

# Prop. 116 S

(2011–2012)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

## Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 25. mai 2012,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### 1 Innledning

EØS-komiteen besluttet 30. mars 2012 (beslutning nr. 60/2012) å endre EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport) kapittel V (sjøtransport) ved innlemmelse av direktiv 2011/15/EU om endring av direktiv 2002/59/EF om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten.

I og med at gjennomføringen av direktivet nødvendiggjør lovendringer, er Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nødvendig iht. Grl. § 26 annet ledd.

Utkast til beslutning i EØS-komiteen og direktiv 2011/15/EU i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

### 2 Nærmere om direktivet

Direktiv 2011/15/EU endrer blant annet kravene til hvilke fartøy som skal ha automatiske identifikasjonssystemer (AIS) og systemer for registrering av reisedata (VDR).

Kretsen av skip som skal ha VDR utvides. Tidligere var det ikke krav til VDR for skip som var bygget før den 1. juli 2002, og som verken var passasjerskip eller lasteskip på mer enn 3000 BT. Nå blir det krav til VDR for alle skip over 3000 BT og som går i internasjonal fart. For lasteskip på mer enn 3000 BT som er bygget før den 1. juli 2002, og som skal gå i innenriksfart, stilles det nå bare krav til at de har et forenklet ferdskriversystem. Videre utvides adgangen til å dispensere fra kravet til AIS for passasjerskip under 300 BT og andre skip mellom 300 og 500 BT. I tillegg kan medlemsstatene på nærmere bestemte vilkår dispensere fra kravet til VDR for skip som er bygget før den 1. juli 2002.

Direktiv 2011/15/EU endrer vedlegg IV til direktiv 2002/59/EF. Endringen gjelder tiltak en kyststat kan iverksette for å avverge skader ved skipshavari eller fare for havari. Den sier at dersom et skip berges i henhold til en bergings- eller redningsavtale, kan de tiltak som er truffet av vedkommende myndigheter i en medlemsstat i henhold til bokstav a) og d), også omfatte de involverte hjelpe-, rednings- og bergingstjenestene.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovertvåkings- og informasjonssystem for skipsfarten

I bokstavene a og d er det opplistet hvilke tiltak og pålegg en medlemsstat skal kunne iverksette. I nærmere angitte situasjoner kan den kompetente myndigheten i medlemsstaten, innenfor rammene av folkeretten:

- Gi påbud om skipets bevegelser.
- Pålegge kapteinen å søke nødhavn eller påby losing eller slep av skipet.

Direktivet medfører at de ovennevnte punktene også skal kunne gjøres gjeldende overfor slepebåt- og annet hjelpemannskap.

Direktiv 2011/15/EU klargjør myndighetens mulighet til å gripe inn ved en ulykke. Endringen vil kunne bidra til økt sikkerhet for fartøy og mennesker i situasjoner hvor det benyttes slepebåt- og hjelpemannskap, samt til å redusere risikoen for skade ved forurensning fra skip i disse situasjonene.

### 3 Beslutningen i EØS-komiteen

Utkastet til EØS-komiteens beslutning inneholder en fortale og fire artikler.

I fortalen vises det til EØS-avtalen, særlig til artikkel 98, som gjør det mulig å endre vedleggene til avtalen gjennom beslutningen i EØS-komiteen.

*Artikkel 1* slår fast at vedlegg XIII endres ved at direktiv 2011/15/EU inntas i EØS-avtalen.

*Artikkel 2* fastsetter at teksten til direktiv 2011/15/EU på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

*Artikkel 3* slår fast at beslutningen trer i kraft 1. mai 2012, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens art. 103 nr. 1.

*Artikkel 4* slår fast at beslutningen skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

### 4 Forholdet til norsk rett

Adgangen til å iverksette tiltak overfor fartøy i fare er regulert i havne- og farvannsloven § 38. Det fremgår her at de som kan pålegges å iverksette tiltak er «eieren, rederen eller føreren av fartøy som har grunnstøtt eller sunket, eller som av andre grunner har havarert eller er i fare for å havarere, eller som på annen måte truer sikkerheten i farvannet». Slepebåt- og hjelpemannskap er ikke nevnt i lovteksten og faller heller ikke inn under en naturlig tolkning av ordlyden.

På bakgrunn av bestemmelsens ordlyd og uttalelsene i forarbeidene, vurderes havne- og farvannsloven å gi en uttømmende regulering av hvem pålegg kan rettes mot i kritiske situasjoner, som omtalt i bestemmelsen. Bestemmelsen kan vanskelig tolkes utvidende til også å omfatte pålegg til slepebåt- og hjelpemannskap. Havnefarvannsloven § 38 må derfor endres til også å omfatte slepebåt- og hjelpemannskap.

I situasjoner der det er fare for akutt forurensning, vil lov 13. mars 1981 gi vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) § 7, jf. § 46 regulere instruksjonsmyndigheten, jf. hfl. § 38 sjette ledd. Forurensningsloven § 7 er så generelt formulert at den vil være anvendelig som hjemmelsgrunnlag for å gi pålegg også til slepebåt- og hjelpemannskap. Dette vil gjelde alle tiltakene i bokstavene a og d i direktivet, under forutsetning av at pålegget gjelder en handling som faller inn under slepe- og hjelpemannskapets naturlige arbeidsområde.

Fiskeri- og kystdepartementet legger i dag frem en lovproposisjon med de nødvendige lovendringene, jf. Prop. 115 L (2011-2012).

Kravene til hvilke fartøy som skal ha automatiske identifikasjonssystemer (AIS) og systemer for registrering av reisedata (VDR) er regulert i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover. Forskrift 13. juni 2000 nr. 660 må endres slik at den er i samsvar med kravene som følger av direktiv 2011/15/EU. De nødvendige endringer vil bli foretatt av Nærings- og handelsdepartementet/Sjøfartsdirektoratet.

### 5 Administrative og økonomiske konsekvenser

Gjennomføringen av direktivet kan medføre at myndigheten til å gi pålegg blir noe utvidet i de tilfellene der skipet representerer en sikkerhetstrussel, men det antas at endringen ikke vil medføre nevneverdige økonomiske og eller administrative konsekvenser for det offentlige.

### 6 Konklusjon og tilråding

Direktiv 2011/15/EU innebærer blant annet at myndighetenes mulighet til å gripe inn ved havari eller fare for havari blir klarere. Formålet med denne endringen er å bidra til økt sikkerhet for fartøy og mennesker i situasjoner hvor det benyt-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten

tes slepebåt- og hjelpemannskap, samt å redusere risikoen for skade ved forurensning fra skip.

Fiskeri- og kystdepartementet tilrår godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Utenriksdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten.

---

**Vi HARALD,** Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten, i samsvar med et vedlagt forslag.

---

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten

## Forslag

### **til vedtak til samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten**

#### I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten.

---

## Vedlegg 1

# EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport)

### EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 27/2012 av 10. februar 2012<sup>1</sup>.
2. Kommisjonsdirektiv 2011/15/EU av 23. februar 2011 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet<sup>2</sup> skal innlemmes i avtalen –

### BESLUTTET FØLGENDE:

#### Artikkel 1

I avtalens vedlegg XIII nr. 55a (europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF) skal nytt strekpunkt lyde:

«– **32011 L 0015:** Kommisjonsdirektiv 2011/15/EU av 3. februar 2011 (EUT L 49 av 24.2.2011, s. 33).»

<sup>1</sup> Ennå ikke kunngjort.

<sup>2</sup> EUT L 49 av 24.2.2011, s. 33.

#### Artikkel 2

Teksten til direktiv 2011/15/EU på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

#### Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 1. mai, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1<sup>3</sup>.

#### Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 30. mars 2012.

For EØS-komiteen

*Gianluca Grippa*

Fungerende formann

<sup>3</sup> Forfatningsrettslige krav angitt.

## Vedlegg 2

# **Kommisjonsdirektiv 2011/15/EU av 23. februar 2011 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 om opprettelse av et overvåkings- og informasjonssystem for sjøtrafikk i Fellesskapet og om oppheving av rådsdirektiv 93/75/EØF<sup>4</sup>, særlig artikkel 27, og ut fra følgende betraktninger:

1. Den internasjonale sjøfartsorganisasjons (IMO) resolusjon MSC.150(77) er opphevet og erstattet med IMO-resolusjon MSC.286(86) med virkning fra 1. juli 2009. Artikkel 12 i direktiv 2002/59/EF, som viser til den opphevede IMO-resolusjonen, bør derfor ajourføres i samsvar med dette.
2. Kravene til automatiske identifikasjonssystemer (AIS) og ferdskrivere (VDR) bør ajourføres i samsvar med endringene i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS), og bør ta hensyn til utviklingen av forenklete VDR, som er godkjente av IMO. Virkeområdet for unntak fra kravene til små passasjerskip som trafikkerer korte avstander, bør også presiseres og tilpasses til denne typen reiser.
3. Medlemsstatenes myndighet til å gripe inn i tilfelle av en hendelse til sjøs bør tydeliggjøres. Det bør tydelig angis at medlemsstatene kan gi instruks for å forhindre, redusere eller fjerne en alvorlig og overhengende trussel mot statens kyst eller tilknyttede interesser, sikkerheten for andre skip og deres besetning og passasjerer eller personer på land eller for å beskytte havmiljøet.
4. Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

## *Artikkel 1*

### **Endringer**

I direktiv 2002/59/EF gjøres følgende endringer:

1. I artikkel 12 nr. 1 skal bokstav b) lyde:  
«(b) for stoffene som omhandles i vedlegg I til Marpol-konvensjonen, sikkerhetsdatabladet med opplysninger om produktenes fysiske og kjemiske kjennetegn, herunder, dersom det er relevant, deres viskositet uttrykt i cSt ved 50 °C og deres tetthet ved 15 °C samt øvrige opplysninger som i samsvar med IMO-resolusjon MSC.286(86) er å finne i sikkerhetsdatabladet.»
2. Vedlegg II erstattes med vedlegg I til dette direktiv.
3. Vedlegg IV erstattes med vedlegg II til dette direktiv.

## *Artikkel 2*

### **Innarbeiding i nasjonal lovgivning**

1. Medlemsstatene skal sette i kraft de lover og forskrifter som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv senest tolv måneder etter dets ikrafttredelse, uten at dette berører fristen for innarbeiding i nasjonal lovgivning som er fastsatt i artikkel 2 nr. 1 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/17/EF<sup>5</sup> med hensyn til fiskefartøyer. De skal umiddelbart oversende Kommisjonen teksten til disse bestemmelsene. Når disse bestemmelsene vedtas av medlemsstatene, skal de inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

<sup>4</sup> EFT L 208, 5.8.2002, s. 10.

<sup>5</sup> EUT L 131, 28.5.2009, s. 101.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten

2. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen teksten til de viktigste internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

#### Artikkel 3

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

#### Artikkel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 23. februar 2011.

*For Kommisjonen*

José Manuel BARROSO

President

#### Vedlegg I

#### «Vedlegg II

### Krav til utstyr ombord

#### I. FISKEFARTØYER

Fiskefartøyer med en lengde på over 15 meter skal utstyres med et automatisk identifikasjonssystem (AIS) som fastsatt i artikkel 6a i henhold til følgende tidsplan:

- fiskefartøyer med en lengde på 24 meter og over, men under 45 meter: senest 31. mai 2012,
- fiskefartøyer med en lengde på 18 meter og over, men under 24 meter: senest 31. mai 2013,
- fiskefartøyer med en lengde på over 15 meter, men under 18 meter: senest 31. mai 2014,
- nybygde fiskefartøyer med en lengde på over 15 meter omfattes av kravet om å føre AIS fastsatt i artikkel 6a fra og med 30. november 2010.

#### II. SKIP SOM GÅR I UTENRIKSFART

Passasjerskip, uansett størrelse, og alle andre skip på 300 bruttotonn eller mer som går i utenriksfart og som anløper en havn i en medlemsstat, skal være utstyrt med et automatisk identifikasjonssystem (AIS) i samsvar med de kvalitets- og ytelsesstandarder som er fastsatt i kapittel V i SOLAS. Passasjerskip, uansett størrelse, og alle andre skip på 3 000 bruttotonn eller mer som går i utenriksfart og som anløper en havn i en medlemsstat i Fellesskapet, skal være utstyrt med en ferdskriver (VDR) i samsvar med de kvalitets- og ytelsesstandarder som er fastsatt i kapittel V i

SOLAS. Lasteskip som er bygd før 1. juli 2002 kan være utstyrt med en forenklet ferdskriver (S-VDR) som må som oppfyller de kvalitets- og ytelsesstandarder som er fastsatt i kapittel V i SOLAS.

#### III. SKIP SOM GÅR I INNENRIKSFART

##### 1. Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

Passasjerskip, uansett størrelse, og alle skip på 3 000 bruttotonn eller mer som går i innenriksfart, skal være utstyrt med et AIS som oppfyller de kvalitets- og ytelsesstandarder som er fastsatt i kapittel V i SOLAS.

##### 2. Ferdskriver (VDR)

- a. Passasjerskip, uansett størrelse, og andre skip på 3 000 bruttotonn eller mer, bygd 1. juli 2002 eller senere, som går i innenriksfart, skal utstyres med en VDR som oppfyller de kvalitets- og ytelsesstandarder som er fastsatt i kapittel V i SOLAS.
- b. Lasteskip på 3 000 bruttotonn eller mer, bygd før 1. juli 2000, som går i innenriksfart, skal være utstyrt med en VDR eller med en SVDR som oppfyller de kvalitets- og ytelsesstandarder som er fastsatt i kapittel V i SOLAS.

#### IV. UNNTAK

##### 1. Unntak fra kravene om at skip skal være utstyrt med AIS

- a. Medlemsstatene kan unnta passasjerskip med en lengde på under 15 meter eller en vekt på under 300 bruttotonn og som går i innenriksfart, fra kravene om å være utstyrt med AIS, som fastsatt i dette vedlegg.
- b. Medlemsstatene kan unnta andre skip enn passasjerskip med en vekt på 300 bruttotonn eller mer men under 500 bruttotonn som utelukkende trafikkerer en medlemsstats indre farvann og som går utenfor de ruter som vanligvis benyttes av andre skip som er utstyrt med AIS, fra kravene om å være utstyrt med AIS, som fastsatt i dette vedlegg.

##### 2. Unntak fra kravene om at skip skal være utstyrt med VDR eller S-VDR

Medlemsstatene kan unnta skip fra å være utstyrt med VDR eller S-VDR som følger:

- a. Passasjerskip som bare går i andre havområder enn dem som omfattes av klasse A i henhold til artikkel 4 i europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF<sup>6</sup>, kan unntas fra kravene om å være utstyrt med en ferdskriver.

<sup>6</sup> EUT L 163, 25.6.2009, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 60/2012 av 30. mars 2012 om innlemmelse i EØS-avtalen av direktiv 2011/15/EU om opprettelse av et trafikkovervåkings- og informasjonssystem for skipsfarten

- b. Andre skip enn roro-passasjerskip, bygd før 1. juli 2002, kan unntas fra kravene om å være utstyrt med en VDR dersom det kan godtgjøres at det vil være urimelig og praktisk umulig å koble en VDR til det eksisterende utstyret på skipet.
- c. Lasteskip bygd før 1. juli 2002, som går i utenriksfart eller i innenriksfart, kan unntas fra kravene om å være utstyrt med en SVDR dersom disse skipene tas permanent ut av tjeneste senest to år etter gjennomføringsdatoen angitt i kapittel V i SOLAS.

#### *Vedlegg II*

#### *«Vedlegg IV*

#### **Tiltak som medlemsstatene kan treffe i tilfelle trussel mot sjøsikkerhet og miljøvern**

(i henhold til artikkel 19 nr. 1)

Når et skip er berørt av en hendelse eller omstendigheter av den type som er beskrevet i artikkel 17 og vedkommende myndighet i den berørte medlemsstat anser at det er nødvendig, innenfor rammen av folkeretten, å forhindre, redusere eller fjerne en alvorlig og overhengende

trussel mot statens kyst eller tilknyttede interesser, sikkerheten for andre skip og deres besetning og passasjerer eller personer på land eller for å beskytte havmiljøet, kan den blant annet:

- a. begrense skipets bevegelser eller pålegge det å følge en bestemt kurs. Dette kravet berører ikke skipsførerens ansvar for sikker håndtering av skipet,
- b. gi offisielt varsel til skipsføreren om å sørge for å fjerne trusselen mot miljøet eller sjøsikkerheten,
- c. sende en evalueringsgruppe om bord på skipet for å vurdere faregraden, hjelpe skipsføreren med å avbøte situasjonen og holde vedkommende kyststasjon underrettet om dette,
- d. pålegge skipsføreren å søke nødhavn i tilfelle av overhengende fare, eller pålegge skipet losing eller sleping.

Dersom et skip berges i henhold til en bergings- eller redningsavtale, kan de tiltak som er truffet av vedkommende myndigheter i en medlemsstat i henhold til bokstav a) og d), også omfatte de involverte hjelpe-, rednings- og bergingstjenestene.»

---

---