



Nordisk Skibsrederforening

Nordisk Defence Club
Established 1889

Georg Scheel, adm.dirktør, advokat (H)
Karl-Johan Gombrii, direktør, advokat
Frode Grotmol, direktør, advokat (H)
Knut Erling Øyehaug, advokat
Lasse Brautaset, attorney, USA
Lasse Hagen, advokat
Trond Solvang, advokat
Susan Clark, attorney, USA
Geir Gustavsson, advokat
Egil André Berglund, advokat
Bernard Glicksman, solicitor, England
Michael Brooks, solicitor, England
Henrik Aadnesen, advokat
Magne Andersen, advokat
Carlos Urquieta, advokatfullmektig

Det Kongelige Nærings- og
Handelsdepartement
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

Attn.: Tom Hugo-Sørensen
(postmottak@nhd.dep.no)

YOUR REF.:

OUR CASE NO.:

DATE:

4. oktober 2005

PLEASE QUOTE CASE NO. IN ALL CORRESPONDENCE

Høring NOU 2005:14 På rett kjøl – Ny skipssikkerhetslovgivning

Det vises til departementets høringsbrev datert 15. august d.å.

Generelt stiller Nordisk Skibsrederforening seg positiv til utkastet til ny lov om skipssikkerhet. Vi har imidlertid enkelte kommentarer.

En rekke av lovens bestemmelser gir hjemmel til, og forutsetter at departementet skal utarbeide forskrifter. Det er derfor vanskelig å evaluere virkningen av loven idet det er forskriftene som egentlig vil gi loven det reelle innholdet.

I § 2-1 defineres hva som menes med rederi. Loven synes å forutsette at det er kun én juridisk enhet som kan være rederi og som har ansvar for den organiseringen som er nødvendig, jfr. for eksempel lovens § 2-2 og § 2-3.

Lovens utgangspunkt er at det er den registrerte eier som skal være ansvarlig. I mange tilfeller vil den registrerte eieren ikke ha en rederi-organisasjon, men vil kun være en formell juridisk enhet (ofte et skipseiende selskap) som overlater til andre å drive skipet. Vi ville tro det ville være hensiktsmessig og bedre fremme lovens formål om den part/det selskap/de selskaper som reelt driver skipet også hadde ansvaret som følger av loven. Riktignok forutsetter § 2-1, 1. ledd b) at en annen organisasjon eller person i stedet for registrert eier kan være reder, men bestemmelsen forutsetter at denne organisasjon eller person uttrykkelig har samtykket i å overta de pliktene og det ansvar som følger av loven. Forarbeidene på side 107 forutsetter at dette samtykket må komme til uttrykk ovenfor tilsynsmyndighetene for å sikre nødvendig notoritet. Vi stiller spørsmålsteget ved om dette vil skje i praksis.

Postal address:
P.O.Box 3033 Ellisenberg
0207 Oslo
Norway

Visiting address:
Kristinelundveien 22
0268 Oslo
Norway

Telephone:
(+47) 22 13 56 00

Fax:
(+47) 22 43 00 35

E-mail address:
post@nordisk.no

Web site:
www.nordisk.no

Bank: DnB NOR
A/C NO04 5001.05.70589

Enterprise number:
838111092



- 2 -


Resultatet vil da bli at den registrerte eieren får ansvaret, selv om den registrerte eieren kanskje bare består av tre styremedlemmer som intet har med driften å gjøre. Det bør derfor vurderes om vilkåret at vedkommende som har overtatt driften også må ha samtykket til å ta over plikter og ansvar i henhold til loven, bør opprettholdes.

Loven gjelder også for utenlandske skip, se § 1-2, og at Kongen ved forskrift kan bestemme at loven (med forskrifter) helt eller delvis ikke skal gjelde for utenlandske skip.

I en rekke av bestemmelsene i loven (og sikkert i de kommende forskriftene) vil det være lite rimelig at utenlandske skip skal omfattes. Etter vår oppfatning er det viktig at forskriftene utformes på en slik måte at utenlandske skip kun faller inn under loven i den utstrekning dette er i overensstemmelse med de plikter som følger av allment aksepterte internasjonale konvensjoner. For internasjonal skipsfart er det viktig at den frie ferdselen ikke hindres ved at enkelte land eller regioner kommer med særkrav som medfører at man individuelt må tilpasse seg i forhold til hvilket land man skal til eller hvilken økonomisk sone man seiler gjennom.

I lovens § 9 og § 10 omhandles administrative sanksjoner og straffeansvar. For oss ser det ut til at en rekke av de forhold som er nevnt i § 9-1, hvor "overtredelsesgebyrkravet" refereres til en uaktsom eller forsettlig handling i strid med loven, i realiteten er straff, men en straff som ilegges av et forvaltningsorgan. Dette reiser rettssikkerhetsproblemer som vi oppfatter som problematiske. Det er først og fremst et generelt politisk spørsmål i hvilken utstrekning forvaltningsmyndighetene skal ha kompetanse til å ilegge gebyrer som i realiteten er straff (foruten begrensningen som måtte følge av Grunnlovens § 96), og vi nøyer oss derfor med å peke på problemet og overlater til departementet og den politiske behandlingen av loven å vurdere disse forhold.

Med vennlig hilsen
Nordisk Skibsrederforening



Georg Scheel

GS/hb