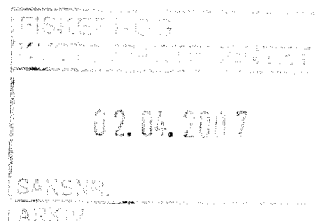




Fiskeri- og Kystdepartementet  
Postboks 8118 Dep  
0032 OSLO



## Høringsuttalelse til forslag om revidert lov om havner og farvann mv av 8. juni 1984 nr. 51

### Vedrørende virkeområde – utkastets § 1-3

Forslag til nytt geografisk virkeområde innebærer en hjemmel for Kongen til å gi loven anvendelse utenfor territorialfarvannet til norsk økonomisk sone og det frie hav, noe som ikke følger av den nåværende loven. Som begrunnelse anføres det i høringsnotatet at dette er "for å redusere risiko for sjøulykker, kollisjon med innretning for petroleumsvirksomhet og forurensningskatastrofer".

Når det gjelder forslag om utvidelse av det geografiske virkeområdet, vil Sjøfartsdirektoratet gjøre oppmerksom på at det allerede foreligger et regelverk på området i forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene). Forskriften har til nå vært hjemlet i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven). Bestemmelsen er videreført i lov om skipssikkerhet § 14 som trer i kraft 1. juli 2007, og forskriftens hjemmelsingress vil endres som følge av dette som ledd i omhjemling av forskrifter som er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet kan derfor ikke se noe behov for å utvide virkeområdet med den begrunnelse som er gitt i høringsnotatet. Derimot vil det kunne virke uheldig med en dobbeltregulering, ettersom det vil kunne bidra til uklarheter.

Lovgivning vedrørende farvannsbestemmelser utenfor territorialfarvannet som for eksempel nye rutesystemer og trafikkseparasjonssystemer, må som nevnt i høringsbrevets punkt 7.2.2.3 godkjennes av FNs sjøsikkerhetsorganisasjon IMO. Det er Sjøfartsdirektoratet som på vegne av Norge legger saken fram i IMO. Videre følger det av forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen kapittel II, del A at det er anledning til å gi særskilte regler i blant annet norsk innenlands farvann, herunder havner, elver, kanaler og innsjøer.

Norske skip er for øvrig underlagt norske regler uansett hvor de befinner seg. Skipssikkerhetsloven gjelder for utenlandske skip i norsk territorialfarvann og økonomisk sone. Skipssikkerhetsloven gir videre hjemmel for å gi regler for utenlandske skip på det frie hav, men det er i forarbeidene nevnt at dette skal benyttes som en snever unntaksbestemmelse, i første rekke mot miljøovertrедelser, jf. Ot. prp. nr 87 (2005-2006) s 42. Dette må ses sammen med suverenitetsprinsippet til den enkelte flaggstat i forhold til sine skip.

På side 44 i høringsnotatet, står det at havn og farvann hører naturlig sammen, og at det offentlige ansvar for saksområdet er under Fiskeri- og kystdepartementet med Kystverket som utøvende etat. Det er Sjøfartsdirektoratet naturligvis enig i, men siden "farvann" er definert svært vidt i lovforslaget, er det viktig å avklare det *saklige virkeområdet* for havne- og farvannsloven i forhold til det saklige virkeområde for regulering av skip jf. skipssikkerhetsloven, slik at man unngår en uheldig dobbeltregulering. Det gjelder blant annet krav som stilles til de/n som ferdes på sjøen, se kommentar under neste avsnitt.

**Send dokumenter elektronisk.** Sjøfartsdirektoratet oppfordrer alle som har mulighet til å sende inn brev og dokumentasjon elektronisk som e-post til postmottak@sjofartsdir.no. Vedlegg i størrelse inntil A3 kan sendes på formatene til MS Office, Acrobat Reader, eller scannet som bilder i TIF-format. Dokumentasjon som skal godkjennes må fortsatt sendes inn på papir i det antall eksemplarer som fremgår av tegningslistene.

