



DET KONGELIGE
NÆRINGS- OG HANDELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 16

(1999-2000)

Om lov om endring i lov av 9. juni 1903
nr. 7 om Statskontrol med Skibes
Sjødygtighed mv. (gjennomføring av
EØS-tilpasset rådsdirektiv 98/25/EF
om havnestatskontroll)

Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet av 26. november 1999, godkjent i statsråd samme dag.

1 Innledning

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 39 av 26. mars 1999 ble rådsdirektiv 98/25/EF om endring av rådsdirektiv 95/21/EF om håndhevelse og kontroll av skip som benytter Fellesskapets havner og farvann for å påse at disse oppfyller internasjonale krav til sikkerhet, vern av det marine miljø, samt helse og arbeidsmiljø om bord (havnestatskontroll) besluttet inkludert i EØS-avtalen. Regelverket vil gå inn i EØS-avtalens vedlegg XIII om transport. Beslutningen i EØS-komiteen ble tatt med forbehold om Stortingets samtykke, fordi gjennomføringen i norsk rett vil kreve lovendring.

I henhold til EØS-avtalen artikkel 93 nr. 2 skal beslutningen i komiteen «treffes ved enighet mellom Fellesskapet på den ene siden og EFTA-statene, som opptrer samstemt, på andre side.» Det følger av artikkel 103 nr. 1 i EØS-avtalen at beslutningen først blir bindende for Norge etter at man fra norsk side har meddelt de andre avtalepartene at de forfatningsrettslige krav er oppfylt.

Gjennomføringen av beslutningen krever lovendring. Anmodningen om Stortingets samtykke til godkjenning av beslutningen i medhold av Grunnloven § 26 annet ledd blir fremlagt som egen proposisjon fra Utenriksdepartementet.

2 Nærmere om rådsdirektivet

Rådsdirektiv 95/21/EF ble vedtatt for å redusere og/eller fjerne substandard skip fra Fellesskapets havner og farvann, ved gjennomføring av Paris-MOU (The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control - 1982) for Fellesskapsområdet. Rådsdirektiv 98/25/EF innarbeider senere endringer i henhold til internasjonalt regelverk, samt fastsetter prosedyrer for oppfølging av ISM-koden (International Safety Management Code).

Formålet med endringsdirektivet er å oppdatere rådsdirektiv 95/21/EF om havnestatskontroll av skip, med hensyn til endringer i internasjonale konvensjoner og Paris- MOU gjennomført etter at direktivet ble vedtatt 19. juni 1995, og tilrettelegge for enklere endringsprosedyrer ved bruk av Kommissjonsdirektiv.

Det følger av direktivene 95/21/EF og 98/25/EF at skip skal nektes anløp til en annen EU-havn dersom skipet blir tilbakeholdt ved kontroll i EU-havn, ikke går til angitt reparasjonsverft, eller «stikker av». Den havn som har foretatt havnestatskontrollen skal gi melding om anløpsforbud til andre EU-havner gjennom et felles meldingssystem. Nektelse av anløp i annen EU-havn opphører først når eier eller reder kan dokumentere utbedring av mangelen(e) overfor den havn hvor skipet ble tilbakeholdt.

Rådsdirektivene åpner likevel for at kyststaten i spesielle tilfeller kan tillate adgang til utpekt havn, når anløpsforbudet medfører fare for skipets sikkerhet eller det marine miljø, eller utbedring kan foretas etter nærmere avtale med kyststaten.

Formålet med en koordinert nektelse av anløp er å forhindre at eier eller reder spekulerer i kvaliteten på kontroll innen EU-havner, og / eller at havnemyndighetene ikke har kapasitet til å holde skip tilbake.

Full gjennomføring av rådsdirektiv 95/21/EF og gjennomføring av rådsdirektiv 98/25/EF i forskrift krever endring i sjødyktighetsloven. Saken har vært sendt på høring til berørte organisasjoner og departementer som stiller seg positive til lovforslaget.

Noen av høringsvarene reiser spørsmål som knytter seg til teknisk tilrettelegging av meldingssystemer. Nærings- og handelsdepartementet anser at disse spørsmålene best vil bli ivaretatt på forskriftsnivå.

Miljøverndepartementet påpeker at rådsdirektiv 98/25/EF ikke vil få anvendelse på Svalbard. Miljøverndepartementet ser det som «uheldig at dette tiltaket for å bedre sjøsikkerheten ikke skal kunne gjennomføres på Svalbard». Miljøverndepartementet viser videre til at sjødyktighetsloven ikke kommer til anvendelse på Svalbard, og at Norge derfor ikke kan håndheve FNs internasjonale sjøfartsorganisasjons (IMO) konvensjon om marin forurensning (MARPOL 73/78) overfor fremmede lands skip i norsk territorialfarvann rundt Svalbard. På denne bakgrunn foreslår Miljøverndepartementet en tilføyning i sjødyktighetsloven § 1 fjerde ledd slik at *«Loven gjelder for Svalbard, Jan Mayen og bilandene i den utstrekning Kongen bestemmer.»*

Svalbard er på grunn av forholdet til partene i Svalbardtraktaten ikke en del av EØS-avtalen. Nærings- og handelsdepartementet anser at Miljøvernde-

Om lov om endring i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. (gjennomføring av EØS-tilpasset rådsdirektiv 98/25/EF om havnestatskontroll)

partementets forslag er nært knyttet opp til spørsmålet om sjødyktighetsloven i sin helhet skal gis anvendelse på Svalbard. Endring av sjødyktighetslovens virkeområde krever vurdering av forholdet til Svalbardtraktaten av 9. februar 1920, samt vurderinger av økonomiske og administrative konsekvenser.

Av hensyn til overholdelsen av forpliktelsen i EØS-avtalen, herunder den korte fristen som er gitt for å gjennomføre rådsdirektivene i norsk rett, foreslås det at Miljøverndepartementets forslag om en tilføyning i sjødyktighetsloven vedrørende Svalbard vurderes separat fra dette lovendringsforslaget.

På grunnlag av gjennomføringsfristen for rådsdirektiv 98/25/EF gitt ved EØS- komiteens beslutning 39/1999, foreslås det at loven trer i kraft straks.

Teksten til rådsdirektivene 95/21/EF og 98/25/EF følger i St.prp. om samtykke til godkjenning av EØS-komiteavgjerd nr. 39/ 1999 av 26. mars 1999 om endring av vedlegg XIII (transport) til EØS-avtale, som fremmes av Utenriksdepartementet.

3 Økonomiske og administrative konsekvenser

Direktivet innebærer ingen vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser. Nærings- og handelsdepartementet mener at det heller ikke vil påløpe spesielle kostnader som det må tas hensyn til i budsjettsammenheng eller skape behov for institusjonelle endringer.

4 Endringer i lov av 9. juni 1903 nr. 7 o Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv.

4.1 Innledning

Rådsdirektivene 95/21/EF og 98/25/EF er basert på «The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control» (Paris- MOU), som er en avtale Norge har inngått med 17 europeiske land samt Canada. Etter avtalen skal det gjennomføres kontroll av fremmede skip i havn.

Rådsdirektiv 95/21/EF er i hovedsak gjennomført i forskrift av 1. juli 1996 nr. 774 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner mv. som er hjemlet i sjødyktighetsloven § 1 fjerde ledd. Innarbeidelsen er i overensstemmelse med Paris- MOU.

Rådsdirektiv 98/25/EF pålegger havnestatsmyndigheten i visse situasjoner å nekte skip anløp *til* havn og indre farvann basert på kontroll foretatt i annen EU/EØS havn. Hovedprinsippet i sjødyktighetsloven er derimot at skip skal være sjødyktig ved *avgang fra havn*. Sjødyktighetsloven gir ingen hjemmel for å nekte fremmede skip *anløp* til norsk havn basert på kontroll foretatt i annen stat. Norsk lov foreslås endret på dette området, for å åpne for full gjennomføring av rådsdirektiv 95/21/EF og gjennomføring av rådsdirektiv 98/25/EF i forskrift hjemlet i sjødyktighetsloven.

