



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Barne-, Likestillings- og Inkluderingsdepartementet
Samlivs- og likestillingsavdelingen
Postboks 8036 Dep
0030 Oslo

BARNE-, LIKESTILLINGS- OG INKLUDERINGSDEPARTEMENTET	
Arkivkode:	321.16
Dato:	20.01.11
Saksnr:	2010/06113-051

Deres ref
201003954-/KSSS

Vår ref
201004702-2/SAK

Dato
19.01.2011

Forslag om vigselsrett på norskregistrerte skip – Høringsinnspill fra Nærings- og handelsdepartementet

Det vises til brev av 11. november 2010 hvor dere ber om eventuelle kommentarer til høringsforslag om vigselsrett på norskregistrerte skip.

Som initiativtaker til lovforslaget er Nærings- og handelsdepartementet positive til forslag om utvidelse av vigselsretten slik at skipsførere på norskregistrerte passasjerskip gis vigselskompetanse som foreslått i forslag om endring i lov 4. juli 1991 nr. 47 om ekteskap (ekteskapsloven) § 12 første ledd, bokstav e. Nedenfor følger våre kommentarer på noen av de problemstillinger som dere reiser i høringsnotatet.

I høringsnotatet refereres det hovedsaklig til cruiseskip som lovforslaget får anvendelse på. Flere av Hurtigrutens skip går langs kysten og tilbyr både cruiseopplevelser og passasjerskiptjenester. På bakgrunn av formålet med den foreslåtte lovendringen, og uttalelsene i høringsforslaget for øvrig, legges det til grunn Hurtigrutens skip kan innvilges vigselsrett selv om skipene også tilbyr transporttjenester. Ved vurderingen av om fartøyet har et generelt behov for vigselsmyndighet kan det derfor ikke vektlegges vesentlig at fartøyet ikke utelukkende fungerer som et cruiseskip siden dette ville utelukke flere av Hurtigrutens skip. På denne bakgrunn bør trolig henvisningen til cruiseskip erstattes med passasjerskip, slik at det enkeltes skip behov for å få innvilget vigselsrett blir avgjørende. Ved vurderingen av fartøyets behov for å få innvilget vigselsrett kan det heller ikke særskilt vektlegges at behovet ikke er aktuelt eller fremtredende. Forslag om utvidelse av vigselskompetansen vil utgjøre en ny tjeneste i Norge som det trolig vil ta tid å markedsføre skikkelig. Trolig vil også markedet for ekteskapspakker om bord cruiseskip være annerledes i Nord-Amerika enn i Europa.

Dette kan endres over tid etter som muligheten for å inngå ekteskap om bord norskregistrerte skip markedsføres, men det må likevel legges til grunn at dette vil ta noe tid.

Når det gjelder utførelsen av vigselseremonien bør denne tilligge skipsføreren som foreslått av Barne-, Likestillings- og Inkluderingsdepartementet. Rederiet er best egnet til å innstille egnede skipsførere som vigsler. I høringsnotatet er det foreslått at vedkommende må beherske norsk/være norsk statsborger. Dette har sammenheng med at vedkommende utfører en offentlig oppgave samt at vedkommende må være i stand til å sette seg inn i de lover og regler som gjelder på området. At vedkommende må være i stand til å sette seg inn i gjeldende rett på området er imidlertid etter vår vurdering ikke til hinder for at skipsføreren kan være utenlandsk statsborger. Ved innvilgelse av vigselskompetanse kan det stilles som vilkår at rederiet besørger at skipsføreren til enhver tid er oppdatert på gjeldende rett. Dette kan f.eks. gjøres gjennom bistand fra et norsk advokatfirma. På denne bakgrunn legger vi til grunn at det ikke er nødvendig at skipsføreren behersker norsk for å kunne få innvilget vigselskompetanse. Når det gjelder spørsmålet om skipsføreren må være norsk statsborger viser vi til at dette kan medføre praktiske problemer for rederiet, og at det derfor ikke bør stilles krav om dette. Det reises også spørsmål om dette vil være forenlig med grunnprinsippet om fri flyt av arbeidskraft innenfor EØS-området. På den annen side vil skipsførere som innvilges vigselskompetanse utføre en offentlig oppgave som taler for at vedkommende må være norsk statsborger. På denne bakgrunn bør trolig spørsmålet avhenge av om gjeldende rett åpner for at vigselskompetanse kan innvilges til andre enn personer med norsk statsborgerskap.

Om spørsmålet om godkjenning og opplæring av skipsførere som vigsler er det foreslått at dette skal tilligge fylkesmannen i det fylket rederiet er lokalisert. Dersom det aktuelle rederiet ikke har hovedkontor i Norge oppstår imidlertid spørsmålet hvem som skal godkjenne og opplære de aktuelle skipsførerne. På denne bakgrunn foreslås det heller at kompetansen tilligger fylkesmannen i det fylket fartøyet har sitt hjemsted etter reglene i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøloven (sjøloven) § 8. Dette samsvarer også godt med Barne-, Likestillings- og Inkluderingsdepartementets forslag om å tillegge vigselskompetansen til det enkelte skip. Når det gjelder spørsmålet om opplæring bør det legges opp til fleksibilitet m.h.t. hvor og hvordan dette skal skje.

Når det gjelder spørsmålet om reservasjonsrett slutter vi oss til Barne-, Likestillings- og Inkluderingsdepartementets utgangspunkt om at skipsføreren ikke bør ha reservasjonsrett.