### Sjøfartsdirektoratet

| Kontoradresse                       | Postadresse                       | Faktura adresse                                    | Telefon                                | E-post                                                       | Organisasjonsnummer |
|-------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------|
| Smedasundet 50A<br>N-5528 Haugesund | Postboks 2222<br>N-5509 Haugesund | Fakturamottak SSØ<br>Postboks 4104<br>N-2307 Hamar | 52 74 50 00<br>Telefaks<br>52 74 50 01 | postmottak@sjofartsdir.no<br>Internett<br>www.sjofartsdir.no | NO 974 761 262 MVA  |

#### Kravet om alminnelig aktsomhetsnorm – utkastets § 3-1

Når det gjelder aktsomhetskravet i utkastets § 3-1, er dette nedfelt i skipssikkerhetsloven § 14 med forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen og i fritids- og småbåtloven § 24, annet ledd punkt 5. Videre følger det av skipssikkerhetsloven § 19, første ledd bokstav b en henvisning til sjøloven § 132 at skipsfører skal navigere i tråd med "godt sjømannskap", som er en rettslig standard for den aktsomhet som kreves.

Dersom det er ferdsel i havner og farvann i tilknytning til havner som ikke omfattes av disse bestemmelsene, vil en slik aktsomhetsnorm være relevant, men det må da presiseres i hvilke tilfeller det gjelder for å unngå dobbeltregulering.

#### Plikt til å melde om farer – utkastets § 3-7

Sjøfartsdirektoratet ser det som en fordel at dette lovfestes, men vil gjøre oppmerksom på at det i høringsnotatet punkt 9.3.1.2 er vist til SOLAS kapittel V regel 2 bokstav a. Det antas at dette er feil, og at riktig henvisning er til regel 31 (SOLAS konsolidert utgave 2004). For fartøy som omfattes av lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter, vises det til lovendring i § 24, annet ledd nytt punkt 4 om meldeplikt ved farer.

#### Beskrivelse av internasjonalt regelverk i kap. 4

Det er en forholdsvis utførlig beskrivelse av FNs sjøsikkerhetskomité International Maritime Organization (IMO). Sjøfartsdirektoratet tillater seg å bemerke at direktoratet har det koordinerende ansvaret for Norges arbeid i IMO. I IMO beregnes stemmer ved avstemming i forhold til tonnasje på vedkommende lands handelsflåte, og Norge har derfor forholdsvis stor innflytelse formelt sett, samt at den reelle innflytelse som følge av en aktiv delegasjon med mange innspill og verv blant annet som arbeidsgruppeleder og leder av ulike korrespondansegrupper, bidrar til at Norge er en betydelig pådriver ved utviklingen av regelverket. Selv om det nok langt på vei er riktig at IMO fastsetter "minimumsstandarder", jobbes det kontinuerlig for å sette denne standarden så høyt som mulig.

#### Implementering av direktiv 2000/59/EF om levering og mottak av avfall fra skip

I høringsnotatet punkt 4.3.3.1 står det at direktivet er implementert i EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56i. Det gjøres oppmerksom på at direktivet er innlemmet i EØS-avtalen slik som beskrevet, og deretter implementert i forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) kapittel 20 "Levering og mottak av avfall og rester fra skip". Bestemmelsene vil bli videreført ved tilpasning til ny skipssikkerhetslov.

#### Lasting og lossing - utkastets § 6-4

Sjøfartsdirektoratet ser positivt på en slik lovfesting av ansvaret på havne/terminalsiden, som er identisk med den bestemmelsen som gjelder for skip, jf. skipssikkerhetsloven § 12, annet ledd. Det vises for øvrig til forskrift 29. august 2003 nr. 1114 om sikker lasting og lossing av bulkskip fastsatt av Kystverket og Sjøfartsdirektoratet, § 7 (skipsfører) og § 8, vedlegg 6 punkt 2 (terminalrepresentanten).

Med hilsen



Sigurd Gude  
fung. sjøfartsdirektør



John Malvin Økland  
administrasjonsdirektør

Kopi til: