



DET KONGELIGE
FISKERI- OG KYSTDEPARTEMENT

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 Dep
0030 OSLO

- 7 DES. 2005

Deres ref
200503219-3/IHE

Vår ref
200500764- /BV

Dato

Høring NOU: 25:14 På rett kjøp – Ny skipssikkerhetslovgivning

Det vises til høringsbrevet fra Nærings- og handelsdepartementet av 15. august 2005. Kystverket har som underliggende instans oversendt sine merknader til departementet, slik at denne høringsuttalelsen representéerer vårt felles syn.

Fiskeri- og kystdepartementet har følgende merknader.

1. Generelle merknader

Forholdet kyststat/flaggstat

Fiskeri- og kystdepartementet stiller seg positiv til at utkastet til skipssikkerhetslov i utgangspunktet får anvendelse for alle norske og utenlandske skip i næringsvirksomhet, samt alle fritidsbåter over 24 meter, jf. lovutkastets § 1-2. Dette gir i forhold til dagens sjødyktighetslov en klarere markering av Norges interesse som kyststat i forhold til utenlandske skip som trafikkerer våre kystnære farvann.

Lovens anvendelse på Svalbard

Fiskeri- og kystdepartementet er tilfreds med at utvalgets forslag innebærer at skipssikkerhetsloven får anvendelse på Svalbard. Dette er i tråd med anbefalingen fra den interdepartementale arbeidsgruppen under Polarutvalget.

Pliktsubjekt etter utkast til skipssikkerhetslov. Rederbegrepet.

Skipssikkerhetsutvalget drøfter i utredningens punkt 6.7 hvem som har plikter i henhold til lovutkastet og det nærmere innhold av disse pliktene. Departementet merker seg at rederiet pålegges et mer omfattende og overordnet ansvar for plikter, men er noe usikker på om det kan føre til uklare ansvarsforhold. Det er behov for å utpeke ett bestemt rettssubjekt som klart er ansvarlig for de sikkerhetsstyringssystemer som innføres ved lovgivningen. Det bør fremgå helt klart hvem som har det overordnede ansvar, og det forutsettes at reder og registrert eier/reder ikke via avtale kan delegere ansvaret for skipsikkerheten til en tredjemann.

Det bemerkes at man gjennom å forplikte rederen til å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem skaper utfordringer for en del rederier i fiskeflåten. Det anses ønskelig med god oppfølging og kontakt med Nærings- og handelsdepartementet i forhold til utforming av regelverk for mindre fiskefartøy.

Sjødyktighetsbegrepet

Fiskeri- og kystdepartementet registrerer at utvalget i utredningens punkt 6.6. ønsker å gå bort fra begrepet sjødyktighet som rettslig standard. Det fremholdes at begrepet sjødyktighet er en rettslig standard som er svært godt innarbeidet og har en bestemt betydning i den daglige bruk, og at det derfor ikke vil være uten komplikasjoner at et slikt begrep tas ut av lovgivningen.

Opphevelse av sjølovens § 506 (sjøveisreglene) og innlemming i skipssikkerhetsloven

Utvalget foreslår at sjølovens § 506 som hjemler de internasjonale sjøveisreglene (forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen), oppheves og at denne hjemmelen innlemmes i skipssikkerhetslovens § 3-6 annet ledd bokstav a), jf. utredningen punkt 6.2.5 og 7.3.3.6. Samtidig foreslås det at kompetansen til å gi "sjøveisregler" skal ligge hos departementet, mens sjølovens § 506 legger kompetansen til Kongen.

Sjøveisregler er av grunnleggende betydning når det gjelder sjøsikkerhet i norske farvann. Sjøveisreglene må ses i sammenheng med "lokale" trafikkreguleringer i farvann, som vil være hjemlet i gjeldende havne- og farvannslov § 6 første og annet ledd. Sjøveisregler er ferdselsregler for all sjøtrafikk og burde derfor forankres i den nye havne og farvannsloven. Fiskeri- og kystdepartementet går ut fra at det er den nære sammenhengen mellom sjøveisregler og reglene for sammenstøt mellom skip som har ført til at sjøveisreglene i sin tid ble forankret i sjøloven. Departementet foreslår derfor at sjøveisreglene for fremtiden blir hjemlet i den lovgivning som gjelder ferdselen til sjøs slik at forbindelseslinjen til det øvrige sjøsikkerhetsarbeidet fremtrer klart.

Trafikksentralene er gitt en sentral rolle i å overvåke etterlevelsen av de alminnelige seilingsregler og øvrige trafikkreguleringer i sine ansvarsområder. På grunnlag av den sammenheng det er mellom disse regelsettene og myndighetenes arbeid på dette området, understrekes behovet for en god koordinering ved eventuelle endringer eller utvidelse av gjeldende sjøveisregler.

Næringsvirksomhet

I forslaget § 1-2 fremgår det at loven ikke vil gjelde for skip under 24 meter som brukes utenfor næringsvirksomhet. Kystverket Rederi har som hovedoppgave administrasjon og drift av alle fartøy som Kystverket benytter til oppsetting og vedlikehold av navigasjonsinstallasjoner. Disse tjenestene utfører de etter bestilling fra sine underavdelinger. Departementet vil anta at skip under 24 meter som tar hånd om disse arbeidsoppgavene ikke vil være omfattet av den nye skipssikkerhetsloven. Det bes likevel om en nærmere presisering i hva som ligger i begrepet *næringsvirksomhet*.

Skulle Kystverkets personell omfattes av forslaget til ny skipssikkerhetsloven, bes det om at de regler som skal gjelde for mindre skip i næringsvirksomhet utformes på en slik måte at det gjøres en klar avgrensning mot arbeidsmiljøloven. Personell i Kystverkets Rederi arbeider ofte dels til sjøs og dels på land. For den del av tjenesten som finner sted på land er mannskapet omfattet av arbeidsmiljøloven.

"Den som har sitt arbeid om bord"

Under overskriften Terminologi på side 78 bemerker utvalget at *den som har sitt arbeid om bord* også kan omfatte personer med en mindre fast tilknytning til skipet. Som eksempel nevnes reisereparatører og los, som bare er om bord i kortere perioder. Det er etter Fiskeri- og kystdepartementets syn behov for en avklaring om også en statslos er innbefattet i begrepet *den som har sitt arbeid om bord*. Det vises i den sammenheng til lov nr. 59 1989 om lostjenesten m.v.

2. Merknader knyttet til spesifikke bestemmelser i skipssikkerhetsloven

§ 1-2 Lovens saklige virkeområde

Kongen gis kompetanse til å unnta visse kategorier av skip i § 1-2 tredje ledd. Det bes om at fartøy som inngår i nasjonal oljevernberedskap nevnes blant disse. Eventuelt bør det fremgå tydeligere at unntaket fra hviletidsbestemmelsene i § 4-4 annet ledd også gjelder for eksterne nødssituasjoner og øvelser.

§ 3-4 Last og ballast

Forskriftsverket synliggjør at det er klare berøringspunkter mellom Fiskeri- og kystdepartementets ansvarsområde for sikkerhet i havnene og Nærings- og

handelsdepartementets ansvar for sikkerhet på skip og for skipets besetning. Dette kommer særlig til syne ved laste- og losseoperasjoner som skjer i selve overgangsfasen mellom skipet og havnen, ref. utredningens punkt 3.3.3.13. Tilsvarende grenseflater foreligger i forhold til reglene om sikkerhet og terrorberedskap (ISPS).

I utkast til ny havne- og farvannslov foreslås videreført hjemlene for å gi regler om lasting og lossing. Det minnes om at Fiskeri- og kystdepartementet har ansvaret for havner som logistikk-knutepunkter, herunder krav som skal stilles til havneterminaler i forbindelse med lasting og lossing. Det legges til grunn at utvalget foreslår en videreføring av hjemmelsgrunnlaget for forskrifter om lasting og lossing. Det bemerkes at det er svært viktig at myndighetene samordner sin innsats ved utferdigelse av nye forskrifter på dette området, og trekker hverandre med i prosessen på et tidlig tidspunkt. Samarbeid må sikres på både departements- og etatsnivå.

§ 5-1 Forbud mot forurensning

Hvorvidt forurensning fra skip skulle reguleres av forurensningsloven eller skipsikkerhetsloven ble drøftet av utvalget. De falt ned på å videreføre dagens ordning slik at forurensning fra skip reguleres av skipssikkerhetsloven. Den nye skipssikkerhetsloven vil, som sjødyktighetsloven, gjelde for norske skip uansett hvor de befinner seg. Den vil også gjelde for utenlandske skip som er i norsk territorialfarvann, i Norges økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel. Forurensningsloven gjelder for forurensning som truer med å inntreffe her i riket, samt i norsk økonomisk sone når forurensningskilden er norsk fartøy eller innretning. Enkelte forurensningskilder er dermed omfattet av begge regelsett.

Forurensningsloven § 6 inneholder en definisjon av forurensningsbegrepet. Skipsikkerhetsutvalget uttaler på side 134 i NOUen at begrepet forurensning ikke er nærmere definert i loven, men at definisjonen i forurensningslovens § 6 vil gi en god ramme for begrepet også i skipssikkerhetsloven. Den nevner bl.a. *tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen*. I § 5-1 i forslaget nevnes det at forurensning fra skip kan skje ved *utslipp, dumping eller forbrenning av skadelige stoffer eller på annen måte*. Umiddelbart er det vanskelig å se hva som gjør den ene til en definisjon mens den andre ikke er det. Leser man bestemmelsen isolert kan det se ut som at forurensningsbegrepet gis et annet innhold enn etter forurensningsloven. Det bes om at det kommer tydeligere frem at forurensningsbegrepet i skipsikkerhetsloven skal forstås på samme måte som i forurensningsloven.

