



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 73

(2002–2003)

Om lov om endringer i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. og Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18

*Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet av 11. april 2003,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Innledning

I proposisjonen fremmer Nærings- og handelsdepartementet forslag til endringer i *Lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v.* (Sjødyktighetsloven) og *Sjømannslov av 30. mai 1975 nr 18* (Sjømannsloven).

Endringene i Sjødyktighetsloven gjelder gjennomføring av direktiv 2001/106/EF om endring av direktiv 95/21/EF om håndhevelse og kontroll av skip, som benytter Fellesskapets havner og farvann for å påse at disse oppfyller internasjonale krav til sikkerhet, vern av det marine miljø, samt helse og arbeidsmiljø om bord (havnstatskontroll). Formålet er å redusere og / eller fjerne sub-standard skip fra Fellesskapets havner og farvann.

Direktivet ble ved beslutning i EØS-komiteen nr. 56/2002 av 31. mai 2002 inntatt i EØS-avtalen, med forbehold om Stortingets samtykke i samsvar med Grunnlovens § 26, 2. ledd og EØS-avtalens artikkel 103. Slikt samtykke ble gitt av Stortinget 28. november 2002 i vedtak nr. 51 (jfr Stortingsproposisjon nr. 8 (2002–2003 og Innst.S.nr 34(2002–2003)).

Forslagene til endringer i Sjømannsloven §§ 1 og 2 er en tilpasning til EØS-avtalens artikkel 28, og blir behandlet i eget avsnitt.

2 Endring av Sjødyktighetsloven

2.1 Nærmere om direktiv 2001/106/EF og bakgrunnen for lovforslaget.

Direktiv 95/21/EF ble vedtatt for å redusere og/eller fjerne substandard skip, det vil si skip som ikke oppfyller relevante krav til sikkerhet og miljø, fra Fellesskapets havner og farvann, ved gjennomføring av Paris-MOU (The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – 1982) for Fellesskapsområdet. Det er foretatt endringer ved direktivene 96/98/EF, 98/25/EF, 98/42/EF og 1999/97/EF og 2001/106/EF.

Direktiv 2001/106/EF har særlig sin bakgrunn i Erika-ulykken utenfor Frankrike i desember 1999, hvor et oljetankskip brakk i to og medførte at mer enn 10000 tonn tungolje ble sluppet ut og 400 km. kystlinje ble forurensset av olje. Direktivet innarbeider strengere krav til kontroll med skip som utgjør en særlig risiko for sikkerheten til sjøs og havmiljøet på grunn av dets kategori, alder, tilstand, flagg eller historie, slik at kontrollen mer rettes mot de skip som anses å utgjøre en spesiell stor sikkerhets- og miljørisiko. Videre er det innført en utvidet adgang for å nekte visse skip adgang til Fellesskapets havner. Dette gjelder skip som gjentatte gan-

ger er tilbakeholdt og/eller som fører flagg til ett av de land som ligger dårligere an enn gjennomsnittet på statistikkene i årsrapportene for Paris-MOU. I den forbindelse fastsettes det også større krav til of-fentliggjøring av skips tilbakehold, slik at skipets historie blir synbar. Endringsdirektivet inneholder også nye regler om utvidet inspeksjon for visse skipstyper, strengere oppfølging av inspeksjonene og detaljerte rapporteringsrutiner m.m.

Det følger av 2001/106/EF artikkel 7 b at gass- og kjemikalietankskip, bulkskip, oljetankskip og passasjerskip skal nektes anløp til en annen EØS-havn dersom skipet

- fører et flagg fra en stat oppført på den del av svartelisten i Paris-MOU's årsrapport som of-fentliggjøres og som er blitt tilbakeholdt mer enn to ganger i løpet av de foregående 24 måneder ved havnestatskontroll innen MOU, eller
- fører et flagg fra en stat som i svartelisten i Paris-MOU's årsrapport er oppført som «ytterst risikabel» og «risikabel» og som er blitt tilbakeholdt mer enn en gang i løpet av de siste 36 måneder ved havnestatskontroll innen MOU.

2.2 Gjeldende rett og behovet for lovendring.

Norge har gjennomført direktiv 95/21/EF med senere endringer i Lov 9 juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed m.v. (Sjødyktighetsloven) og i forskrift 1 juli 1996 nr. 774 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v. Forskriften er hjemlet i sjødyktighetslovens § 1 fjerde ledd. Loven ble endret ved lov av 30. juni 2000 nr. 66 slik at havnestatsmyndigheten i visse situasjoner kunne nekte skip anløp til havn og indre farvann basert på kontroll foretatt i annen EU/EØS havn. Hovedprinsippet i sjødyktighetsloven var at skip skulle være sjødyktige ved *avgang fra havn*. Sjødyktighetsloven ga ingen hjemmel til å nekte fremmed skip *anløp til havn* basert på kontroll foretatt i en annen stat. Ved lov 30 juni 2000 nr. 66 ble det innarbeidet en ny § 3 a i sjødyktighetsloven. I henhold til bestemmelsen skulle skip være sjødyktige ved *ankomst* til norsk sjøterritorium på vei til norsk havn. Skip ville bryte norsk rett såfremt de ikke kunne dokumentere dette. Det ble også innført rapporteringsplikt for effektivt å kunne håndheve anløpsforbud før skip anløp norsk havn.

Imidlertid er det ved direktiv 2001/106/EF vedtatt en utvidelse for å kunne nekte visse kategorier av skip adgang til EU/EØS-havn på grunnlag av skipets flagg og historikk, som beskrevet ovenfor,

selv om skipet i prinsippet på det aktuelle tidspunkt er å anta som sjødyktig. I den forbindelse foreslås det endring i Sjødyktighetsloven, slik at også skip som er sjødyktige skal kunne nektes adgang til norsk havn, på bakgrunn av tidligere tilbakeholdelser i havn og forhold ved skipets flaggstat. Sjødyktighetsloven inneholder kun rettslig grunnlag for å nekte skip anløp dersom de er sjøudyktige. For å gjennomføre bestemmelsen i det nye direktivets artikkel 7b, vil det derfor være nødvendig med en endring i sjødyktighetsloven for å klargjøre grunnlaget for anløpsnektelse.

Endringen i Sjødyktighetsloven gjelder direktivets artikkel 7b. De øvrige deler av direktivet kan gjennomføres i norsk rett ved forskriftsendringer.

Det foreslås også endringer i lovens § 4, som er av redaksjonell art.

På grunnlag av gjennomføringsfristen for direktiv 2001/106/EF som er 22. juli 2003, foreslås det at loven trer i kraft straks.

2.3 Høring

Utkast til lov- og forskriftsendring har vært sendt på høring til berørte organisasjoner og departementer som stiller seg positive til forslag til lovendring.

Finansdepartementet bemerket i høringsrunden at de økonomiske konsekvensene ved gjennomføring av direktivet i lov- og forskrift ikke er tallfestet i høringsnotatet. Det vises i denne sammenheng til punkt 2.4.

Arbeids- og administrasjonsdepartementet viser til at i sjødyktighetslovens § 4 bør Elektrisitets-tilsynet endres til Direktoratet for brann- og elsikkerhet.

Justis- og politidepartementet har i høringsrunden påpekt at sjødyktighetsloven etter fast praksis ikke gjelder for utenlandske skip i farvannene ved Svalbard og at ingen ordinær havnestatskontroll foretas på Svalbard. I forbindelse med vedtagelse av Svalbardmiljøloven 15 juni 2001 ble Sjødyktighetsloven endret slik at Kongen kan bestemme at loven helt eller delvis kan gis anvendelse på utenlandske skip og innretninger i farvannene rundt Svalbard. I rapporten fra den interdepartementale arbeidsgruppen som har vurdert tiltak for å bedre sjøsikkerheten på Svalbard fremgår det at det bør vurderes om det skal fastsettes anløpsvilkår for utenlandske skip, samt om det skal innføres et ordinært havnestatskontrollregime for å kontrollere utenlandske skip. Nærings- og handelsdepartementet viser i denne sammenheng til at arbeidet med å vurdere dette ikke er avsluttet, og saken tas derfor ikke opp i denne proposisjonen.

2.4 Økonomiske og administrative konsekvenser

Selve direktivet er omtalt i St.prp. nr. 8 (2002–2003).

Denne lovendringen gjelder en isolert og begrenset del av direktivet, og antas i seg selv ikke å medføre økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning. De øvrige deler av direktivet gjennomføres ved forskriftsendring.

Full gjennomføring av direktivet vil føre til at omfanget av inspeksjoner, informasjons- og rapporteringsrutiner vil medføre en betydelig utvidelse av Sjøfartsdirektoratets administrative aktivitet på dette området, herunder krav til døgnåpen administrasjon. Sjøfartsdirektoratet har påpekt at pålagte nye oppgaver alene vil kreve cirka fem nye stillinger. Gjennomføring av lovendringen vil skje innenfor gjeldende budsjettammer.

2.5 Merknad til endringer i lovutkastet

Forslag til endring av § 3 a

Forslaget innebærer en utvidelse av myndighetenes adgang til å nekte anløp til norsk havn i medhold av § 3a. Endringen foreslås innarbeidet i sjødyktighetslovens generelle del, som gjelder «kontroll i alminnelighet».

Det foreslås at det innarbeides en ny tilføyelse til § 3 a første ledd hvor det ved forskrift kan bestemmes at skip som er sjødyktige likevel *kan* nektes anløp til norsk havn på bakgrunn av tidligere tilbakeholdelser i havn og som følge av forhold ved skipets flaggstat. Videre foreslås det en tilføyelse i annet ledd at dersom skipet har fått anløpsforbud i annen havn skal dette rapporteres. Anløpsforbudet kan som nevnt skyldes skipets flagg når disse er oppført på Paris-MOU's svarteliste og flere tilbakehold i en gitt periode. Av dette følger at Norge også i gitte tilfeller kan være den stat som utfører en havnestatskontroll med den konsekvens at skipet får anløpsforbud i neste havn. I lovforslaget benyttes begrepet «kan» om gjennomføring av anløpsnektelsen, da dette gir norske myndigheter adgang til å vurdere rimeligheten av anløpsnektelser for skip som ikke kommer fra EU/EØS, og fordi direktivene åpner for at havnestaten i spesielle tilfeller kan tillate skipet adgang til utpekt havn. Til ny § 3a annet ledd bemerkes at sjødyktighetslovens virkeområde utvides ved at det fastsettes krav om at skip som ankommer norsk sjøterritorium på vei til norsk havn skal rapportere dersom det i havnestatskontroll i annen stat har fått har utstedt anløpsforbud. Hvis slik rapportering ikke gis, kan skipet nektes anløp til norsk havn.

Forslag til endring av § 4 første ledd

Det foreslås at det foretas en redaksjonell endring slik at navnet Skipskontrollen i b) fjernes, idet stasjonene langs kysten i dag også heter Sjøfartsdirektoratet med tilføyelse av den aktuelle byen som stasjonen ligger i. I samme bestemmelse foreslås det at «tjenestemenn» endres til «tjenestepersonell». Videre er i c) navnet på Elektrisitetstilsynet endret til Direktoratet for brann- og elsikkerhet. Televerket i c) er tatt ut idet organet ikke lenger eksisterer. Forvaltning og drift av maritim radio er i dag lagt til Telenor ASA v/ Telenor Maritim Radio. Samferdselsdepartementet og Post- og teletilsynet er i ferd med å gjennomgå forvaltningsordningen på området for maritim radio. § 4 bokstav c) og f) vil gi Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å søke bistand fra Post- og teletilsynet og Telenor ASA med grunnlag i gjeldende ordning eller andre offentlige eller private institusjoner som eventuelt vil bli tillagt oppgaver som følge av denne gjennomgangen. Til slutt foreslås en språklig endring i bokstav e).

3 Endringer i sjømannslovens virkeområde

3.1 Bakgrunn

Endringsforslaget innebærer en tilpasning av sjømannslovens § 1 andre ledd og § 2 a) til EØS-avtalens artikkel 28. De foreslåtte endringer er i overensstemmelse med dagens praktisering av sjømannsloven. Som følge av våre forpliktelser etter EØS-avtalen anser Sjøfartsdirektoratet det påkrevet å endre sjømannslovens § 1 andre ledd og § 2 a). Slik disse i dag lyder, kan de forstås slik at statsborger i land som omfattes av EØS-avtalen i tjeneste på norske skip ikke blir behandlet på lik linje med norske statsborgere eller personer bosatt i Norge. Det følger av EØS-avtalens artikkel 28 nr. 2 at enhver forskjellsbehandling av arbeidstakere fra EUs medlemsstater og EFTA-statene på grunnlag av statsborgerskap skal avskaffes når det gjelder sysselsetting, lønn og andre arbeidsvilkår. Tilsvarende følger det av avtalens Del I, Formål og prinsipper, artikkel 4, at enhver forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet skal være forbudt innenfor avtalens virkeområde, med forbehold for de særbestemmelser den selv gir.

