kolliderer, får kapteinen på Maria Smit øye på Sava Lake. Da er det for sent å gjøre en unna manøver, ettersom at det er en kabel i avstand mellom fartøyene. Nå er losen på Maria Smit kommet til broen. (ND-2002-210)

Dette ser vi illustrert i figur 3 steg tre at skipene er nært et sammenstøt. Til slutt ser vi i figur 3 steg fire at kollisjonen er oppstått. Selv om Sava Lake forsøkte å utføre en unna manøver, var kollisjonen ikke til å avverge. Dette fører til at Sava Lake treffer Maria Smit på babord skuteside. (ND-2002-210)

Illustrasjonene i figur 3 er ment som en representasjon av saken som er beskrevet i og er ikke nødvendigvis en nøyaktig representasjon av hendelsen:



Figur 3 Kartutsnitt av hendelsesforløp mellom Maria Smit og Sava Lake

4.3.2.3 LAGMANNSRETTENS SYN

Saken har vært oppe to ganger i rettssystemet, første gang i Herredsrett (Tingrett) hvor hovedsøksmålet endte med at Sava Lake vant. Maria Smit måtte bære hele ansvaret for kollisjonen og kostnadene knyttet til saken. Maria Smit anket saken videre til Lagmannsretten, men fikk ikke medhold i anken. (ND-2002-210)

Lagmannsretten fant at Maria Smit hadde 100% skyld alene, lagmannsretten kom fram til at det var brudd på sjøveisreglene 2, 5, 7 og 19.

Lagmannsretten fant brudd på regel 7 som sier at radaren skal brukes aktivt for å oppdage farer så tidlig som mulig, og avverge nevnte farer. Årsaken lagmannsretten la til grunn er at Maria Smit anvendte en range på 3 nautiske mil. Under de forholdene som var hadde en range på 0,75 og 1,5 nautiske mil som Sava Lake benyttet, situasjonen og forholdene tatt i betraktning. (ND-2002-210)

Lagmannsretten mente de også brøyt regel 2 bokstav a ansvar. De mener at i los bordingssoner må en vise hensyn, og aktsomhet ovenfor andre fartøyer og farer som de særegne omstendighetene måtte tilsi. (ND-2002-210)

Det som gjør at det var brudd på regel 5, er at broen var godt teknisk utstyrt. Dette skulle ha hjulpet situasjonsbilde til Maria Smit. Om det hadde vært korrekt anvendt.

4.3.2.4 DRØFTING AV ULYKKEN

Vi deler lagmannsrettens syn i denne saken hvor regel 19 ble anvendt. Det eneste vi vil legge til i denne saken her, er at det ikke er nevnt noe som helst om lydsignaler som skal brukes i regel 35. (sjøveisreglene, 1975, regel 35)

Lagmannsretten mener bruddet på sjøveisregel 2 var fordi det ikke var brukt alminnelig sjømannskikk for å vurdere situasjonen og de rådende omstendigheter. Det var mangel på utkikk og radarbruk. Noe vi er enige i, dersom Maria Smit hadde brukt radar med en range som hadde vært mindre hadde de fått en bedre oversikt over situasjonen og foretatt en vurdering av faren for sammenstøt der etter. Det kommer tydelig frem i saken at fartøyene satt på ulike situasjonsbilde noe som var en utslagsgivende faktor i hendelsesforløpet. Sava Lake anvendte radaren i samsvar med regel 7 og sjekket kontinuerlig mellom 0,75 og 1,5NM.

Lagmannsrettens vurdering av regel 5 og 7 er vi helt enige med og har ingen videre kommentarer her.

Vi er uenige i bruddet på regel 19 bokstav d ettersom denne gjelder når du kun har oppdaget et annet fartøy ved bruk av radar, noe vi tolker hendelsesforløpet dommen til teknisk sett ikke å ha gjort. “Kapteinen på Maria Smit ser Sava Lake komme ut av tåken omtrent samtidig som losen som da er kommet opp på broen. Avstanden mellom skipene på dette tidspunktet er ca. 1 kabel.” (ND-2002-210)

Maria Smit foretar ingen unna manøver som er et brudd på regel 8 manøver for å unngå sammenstøt, som også er gjeldene under nedsatt sikt Jf. Sjøveisregel 19 bokstav c. Med sjømannskap og sjømannskikk kan en erfaren navigatør i dette tilfellet kapteinen, effektivt vurdere om en kollisjon er i ferd med å oppstå. Man skal etter sjøveisreglene gjøre alt som står i sin makt for å unngå kollisjonen og minske skadeomfanget for liv og helse, miljø og materielle verdier. (skipssikkerhetsloven, 2007, §14)

Vi fatter samme konklusjon her som i forrige sak, at domstolene i liten grad tar med sjøveisregel 19 i dommen. Vi mener også at domstolene mangler å ta med regel 8 og 19 bokstav d. Vi mener at regel 19 bokstav d er veldig essensiell ettersom den forklarer hvordan en håndterer nærsituasjoner i nedsatt sikt. Når det er fare for sammenstøt er regel 8 supplerende til hvordan en manøver skal utføres for å unngå sammenstøt. Dette er de eneste reglene som under nedsatt sikt kommer med bestemmelser vedrørende hvordan en skal handle i denne situasjonen.

4.3.3 MURMAN OG SOUTHELLA

4.3.3.1 RELEVANS

Den tredje saken fra rettspraksis som angikk regel 19, gjaldt sammenstøtet mellom fiskefartøyene Murman og Southella utenfor Svalbard 01.08.1998. Murman er en 56,9m lang tråler på 1659 BRT, Southella er en tråler på 51,5 m lang, 1143 BRT. Sammenstøtet mellom fartøyene skjedde under nedsatt sikt. Lagmannsretten konkluderte med at sikten var ca. 200m da sammenstøtet skjedde. (HR-2000-1220)

4.3.3.2 HENDESESFORLØP

Southella tar opp trålen sin og setter kursen vest-sør-vest i sirka 100° , 10:45- 11:00. Farten til fartøyet er ikke kjent. (HR-2000-1220) (Figur 4. punkt 1)

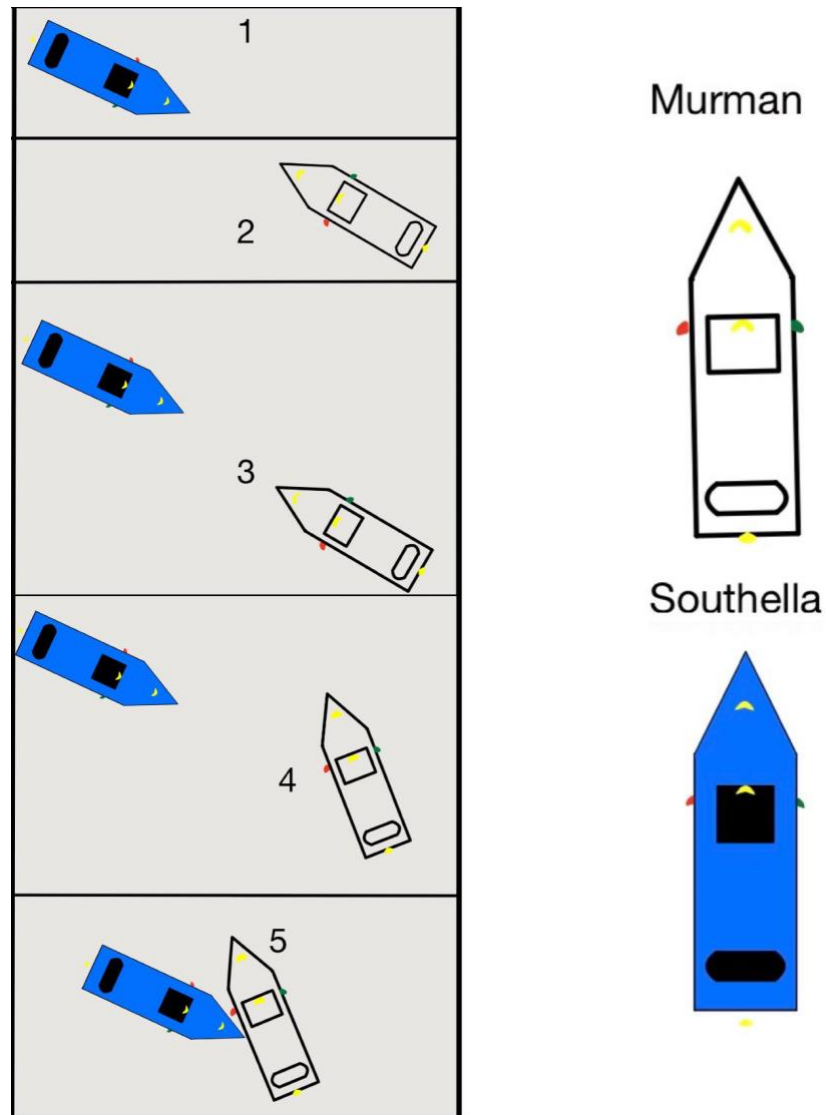
Murman holer på å sette ut sine tråldører klokken 11:00 med en sirka kurs på 300° og en fart på 2-3 knop ble holdt. (ND200-515) (figur 4, punkt 2)

Southella oppdager Murman på radaren og peiler henne 20° om styrbord baug med en kurs på sirka 300° . Klokken 11:05. Southella har fortsatt en kurs på sirka 100° og distansen mellom fartøyene er anslått å ha vært omtrent 1 nautisk mil. Southella planlegger å passere Murman på hennes styrbord side med en klaring på sirka 0,3 nautiske mil. (HR-2000-1220) (figur 4, punkt 3)

Kort tid etter mister Southella Murman av radaren. Southella har en fart på cirka 10 knop. 10-12 knop. Når Southella ikke har Murman på radaren lenger øker Murman farten sin fra 2-3 knop til 7,5 knop. Dette skjedde klokken 11:05- 11:10 samstundes anslås det at Murman har endret kursen sin i fra 300° til 340° etter tråldørene settes ut. (HR-2000-1220) (figur 4, punkt 4)

Det estimeres at Southella hadde en fart som var i underkant av 10 knop. Det anslås at Murman hadde en fart på 7,5 knop når sammenstøtet skjedde. og Murman hadde en fart på 7,5 når sammenstøtet skjedde. (HR-2000-1220) (figur 4, punkt 5)

Illustrasjonene i figur 4 er bare ment som en presentasjon av saken som er beskrevet av lagmannsretten og er ikke nødvendigvis en nøyaktig presentasjon av hendelsen: (HR-2000-1220)



Figur 4 Hendelsesforløpet mellom Southella og Murman

4.3.3.3 HØYESTERETTS SYN OG DOM

Høyesterett har bemerket at lagmannsretten har tatt feil på noen sentrale punkter: Det er ikke sikkert at Southellas seilas var i underkant av 10 knop da sammenstøtet skjedde.

Kursforandringen og fartsøkningen til Murman fant sted noe nærmere sammenstøtet enn i beskrivelsen til lagmannsretten. (HR-2000-1220)

På bakgrunn av at Southella observerte Murman men ikke tok de nødvendige beslutningene for å avverge en mulig kollisjon førte dette blant annet til sammenstøtet mellom de to fartøyene. Når anken gikk videre til Høyesterett er det også kommet frem at Murman observerte Southella halvannen nautisk mil før sammenstøtet oppsto. (HR-2000-1220) Høyesterett fant Murman delansvarlig for skaden som hadde oppstått i sammenstøtet mellom de to fartøyene ettersom fartøyet har oppdaget Southella på radar cirka klokken 11.00. Murman som startet å tråle i denne situasjonen tok ikke høyde for at fartøyet ikke nødvendigvis ville vike for dem og de tok også utgangspunkt i at fartøyet ville følge med på dem ved bruk av radar eller andre elektroniske hjelpemidler for å beslutte hvordan de kunne manøvrere rundt eget fartøy. Dette er en feil tolkning av sjøveisreglene og dommeren viser til at fartøyet har tolket regel 18 bokstav a som Murman tolket som gjeldene, selv om den ikke var det. Jf. HR-2000-1220 skriver Høyesterett:

“Regel 19 henviser i bokstav c til avsnitt I om fartøys navigering under alle siktforhold. Den henviser ikke til bestemmelser i avsnitt II om fartøy som navigerer i sikte av hverandre. Sjøveisreglenes ordlyd viser entydig at regel 18 bokstav a (iii) ikke får anvendelse ved navigering under nedsatt sikt.” (HR-2000-1220)

4.3.3.4 DRØFTING AV ULYKKEN

Slik som vi har sett i denne saken skjedde ulykken under nedsatt sikt. Sikten ble anslått til å være på cirka 200 meter av Høyesterett. Det er ingen tvil om at sjøveisreglene ble brutt av begge fartøy. For begge fartøy er det brudd for sjøveisreglene avsnitt I og avsnitt III.

Det er spesifikt brudd som er funnet er på sjøveisregel 6. Dette fører til at det er brudd på sjøveisregel 19 bokstav b og c. Det bemerkes at under sammenstøtet hadde Southella en fart på noe i underkant av 10 knop og Murman hadde en fart på 7,5 knop, men siktforholdene, trafikk tettheten fartøyets stoppe distanse og radarutstyrets effektivitet og kjente begrensinger blir ikke tatt i betraktning av noen av fartøyene. Jf. regel 6. (sjøveisreglene, 1975, regel 6)

Regel 7 fare for sammenstøt tar for seg å bruke alle hjelpemidler som er brukbare under de rådende omstendigheter og forhold for å avgjøre om det er fare for sammenstøt. Jf. regel 7. (sjøveisreglene, 1975, regel 7) Det virker som begge fartøyene tar avgjørelser på bakgrunn av sparsomme opplysninger, Southella som planlegger hvordan de skal passere Murman med 3 kabler etter å ha mistet fartøyet av radaren. Videre tar Murman utgangspunkt i at Southella vil vike for dem. (HR-2000-1220)

Regel 8 manøver for å unngå sammenstøt. Southella har til lagmannsretten sagt at de reduserte farten sin da de mistet Murman av radaren 2 til 3 knop, Høyesterett har sett seg bort i fra dette ettersom om Southella selv vurderte farten sin til 10 til 11 knop og Murman vurderte farten 11 til 12 knop. Høyesterett konkluderer med at farten var noe i underkant av 10 knop. (HR-2000-1220)

Selv om Høyesterett ikke har konkludert med dette mener vi at sjøveisregel 5 utkikk også er brutt. (sjøveisreglene, 1975, regel 5) Årsaken til at denne reglen er svært vesentlig er at den har som hovedformål å sørge for at utkikks funksjonen blir varetatt om bord på skipet alltid skal være forsvarlig ivaretatt av skipets personell. Regelen nevner også bruk av syn og hørsel så vel som alle andre hjelpemidler som kan være brukbare under de gjeldende omstendigheter for å kunne beslutte om det er en fare for sammenstøt. (sjøveisreglene, 1972, regel 5) Vi mener at hvis Murman burde hatt en ekstra person på broen som kunne designert fulgt med på radaren. Ettersom det var kjent at det var et annet fartøy som de var på kollisjonskurs med.

Av de dommene vi har sett på til nå er dette den der sjøveisregel 19 nevnes mest. Vi mener likevel at regel 19 ikke er tatt tilstrekkelig nok inn i selve dommen. Det meste av argumentasjonen i sakspapirene finnes rundt regel 6, 7 og 8. Høyesterett viser også litt til regel 19 bokstav d. Riktignok så er regel 19 bokstav b og c nevnt kort, men ikke tatt videre hensyn til. Praktisk anvendelse av dommene utdypes ytterligere i del 5.0 sjøveisregler.

I Murman og Southella dommen ser man likhetstrekk med Color Viking og Tungenes dommen. Navigatørene antar at det andre fartøyet viker for dem, på grunnlag av regler de er vant med å følge i gode siktforhold. Problemet er at disse reglene gjelder ikke i nedsatte siktforhold. I Murman og Southella Saken er anket av flere årsaker, det nevneverdige her som vi i gruppen mener er interessant er aktørene som anker med grunnlag i sjøveisregel 15 og 18. Dette er regler som under de gjeldende siktforholdene ikke var gjeldende.

5.0 SJØVEISREGEL 19

I forrige del valgte vi å dele hoveddelen i to. Vi har til nå sett på hva lovene sier om det å navigere sikkert. Videre trakk vi inn forskriftene som er hjemlet i lovene, som spesifiserer mer om hvordan navigere sikkert i nedsatt sikt. Her nevnte vi også differansen på sjømannskap og sjømannskikk, før vi avsluttet med å presentere og drøfte tre dommer. Nå skal vi se nærmere på sjøveisreglene, da spesifikt sjøveisregel 19.

Som nevnt i innledningen så er sjøveisreglene del B delt inn i flere avsnitt. Der avsnitt I-fartøy som navigerer under alle siktforhold (regel 4-10), avsnitt II-fartøy som navigerer i sikt av hverandre (regel 11-18) og avsnitt III-fartøy som navigerer under nedsatt sikt (regel 19). Regel 4-10 er alltid gjeldende, uavhengig av siktforhold.

Sjøveisregel 19 er en regel med fem bokstaver. Hver bokstav tar for seg forskjellige aspekter med det å navigere i nedsatt sikt. For best å tolke og drøfte regelen har vi valgt å sette opp bokstavene hver for seg og starte hver del med å sitere den bokstaven. Når vi skal tolke regelen må vi ta hensyn til sjøveisregel 2 bokstav b, der det står:

“Ved tolking av disse reglene og når de følges skal det tas nøye hensyn til alle farer for navigeringen og for sammenstøt, like ens til alle særlige omstendigheter, herunder begrensningen av vedkommende fartøys manøvreringsmuligheter, som måtte gjøre det nødvendig å avvike fra disse reglene for å unngå øyeblikkelig fare.” (sjøveisreglene, 1975, regel 2 bokstav b)

Ettersom sjøveisregel 2 bokstav b legger et rettslig grunnlag for hvordan regelen skal tolkes vil vi føye oss til dette når vi skal tolke Sjøveisregel 19. Drøftingen vil forekomme med et moderne syn, hvor vi tar hensyn til de navigasjonshjelpemidler, lover og regler som har kommet etter Stuland skrev tre sider om regel 19 i sin bok fra 1984. Vi vil ta for oss bokstavene fra a til e hver for seg i rekkefølge.

5.1 REGEL 19 BOKSTAV a

Regel 19 bokstav a definerer hvem regelen gjelder for.

“Denne regel gjelder for fartøy som ikke er i sikte av hverandre når de navigerer i eller nær et område med nedsatt sikt.” (Sjøveisreglene, 1975, regel 19 bokstav a)

Regelen snevrer også inn elementene som må være til stede for at regelen skal være gjeldende. Der ligger forholdene av at skipene “ikke er i sikte av hverandre” og/eller “når de navigerer i eller nær områder med nedsatt sikt.” (sjøveisreglene, 1975, regel 19 bokstav a)

Begrepene fartøyet og nedsatt sikt er definert i forskriften Jf. sjøveisregel 3 bokstav a og k:

“Fartøy skal anses for å være i sikte av hverandre utelukkende når det ene kan ses fra det andre.” (sjøveisreglene, 1975, regel 3 bokstav k)

“Uttrykket nedsatt sikt betyr ethvert forhold hvor sikten er nedsatt på grunn av tåke, tjukke, snøfall, svære regnbøyer, sandstormer eller hvilke som helst andre liknende årsaker.” (sjøveisreglene, 1975, regel 3 bokstav l)

Selv om sjøveisregel 3 bokstav l tydelig definerer hva nedsatt sikt er, er det vanskelig å estimere distansen man skal gå over fra bruk av reglene i del B avsnitt II – Fartøy som navigerer i sikte av hverandre, til del B avsnitt III - Fartøy som navigerer under nedsatt sikt. Pettersen og Bull skriver i sin bok at de antar at nedsatt sikt er når det er under 1000m eller 0,54NM. (2010, s.313). Dette er omtrent sikten som var i området da Color Viking og Tungenes kolliderte i Karmsundet. (ND-1999-293)

Vi mener at nedsatt sikt er vanskelig å definere ettersom at det finnes fartøy av forskjellige dimensjon og størrelse og reglene skal gjelde for alle fartøy. Eksempelvis vil det være dårlig sikt for et 400m langt containerskip under seilas med drifts fart, med sikt på 500 meter. Sammenlignet med en 23 meters lang taubåt som går med drifts fart som vil ha god sikt med 500 meters siktforhold. Ettersom et hvert fartøy skal kunne stoppe på en distanse ikke lengre en 15 skipslengder For store fartøy med stort deplasement vil det kreve lengre distanser for å tilfredsstille dette kravet. (Kjerstad, 2021, s.1-6) Basert på forskjellen mellom disse fartøyene vil det være vanskelig å definere en standard for alle fartøy.

Vi tolker regel 19 bokstav a slik:

Regelen definerer at den gjelder for alle fartøy som på grunn av hvilken om helst ytre påvirkning som ikke er til stede til vanlig, som fører til at to eller flere fartøy ikke er sikte av hverandre. Eller er nært et område som på grunn av hvilken om helst ytre påvirkning, som ikke er til stede til vanlig fører til at fartøyene ikke har fri sikt der det ville vært fri sikt til vanlig. Ettersom regelen gjelder for fartøy av differensielle størrelser vil vi da definere nedsatt sikt til enhver situasjon der skipet på grunn av siktforhold ikke kan operere sikkert i likhet med det det ville gjort under gode siktforhold.

5.2 REGEL 19 BOKSTAV b

Sjøveisregel 19 bokstav b lyder som følger:

“Ethvert fartøy skal gå med sikker fart avpasset etter de rådende omstendigheter og nedsatte siktforhold. Et maskindrevet fartøy skal ha sitt maskineri klar til øyeblikkelig manøver.” (sjøveisreglene, 1975, regel 19 bokstav b)

Første delen av denne regelen bygger videre på det som står i sjøveisregel 6 første ledd:

“Ethvert fartøy skal alltid gå med sikker fart slik at det kan manøvrere riktig og effektivt for å unngå sammenstøt og kan stoppes på en distanse som passer til de rådende omstendigheter og forhold.” (sjøveisreglene, 1975, regel 6)

I regel 6 er det også identifisert faktorer på det som spiller inn når det kommer til sikker fart. Stuland har utdypet disse under sitt kapittel om regel 6, men vi mener de er minst like relevante under denne delen i regel 19. Sjøveisregel 6 gir seks elementer som må tas hensyn til for å avpasse sikker fart. Det alle fartøy må ta hensyn til står Jf. regel 6 bokstav a, at det skal tas hensyn til siktforhold, trafikkbildet, skipets manøvreringsevne, bakgrunnsbelysning, dyptgående og ytre påvirkninger. (sjøveisreglene, 1975, regel 6 bokstav a)

Videre Jf. regel 6 bokstav b står seks elementer til dersom skipet anvender radar. Det skal tas hensyn til radarens karakteristikk og effektivitet, begrensning i radarområdet, “clutter” og innvirkninger været har på radaren, faren for at små objekter ikke synes på radaren, trafikkbildet og informasjonen radaren gir fra det og den faktiske sikten som kan måles med hjelp av radar. (sjøveisreglene, 1975, regel 6 bokstav b)

Eksempler på problemer med radar kan være når en kommer ut av en fjord eller rundt et nes. Da kan det være andre fartøy som radaren ikke har vært i stand til å oppdage på bakgrunn av at radar antennen kun kan detektere fartøy og objekter som den har en visuelt klar linje til. Dersom det er grov sjø, rein, snøfall eller andre metrologiske forhold kan dette forstyrre radarbilde med å vise mange små ekko. Dette kan da skjule objekter i sjøen eller fartøy som en ønsker å oppdage. (Kjærstad, 2019, s. 2 - 3) For å optimalisere radaren når den utsettes for forskjellige metrologiske forhold eller sjø kan en bruke filter for å få et klarere radarbilde. Ulempen med bruk av disse filtrene er at mindre objekter/fartøy kan filtreres ut av radar bilde.

Stuland nevner disse under delen sin om regel 6, men vi mener at alle faktorene spiller inn for at navigatøren skal kunne foreta en fullstendig vurdering av hva som er sikker fart også i nedsatt sikt. Da spesielt merknadene om radar. (Stuland, 1984, s. 47-50)

Videre konkluderer Abotnes og Berentzen med følgende:

“Regel 6 er med hensikt formet vagt fordi det er kan være mange faktorer som skal være med i vurderingen om farten er sikker. Det må et trent øye til for å kunne foreta den nødvendige helhetsvurderingen som kreves for å kunne vurdere om farten er sikker og om aktsomhetskravet er oppfylt.” (2020, s.82)

Dette forteller oss i omtrentlig det samme som Stuland skrev, men de legger til at det trengs et trent øye. Her kan man da dra inn kurser og krav som stilles i forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk for å være i stand til å kunne føre et skip. Kimbel og Tettenborn skriver i sin bok at: “Excessive speed is negligence.” (2021, s.275) Oversatt til norsk sier de at: “Høy hastighet er uaktsomt.” Dette bygger videre på våre teorier om at godt sjømannskap, sjømannskikk og situasjonsbevissthet er vesentlige faktorer. Dette er fordi erfaringer vil spille inn og slik som nevnt i teorien om situasjonsbevissthet, vil en erfaren navigatør sannsynligvis ha flere mentale modeller som vil føre til en raskere vurdering av situasjonen. Vi mener også at en navigatør med rikelig tilegnet kunnskap og yrkes erfaring vil vise alminnelig sjømannskap og god sjømannskikk.

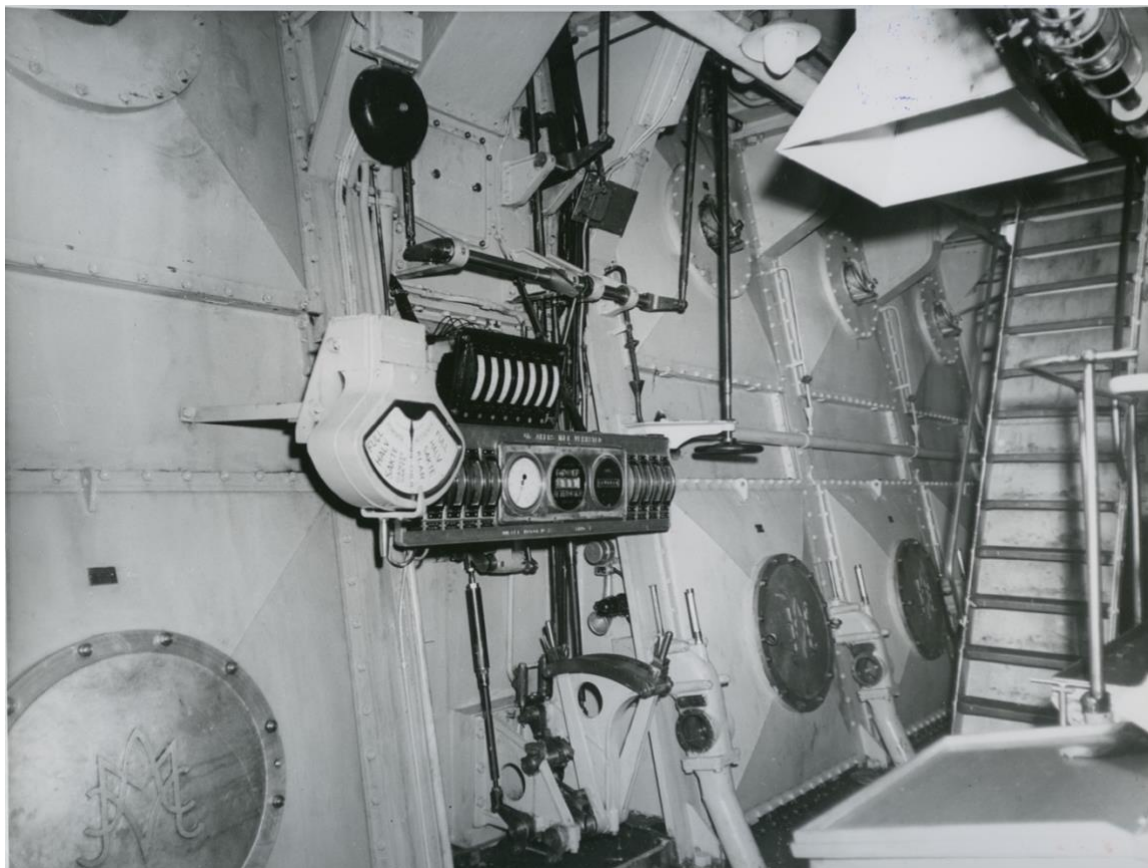
Den andre delen sier at ethvert maskindrevet fartøy skal ha sitt maskineri klar til øyeblikkelig manøver. Her skriver Stuland følgende

“At maskinen skal være klar (stand by), betyr i praksis at vakthavende offiser på dekk må ha gitt ordre om at manøverplassen i maskinen må bemannes, eller dersom all manøvrering foregår fra broen, at alle manøvreringsenheter må være satt til en tilstand som gjør det mulig å foreta en rekke manøvrer i rekkefølge, uten unødig tidsforsinkelse.” (Stuland, 1984, s.123)

Her sees det på forskjellen mellom gamle og moderne fartøy med tanke på om de har all manøvreringen fra broen slik som de fleste skip i dag har, med unntak av det som vi antar er veteranfartøy som mulig fortsatt opererer med maskintelegrafer.

“Tidligere ville en ordre om «stand by» bety at manøverplassen i maskinrommet skulle bemannes og at den som hadde vakt i maskinen, måtte holde seg på manøverdørken klar til å svare i maskintelegrafen og foreta de riktige manøvrer som anvist med maskintelegrafen.” (Stuland, 1984, s.123)

På figur 5 ser vi bilde av manøverplassen om bord i M/S Buffalo. Her måtte da tidligere vakthavende maskinist oppholde seg. I dag har mange fartøy all kontroll over turtall, og liknende på skipsmotorene fra broen. Dette er det som man i dag kaller E0.



Figur 5 Manøverplass i maskinrommet på cargolineren M/S Buffalo, 1953 av Henriksen og Steen A/S
(<https://digitalmuseum.no/011014268131/manoverplass>) CC BY-NC-SA

E0 er et system i dag der skip kan operere uten å ha en maskinist i maskinrommet. Det er fortsatt en maskinist som har ansvar, men personen har sovende vakt og har maskinalarm installert på lugar og felles arealer Jf. vaktholds forskriften vedlegg A, punkt 64. For at et fartøy skal kunne gå med E0 finnes det særegne krav til byggingen og maskinvakten.

I forskriften om bygging av skip står det i regel 46 første ledd: “De arrangementene som finnes, skal sikre at skipets sikkerhet under alle seilingsforhold, herunder manøvrering, er den samme som for skip med bemannede maskinrom.” (forskrift om bygging av skip, 2014, KAPITTEL II-1, Del E) Det skal ikke være noen forskjell på utrustningen eller evnene til et skip. Skipet skal allikevel ikke operere med et ubemannet maskinrom lenger en 24 timer. For passasjer fartøy er kravet to timer. Jf. forskrift om driftsordninger på norske skip §9 (1992) Forskriften spesifiserer også at skip med fremdriftseffekt over 750kW ikke kan gå med ubemannede maskinrom dersom det er nedsatt sikt Jf. forskrift om driftsordninger på skip, §8 annet ledd bokstav d (1992).

Skip som driftes i nedsatt sikt er dermed påkrevd å ha en maskinist i maskinrommet eller i maskin kontrollrom når det driftes i nedsatt sikt. Dette vil i dag være på grunn av en uforutsett hendelse som kan oppstå og ikke for å regulere turtall på maskinen slik Stuland skriver i sin bok. Med en uforutsett hendelse menes det en svikt i manøversystem, fremdriftssystem eller tekniske systemer som er supplerende til disse. Formålet med å ha en maskinist til stede under en slik situasjon er for å redusere tiden det vil ta fra svikten oppstår til den er utbedret og systemene fungerer igjen.

Vi tolker regel 19 bokstav b slik:

Regelen sier at alle fartøy skal gå med en hastighet som Jf. sjøveisregel 6 gjør at det kan manøvrere riktig og effektivt tatt i betraktning: siktforhold, trafikkbildet, skipets manøvreringsevne, bakgrunnsbelysning, dyptgående og andre ytre påvirkninger. Dersom skipet anvender noen form for navigasjonshjelpemidler skal det også ta nøye hensyn til: hjelpemiddelets karakteristikk og effektivitet, begrensning i området, ytre innvirkninger på hjelpemidlet, eventuelle feil som kan oppstå, trafikkbildet og informasjonen hjelpemidlet gir fra seg og den faktiske sikten som kan måles med hjelp av radar eller ECDIS. For å foreta et anslag om sikker fart trengs godt sjømannskap og sjømannskikk.

Regelen sier også at under forhold med nedsatt sikt skal navigatøren alltid ha maskineriet klart til å foreta en manøver for å unngå sammenstøt. Videre skal det alltid være en maskinist til stede i maskinrommet for å foreta reparasjoner av eventuelle uforutsette hendelser som kan oppstå.

5.3 REGEL 19 BOKSTAV c

Sjøveisregel 19 bokstav c presiserer det som allerede står i avsnitt I - fartøys navigering i alle siktforhold

“Ethvert fartøy skal ta nøye hensyn til de rådende omstendigheter og nedsatte siktforhold når det etterkommer reglene i avsnitt I i denne del.” (sjøveisreglene, 1975, regel 19 bokstav c)

Stuland beskriver sjøveisregel 19 bokstav c på følgende måte

“I dette punkt blir alle fartøy pålagt å ta nøye hensyn til at siktforholdene er nedsatt og de rådende omstendigheter når de vurderer situasjonen og det som er nevnt [I avsnitt I Jf. sjøveisreglene 4-10.]” (Stuland, 1984, s.123).

Med dette menes det at fartøy som seiler i eller nært ett område med nedsatt sikt må vise ekstra hensyn til de omstendighetene som fartøyet utsettes for, på grunnlag av at skipet ikke seiler i et farvann som nødvendigvis gir muligheten til å observere andre fartøy visuelt. På bakgrunn av dette er det ekstra viktig å følge reglene i avsnitt I som også er gjeldende under nedsatt sikt.

Sjøveisregel 4 konstaterer at reglene i avsnitt I, altså regel 4 til 10 er gjeldende under alle siktforhold. Jf. regel 4 “Reglene i dette avsnitt gjelder under alle siktforhold.” (sjøveisreglene, 1975, regel 4) Dette vil si at disse reglene også gjelder under nedsatt sikt.

Sjøveisregel 5 utkikk omhandler hvordan utkikksfunksjonen skal ivaretas om bord:

“Ethvert fartøy skal alltid holde ordentlig utkikk ved syn og hørsel så vel som ved alle tilgjengelige midler som er brukbare under de rådende omstendigheter og forhold for å kunne foreta en fullstendig vurdering av situasjonen og faren for sammenstøt.” (sjøveisreglene, 1975, regel 5)

Hensikten med å ha en styrket utkikksfunksjon spesielt under nedsatt sikt er at å redusere faren for at sammenstøt mellom fartøy. Med å ha ekstra personell på broen som styrker utkikks funksjonen. Stuland skriver:

“Den som holder utkikk skal ikke settes til å utføre andre roller på broen som for eksempel rormann dette er slik at utkikken kan ha sitt fulle og hele fokus knyttet til å se etter potensielle farer, og ikke mister nattsynet sitt av lyskilder på broen.” (Stuland, 1984, s. 41)

Etter at Stuland skrev om sjøveisreglene har norske myndigheter gitt ut forskriften om vakthold på passasjer- og lasteskip. Denne forskriften kom i 1999 og inneholder noe av det Stuland kommenterer i sin bok. Dette er riktignok noe som Stuland i sin tid mente, men som nå er hjemlet i lov Jf. forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip, vedlegg A, del 3, punkt 14 og 15:

“Utkikken må være i stand til å vie oppgaven med å holde forsvarlig utkikk sin fulle oppmerksomhet, og skal ikke utføre eller bli satt til å utføre plikter som kan komme i konflikt med denne oppgaven.” (forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip, 1999, vedlegg A)

“Pliktene til utkikken og rormannen er atskilte, og rormannen skal ikke anses å være utkikk under styringen, unntatt på små skip der er fritt utsyn i alle retninger fra styreposisjonen og det ikke foreligger nedsatt nattsyn eller noen annen hindring med hensyn til å holde en forsvarlig utkikk. Vakthavende dekksoffiser kan være eneste utkikk i dagslys under forutsetning av at det ved alle slike anledninger. Selv om det ikke skal være forstyrrende lyskilder på broen så finnes det fortsatt skipsbroer som kan ha forstyrrende lyskilder. Dette er alt i fra skjermer som ikke kan dimmes langt nok ned, til lyskilder i knapper som ikke kan dimmes.” (forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip, 1999, vedlegg A)

Stuland skriver at alle midler en har tilgjengelig som kan anses for å være i teknisk god stand, skal brukes (1984, s. 37). “Det tenkes her på radar og andre elektroniske hjelpemidler.” (Stuland, 1984, s. 37). Selv om Stuland sin bok er gammel og mye har skjedd i den teknologiske utviklingen, så har han tatt høyde for det som i dag kan kalles for en moderne skipsbro. Det er også vesentlig at navigasjonsutstyret kan anses for å være i god teknisk stand. Hvis det ikke er i god teknisk stand, kan det gi feil og misledende informasjon. Selv om det er viktig å være i stand til å benytte navigasjonshjelpemidlene er det også viktig å kikke ut ventilene. Med dette mener vi at med all den teknologiske utviklingen som har skjedd kan det være nyttig å kikke ut ventilene for å oppdage andre fartøy og ikke bare stole 100% på navigasjonshjelpemidlene.

I kollisjonen mellom Maria Smit og Sava Lake kan en se at Maria Smit ikke holder tilstrekkelig utkikk. Selv at det er nedsatt sikt så er ikke radaren på broen tilstrekkelig innstilt, som gjør at kapteinen ikke har godt nok situasjonsbilde. Dette ender i et sammenstøt ettersom han ikke hadde kontroll over posisjonen til Sava Lake og ikke var klar over at det var et annet fartøy i nærheten. (ND-2002-210)

Sjøveisregel 6 har som formål og sikre at sikker fart er ivaretatt og gjelder også under nedsatt sikt. Regel 6 omtales ytterligere i avsnitt 5.2 regel 19 bokstav b

Sjøveisregel 7. Fare for sammenstøt, har et hovedfokus på når en skal konkludere med at det er fare for sammenstøt. Jf. regel 7 Denne regelen er delt inn i 4 bokstaver, vi starter med bokstav a.

- (a) “Ethvert fartøy skal bruke alle tilgjengelige midler som er brukbare under de rådende omstendigheter og forhold for å avgjøre om det er fare for sammenstøt. Hvis det er noen tvil, skal det regnes med at det er fare for sammenstøt.” (sjøveisreglene, 1975, regel 7 bokstav a)

Her vises det ikke til et spesifikt hjelpemiddel. Navigatøren skal bruke de hjelpemidlene som er tilgjengelige å kan anses for å være i teknisk god stand og hensiktsmessige i den gjeldende situasjonen for å avgjøre om det er fare for sammenstøt. Dersom funnene når en observerer et annet fartøy eller objekt, ikke fastsetter at det ikke er fare for sammenstøt, skal navigatøren gå ut fra at det er fare for sammenstøt. Dette enda viktigere under nedsatt sikt. Dette gjelder under nedsatt sikt på bakgrunn av at navigatøren ikke er i stand til å bekrefte visuelt hva det er de har oppdaget. Med hensyn til dette kan navigatøren benytte flere hjelpemidler til å kontrollere om informasjonen stemmer, for å beslutte om det er fare for sammenstøt eller ikke. Dersom det ikke er nedsatt sikt, vil det fortsatt være fornuftig å benytte navigasjonshjelpemidlene som er tilgjengelige, for å være sikker på at det ikke er en fare for sammenstøt.

Stuland skriver følgende om Regel 7 bokstav a

“Det kreves altså ikke at alle hjelpemidler skal brukes når fartøyet har full oversikt over situasjonen og trafikkforholdene og alle de informasjoner som er nødvendige for å avgjøre om det er fare for sammenstøt.” (1984, s. 53)

Vi er enig i Stuland sin definisjon her, men vil påpeke viktigheten av å kontinuerlig overvåke situasjonsbilde dersom det skulle endre seg.

I Murman og Southella dommen kan en se at Murman ikke kontinuerlig overvåket Southella for å forsikre seg om at fartøyet faktisk vakte for dem. I denne situasjonen kunne ulykken muligens vært avverget dersom Murman hadde kontinuerlig overvåket at Southella utførte de nødvendige kurs og fartsforandringene for å avverge situasjonen. (HR-2000-1220)

Dersom det ikke er nedsatt sikt, kan navigatøren gjøre en manuell peiling av andre fartøy for å beslutte om en er på kollisjonskurs eller ikke. I nedsatt sikt kan dette ikke gjøres uten bruk av tilgjengelige elektroniske hjelpemiddel.

(b) Denne regelen gjelder for fartøy som har radar anbragt som kan anses for å være i teknisk god stand.

“Hvis radarutstyr er anbrakt og brukbart skal det brukes riktig inkludert søking på lang avstand for å få tidlig varsel om fare for sammenstøt samt radarplotting eller tilsvarende systematisk observasjon av observerte gjenstander.” (sjøveisreglene, 1975, regel 7 bokstav b)

For at radaren skal brukes riktig må den brukes til søking på lengre avstander. Grunnen til at søk må gjennomføres på lengre avstander er for å få tidlig varsel om andre fartøy eller objekt som befinner seg i seilingsfarvannet. Dersom et fartøy eller objekt oppdages, spores de med bruk av ARPA-radarens plottfunksjon dersom navigatøren vurderer at det kan være, utvikle seg eller er en fare for sammenstøt.

Stuland forklarer hvordan feil bruk av range på radaren kan påvirke situasjonsforståelsen til navigatøren:

“En rekke sammenstøt synes å ha inntruffet på grunn av at radarsettet har vært innstilt på et lite område, f. eks 2-3n. Mil. Fartøyene blir dermed ikke oppmerksomme på den farlige situasjonen før det blir for seint å foreta en effektiv manøver.” (1984, s. 53)

I tillegg til det som Stuland skriver vil vi vise frem viktigheten av også å søke på korte distanser. I Maria Smit og Sava Lake saken kunne sammenstøtet muligens vært avverget. Dersom Maria Smit hadde brukt radaren riktig, med å søke på lange og kortere distanser kunne de ha oppdaget Sava Lake før sammenstøtet fant sted.

Kimbel og Tettenborn skriver:

“There [is] no need to keep the radar on in the open sea in clear weather unless fog [is] anticipated.” (2021, s.216) Vi er uenige i denne påstanden ettersom dette er et direkte brudd på sjøveisregel 7 b. Dersom det skulle oppstått en hendelse og det kommer frem at fartøyet ikke har brukt radarutstyret kan dette være en utslagsgivende faktor.

(c) Denne regelen omhandler hvordan navigatøren skal behandle de opplysninger av varierende kvalitet for å konkludere om det er fare for sammenstøt eller ikke:

“Slutninger skal ikke trekkes på bakgrunn av sparsomme opplysninger, spesielt ikke sparsomme radaropplysninger.” (sjøveisreglene, 1975, regel 7 bokstav c)

En skal ikke konkludere med at det ikke er fare for sammenstøt på bakgrunn av mangelfulle opplysninger, spesielt ikke mangelfulle radar opplysninger.

Formålet med denne delen av regelen er å sikre at avgjørelser ikke blir tatt på bakgrunn av sparsomme og mangelfulle opplysninger. Stuland har tolket dette som en regel som skal forhindre navigatøren fra å ta raske slutninger på bakgrunn av særs sparsomme opplysninger. (Stuland, 1984, s. 57) Dette kan henge sammen med at radaren bruker noen minutter for å kalkulere for korrekt kurs og fart på plottet fartøy.

Her er vi litt uenige med Stuland på det grunnlag av at en erfaren navigatør i den samme situasjonen som en ny utdannet navigatør vil kunne observere det samme situasjonsbilde, men den erfarne vil sannsynligvis raskere trekke konkrete slutninger basert på den informasjonen som er tilgjengelig av god kvalitet.

Stuland skriver følgende:

“En rekke kollisjoner kan direkte tilskrives manøver foretatt etter få og usikre informasjonen som er blitt misforstått med det resultatet at de ansvarlige på broen har dannet seg et feilaktig bilde av forholdene og situasjonsutviklingen.” (Stuland, 1984, s. 57)

Dette henger direkte sammen i Murman og Southella hendelsen ettersom om Murman observerte Southella på radar og tok utgangspunkt i at, Southella ene og alene ville vike for dem. Southella observerte Murman på radaren og planla å passere Southella med en klaring på 3 kabler på Southellas styrbord side, men mistet dem av radaren. Dette gikk ikke ettersom Murman endret kursen sin mot styrbord.

Et annet eksempel på dette er Color Viking og Tungenes. Color Viking ser på radaren at Tungenes passerer foran baugen med en CPA på 8 kabler. Styrmannen på Color Viking gikk ut ifra informasjonen han hadde fått på radaren og fortsatte å holde kurs og fart, ettersom han trodde Tungenes skulle vestover.

Et siste eksempel på dette er sammenstøtet mellom Maria Smith og Sava Lake. Her har Sava Lake oppdaget Maria Smith, men Maria Smith har ikke oppdaget Sava Lake. Årsaken til dette er at Maria Smith brukte en range på radaren som gjorde at de ikke observerte Sava Lake, dette førte til at de seiler videre som om de er det eneste skipet i området.

Denne reglen er særs viktig under nedsatt sikt på det grunnlag at navigatøren ofte ikke vil være i stand til å se det andre fartøyet visuelt, men kun på radar. Dette er fordi det ofte ikke er mulig å opprette en visuell peiling av det andre fartøyet i nedsatt sikt. Dersom det ikke er nedsatt sikt, kan navigatøren foreta en optisk peiling av det andre fartøyet for å konstatere om det er fare for sammenstøt.

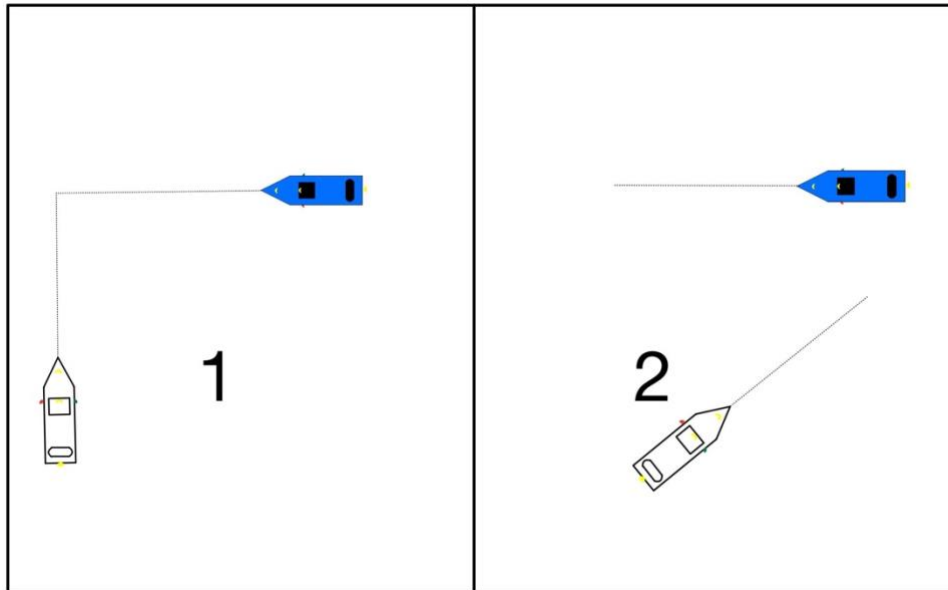
(d) Denne delen av regelen konstaterer når navigatøren skal ta utgangspunkt i at det er fare for sammenstøt. “For å avgjøre om det er fare for sammenstøt skal blant annet følgende tas i betraktning.” (sjøveisreglene, 1975, regel 7 bokstav d)

(i) Dette underleddet omhandler hvordan en av metodene som anvendes for å vurdere om det er fare for sammenstøt.

“Det skal regnes med at det er slik fare hvis kompasspeilingen av det fartøy som nærmer seg ikke forandrer seg merkbart.” (sjøveisreglene, 1975, regel 7 bokstav d (i))

Dette betyr at dersom en observerer et annet fartøy som har kryssende kurs med og det andre fartøyet ikke gjør en merkbar kursforandring er det fare for sammenstøt. I figur 6 punkt 1 ser en at det er fare for sammenstøt ettersom om vektorene i fra begge fartøyene møter hverandre på det samme punktet. Dersom ingen av fartøyene gjør en kursforandring vil de sammenstøte. I Figur 6 punkt 2 ser en det ene fartøyet gjøre en merkbar kursendring i god tid som avverger situasjonen og gjør at det ikke er fare for sammenstøt. En annen årsak til at det ikke lenger er fare for sammenstøt er fordi kursendringen er så stor at det ene fartøyet vil passere akter for det andre fartøyet.

Etter regel 19 bokstav d (i) har det “hvite” fartøyet vikeplikt dette utdypes i 5.4



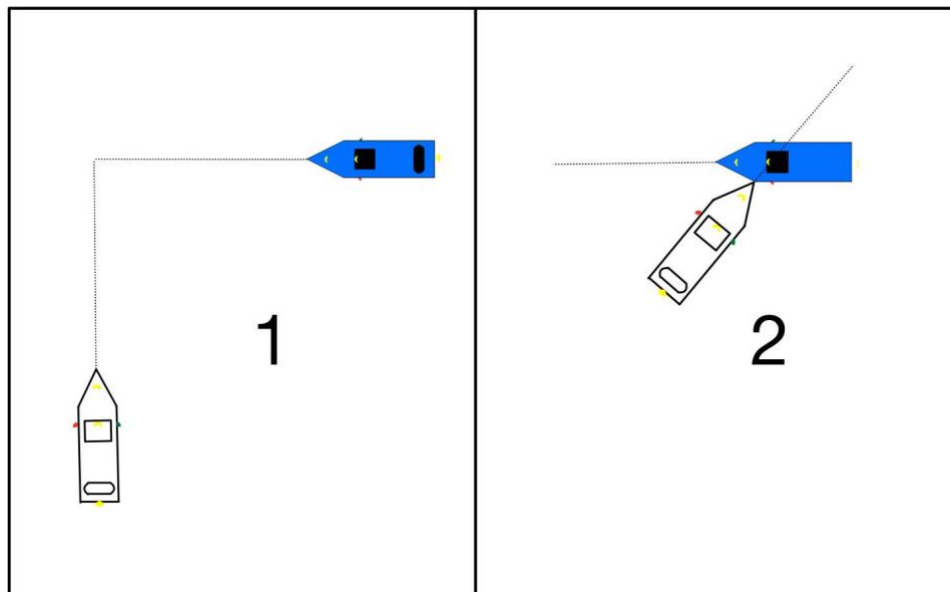
Figur 6 Illustrasjon av en vikemanøver utført i god tid

(ii) Selv om sjøveisregel 7 bokstav d (i) påpeker hvordan en kan vurdere sammenstøt påpeker Denne regelen hvordan et sammenstøt kan oppstå:

“Slik fare kan undertiden foreligge selv om det helt klart er en merkbar forandring i peilingen, spesielt når man nærmer seg et meget stort fartøy eller et slep eller når man nærmer seg et fartøy på kort avstand.” (sjøveisreglene, 1975, regel 7 bokstav d (ii))

Det som står er at selv når en merkbar kursforandring utføres kan det føre til sammenstøt mellom to fartøy dersom en av ulike årsaker som: Ikke tilstrekkelig tid til å utføre manøveren effektivt, fartøy av store dimensjoner vil trenge mer tid til å utføre en manøver enn et mindre fartøy, et fartøy som fører slep vil måtte ta hensyn til slepets dimensjoner og dette kan føre til at fartøyet må ta store svinger og ikke kan utføre en effektiv unna manøver på korte avstander.

I figur 7 punkt 1 ser en to store fartøy er relativt nært hverandre. De fartøyene vil sammenstøte dersom ingen av fartøyene gjør en vesentlig kursforandring. I figur 7 punkt 2 ser en at det ene fartøyet har forsøkt å vike for det andre, men denne manøveren har ikke vært effektiv ettersom distansen mellom fartøyene var for liten. Da det ene fartøyet forsøkte å vike etter regel 19 bokstav d (i) har det "hvite" fartøyet vikeplikt dette utdypes i 5.4.

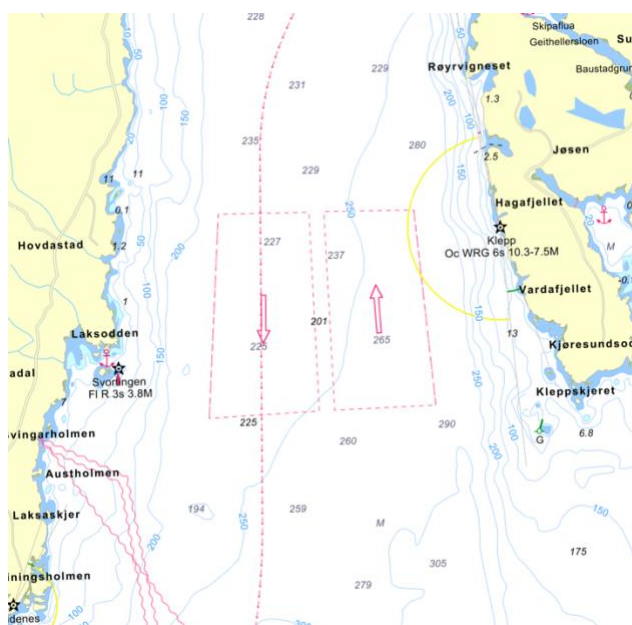


Figur 7 Illustrasjon av vikemanøver ikke utført i god tid

Sjøveisregel 8 manøver for å unngå sammenstøt. Omtales i punkt 5.4 regel 19 bokstav d og har formålet å skjerpe kravet til regel 8 ytterligere under nedsatte siktforhold.

Sjøveisregel 9 tar for seg hvilke regler som gjelder for navigasjon i trange farvann. Denne sjøveisregelen er relevant opp mot regel 19 fordi den konstaterer hvordan fartøy skal forholde seg til hverandre i trange farvann også under nedsatt sikt. Vi har valgt å ikke utdype regel 9 ytterligere ettersom om den ikke er relevant opp mot sakene som vi har skrevet om i tillegg ville sprengt rammene for denne oppgaven.

Sjøveisregel 10 gjelder for trafikkseperasjonssystemer (TSS). Ett trafikkseperasjonssystem kan settes inn av sjøfartsdirektoratet i områder som de mener at det er nødvendig. TSS har som formål å skape klare retningslinjer til hvordan fartøy skal ferdes i området, med det målet å redusere faren for sjøulykker. TSS fungerer med å skille trafikken som skal ferdes i forskjellige retninger. Når det er nedsatt sikt er dette et ekstra hjelpemiddel i navigeringen, i de områdene det er VTS. VTS `en er med på å lede og styre sjøtrafikken i det bestemte område. Dette vil være til stor hjelp i områder med langs norskekysten som gjerne er utfordrende og godt trafikkerte.



Figur 8 Kartutsnitt som viser TSS syd i Karmsundet

På figur 8 ser en at det etter ulykken mellom Color Viking og Tungenes er blitt implementert TSS helt syd i Karmsundet. Dette er til for å forhindre fartøy i å ligge øst i leden slik som Color Viking gjorde.

Vi tolker regel 19 bokstav c slik:

Regelen sier at alle fartøy skal følge sjøveisreglene Jf. avsnitt I i denne del. Dette er regel 4-10 som gjelder under alle siktforhold, men på grunn av siktforholdene skal navigatøren utvise nøye vurdering av skjønn Jf. det vi drøfter i del 5.3.

5.4 REGEL 19 BOKSTAV d

Sjøveisregel 19 bokstav d lyder som følger:

“Et fartøy som oppdager et annet fartøy bare ved hjelp av radar, skal avgjøre om en nærsituasjon kan utvikle seg og/eller om det er fare for sammenstøt. Hvis så er tilfelle skal det i god tid ta forholdsregler for å unngå dette. Når slik forholdsregel er en kursforandring, skal så vidt mulig følgende unngås:

- (i) en kursforandring til babord for et fartøy som er forenom tvers unntatt for et fartøy som blir innhentet,
 - (ii) en kursforandring mot et fartøy som er tvers eller aktenfor tvers.”
- (sjøveisreglene, 1975, regel 19 bokstav d)

Grunnlaget for denne regelen med disse anmodningene, er at en i nedsatt sikt før ikke hadde en fullstendig kontroll over hvilken retning et annet fartøy skulle, ved å kun benytte observasjon i radar. Et eksempel på dette kan være en situasjon hvor fartøyet var feilplassert, med mindre manøvreringsalternativer i forhold til andre fartøy og skaper en nær situasjon. I dag har man flere pålitelige navigasjonshjelpemidler, som kan gi oss eksakt data om kurs, fart og destinasjon for andre fartøy, slik at en kan unngå farlig nær situasjon.

Stuland skriver om bokstav d at en skal så langt det lar seg gjøre å ikke forandre kursen til babord eller i retning et med- eller motgående fartøy. Dette for at det lett kan føre til en farlig situasjon, og kan føre til at situasjonen kan komme raskt ut av kontroll. Dette kan da føre til fare for sammenstøt. En av de mest effektive måtene å unngå denne situasjonen på er å redusere farten til fartøyet. Det er også viktig at man tar forhåndsregler i god tid. (Stuland, 1984, s.126)

Sjøveisregel 19 bokstav d har en sterk tilknytning til regel 8 som omhandler manøver for å unngå sammenstøt. Regel 19 bokstav d handler om hvilke forhåndsregler og manøver du skal gjøre hvis du oppdager et annet fartøy kun ved hjelp av radaren i nedsatt sikt, som er forskjellen mellom disse to reglene.

Sjøveisregel 8. Manøver for å unngå sammenstøt.

- (a) “Alle manøvrere som utføres i forbindelse med to fartøy som kan sammenstøte skal være etter reglene som kommer frem i denne del, så lenge det lar seg gjøre skal enhver manøver for å unngå sammenstøt utføres tidlig og i samsvar med godt sjømannskap.”

(sjøveisreglene, 1975, regel 8 bokstav a)

Essensen i det som formuleres her er to ting. Det første er dersom en står i fare for å sammenstøte med ett annet skip skal en følge regel 8.

Det andre som står er at dersom en skal vike for et fartøy skal en gjøre denne manøveren tidlig og tydelig etter god sjømannskikk. Mer informasjon om sjømannskikk og sjømannskap i avsnitt: 4.2.1.

- (b) “Når en utfører en kursforandring eller fartsendring for å forhindre et sammenstøt, skal de nevnte forandringene være så store at et annet fartøy som observerer fartøyet som gjør kurs eller fartsforandring tydelig kan se dette på sin radar. En rekke mindre forandringer bør unngås.” (sjøveisreglene, 1975, regel 8 bokstav b)

Viktigheten av at en ikke utfører små kurs og fartsforandringer har sin bakgrunn i at dette er vanskelig å observere dette på radaren for andre fartøy. På grunnlag av at små forandringer i kurs og fart ikke nødvendigvis vil komme tydelig frem i radarbilde for den som observerer.

- (c) “Dersom en seiler i et farvann som har tilstrekkelig fritt farvann til at fartøyet kan utføre en manøver i form av en kursforandring kan dette være den mest effektive handlingen for å unngå sammenstøt, eller en nær situasjon med et annet fartøy. For at en kursforandring alene skal være en effektiv unna manøver krever dette at manøveren utføres i god tid.” (sjøveisreglene, 1975, regel 8 bokstav c)

Hensikten med å utføre kursforandringen som nevnes her er for å unngå sammenstøt med ett annet fartøy, dette er hovedformålet med COLREG. Årsaken til at en unna manøver må utføres i god tid er grunnet tiden det tar for et skip å utføre en kursforandring. Dette utdypes ytterligere i Fremføring av skip med navigasjonskontroll for maritime studier kapittel 1 skipets manøveregenskaper. (Kjærstad, 2021 s. 1-1, 1- 11)

- (d) “Dersom en skal utføre en kurs- eller farts forandring for å unngå sammenstøt skal denne utføres på et vis som sikrer trygg avstand mellom fartøyene. Når en utfører manøver for å unngå sammenstøt skal navigatøren som utfører denne overvåke manøveren for å sikre at den er tilstrekkelig til en passerer fartøyet en utfører unna manøveren for.” (sjøveisreglene, 1975, regel 8 bokstav d)

Sjøveisregel 8 bokstav d er også todelt, del en tar for seg hvordan en unna manøver skal utføres i samsvar med reglene i denne del. Del to har som formål å sikre at manøveren som utføres kontinuerlig overvåkes av navigatøren som utfører den til det andre fartøyet er passert. Årsaken til at det er vesentlig at en har passert det andre fartøyet er at da er en helt sikker på at det ikke kan oppstå et sammenstøt.

I Murman og Southella dommen kan en se at Murman ikke kontinuerlig overvåket Southella for å forsikre seg om at fartøyet faktisk vakte for dem. I denne situasjonen kunne ulykken muligens vert avverget dersom Murman hadde overvåket at Southella utførte de nødvendige kurs og farts forandringene for å avverge situasjonen. (HR-2000-1220)

- (e) “Dersom en er usikker på hvordan en situasjon vil utarte med et annet fartøy skal en redusere egen fart, stoppe eller reversere fartøyet for å få den nødvendige tiden til å danne seg et helhetlig bilde av situasjonen.” (sjøveisreglene, 1975, regel 8 bokstav e)

Målet med regel 8 bokstav e er å gi tilstrekkelig tid til å få et holistisk bilde av situasjonen slik at en har det beste utgangspunktet for å kunne ta de rette avgjørelsene situasjonsbevissthet utdypes ytterligere i 3.5.

- (f)
- i. “Det fartøyet som skal holde av veien for et annet skal gjøre det som er i sin makt for å ikke vanskeliggjøre å hindre det andre fartøyets gjennomfart og i god tid skape tilstrekkelig plass i seilingsfarvannet til det andre fartøyet som skal passere.” (sjøveisreglene, 1975, regel 8 bokstav f (i))

I nedsatt sikt er det ikke bestemt at en skal vike til styrbord, hvis en har motsatte kurser eller kryssende kurser som det er fast slått i sjøveisreglene 14 og 15 i sjøveisreglene. Som det står i sjøveisreglene, skal man unngå kursforandring til babord for et fartøy forenom tvers. En skal etter beste evne unngå sammenstøt ved å justere hovedsakelig fart, men også kurs.

Den teknologiske utviklingen som har skjedd om bord på fartøy i dag mulighet til å se hverandre, grunnet at de er utstyrt med AIS, GPS og radar. Dette gjør at man med god sjømannskikk og sunn fornuft, seiler på samme måte som fartøy er i sikte av hverandre. En kan gjerne si at det har forekommet en uformell norm, at en bruker sjøveisregel 14 og 15 også i nedsatt sikt. For at det skal være enklere å se for seg, viser vi til figur 6. Her ser man at i punkt 1 er det to fartøy som har kryssende kurser. (figur 6) I punkt 2 ser vi at fartøyet med et annet fartøyet på sin styrbord viker til styrbord, mens det andre holder kurs og fart for å unngå sammenstøt. (figur 6) Det samme ser vi skjer med fartøy som har motsatte kurser.

I Southella og Murman saken kan en se at Southella ikke holdt av veien for Murman.

- ii. Dersom en nærsituasjon eller sammenstøt er nært å oppstå skal fortsatt det fartøyet som skulle ha holdt av veien gjøre dette og følge reglene denne del å ta det nødvendige hensynet for at manøveren er i samsvar med hele regel 8. (sjøveisreglene, 1975, regel 8 bokstav f (ii))
- iii. Dersom to fartøy møter hverandre og det er fare for sammenstøt skal det fartøyet som skal holde av veien følge reglene i denne del. (sjøveisreglene, 1975, regel 8 bokstav f (iii))

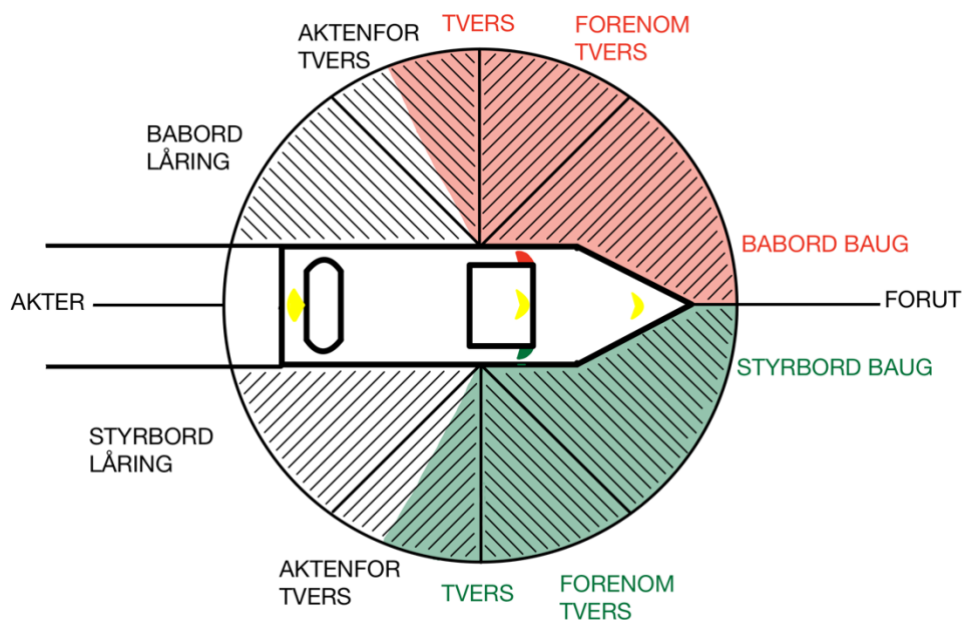
Under finner man en illustrasjon av sektorer rundt et fartøy. (Figur 9)

Vi tolker regel 19 bokstav d slik:

Regelen sier den kun vil være gjeldene for fartøy som er utstyrt med radar. Det vil si at denne reglen ikke gjelder for fartøy som ikke er utrustet med radar. Denne regelen er kun gjeldene dersom et fartøy observerer et fartøy eller objekt, kun med bruk av radar. Dersom dette er tilfellet, skal radaren anvendes for å beslutte om en nærsituasjon, eller sammenstøt kan oppstå. Hvis en trekker slutninger om at det er fare for en nærsituasjon, eller at et sammenstøt kan utvikle seg. Fastsetter denne regelen forhåndsregler navigatører anmodes om å unngå så lenge det er praktisk mulig, og navigatøren velger å utføre en kursforandring

Den første anmodningen omhandler babord sving. Formålet er å forhindre at et fartøy fra å utføre en babord sving imot ett annet fartøy dersom det andre fartøyet er forenom tvers (figur 9), da skal man helst utføre en sving til styrbord (figur 6). Dette gjelder ikke dersom eget fartøy blir innhentet

Den andre anmodningen omhandler en kursforandring imot et annet fartøy. En kursforandring mot et annet fartøy som befinner seg tvers eller akten for tvers bør unngås (figur 9), da skal man helst svinge eget fartøy bort fra det andre.



Figur 9 Beskrivelse av sektorer rundt et fartøy

5.5 REGEL 19 BOKSTAV e

Sjøveisregel 19 e bygger videre på bokstav d og stiller særkrav til hvordan en skal håndtere situasjonen når det ikke lenger er fare for sammenstøt. Videre forklarer bokstav e hvordan et fartøy skal forholde seg når en hører et tåkesignal forenom tvers, (figur 9) uansett hvilken type farvann fartøyet befinner seg i og hva det skal gjøre.

“Unntatt når man er kommet til at det ikke er fare for sammenstøt, skal ethvert fartøy som tilsynelatende forenom tvers hører tåkesignalet fra et annet fartøy eller som ikke kan unngå å komme i en nærsituasjon med et annet fartøy som er forenom tvers, redusere farten til minste styrefart. Om nødvendig skal det stoppe helt og i alle tilfelle navigere ytterst varsomt inntil faren for sammenstøt er over.” (sjøveisreglene, 1975, regel 19 bokstav e)

Det som bokstav e sier er at selv når det er nedsatt sikt kan en komme til en konklusjon om at det ikke er fare for sammenstøt. Når en er i nærsituasjon eller hører et annets fartøys tåkesignal forenom tvers etter sjøveisregel 35. Skal en redusere til minste styrefart eller legge seg død i sjøen, og stoppe, i godt samråd med godt sjømannskap navigere ytterst varsomt inntil faren for sammenstøt er over.

Et eksempel på brudd av regel 19 bokstav e er kollisjonen mellom Southella og Murman som nevnt tidligere i oppgaven. Hvor Murman etter de rådende omstendigheter i denne situasjon ikke reduserte farten sin, men beholdt en fart på 7,5 knop istedenfor å gå ned til minste styrefart eller legge seg helt i ro og vente på at Southella skulle passere.

I fra tiden Stuland kommentert på disse reglene, har det skjedd en stor teknologisk utvikling. Han skriver at en skal gå ned til minste styrefart og bruke radaren hvis den er brukbar. Hensikten er å se om situasjonen videreutvikler seg, og hjelpe med å forhindre fare for sammenstøt. I dag er ARPA radaren blitt et svært pålitelig hjelpemiddel dersom den anvendes korrekt. I dag trenger en ikke vente på at situasjonen utspiller seg, ettersom ved korrekt anvendelse av radar, AIS, GPS og ECDIS burde en navigatør ha nok informasjon til å forhindre at faren for sammenstøt oppstår. Selv om en skal gå ned på fart når en hører et tåkesignal foren om tvers, har vi i dag så bra teknisk utstyr at navigatøren kan forutse møtende fartøy på flere nautiske mils avstand. En kan dermed ta tidligere forhåndsregler og unngå en farlig situasjon eller avtale hvordan fartøyene skal passere hverandre når det er nedsatt sikt.

Det vi ser er at mye har skjedd siden sjøveisreglene ble skrevet og Stuland skrev boken sin i forhold til teknologisk utvikling. Dette gjør at navigatører seiler i nedsatt sikt på en annen måte i dag. Fart benyttes ikke så mye i dag med tanke på ned til minste styrefart når vi hører tåkesignalet, men at navigatører heller stoler ganske mye på det pålitelige utstyret vi har om bord i dag. Dette fører også til at vi seiler andre leder i farvannet enn vi gjorde før, for å komme raskere fra havn til havn og skape plass til oss selv og andre. (Stuland, 1984, s. 126)

Vi tolker regel 19 e:

Regelen sier at når man har kommet til konklusjonen om at faren for sammenstøt er borte, men at man kan hører et tåkesignal foren om tvers (figur 9) eller ikke kan unngå en nær situasjon. Skal ethvert fartøy i hvilket som helst farvann avta på farten i tråd med godt sjømannskap, sjømannskikk og sunn fornuft. Om det trengs for å skape god oversikt over situasjonen eller skape mer tid for handling kan man stoppe helt hvis det skulle trenges. Ettersom at dette vil variere fra fartøy til fartøy avhengig av hvor gode manøvreringsegenskaper fartøyet har og av hvilken størrelse det er.

6.0 VURDERING / REFLEKSJON

I dette kapittelet vil vi samle trådene og presentere våre funn og reflektere rundt dette. For å vurdere helheten vil vi repetere problemstillingen. Vi starter med å besvare den primære problemstillingen som er å bidra til å skape en tydeligere klarhet i hva som ligger i sjøveisregel 19 og hvordan skal den tolkes og forstås i dag?

Sjøveisregel 19 handler om å unngå kollisjon med andre fartøy under nedsatte siktforhold. SSL §14 sier at en ikke skal seile på land under nedsatt sikt. SL §132 sier at skipsføreren har ansvar for at navigeringen foregår trygt og i samsvar med godt sjømannskap i henhold til lover og forskrifter for området skipet skal seile i. (sjøloven, 1994, §132) Etter Stuland er det kommet en rekke nye forskrifter og lover. Eksempelvis var ikke den moderne sjøloven innført, sjøloven som var gjeldende når Stuland skrev boken sin var fra 1893. Denne sjøloven inneholdt mye av det samme, men har blitt modernisert ettersom det var et behov for det. En rekke andre lover og forskrifter som ikke var etablert når Stuland skrev boken kan sees i tabellen under.

LOV / FORSKRIFT	IKRAFTTREDELSE
Forskrift om Driftsordning på Skip	1992
Sjøloven	1994
Forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip	1999
Skipssikkerhetsloven	2007
Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk	2011
Forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv.	2014
Forskriften om sikkerhetsstyringssystem for skip m.m.	2014
Forskrift om bygging av skip	2014
Forskrift om fartøys meldeplikter etterhavne og farvannsloven	2015
Sjøtrafikkforskriften	2021

Utviklingen av sikkerhet på sjøen har endret seg mye siden Stuland sin tid. Når en seiler i nedsatt sikt eller områder nær der det er nedsatt sikt i dag er det fortsatt mer krevende enn å navigere under perfekte og gode siktforhold. Den største forskjellen på skip i dag, er imidlertid at man har økt tilgang til navigasjonshjelpemidler som ARPA radar, AIS, GPS og ECDIS.

Disse hjelpemidlene har utviklet seg mye opp igjennom tiden. Radaren begynte å komme etter krigen og har utviklet seg mye de senere årene. AIS og GPS ble tilgjengelig sent på 90-tallet, og de fleste hadde installert disse systemene innen 2000 tallet. I 2014 kom forskriften om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger. I samsvar med dette sier forskriften om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk fra 2011 at en navigatør i dag skal være trent til å bruke disse hjelpemidlene.

På tiden ulykken mellom Maria Smith og Sava Lake skjedde var det begrenset med informasjon man fikk av andre fartøy, ettersom AIS ikke var implementert skikkelig enda. I senere tid er det kommet strengere krav til radar, GPS, AIS og ECDIS. Dette har vært med å forme og digitalisere skipsfarten og fartøyene. I dag forventer du å kunne finne destinasjonen, kurs og fart til andre fartøy. Ved hjelp av god sjømannskikk, sjømannskap og sunn fornuft kan man tenke seg til hvor det andre fartøyet skal seile for å komme seg til sin destinasjon. Med denne informasjonen tilgjengelig kan navigatøren tilpasse egen seilas rundt dette på en effektiv måte, selv under nedsatte siktforhold.

I Murman og Southella saken så vi at Murman ikke betjente radaren sin og observerte om det var fare for sammenstøt med Southella. Dersom radaren hadde vært bemannet kunne dette ha medvirket til at ulykken ikke hadde funnet sted. Jf. forskrift om sikkerhetsstyringssystem for skip m.m. 6 ressurser og personell

“Selskapet skal sikre at hvert skip er: [...] .2 hensiktsmessig bemannet slik at alle aspekter ved sikker drift om bord ivaretas.” (Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for skip m.m., 2014, Del A)

Dersom denne forskriften hadde vært implementert om bord kan det hende at ulykken mellom fartøyene ikke hadde funnet sted ettersom radaren om bord på Murman hadde vært betjent.

Til slutt har vi saken med Color Viking og Tungenes, i dette området er det nå opprettet VTS og særskilte regler Jf. sjøtrafikkforskriften §120 som hadde forhindre Color Viking i å seile i det aktuelle området under de siktforholdene som var til stede under ulykken.

I del 5.0 har vi gått nøye inn på hva som står i hver av de fem bokstavene i sjøveisregel 19. Vi ønsker å repetere vår tolkning sjøveisregel 19:

Sjøveisregel 19 a:

Regelen definerer at den gjelder for alle fartøy som på grunn av hvilken om helst ytre påvirkning som ikke er til stede til vanlig, som fører til at to eller flere fartøy ikke er sikte av hverandre. Eller er nært et område som på grunn av hvilken om helst ytre påvirkning, som ikke er til stede til vanlig fører til at fartøyene ikke har fri sikt der det ville vært fri sikt til vanlig. Ettersom regelen gjelder for fartøy av differensielle størrelser vil vi da definere nedsatt sikt til enhver situasjon der skipet på grunn av siktforhold ikke kan operere sikkert i likhet med det det ville gjort under gode siktforhold.

Sjøveisregel 19 b:

Regelen sier at alle fartøy skal gå med en hastighet som Jf. sjøveisregel 6 gjør at det kan manøvrere riktig og effektivt tatt i betraktning: siktforhold, trafikkbildet, skipets manøvreringsevne, bakgrunnsbelysning, dyptgående og andre ytre påvirkninger. Dersom skipet anvender noen form for navigasjonshjelpemidler skal det også ta nøye hensyn til: hjelpemiddelets karakteristikk og effektivitet, begrensning i området, ytre innvirkninger på hjelpemidlet, eventuelle feil som kan oppstå, trafikkbildet og informasjonen hjelpemidlet gir fra seg og den faktiske sikten som kan måles med hjelp av radar eller ECDIS. For å foreta et anslag om sikker fart trengs godt sjømannskap og sjømannskikk.

Regelen sier også at under forhold med nedsatt sikt skal navigatøren alltid ha maskineriet klart til å foreta en manøver for å unngå sammenstøt. Videre skal det alltid være en maskinist til stede i maskinrommet for å foreta reparasjoner av eventuelle uforutsette hendelser som kan oppstå.

Sjøveisregel 19 c:

Regelen sier at alle fartøy skal følge sjøveisreglene Jf. avsnitt I i denne del. Dette er regel 4-10 som gjelder under alle siktforhold, men på grunn av siktforholdene skal navigatøren utvise nøye vurdering av skjønn Jf. det vi drøfter i del 5.3.

Sjøveisregel 19 d:

Regelen sier den kun vil være gjeldene for fartøy som er utstyrt med radar. Det vil si at denne reglen ikke gjelder for fartøy som ikke er utrustet med radar. Denne regelen er kun gjeldene dersom et fartøy observerer et fartøy eller objekt, kun med bruk av radar. Dersom dette er tilfellet, skal radaren anvendes for å beslutte om en nærsituasjon, eller sammenstøt kan oppstå. Hvis en trekker slutninger om at det er fare for en nærsituasjon, eller at et sammenstøt kan utvikle seg. Fastsetter denne regelen forhåndsregler navigatører anmodes om å unngå så lenge det er praktisk mulig, og navigatøren velger å utføre en kursforandring

Den første anmodningen omhandler babord sving. Formålet er å forhindre at et fartøy fra å utføre en babord sving imot ett annet fartøy dersom det andre fartøyet er forenom tvers (figur 9), da skal man helst utføre en sving til styrbord (figur 6). Dette gjelder ikke dersom eget fartøy blir innhentet

Den andre anmodningen omhandler en kursforandring imot et annet fartøy. En kursforandring mot et annet fartøy som befinner seg tvers eller akten for tvers bør unngås (figur 9), da skal man helst svinge eget fartøy bort fra det andre.

Sjøveisregel 19 e:

Regelen sier at når man har kommet til konklusjonen om at faren for sammenstøt er borte, men at man kan hører et tåkesignal forenom tvers (figur 9) eller ikke kan unngå en nær situasjon. Skal ethvert fartøy i hvilket som helst farvann avta på farten i tråd med godt sjømannskap, sjømannskikk og sunn fornuft. Om det trengs for å skape god oversikt over situasjonen eller skape mer tid for handling kan man stoppe helt hvis det skulle trenges. Ettersom at dette vil variere fra fartøy til fartøy avhengig av hvor gode manøvreringsegenskaper fartøyet har og av hvilken størrelse det er.

7.0 KONKLUSJON

I de fleste ulykker har vi vist at de fleste opplever at de har kontroll på situasjonen frem til, eller minutter før sammenstøtene inntreffer. Årsaken til dette kan være manglende situasjonsbevissthet, som henger sammen med menneskelig svikt. I de fleste ulykkes forløp vil det som oftest være flere faktorer til at noe går galt, men det vil alltid være en hendelse som starter ulykkes forløpet. I et navigasjons perspektiv kan elementene som er til stede eksempelvis være høy fart eller ikke plottet et fartøy på radaren. Dette fører til at navigatøren setter seg i en situasjon der navigatøren ikke har mulighet til å opptre i henhold til godt sjømannskap og sjømannskikk. For å unngå dette er det viktig at navigatøren følger de forhåndsreglene som er satt i lover og forskrifter for å trygge seilassen.

I nyere tid er det kommet mange hjelpemidler som skal gjøre jobben til en navigatør både sikrere, men også enklere. Alt navigasjonsutstyr som er om bord i dag for en navigatør Jf. forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv. Dette utstyret skal føre til at det er mer sikkert å navigere et skip i nedsatt sikt.

Regel 19 er en regel som gir spillerom ettersom den er forholdsvis vagt skrevet. Det er deler som er veldig tydelige, mens andre deler er vanskelig å tolke hva som menes. Det er også vanskelig å si hva som er nedsatt sikt ettersom dette ikke er definert til en enkelt distanse. Det er mange elementer som ligger til grunn for å fastsette hva som er tilstrekkelig synsrekkevidde, og hvilken distanse som vil være nedsatt sikt. Eksempelvis nevnt ovenfor med containerskipet på 400m og taubåten på 23m.

For at et skip skal navigeres sikkert og trygt i et område med nedsatt sikt trengs en dyktig og erfaren navigatør. Det å foreta avgjørelser under slike forhold krever mye kompetanse både på å kjenne sitt eget skip om hvordan hun oppfører seg, men også å kunne lese et trafikkbilde og fatte en langtenkelig beslutning ved å være situasjonsbevist.

De moderne hjelpemidlene som er kommet har ført til at regelen kanskje har endret litt karakter, men innholdet er fortsatt uendret. Dagens teknologi har sterk innvirkning på regelen både med tanke på hvordan vi vil navigere i nedsatt sikt, men også definisjonen. Nedsatt sikt vil selvsagt fortsatt kun vært når skip ikke er i sikte av hverandre, men med dagens teknologi burde det kanskje spesifiseres mer, i tillegg til regel 19 bokstav d om anvendelse av radar burde det kanskje nevnes flere navigasjonshjelpemidler. Dette kan hjelpe de som eventuelt skal tolke reglene.

8.0 BIBLIOGRAFI

- Abotnes, J. & Berentsen, J.N. (2020). *Hva ligger i kravet om sikker fart i Regel 6 i Sjøveisreglene?* [Masteroppgave]. Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Christiansen, P. (1970). *Sjømannskap, skip og maskiner*. (3. Utg.). H. Aschehoug & Co. (W. Nygaard).
- Department of transport. (1987). *Formal Investigation Report: Herald of Free Enterprise*. (Report of Court No. 8074). Government United Kingdom.
https://assets.publishing.service.gov.uk/media/54c1704ce5274a15b6000025/FormalInvestigation_HeraldofFreeEnterprise-MSA1894.pdf
- Flin, R, O'connor, P, Crichton, M (2008) *safety at the sharp end a guide to non-technical skills*. New York: CRC Press
- FN-sambandet. (u.å.) *Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO)*. Hentet 20.02.2022 fra <https://www.fn.no/om-fn/fns-organisasjoner-fond-og-programmer/den-internasjonale-sjoefartsorganisasjonen-imo>
- Forskrift om bygging av skip. (2014) *Forskrift om bygging av skip*. (FOR-2014-07-01-1072). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-07-01-1072/>
- Forskrift om driftsordninger på norske skip (1992). *Forskrift om driftsordninger på norske skip*. (FOR-1992-09-15-704). Lovdata. <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1992-09-15-704>
- Forskrift om fartøys meldeplikter etter havne- og farvannsloven. (2015). *Forskrift om fartøys meldeplikter etter havne- og farvannsloven*. (FOR-2015-12-21-1790). Lovdata. <https://lovdata.no/pro/#document/SF/forskrift/2015-12-21-1790?searchResultContext=1253&rowNumber=1&totalHits=97>
- Forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk. (2011). *Forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk*. (FOR-2011-12-22-1523). Lovdata. <https://lovdata.no/pro/#document/SF/forskrift/2011-12-22-1523>
- Forskrift om navigasjonshjelpemidler for skip mv. (2014) *Forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger*. (FOR-2014-09-05-1157). Lovdata. <https://lovdata.no/pro/#document/SF/forskrift/2014-09-05-1157>
- Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for skip m.m. (2014). *Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger*. (FOR-2014-09-05-1191). Lovdata. https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2014-09-05-1191?fbclid=IwAR2shXi0RLfICiHzTo5Na1uPbQJ8rWpaJZnw2sm3FLVD7balq19Rt_xjl4i8

- Forskr. om vakthold på passasjer- og lasteskip. (1999). *Forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip*. (FOR-1999-04-27-537). Lovdata.
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/1999-04-27-537?q=forskrift%20om%20vakthold%20p%C3%A5%20laste->
- Gisle, J. (2021, 29. Oktober) *Lovforarbeidene*. Store Norske Leksikon. Hentet 12.04.2022 fra:
<https://snl.no/lovforarbeid>
- Gisle, J og Boe E.M (2021, 19.oktober) *Rettspraksis*, i Store norske leksikon. Hentet 14. 04.2022 fra <https://snl.no/rettspraksis>
- Henriksen & Steen A/S (1953), *Manøverplass i maskinrommet på cargolineren M/S Buffalo, B/N 495. Skipet ble levert av Akers Mek. Verksted i 1953 til Fred. Olsen & Co.* [Fotografi]. Norsk Teknisk Museum.
<https://digitaltmuseum.no/011014268131/manoverplass>
- Holen, H. A. (2022). *Common sense-filosofi*. I Store norske leksikon. Hentet 11.04.2022 fra https://snl.no/common_sense-filosofi
- International Maritime Organisation (2019, u.d) *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)*.
<https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/COLREG.aspx>
- Kjerstad, N. (2019). *Elektroniske og akustiske navigasjonssystemer for maritime studier (Utg.6.)*. Fagbokforlag.
- Kjerstad, N. (2021). *Fremføring av skip med navigasjonskontroll: for maritime studier (5. utg.)*. Fagbokforlaget.
- Kjerstad, N. (2021). *Navigere*. I Store norske leksikon. Hentet 23. 04. 2022 fra:
<https://snl.no/navigere>
- NOU 2005: 14. (2005). *På rett kjøll. Ny skipsikkerhetslovgivning*. Nærings- og handelsdepartementet.
<https://www.regjeringen.no/contentassets/8f863e1a5d7b48739df2408827057485/no/pdfs/nou200520050014000dddpdfs.pdf>
- Pettersen, T. H & Bull, H. J. (2007). *Skipssikkerhetsloven- med kommentarer*. Fagbokforlaget
- Sjøloven. (1994). *Lov om sjøfarten (LOV-1994-06-24-39)*. Lovdata.
<https://lovdata.no/pro/#document/NL/lov/1994-06-24-39>
- Sjøtrafikkforskriften. (2021). *Forskrift om bruk av sjøtrafikksentralenes tjenesteområde og bruk av bestemte farvann*. (FOR-2021-02-10-52). Lovdata.
<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2021-02-10-523>
- Simonsen, S. (2020, Aug. 2020). *Hva er rettsvitenskapelig og juridisk metode?*. Innlegg presentert ved Høgskulen på Vestlandet, Haugesund.

Sjøveisreglene. (1975). *Forskriftene om forebygging av sammenstøt på sjøen* (FOR-1975-12-01-5). Lovdata Pro. <https://lovdata.no/pro/#document/SF/forskrift/1975-12-01-5/>

Skipssikkerhetsloven. (2007). *Lov om skipssikkerhet* (LOV-2007-02-16-9). Lovdata. <https://lovdata.no/pro/#document/NL/lov/2007-02-16-9>

Smyth, W. H. (2005). *The Sailor`s word book: the classic source for over 14,000 nautical and naval terms*. Conway.

Stuland, T. (1984). *SJØVEISREGLENE MED KOMMENTARER Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen og særskilte regler for norsk innenlands farvann* (3. Utg.). Gyldendal Norsk Forlag.

Sæther, K. (2015). *Standardavtaler som rettskildefaktor*. [Masteroppgave, Universitetet i Oslo]. DUO Vitenarkiv. <https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/50827/1/761.pdf>

Tettenborn A. & Kimbell J. Q. C. (2021). *Marsden and Gault on Collision at sea* (15. Utg.). Thomson Reuters.

Tjora, A. (2022). *Norm*. I Store norske leksikon. Hentet 11. 04. 2022 fra <https://snl.no/norm>