Når det gjelder spørsmålet om det skal innføres tilknytningskriterier for å kunne inngå ekteskap om bord norskregistrerte skip, viser vi til at to utenlandske statsborgere kan gifte seg i Norge så fremt de har lovlig opphold i riket, jf. ekteskapsloven § 5a. Tilknytning til Norge utover dette er ikke ansett som nødvendig dersom to utenlandske statsborgere skal inngå ekteskap på norsk landejord. To utenlandske statsborgere om

bord på et norskregistrert skip vil være underlagt norsk jurisdiksjon og norsk rett, og bør etter vår vurdering følgelig anses for å ha tilsvarende tilknytning til Norge som to utenlandske statsborgere med lovlig opphold i Norge, jf. ekteskapsloven § 5a. Formålet med å sette tilknytningskriterier er å hindre at personer med meget svak tilknytning til Norge inngår ekteskap etter norsk rett for å omgå reglene i bostedslandet. Det foreligger ikke grunnlag for å kreve vesentlig sterkere tilknytning til Norge for to utenlandske personer som skal inngå ekteskap om bord på et norskregistrert skip enn for to utenlandske personer som skal inngå ekteskap på norsk landejord.

Hvor fartøyet ikke har avgangs- og/eller anløpshavn i Norge, vil spørsmålet om lovlig opphold i riket imidlertid ikke oppstå. I høringsnotatet fremgår det at Barne-, Likestillings- og Inkluderingsdepartementet ut i fra kontrollhensyn ikke finner det hensiktsmessig å sette som vilkår om paret ville hatt lovlig opphold i Norge. Dersom dette standpunktet fastholdes bør det heller ikke settes andre tilknytningskriterier. Det er ikke krav om innreisetillatelse/besøksvisum for f.eks. personer fra Nord-Amerika og Europa. Disse vil kunne gifte seg i Norge i tråd med vilkåret om "lovlig opphold" i ekteskapsloven § 5a såfremt dette skjer innenfor 90 dagers periode. Markedsundersøkelser viser også at disse gruppene utgjør det store flertallet av de som reiser på cruise, se CLIA Market Profile Study 2008.¹ En innføring av strengere tilknytningskriterier for inngåelse av ekteskap vil føre til en unødvendig ekskludering av en stor andel av målgruppen for lovforslaget.

For alle tilfeller mener vi at det ikke bør settes strengere vilkår for tilknytning enn det som følger av ekteskapslovens § 5a. Tilknytningsvilkåret utgjør en del av ekteskapsvilkårene som må prøves før vielsen kan skje, og for disse gruppene vil vilkåret dokumenteres ved fremvisning av pass som bekrefter nasjonalitet. For grupper hvor innreisetillatelse vil være nødvendig vil fremvisning av nødvendig innreisetillatelse utgjøre en forutsetning for at vielsen kan skje. I denne sammenheng kan det også vises til at enkelte par trolig vil ønske å fornye ekteskapsvilkårene under et cruiseopphold, eller har gjennomført den formelle vigselsseremonien i hjemlandet før avreise og hvor vigselsseremonien om bord følgelig ikke er formelt nødvendig, og at for disse vil spørsmålet om ekteskapet er gyldig ikke komme på spissen. På bakgrunn av ovennevnte foreslår vi derfor at eventuelle krav om tilknytning til Norge for par som ønsker å inngå ekteskap om bord på norskregistrerte skip ikke bør settes strengere enn etter ekteskapsloven § 5a.

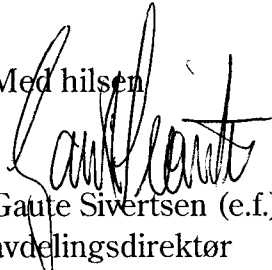
Når det gjelder spørsmålet om stedlig kompetanse legger vi til grunn at vigselskompetansen ikke nødvendigvis behøver å begrenses til norsk territorialfarvann eller internasjonalt farvann dersom det kan inngås bilateral avtale om inngåelse av ekteskap om bord norskregistrert skip mens skipet befinner seg i landets territorialfarvann. I den grad det er mulig å inngå bilateral avtale bør det derfor åpnes for dette. For alle tilfeller stiller vi spørsmål ved om inngåelse av ekteskap i et annet

¹ <http://www.cruising.org/vacation/pressroom-research/market-research>

lands territorialfarvann vil gripe inn i et annet lands myndighetsområde. Vi legger til grunn at inngåelse av ekteskap som virker støtende på kyststatens rettsorden (såkalt public order) ikke bør skje, men at dette spørsmålet trolig ikke kommer på spissen med mindre ekteskapet inngås mens fartøyet ligger til kai i den aktuelle kyststaten.

Når det gjelder den eventuelle økonomiske og administrative belastningen som følge av folkeregisteret/skattekontoret skal prøve ekteskapsvilkårene iht. gjeldende regler der vigsel av to utlendinger skjer i Norge, viser vi til at det kan settes som vilkår for tildeling av vigselskompetanse at rederiet har ansvaret for å sette i stand dokumentasjonen. Dette vil trolig gjøre arbeidet lettere både for de som ønsker å gifte seg, og for folkeregisteret. Forhåpentligvis vil dette også føre at prosessen med å prøve ekteskapsvilkårene ikke tar lang tid siden en lang saksbehandling vil være til ulempe for alle parter. Som Barne-, Likestillings- og Inkluderingsdepartementet har nevnt kan den økonomiske merbelastningen dekket inn gjennom gebyrer. Dette bør i så fall begrenses til tilfeller hvor det er to med utenlandsk statsborgerskap som ønsker å inngå ekteskap, og bør for så vidt også være sammenfallende med eventuelle gjeldende regler for gebyr hvor to med utenlandsk statsborgerskap ønsker å inngå ekteskap i Norge.

Med hilsen


Gaute Sivertsen (e.f.)
avdelingsdirektør


Stig André Kolstad
rådgiver

Kopi:
- Sjøfartsdirektoratet