3.2 Lovens virkeområde

Slik § 1 andre ledd lyder i dag innebærer den at personer som ikke er norske statsborgere eller bosatt i

Norge, og som er ansatt av utenlandsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på turistskip, kun vil bli omfattet av et mindre antall av sjømannslovens bestemmelser. Det er bestemmelsene om stillingsvern og sosiale rettigheter som i hovedsak ikke gjelder for denne gruppen. Det forutsettes at disse arbeidstakerne vil bli omfattet av lovgivningen som gjelder i arbeidsgivers hjemland. Denne ordlyden kan ikke opprettholdes i forhold til våre forpliktelser etter EØS-avtalen. Det har imidlertid siden EØS-avtalens ikrafttredelse vært vanlig å fortolke uttrykkene «norsk statsborger» og «Norge» i sjømannsloven som henholdsvis «statsborger fra land som omfattes av EØS-avtalen» og «EØS». Endringen vil derfor innebære en kodifisering av eksisterende rettsoppfatning.

Som nytt siste punktum i § 1 andre ledd er foreslått at statsborgere i land som omfattes av EØS-avtalen skal regnes likt med norske statsborgere.

Høringsinstansene hadde ikke kommentarer av betydning for de foreslåtte endringer.

3.3 Utvidelse av virkeområdet

§ 2 a) gir adgang til ved forskrift å fastsette at sjømannslovens bestemmelser som kun gjelder for sjømann som er norsk statsborger eller bosatt i Norge også skal få anvendelse for annen sjømann. Bestemmelsens ordlyd gir inntrykk av at det gjelder forskjellige regler for norske statsborgere og personer bosatt i Norge enn hva som gjelder for statsborgere i land som omfattes av EØS-avtalen. For å unngå en slik oppfatning er foreslått et tillegg

til § 2 a) slik at den også omfatter statsborger i land som omfattes av EØS-avtalen.

3.4 Høring

Forslaget til endringer ble sendt på høring ved Sjøfartsdirektoratets brev av 21. august 2001. Brevet ble sendt de samme parter som ved høringen av 27. april 2001, omtalt ovenfor. Ingen realitetsuttalelser ble mottatt.

3.5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringen har som formål å bringe sjømannslovens ordlyd i overensstemmelse med de forpliktelser som følger av EØS-avtalen. Eksisterende praksis av sjømannsloven er i samsvar med foreslåtte endringer. Det er derfor Sjøfartsdirektoratets vurdering at endringene ikke vil innebære økonomiske eller administrative konsekvenser.

Nærings- og handelsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endringer i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. og Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. og Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om endringer i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødyktighed mv. og Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18

I

I lov 9 juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. gjøres følgende endringer:

§ 3 a skal lyde:

Når et skip ankommer norsk sjøterritorium på vei til norsk havn, skal det kunne dokumenteres at det oppfyller krav i relevante internasjonale regler om sikkerhet, vern av det marine miljø, samt helse og arbeidsmiljø om bord. Hvis slik dokumentasjon ikke gis, kan skipet nektes anløp til norsk havn. *Kongen kan gi forskrift om at skip som oppfyller vilkårene i første punktum likevel kan nektes anløp til norsk havn på bakgrunn av tidligere tilbakeholdelser i havn og forhold ved skipets flaggstat.*

Det skal rapporteres dersom skipet ved havnestatskontroll i en annen stat er funnet ikke å tilfredsstille krav til dokumentasjon som nevnt i første ledd eller ved slik kontroll har fått anløpsforbud til en annen havn. Hvis slik rapportering ikke gis, kan skipet nektes anløp til norsk havn. Med havnestatskontroll menes kontroll av utenlandske skip for å påse at disse oppfyller krav som nevnt i første ledd.

Kongen kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om gjennomføringen av denne paragraf.

§ 4 første ledd skal lyde:

Sjøfartsdirektoratet og andre forvaltningsorganer som er tillagt myndighet i henhold til § 3, kan utøve denne ved hjelp av:

- a) sjøfartsinspektører
- b) *tjenestepersonell* i Sjøfartsdirektoratet og personer som nevnt i § 8
- c) *Direktoratet for brann- og elsikkerhet* samt andre offentlige institusjoner
- d) konsuler
- e) *besiktigelsesinstitusjoner godkjent av departementet* (jfr. § 9)
- f) andre private institusjoner eller personer og
- g) fremmede lands myndigheter.

II

I sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 gjøres følgende endringer:

§ 1 andre ledd nytt siste punktum skal lyde:

Statsborgere i land som omfattes av EØS-avtalen skal regnes likt med norske statsborgere.

§ 2 litra a skal lyde:

- a) at de bestemmelser i loven som bare gjelder for sjømann som er norsk statsborger eller som har sitt bosted i Norge, *eller er statsborger i land som omfattes av EØS-avtalen*, helt eller delvis også skal gjelde for annen sjømann.

III

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer.