

# Innst. O. nr. 46.

(1998-99)

## Innstilling frå samferdselskomiteen om lov om endring i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

Ot.prp. nr. 33 (1998-99).

Til Odelstinget.

### SAMANDRAG

#### Hovedinnhold

Det foreslås i proposisjonen at Fiskeridepartementet gis myndighet til å fastsette forskrifter eller treffe enkeltvedtak om opplysninger som skal gis av hensyn til trafikkavvikling, sikkerhet, miljø eller bruksforhold for øvrig i farvannet.

Opplysningene skal gis til statlige eller kommunale myndigheter. Hjemmelen vil bli tatt inn i havne- og farvannslovens § 11 i en ny nr. 9. Ordlyden vil få følgende formulering:

«opplysninger som eier eller bruker av fartøy, eier, mottaker eller sender av last, samt eier av havn eller del av havn skal gi til statlige eller kommunale myndigheter av hensyn til trafikkavvikling, sikkerhet, miljø eller bruksforhold i farvannet for øvrig.»

#### Bakgrunnen

Fiskeridepartementet er tillagt myndigheten å forvalte lov og forskriftsverk som angår bruk av norsk indre farvann og norsk sjøterritorium ellers. Rammen for denne myndigheten følger av havne- og farvannslovens bestemmelser. Denne loven er en fullmaktslov. Det vil si at Fiskeridepartementet i stor utstrekning har fått myndighet til å utferdige forskrifter og treffe enkeltvedtak innenfor de rammer som loven selv fastsetter.

Da Norge inngikk EØS-avtalen, innebar det samtidig en forpliktelse til å eliminere uoverensstemmelser mellom norske lov- og forskriftsbestemmelser og de ulike direktivbestemmelser innenfor avtalens anvendelsesområde.

Den 13. september 1993 vedtok Rådet for det Europeiske fellesskap rådsdirektiv 93/75/EØF om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller som forlater Fellesskapets sjøhavner og som transporterer farlig eller forurensende last. Direktivet er også gjort

gjeldende med virkning for EØS-stater, hvilket innebærer en forpliktelse for Norge til å adoptere direktivets bestemmelser.

Direktivet har bestemmelser som forplikter operatøren av et fartøy til å gi ankomst- og avgangsmelding. Videre har direktivet bestemmelser som forplikter skipsføreren til å fylle ut en nærmere spesifisert kontrolliste vedrørende fartøyets konstruksjon, utstyr, egenskaper, sertifikater, mannskap, eierskap m.v.

Fiskeridepartementet har med hjemmel i havne- og farvannslovens § 11 nr. 1 myndighet til å fastsette forskrifter eller treffe enkeltvedtak om plikt for skipsfører eller andre til å melde fartøy, kjøretøy og last til havnemyndighetene.

Fiskeridepartementet har derimot ikke hjemmel i havne- og farvannsloven til å pålegge skipsføreren en plikt til å fylle ut en nærmere spesifisert kontrolliste. Ifølge Fiskeridepartementets kunnskap finnes det heller ikke bestemmelser i annen relevant norsk lovgivning som hjemler en slik plikt.

På denne bakgrunn fremmes det et lovforslag om at Fiskeridepartementet gis myndighet til å fastsette forskrift eller treffe enkeltvedtak om opplysninger som eier eller bruker av fartøy, eier, mottaker eller sender av last, samt eier av havn eller del av havn skal gi til statlige eller kommunale myndigheter av hensyn til trafikkavvikling, sikkerhet, miljø, eller bruksforhold i farvannet for øvrig.

Lovforslaget vil omfatte plikten til å melde ankomst og avgang, samt plikten til å fylle ut en kontrolliste.

Lovforslaget har vært på høring til andre departementer, samt berørte brukerorganisasjoner. Det har kommet uttalelser fra Kystdirektoratet og Norsk Havneforbund, og utdrag av uttalelsene er tatt inn i proposisjonen og nærmere kommentert i pkt. 4 i proposisjonen.

Fiskeridepartementet antar at lovforslaget vil være ett av flere sikkerhetstiltak som er egnet til å senke ulykkesfrekvensen ytterligere.

De tiltak som Fiskeridepartementet vil kunne treffe i medhold av lovforslaget vil særlig kunne få betydning for følgende forhold:

På bakgrunn av opplysningene som gis vil det kunne tas stilling til om det er nødvendig med forebyggende tiltak, ut over de sikkerhetsrutiner som ligger i at båtførerne følger de alminnelige sjøveisregler. Med dagens lov- og forskriftsregulering er skipsføreren bare pålagt å melde fra om fartøyets ankomst og avgang. En slik melding sier ikke noe om fartøyets tilstand, og gir dermed heller ikke tilstrekkelig foranledning for havnemyndighetene til å vurdere om ulike sikringstiltak er påkrevet. Kravet til utfylling av en kontrolliste, fastsatt i forskrift med hjemmel i lovforslaget, vil gi en betraktelig forbedret kvalitetssikring av tilgangen på opplysninger. Dette vil i sin tur danne bedre grunnlag for å vurdere konkrete sikringstiltak.

Havnemyndighetene vil på bakgrunn av de motatte opplysningene kunne vurdere nærmere hvilke tiltak som eventuelt er nødvendige.

#### **Administrative og økonomiske konsekvenser**

Informasjon som blir gitt i henhold til lovforslaget, skal gis til trafikksentralen i Horten. Denne sentralen sorterer administrativt under Kystdirektoratet. Foreløpig vil opplysningene bli gitt via telefaks. Når Kystdirektoratet har fått på plass et nytt og utvidet datasystem, vil opplysningene gis elektronisk. Etablerings- og driftskostnadene vil bli dekket innenfor Kystdirektoratets budsjettammer. På grunnlag av høringsuttalelsene forventes ikke lovforslaget å få administrative eller økonomiske konsekvenser av betydning for dem som plikter å gi opplysningene.

#### **MERKNADER FRÅ KOMITEEN**

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Rikke Lind, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, frå Framstegspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, frå Kristelig Folke-

parti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, frå Høgre, Ellen Gjerpe Hansen og leiaren Oddvard Nilsen, frå Senterpartiet, Jorunn Ringstad, frå Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll og frå Venstre, May Britt Vihovde, er kjent med rådsdirektiv 93/75 EØF om minimumskrav til fartøy som fører farleg og forureinande last. Komiteen har i brev til Fiskeridepartementet spurt om EØS-direktivet kunne utsetjast inntil ny revisjon av hamne- og farvatnlova kom.

Komiteen viser til svar frå Fiskeridepartementet dagsett 8. februar 1999 der departementet signaliserer at revisjonen minst vil ta to år og faren for brot på EØS-avtalen vil vera til stades ved ei utsetjing. Komiteen viser til brev frå Fiskeridepartementet 8. februar 1999 og 23. februar 1999 (vedlegg 1 og 2).

Komiteen vil med desse oppklaringane slutte seg til forslaget i Ot.prp. nr. 33 (1998-99).

#### **TILRÅDING FRÅ KOMITEEN**

Komiteen har elles ingen merknader, viser til proposisjonen og rår Odelstinget til å gjere slikt

vedtak til lov

om endring i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.

#### **I.**

I lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. gjøres følgende endring:

§ 11 ny nr. 9 skal lyde:

*opplysninger som eier eller bruker av fartøy, eier, mottaker eller sender av last, samt eier eller operatør av kaianlegg skal gi til statlige eller kommunale myndigheter av hensyn til trafikkavvikling, sikkerhet, miljø og bruksforhold for øvrig i farvannet.*

#### **II.**

Loven tretr i kraft straks.

Oslo, i samferdselskomiteen, den 25. februar 1999.

**Oddvard Nilsen,**  
leiar.

**Sigrun Eng,**  
ordførar.

**May Britt Vihovde,**  
sekretær.

**Vedlegg 1****Brev frå Fiskeridepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 8. februar 1999.****Ot.prp. nr. 33 (1998-99) om lov om endring i lov av 8. juni 1984 om havner og farvann m.v.**

Fiskeridepartementet viser til telefaks frå Samferdselskomiteen av 2. februar 1999 kor følgjande spørsmål vert retta til departementet:

«Kan det gjevast ei nærare grunngeving for at det no vert lagd fram eit eige forslag til endring i lov om hamner og farvatn når det likevel skal vere i gang eit arbeid med å gjennomgå heile loven?»

Som det framgår av lovforslaget er Noreg forplikt til å tilpasse lovverket i samsvar med krava fastsett i rådsdirektiv 93/75/EØF om minimumskrav til fartøy som fører farleg og forureinande last.

EU-kommisjonen har sett fristar for gjennomføring av naudsynte tilpassingar. I følgje EFTA sitt

overvakingsorgan (ESA) bør ein unngå fristoverskridingar, då EU-kommisjonen i yttarste konsekvens vil kunne rekne dette som eit brot på EØS-avtalen. For å unngå å hamne i ein slik situasjon har Fiskeridepartementet derfor fremja ovanfor nemnde lovforslag no.

Arbeidet med revisjon av hamne- og farvatnlova som komiteen viser til i telefaksen er under oppstart denne våren. Det må gjennomførast eit grunnleggjande arbeid med å samle inn relevant materiale og føreta andre førebuingar før departementet kan presentere ein Ot.prp. Ei endring av hamne- og farvatnlova ligg i allfall eit par år fram i tid, og dei signala som Fiskeridepartementet har motteke frå ESA går ut på at ein ikkje kan tilrå å utsetje implementeringa av rådsdirektiv 93/75 i så lang tid.

**Vedlegg 2****Brev frå Fiskeridepartementet v/statsråden til samferdselskomiteen, datert 23. februar 1999.****Ot.prp. nr. 33 (1998-99) om lov om endring i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v.****1.**

Fiskeridepartementet viser til telefaks frå Samferdselskomiteen på Stortinget av 17. februar 1999 kor følgjande spørsmål vert retta til departementet:

- «Når blei rådsdirektiv 93/75/EØF vedtatt og når blei det beslutta tatt inn i EØS-avtalen?»
- «Kva fristar har EU-kommisjonen sett for implementering/innpassing av direktivet?»

Rådsdirektiv 93/75/EØF vart vedteke av Rådet for det Europeiske Fellesskap den 13. september 1993, og er ein del av EØS-avtalen, jfr. særskilt vedlegg 2 til St.prp. nr. 40 (1993-94), bind 10a, side 334.

Det følgjer av art. 14 første ledd i direktivet at medlemsstatane skal vedta dei lover og forskrifter som er naudsynte innan eit år etter vedtakinga av direktivet, det vil seie innan 13. september 1994. Norsk lovverk oppfyller dei formelle krava i direktivet, med unntak for heimel til å påleggje båtføraren å fylle ut ei kontrollliste i samsvar med art. 8 første ledd. Lovforslaget - Ot.prp. nr. 33 (1998-99) - vil føre til at hamne- og farvatnlova også har heimel til påleggje båtføraren ei slik plikt.

EFTA sitt overvakingsorgan (ESA) kontakta Fiskeridepartementet ved brev av 16. desember 1997 og 27. mai 1998, der Noreg med heimel i art. 31 i avtale mellom EFTA-statane om oppretting av eit Overvakingsorgan og ein Domstol vart oppfordra til å føreta dei naudsynte endringane innan 3 månader, altså innan 16. mars 1998 og 27. august 1998. I sine svarbrev opplyste Fiskeridepartementet at det var naudsynt med ei lovendring, og at det derfor måtte fremjast eit lovforslag for Stortinget hausten 1998. Den 1. oktober 1998 fekk Fiskeridepartementet ei grunnlagt uttale - *reasoned opinion* - frå ESA, kor siste frist for tilpassing av lovverket vart sett til 2. desember 1998. I svarbrevet frå Fiskeridepartementet blei det opplyst at lovforslaget ville bli lagd fram for Stortinget den 18. desember 1998, og at dette truleg ville bli vedteke tidleg i 1999.

Ovanfor nemnde korrespondanse med ESA gjeld manglande implementering av kommisjonsdirektiv 96/39 og kommisjonsdirektiv 97/34. Desse direktiva endrar det saklege virkeområdet til rådsdirektiv 93/75, ved at det vert gjort greie for kva slags lastar som skal reknast som farlege og forureinande i rådsdirektiv sin forstand. Det er ikkje naudsynt med lovendring for å implementere desse direktiva. ESA har derimot munnleg gitt uttrykk for at også den naudsynte lovendringa i hamne- og farvatnlova må gjennomførast

no, slik at heile rådsdirektivet vert implementert i norsk lovverk. Dette vart sist presisert på møte mellom ESA og Fiskeridepartementet den 2. november 1998.

## 2.

Som det går fram av pkt. 1 så hadde Noreg ei forplikting til å tilpasse norsk lovverk til rådsdirektiv 93/75 innan 13. september 1994. Kvifor har det då teke så lang tid å få på plass dei naudsynte endringane?

Etter at rådsdirektivet vart vedteke i 1993, oppsto spørsmålet om korleis arbeidet med tilpassinga av norsk regelverk skulle leggjast opp. Fiskeridepartementet sette ned ei arbeidsgruppe som skulle fremje forslag til ny forskrift. Av mandatet gjekk det fram at gruppa skulle samordne gjeldande regelverk om krav til meldingar som båttrafikken pliktar å gje norske styresmakter. All informasjon som brukarane blir pålagd å gje med heimel i denne forskrift, skal så bli lagra i eit datasystem - kalla Meldings- og Informasjonstjeneste (M&I). Dette systemet skal etablerast som skissert i rapporten av 31. mai 1995 om *koordinert meldings- og informasjonsfunksjon i Kystforvaltningen* som er ei oppfølging av Kystforvaltningsutvalet si innstilling av 2. april og 20. august 1993. Arbeidet med etableringa av dette systemet blei starta opp av Kystdirektoratet og Forsvaret like etter at rapporten vart lagd fram i 1995.

Forsvaret valde etter kvart å utvikle eit eige system kalla Coastal Surveillance System (COSS). Samarbeidet mellom Kystdirektoratet og Forsvaret om etablering av M&I stoppa derfor mellombels opp. Den 31. oktober 1997 blei det inngått ein samarbeidsavtale mellom Forsvaret og Kystdirektoratet om samkøyring av M&I og COSS, noko som inneber at arbeidet med M&I har kome på sporet igjen.

Stansen i arbeidet med M&I førte til at arbeidet med implementering av rådsdirektivet drog ut i tid. Like etter at ovanfor nemnde samarbeidsavtale var på plass kontakta ESA Noreg, som nemnt ovanfor i pkt. 1. Situasjonen er no at Kystdirektoratet vil ha ei mellombels systemløysing basert på datafaks på plass straks lovforslaget er vedteke i Stortinget. Denne løysinga vil kunne handtere dei meldingane som skal gjevast i medhald av minimumskrava i rådsdirektivet. Fiskeridepartementet har derfor utarbeidd ei mellombels forskrift som vil bli gitt med heimel i lovforslaget, og som implementerer krava i rådsdirektivet.

Ovanfor nemnde samordning av regelverk om meldingar vil såleis ikkje kunne gjennomførast før datafakssystemet er erstatta av M&I ein gong i år 2000. Det er likevel grunn til å presisere at lovforslaget som Samferdselskomiteen no har til handsaming også vil vere heimel for den forskrifta som i framtida vil samordne gjeldande regelverk om meldingar.