4.2 Merknad til endringer i lovutkastet

Forslaget innebærer en utvidelse av lovens virkeområde, som foreslås innarbeidet i sjødyktighetslovens generelle del, som gjelder «kontroll i alminnelighet».

Det foreslås en utvidelse fra å kreve sjødyktighet ved avgang fra norsk havn, til også å omfatte sjødyktighet ved ankomst til norsk sjøterritorium på vei til norsk havn.

Endringene medfører at skip som i fremmed havnestatskontroll er avdekket å ha mangler og ikke reparerer forholdet, vil bryte norsk rett ved at de ikke kan dokumentere at de oppfyller krav i relevante internasjonale regler ved ankomst til norsk sjøterritorium på vei til norsk havn. Kravet til dokumentasjon omfatter hele sjødyktighetsloven, herunder krav til «miljødyktighet» og arbeidsmiljø.

Rapporteringsplikten innføres for effektivt å kunne håndheve anløpsforbud *før* skip anløper norsk havn.

I lovforslaget benyttes begrepet «kan» om gjennomføring av anløpsnekt, da dette gir norske myndigheter adgang til å vurdere rimeligheten av anløpsnektelse for skip som ikke kommer fra EU / EØS-området, og fordi direktivene åpner for at havnestaten i spesielle tilfeller kan tillate skipet adgang til utpekt havn.

Til ny § 3 a første ledd bemerkes:

Om lov om endring i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. (gjennomføring av EØS-tilpasset rådsdirektiv 98/25/EF om havnestatskontroll)

Sjødyktighetslovens virkeområde utvides ved at det fastsettes et generelt vilkår om at skip som ankommer norsk sjøterritorium på vei til norsk havn, skal kunne dokumentere at de tilfredsstiller krav i relevante internasjonale regler om sikkerhet, vern av det marine miljø, samt helse og arbeidsmiljø om bord.

Det innføres adgang til å nekte skip anløp til norsk havn inntil kravet til dokumentasjon er oppfylt.

Til ny § 3 a annet ledd bemerkes:

Det innføres rapporteringsplikt ved ankomst til norsk sjøterritorium, for skip hvor det i *fremmed* havnestatskontroll er avdekket at skipet ikke oppfyller krav i relevante internasjonale regler om sikkerhet, vern av det marine miljø, samt helse og arbeidsmiljø om bord.

Det innføres adgang til å nekte skip anløp til norsk havn inntil kravet til rapportering er oppfylt.

Nærings- og handelsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. (gjennomføring av EØS-tilpasset rådsdirektiv 98/25/EF om havnestatskontroll).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endring i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. (gjennomføring av EØS-tilpasset rådsdirektiv 98/25/EF om havnestatskontroll) i samsvar med et framlagt forslag.

Tilråding fra Nærings- og handelsdepartementet ligger ved.

**Forslag til lov om endring i lov av 9.
juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med
Skibes Sjødyktighed mv.
(gjennomføring av EØS-tilpasset
rådsdirektiv 98/25/EF om
havnestatskontroll)**

I

I lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed mv. gjøres følgende endringer:

§ 3 annet ledd skal lyde:

Den alminnelige kontroll med skip som nevnt i § 1 første ledd og de forhold som betinger deres sjødyktighet, og kontroll som nevnt i § 3 a, hører under et særskilt direktorat, Sjøfartsdirektoratet, som står under vedkommende departement.

Ny § 3 a skal lyde:

Når et skip ankommer norsk sjøterritorium på vei til norsk havn, skal det kunne dokumentere at det oppfyller krav i relevante internasjonale regler om sikkerhet, vern av det marine miljø, samt helse og arbeidsmiljø om bord. Hvis slik dokumentasjon ikke gis, kan skipet nektes anløp til norsk havn.

Det skal rapporteres dersom skipet ved havnestatskontroll i en annen stat er funnet ikke å tilfredsstille krav til dokumentasjon som nevnt i første ledd. Hvis slik rapportering ikke gis, kan skipet nektes anløp til norsk havn. Med havnestatskontroll menes kontroll av utenlandske skip for å påse at disse oppfyller krav som nevnt i første ledd.

Kongen kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om gjennomføringen av denne paragraf.

II

Denne lov trer i kraft straks.