I forslagets § 5-1 anvendes uttrykket *undersjøiske mineralforekomster*. I § 1-2 a) brukes *undersjøiske naturforekomster*, som vi også finner igjen i forurensningsloven §§ 3 og 4. Etter departementets syn bør det samme uttrykket anvendes i begge bestemmelser. Det vil da være mest naturlig å anvende det mer vidtfavnende uttrykket *undersjøiske naturforekomster* også i § 5-1.

§§ 5-2 og 5-3 Teknisk miljømessig sikkerhet og drift av skipet

Departementet stiller seg positiv til at det foreslås lovfesting av krav om teknisk miljøsikkerhet og krav om at drift av skipet skal være lagt opp og gjennomført slikt at det ikke skjer forurensing av det ytre miljø, jf. lovutkastets §§ 5-2 og 5-3. Med dette tydeliggjøres disse viktige kravene i forhold til nåværende sjødyktighetslov, som gir hjemmel til å fastsette forskrift om slike krav.

§ 5-4 Beredskap og rapportering

I utkastets § 5-4, som er en ny bestemmelse i forhold til nåværende sjødyktighetslov, er det foreslått lovfesting av krav om skips beredskap mot forurensning av det ytre miljø. Dette anses som positivt. Fiskeri- og kystdepartementet er som ansvarlig for den statlige beredskapen mot akutt forurensning opptatt av utformingen av de konkrete kravene til skipets beredskap, og forutsetter å bli trukket inn i dette arbeidet. Dette fordi faren for akutt forurensning fra skip er avgjørende for dimensjoneringen av den statlige beredskapen mot akutt forurensning.

§11-2 Opphevelse av og endring i andre lover

Av § 11-2 i forslaget fremgår det at arbeids- og hviletidsloven foreslås opphevet. Nevnte lov unntar uttrykkelig statslosene fra arbeidstidsbestemmelsene, jf. § 1 nr 3.6. Fiskeri- og kystdepartementet legger til grunn at losens hviletid fortsatt vil være regulert av losloven § 10, som er spesiallovgivning på området.

Utvalget har foreslått at lov om mønstring skal oppheves, og erstattes av en forskrift med hjemmel i § 3-8 andre ledd bokstav g. Fra Kystverkets side er det et ønske om at en slik forskrift vil gi skipsfører mønstringsmyndighet, slik at en person kan bli erstattet med en annen i helgen uten at fartøyet må gå til nærmeste havn på mandag for å mønstre vedkommende.

Fiskeri- og kystdepartementet gjør oppmerksom på at det i forslag til § 11-2 ikke er tatt inn en endring av forurensningsloven § 5 slik at henvisningen blir til skipsikkerhetsloven og ikke til sjødyktighetsloven.

3. Andre merknader

ISPS-koden og forordning 725/2004

I pkt. 7.6.2.1 står det om ISPS-koden at "formålet er å øke sikkerheten i internasjonal skipsfart og beskytte tilhørende havnefasiliteter". Dette samsvarer ikke med preamblet til koden. Korrekt formulering er "formålet er å styrke sikkerheten og terrorberedskapen på skip og i havneanlegg". Ordet havnefasilitet er ikke standard

fagterminologi. Ordet havneterminaler bør også i størst mulig grad erstattes med ordet havneanlegg.

Nytt direktiv om havnesikring

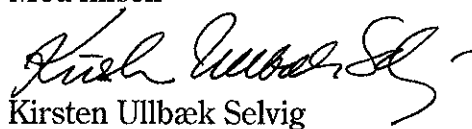
På s.140 første avsnitt står det at regelverket bare gjelder de deler av et havneområde som betjener skip. Imidlertid er havneområdet som skal sikres mot terror utvidet gjennom direktiv 2005/65 om havnesikring som ble vedtatt 6. oktober 2005. Direktivet skal implementeres i Norge i løpet av 18 måneder etter publisering.

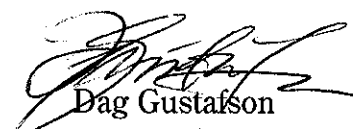
Nødrett

Det stilles også spørsmål om det er hensiktsmessig å ta bort bestemmelsen i sjødyktighetsloven § 115 om at regelen om utslipp og dumping av skadelige stoffer ikke kommer til anvendelse i nødssituasjoner. Selv om samme regel uansett følger av de alminnelige nødrettsreglene i straffeloven § 47 kan likevel gode grunner tale for å la regelen stå uttalt i loven. Trolig vil de fleste brukere av loven kjenne til de alminnelige nødrettsregler, men det kan være hensiktsmessig å utelukke enhver tvil.

Fiskeri- og kystdepartementet beklager at ikke høringsfristen ble overholdt, og takker for den velvilje som er blitt vist fra Nærings- og handelsdepartementets side til fristforlengelse.

Med hilsen


Kirsten Ullbæk Selvig
ekspedisjonssjef


Dag Gustafson
seniorrådgiver