



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG POLITIDEPARTEMENT

1) Jøret
2) Jøret
3) kop: pol x f
dep ind, psu,
30/11-05
Oli

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

Deres ref.
200503219-3/JHE

Vår ref.
200506775 UA HBR

Dato
28.11.2005

Høring – NOU 2005:14 "På rett kjøp" – ny skipssikkerhetslovgivning

Justisdepartementet viser til Nærings- og handelsdepartementets brev av 15. august 2005.

Justisdepartementet gir i hovedsak sin tilslutning til forslaget til ny skipssikkerhetslov. Vi er i det vesentlige enig i de prinsipielle vurderingene som utvalget gjør, bortsett fra på enkelte punkter som fremgår nedenfor.

1. Sjørettslige spørsmål

1.1 Definisjonen av "rederi"

Et særlig sentralt punkt i lovforslaget er definisjonen av "rederi" i forslaget § 2-1. Vi er enig i det prinsipielle utgangspunktet om at det først og fremst bør være rederen som bør være det sentrale pliktsubjektet, men slik at kapteinen har slike forpliktelser og ansvar for forhold som naturlig hører under kapteinen.

Spørsmålet er dernest hvordan rederen som pliktsubjekt bør defineres nærmere. I dag er reglene om hvem som har plikt til å sørge for sikkerhetssystemene, å finne i det forskriftsverket som gjennomfører reglene i ISM-koden. Den ansvarlige her er "selskapet", som er definert som "[s]kipets eier eller enhver annen organisasjon eller person, for eksempel driftsansvarlig eller bareboat-befrakter, som har påtatt seg ansvaret for driften av skipet fra eieren og som har samtykket i å overta alle plikter som ISM-koden pålegger", jf. blant annet forskrift 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystemer for lasteskip. Etter vårt syn virker det hensiktsmessig at reglene om pliktsubjektet i den nye skipssikkerhetsloven på den samme måten knyttes

Postadresse
Postboks 8005 Dep
0030 Oslo

Kontoradresse
Akersgt. 42

Telefon - sentralbord
22 24 90 90
Org. nr.: 972 417 831

Plan- og
administrasjonsavdelingen
Telefaks
22 24 95 34

Saksbehandler
Helge Bruuvoll
22245140

direkte til den som er utpekt under ISM-koden som ansvarlig for sikkerhetssystemene ("selskapet"). (Etter ISM-koden artikkel 3.1 skal eieren, der denne har overlatt driften av skipet til andre, innrapportere hvem som er "selskapet", som er ansvarlig for skipets drift til sjøfartsmyndighetene, og dennes navn og adresse skal fremgå av ISM-sertifikatene.) Det fremgår i utredningen punkt 4.2.3.2 på side 51 at det er reglene i ISM-koden som har dannet grunnlaget for forslaget § 2-1. Det er imidlertid noe uklart for oss hva utvalget konkret har tenkt med hensyn til forholdet til ISM-koden i denne forbindelse. Har det vært hensikten at pliktsubjektet skal være den samme personen som den som er "selskapet" etter ISM-koden (slik vi vil anse hensiktsmessig)? Vi ville gjerne sett dette klargjort.

Vi vil også nevne at vi ikke har vurdert nærmere om lovens krav til sikkerhetsstyringssystemer kan dekke mer enn det som omfattes av ISM-koden, og om det i så fall er hensiktsmessig at det i slike tilfelle kan være en annen enn "selskapet" under ISM-koden som er det mest nærliggende pliktsubjektet, eller om det for alle tilfelle bør være den samme som er pliktsubjektet, uavhengig av om man er innenfor ISM-koden eller ikke.

1.2 Endringer i sjøloven og fritids- og småbåtloven

Når det gjelder de endringene som foreslås i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven), savnes en nærmere vurdering av hensynet til den nordiske rettsenheten på området. Som kjent, er de nordiske sjølovene kommet til i et tett nordisk lovsamarbeid, og er derfor langt på vei likelydende. Dette fellesnordiske aspektet er i utgangspunktet overordnet rent nasjonale lovstrukturelle hensyn. Det skal derfor relativt tungtveiende hensyn til for å fravike den systematikken som ligger i denne fellesnordiske sjøloven, på punkter hvor de nordiske sjølovene er tilnærmet likelydende. På denne bakgrunn mener Justisdepartementet at reglene i sjøloven §§ 131, 132 og 133 om kapteinens plikter bør bli stående, og ikke bør flyttes inn i den nye skipssikkerhetsloven. Man kan eventuelt innta en henvisningsbestemmelse i skipssikkerhetsloven til sjøloven kapittel 6 om kapteinens plikter. De øvrige endringene som foreslås i sjøloven, kan departementet slutte seg til.

Når det gjelder endringene som foreslås i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter, vil vi for det første bemerke at utvalget foreslår flere lovtekniske endringer i ordlyden i de aktuelle bestemmelsene, uten at dette har noen sammenheng med de materielle endringene som foreslås. Dette er ikke hensiktsmessig, fordi det bidrar til å gjøre det mindre tydelig hvilke materielle endringer som forslaget inneholder. Vi ber om at NHD i sin videre oppfølging av forslagene ikke følger denne typen lovtekniske endringer som utvalget foreslår, men bare endrer ordlyden i denne loven der hvor det tas sikte på materielle lovendringer.

Justisdepartementet har notert seg at utvalget på side 184 anbefaler at fritids- og småbåtloven underlegges en fullstendig revisjon.

Når det gjelder de enkelte bestemmelsene i fritids- og småbåtloven, har vi følgende merknader:

Når det gjelder § 1 nr. 2, virker det i utgangspunktet hensiktsmessig at fritids- og småbåtlovens anvendelsesområde avgrenses mot skipssikkerhetslovens anvendelsesområde, ved at det bare er fritidsbåter under 24 meters lengde som skal omfattes. Vi savner imidlertid i utredningen en nærmere redegjørelse for hvor mange og hva slags båter dette gjelder, og hva det innebærer for disse båtene at reglene i fritids- og småbåtloven ikke lenger skal gjelde. Dette bør kommenteres nærmere i proposisjonen. Justisdepartementet vil eventuelt komme tilbake til spørsmålet i forbindelse med departementsforeleggelsen. I tillegg skal bemerkes at den nåværende lovtekniske utformingen av bestemmelsen bør beholdes, bortsett fra for så vidt gjelder den materielle endringen som foreslås.

Vi har ikke merknader til forslaget til endringer i § 23, utover at den nåværende lovtekniske utformingen av bestemmelsen, for så vidt gjelder punkter som ikke endres, bør beholdes. På samme måte bør endringene i § 24 bare knytte seg til de materielle endringene som foreslås i loven, mens den lovtekniske utformingen av bestemmelsen ellers bør stå uendret.

Forslaget § 26 b om krav til fører, er i forslaget flyttet fra § 31 under kapitlet om småbåter, til kapitlet om fritidsbåter. Vi forstår ut fra spesialmerknadene at bakgrunnen for denne endringen er at krav til kvalifikasjoner mv. for båter under 24 meters lengde som brukes i næringsvirksomhet, reguleres i forslaget til skipssikkerhetslov §§ 3-8 til 3-10. Dette virker hensiktsmessig. Vi stiller imidlertid spørsmål ved om det forhold at § 31 foreslås opphevet, kan være egnet til å skape misforståelser i den retning at eiere av småbåter (båter under 15 meters lengde) som ikke brukes i næringsvirksomhet, tror at reglene om kvalifikasjonskrav ikke lenger skal gjelde for seg. Vi anbefaler derfor at man vurderer nærmere om § 31 bør bli stående, eventuelt i form av en henvisning til § 26 b, og i alle fall bør dette klargjøres nærmere i motivene.

Vi gir vår tilslutning til de nye reglene i kapittel 5.

2. Kriminaliseringsprinsippene

Justisdepartementet er meget tilfreds med at Skipssikkerhetsutvalget ved utformingen av straffekapitlet har fulgt de prinsipper for kriminalisering som er kommet til uttrykk i NOU 2002:4 Ny straffelov, NOU 2003:15 Fra bot til bedring, og i Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) Om lov om straff (straffeloven). Som utvalget selv peker på har dette banet veien for en ikke ubetydelig avkriminalisering også utover oppheving av straffebestemmelser som utviklingen har gjort uaktuelle.

3. Strafferammene

3.1. Særdeles skjerpene omstendigheter eller grov overtredelse

Utvalget foreslår at de fleste straffebestemmelser i utkastet til ny skipssikkerhetslov skal ha en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 6 måneder, men slik at rammen heves til fengsel i 2 år ved særdeles skjerpene omstendigheter. Utvalget fremhever at det er den forhøyede ramme på 2 år som blant annet kommer til anvendelse ved avgjørelsen om forsøk vil være straffbart etter straffeloven 2005 § 16.

Både Straffelovkommisjonen og Justisdepartementet gikk i tilknytning til arbeidet med ny straffelov inn for å oppheve egne strafferammer ved særdeles formildende eller skjerpene omstendigheter i sin alminnelighet, jf. NOU 2002: 4 pkt. 5.4.5.2 side 148 og Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) pkt. 4.1.4.4 side 58. Synspunktene fikk tilslutning under stortingsbehandlingen, jf. Innst. O nr. 72 (2004-2005) pkt. 3.2 side 13. Om begrunnelsen for å gå bort fra denne måte å gradere straffebudene på, heter det i Ot.prp. nr. 90 (2004-2005) side 58:

"Et siktemål med å utarbeide en ny straffelov er å gjøre loven mest mulig informativ om hvilke vilkår som må være oppfylt for at en handling skal være straffbar og kunne møtes med en bestemt reaksjon. I lys av dette er departementet enig i Straffelovkommisjonens forslag om å oppheve egne strafferammer knyttet til kriteriene «særdeles skjerpene eller formildende» omstendigheter. Kriteriene sier i seg selv ikke noe om hvilke omstendigheter som kan utløse en forhøyet strafferamme, eventuelt en lavere ramme. Og siden avgjørelsen prosessuelt hører til straffespørsmålet, er kravene til begrunnelse mindre strenge enn avgjørelser knyttet til skyldspørsmålet. Skyldspørsmålet gjelder avgjørelsen av om straffbarhetsvilkårene er oppfylt, mens straffespørsmålet særlig omhandler avgjørelser av hvor streng straff som skal utmåles. Kravene til begrunnelse er strengere for den første gruppe avgjørelser (unntatt der skyldspørsmålet avgjøres ved kjennelse av lagretten), jf. straffeprosessloven § 40 annet ledd. En avgjørelse av om en handling, pga. omstendigheter som er angitt i lovbestemmelsen, er å regne som liten eller grov, hører til skyldspørsmålet. I tillegg til at lovteksten med en slik regulering er vesentlig mer informativ, vil også den konkrete begrunnelse for hvorfor den forhøyede (eller den lavere) ramme kommer til anvendelse, bli grundigere. I likhet med Straffelovkommisjonen ser departementet dette som en fordel. Både prevensjonshensyn og rettssikkerhetshensyn tilsier at det av straffelovgivningen er mulig på forhånd å vurdere hvor strengt en handling kan bli straffet."

Denne begrunnelse er selvsagt også gyldig for nye straffebestemmelser i spesiallovgivningen, og bør derfor også følges der. Bestemmelsen i lovutkastet § 10-11 annet ledd bør følgelig erstattes av en bestemmelse om grov overtredelse av straffebestemmelsene i lovutkastet §§ 10-1 til 10-4, § 10-5 første ledd, § 10-6 første ledd og §§ 10-7 til 10-10. En slik bestemmelse kan hensiktsmessig tas inn som en ny § 10-10 og for eksempel lyde slik:

Grov overtredelse av bestemmelsene i §§ 10-1 til 10-4, § 10-5 første ledd, § 10-6 første ledd og §§ 10-7 til 10-10 straffes med bøter eller fengsel inntil 2 år.

Ved avgjørelse av om overtredelse er grov skal det særlig legges vekt på om handlingen har:

- a. ført til tap eller fare for tap av menneskelig eller betydelig skade på legeme eller helse
- b. ført til betydelig skade på eiendom eller omfattende forurensing
- c. resultert i betydelig formuestap
- d.

Den nærmere avgjørelse av hvilke omstendigheter som kan bidra til å gjøre overtredelsene grove forutsetter en kunnskap om fagområdet som ikke besittes av Justisdepartementet. Den fullstendige utforming av bestemmelsen om grov overtredelse må derfor overlates til fagdepartementet. Med en utforming etter den "mal" som er antydnet ovenfor, vil loven imidlertid være i samsvar med det som nå legges til grunn under arbeidet med straffelovens spesielle del.

Som en ser av den utformede bestemmelse er bestemmelsene i lovutkastet §§ 10-5 annet ledd og 10-6 annet ledd holdt utenfor. Utvalget synes å ha lagt til grunn at den hevede strafferamme på 2 år i lovutkastet § 10-11 annet ledd ikke skulle komme til anvendelse på disse formalovertredelser, jf. utredningen side 171 spalte I om forsøksstraffen. Slik utvalget har utformet bestemmelsen i § 10-11 annet ledd, fremtrer det likevel som om den forhøyde strafferamme på 2 år kommer til anvendelse på alle straffebestemmelsene i kapitlet uavhengig av hva den ordinære strafferamme er, jf. "brudd på bestemmelsene i dette kapittel". Formuleringen bør her uansett endres slik at det fremgår tydelig for hvilke bestemmelser den forhøyde ramme gjelder.

3.2 Strafferammen for vanlig overtredelse

Endres straffekapitlet slik at "særdeles skjerpene omstendigheter" erstattes av en bestemmelse om "grov overtredelse", er det nødvendig å knytte noen bemerkninger til strafferammen for vanlige overtredelser.

En heving av straffen på grunn av særdeles skjerpene omstendigheter er ansett som en generell heving av rammen med virkning både ved avgjørelse av om forsøk er straffbart (jf. ovenfor), når foreldelse inntreffer og ved prosessuelle bestemmelser knyttet til strafferammen. Dette endres hvis bestemmelsene redigeres som vanlig om grov overtredelse. Med en strafferamme på bøter eller fengsel inntil 6 måneder, som er foreslått av utvalget, vil forsøk på vanlig overtredelse ikke være straffbart, jf. straffeloven 2005 § 16. Av større betydning er det kanskje at det heller ikke vil være adgang til å pågripe eller fengsle mistenkte for vanlige overtredelser av skipssikkerhetsloven, jf. straffeprosessloven § 171 første ledd. Tatt i betraktning at straffebestemmelsene i ikke liten utstrekning kan komme til å bli anvendt overfor personer hjemmehørende andre steder i verden enn der strafforfølgningen finner sted, skal en ikke se bort fra at det også for vanlige overtredelser kan være behov for bruk av varetektsfengsling. I alle fall kan det være behov for en hjemmel til å pågripe med sikte på å gjennomføre avhør. Det er riktignok slik at straffeprosessloven § 173 annet

ledd gir adgang til å pågripe og fengsle personer som "ikke vites å ha fast bopel i riket, når det er grunn til å frykte for at han ved flukt til utlandet vil unndra seg forfølgningen", men denne bestemmelse antas bare å være anvendelig i et fåtall av tilfeller. I formuleringen "flukt til utlandet" ligger at siktede må reise til utlandet nettopp for å unndra seg forfølgningen (ond vilje). I sjøfartsforhold vil unndragelsen som regel være et resultat av at mistenkte er arbeidsrettslig forpliktet til å følge med skipet når det seiler.

Selv om strafferammer som hovedregel ikke skal fastsettes med det formål å åpne for bruk av straffeprosessuelle tvangs- og etterforskningsmidler, er det gjort unntak fra dette i valget mellom strafferammer i det lavere sjikt, jf. Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) pkt. 11.3.4, side 131:

"Departementet er også enig med Straffelovkommisjonen i at strafferammene som et utgangspunkt ikke skal fastsettes med henblikk på å gi adgang til bruk av straffeprosessuelle tvangs- og etterforskningsmidler. Men departementet gir også sin tilslutning til kommisjonens unntak for strafferammene i det lavere sjikt, dvs. rammene fengsel inntil 6 måneder eller 1 år. På dette nivå kan det være grunn til å velge en ramme på 1 år for å oppnå mulighet til å beslutte straffeprosessuell pågripelse og fengsling, selv om en ren straffverdighetsvurdering skulle tilsi at fengsel i 6 måneder er tilstrekkelig."

Ved det videre lovgivningsarbeid bør det følgelig vurderes om, og eventuelt i hvilken utstrekning det for vanlig overtredelse av loven er nødvendig å kriminalisere forsøk og/eller åpne mulighet for pågripelse og fengsling. I så fall kan det være aktuelt å fastsette strafferammen for disse vanlige overtredelser til bøter eller fengsel inntil 1 år.

4. Redigering og terminologi

Loven er foreslått bygget opp med kapittelvis nummerering, uten at dette valg kan ses særskilt omtalt i kapitel 6.3 om Lovutkastets oppbygging og struktur. Det vises her til veiledningen "Lovteknikk og lovforberedelse", utarbeidet av Justisdepartementets lovavdeling, pkt. 5.3.2 side 61-62. Loven synes i utgangspunktet ikke ha et slikt omfang at en slik kapittelvis nummerering av paragrafene er hensiktsmessig. Lovutkastet har 67 paragrafer, og gjeldsordningsloven på 50 paragrafer er i Lovavdelingens veiledning nevnt som en lov som åpenbart ikke burde vært gitt kapittelvis nummerering av paragrafene.

Bestemmelsen i lovutkastets § 6-2 omhandler bruk av maktmidler. Bruk av maktmidler som ellers ville representere en straffbar legemskrenkelse, tvang eller frihetsberøvelse, er klassiske eksempler på handlinger som blir rettmessige når vilkårene i nødvergebestemmelsene i straffeloven 1902 § 48/straffeloven 2005 § 18 er oppfylt. Siktemålet med utvalgets forslag til § 6-2 går åpenbart videre enn å være en spesialregulering av slike tilfeller. Siktemålet er åpenbart å gi uttrykk for at maktanvendelsen er en "myndighetshandling" som tilkommer skipsføreren som øverste ansvarlige om bord. Makten må selvsagt bare brukes når det er nødvendig,

forsvarlig og forholdsmessig, men de forholdsvis strenge krav til interesseovervekt som følger av nødvergebestemmelsen må nødvendigvis ikke være oppfylt. På sitt begrensede område er bestemmelsen derfor langt på vei en parallell til politiloven § 6 fjerde ledd som gir politiet en positiv rett til å bruke makt uten å måtte forankre dette i bestemmelsene om nødrett og nødverge, jf. Ot.prp. nr. 90 (2003-2004) pkt. 9.24 side 107-08. Etter Justisdepartementets oppfatning er det hensiktsmessig om denne betydning av bestemmelsen understrekes i proposisjonen, men det er neppe nødvendig å endre lovteksten i § 6-2. Med nevnte presisering i proposisjonen blir det også klart at lovutkastet § 6-2 og straffelovens nødvergebestemmelse er alternative, og ikke gjensidig utelukkende, straffrihets- og rettsmessighetsgrunner.

Lovutkastets § 10-11 er gitt betegnelsen "Generelle bestemmelser". Et mer treffende uttrykk for innholdet i bestemmelsen er vel "Fellesbestemmelser".

Justisdepartementet er positiv til at reglene om tvangsmulkt og overtredelsesgebyr i lovutkastet tar utgangspunkt i vurderingene i NOU 2003:15 Fra bot til bedring. Dersom forslagene til alminnelige regler om tvangsmulkt og overtredelsesgebyr i NOU 2003:15 ikke er fulgt opp innen det eventuelt fremmes et forslag til ny lov om skipssikkerhet, må en ved utformingen av reglene ta hensyn til dette.

5. Forhold som særskilt berører tilsyn og sikkerhet

5.1 Til kapittel 3.3.3 Lover med tilstøtende grenseflater

Vi er av den oppfatning at lov av 24. mai 1929 nr. 4 om tilsyn med elektriske anlegg og elektrisk utstyr (tilsynsloven) burde vært tatt med i oversikten over lover med tilstøtende grenseflater. Tilsynsloven omfatter alle elektriske anlegg, også maritime elektriske anlegg, jf. forskrift av 4. desember 2001 nr. 1450 om maritime elektriske anlegg. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap er tilsynsmyndighet etter tilsynsloven.

5.2 Til utkast til lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

§ 2-3 Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem

Vi støtter forslaget om at alle skip som omfattes av loven blir underlagt krav til sikkerhetsstyringssystem.

§ 7-1, jf. pkt. 7.7.3.1

I merknadene til forslag til § 7-1 står det at "i dag er det først og fremst Sjøfartsdirektoratet som utøver tilsynsmyndighet etter sjødyktighetsloven, og utvalget har forutsatt at Sjøfartsdirektoratet også i fremtiden vil stå sentralt." Videre står det "at det også er mulig å gi andre forvaltningsorganer, som for eksempel Direktoratet for brann- og elsikkerhet, tilsynsmyndighet. Dersom det skjer vil de utøve tilsynet på egen hånd og ikke på vegne av Sjøfartsdirektoratet."

Vi gjør oppmerksom på at Direktoratet for brann- og elsikkerhet og Direktoratet for sivilt beredskap ble slått sammen 1. september 2003, og at den nye etaten heter Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).

DSB foretar i dag tilsyn av det elektriske anlegget ombord i fartøy. Vi forutsetter at denne ordningen videreføres og at DSB får delegert myndighet til å føre tilsyn etter en eventuell ny lov om skipssikkerhet. Dagens tilsyn utføres i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet etter føringer som er gitt i Sjøfartsdirektoratets forskrifter om hvilke fartøygrupper som skal ha tilsyn og hvor ofte tilsynet skal foregå.

Dersom DSB skal utøve tilsynsmyndighet på egen hånd og ikke på vegne av Sjøfartsdirektoratet, er det behov for en avklaring av hva som ligger i denne myndighetsoverføringen, og om det innebærer mer enn det å føre tilsyn etter tilsynsloven. Dette gjelder særlig en avklaring om utstedelse av sertifikater, tilsynserklæringer osv.

Dersom tilsynsmyndighet blir overlatt til andre besiktelsesinstitusjoner (klaseselskaper), må det avklares hva som ligger i denne myndighetsutøvelsen og hvordan dette skal følges opp. Vi vil også bemerke at ordningen med bruk av godkjente foretak til kontroll av for eksempel fiskefartøy mellom 10,67 og 15 m innebærer at utøvelsen av tilsynet/kontrollen er overlatt til disse foretakene, men at selve myndigheten ikke er overført til kontrollforetakene.

§7-2 Tilsyn med rederiets sikkerhetsstyringssystem

Forslaget til ny bestemmelse fastslår at tilsyn med rederienes sikkerhetsstyringssystem vil være den primære tilsynsformen. Tilsynet skal omfatte både systemrevisjon av rederiets dokumentasjon og verifikasjon av om de systematiske tiltakene fungerer i praksis.

Vi støtter dette, men vil, som et resultat av DSBs erfaringer fra tilsyn på land og ombord i fartøy, påpeke viktigheten av å verifisere at sikkerhetsstyringssystemene fungerer i praksis.

§7-3 Besiktelse, jf. punkt 7.7.3.3

I tillegg til tilsyn med sikkerhetsstyringssystemene skal det også foretas besiktelse av skipet. Forslaget til § 7-3 åpner for at departementet ved forskrifter kan gi regler om at besiktelse likevel ikke skal foretas eller at besiktelse skal foretas på annen måte enn ved tradisjonelle periodiske tilsyn. Her er nevnt større bruk av uanmeldte tilsyn og stikkprøvekontroller.

Vi mener det er viktig at tilsynsmyndigheten foretar besiktelser av skip. Det kan diskuteres om besiktelsen bør eller skal skje på samme måte som dagens ordning. DSBs erfaringer fra skipstilsyn viser imidlertid at det er nødvendig å gjennomføre periodiske besiktelser. Dersom omfanget av besiktelser reduseres ved forskrift, er vi

redd for at sikkerhetsnivået svekkes. Forhåpentligvis vil innføringen av sikkerhetsstyringssystemer *på sikt* føre til økt oppmerksomhet på jevnlig vedlikehold av skipene og dermed minske behovet for periodiske kontroller.

Prinsippet om internkontroll på land er godt, men erfaringen viser at mange virksomheter ikke har et tilfredsstillende internkontrollsystem. En rekke virksomheter forstår heller ikke hensikten med internkontrollen. Internkontrollprinsippet forutsetter derfor at virksomhetene følges opp med periodiske tilsyn.


6. Vedrørende forholdet til Svalbard

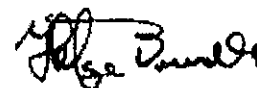
Nivået på sjøsikkerheten i farvannene ved Svalbard ligger betydelig under nivået for farvannene rundt fastlands-Norge. Som det fremgår av NOUens kapittel 3.4.4.2 har Det interdepartementale polarutvalg i de senere år hatt et særlig fokus på denne situasjonen, og utvalget fremla senest våren 2005 en rapport med forslag til hvilke tiltak som bør prioriteres ut fra dagens situasjon.

Justisdepartementet merker seg at Polarutvalgets anbefalinger er fulgt opp i utkastet til ny skipssikkerhetslov ved at det her foreslås at loven gis anvendelse på utenlandske skip i Svalbards territorialfarvann. I tillegg til at man på denne måten vil ha de samme krav til norske og utenlandske skip, innebærer dette også mulighet til å gjennomføre havnestatskontroll i Svalbards territorialfarvann.

I NOUens kapittel 3.4.4.2 nevnes Polarutvalgets forslag om innføring av krav til bunkersoljekvalitet ved ferdsel innenfor visse områder, som ett forslag som er av særlig relevans for den nye skipssikkerhetsloven. Justisdepartementet vil for ordens skyld gjøre oppmerksom på at dette kravet ikke vil bli utformet som et teknisk krav i medhold av skipssikkerhetslovgivningen, men som en restriksjon på ferdsel i ulike verneområder fastsatt med hjemmel i miljølovgivningen for Svalbard.

Med hilsen


Harald Aass
seniorrådgiver


Helge Brunvoll
førstekonsulent