

Innst. O. nr. 21

(1999-2000)

Innstilling fra næringskomiteen om lov om endringer i sjøfartslovgivningen m.v.

Ot.prp. nr. 87 (1998-1999)

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen fremmer Nærings- og handelsdepartementet forslag om endringer i sjøfartslovgivningen. Bakgrunnen for lovforslaget er St.meld. nr. 28 (1995-1996) Hvor fartøy flyte kan ... («skipsfartsmeldingen») hvor Regjeringen fremmet en melding om norsk skipsfartspolitik og maritim virksomhet. Problemene forbundet med lavstandardskip i norske havner var ett av mange spørsmål som ble drøftet i skipsfartsmeldingen.

Proposisjonen inneholder forslag om enkelte endringer i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. (sjødyktighetsloven) og lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven), om problemer med lavstandard skip i norske havner.

Det foreslås inntatt en ny § 24 a i sjødyktighetsloven som gir tilsynet (dvs. Sjøfartsdirektoratet og andre organer som nevnt i sjødyktighetsloven § 4) mulighet for, på rederens regning, å bringe tilbakeholdt skip i en slik stand at skipet kan flyttes. I denne forbindelse foreslås også en mindre endring i sjødyktighetsloven § 24 annet ledd.

Endringene i sjøloven gjelder for det første innføring av et krav om garantistillelse for havneavgift i tilfeller hvor det begjæres tvangsdekning eller arrest i skip. Videre foreslås det en endring i sjøloven § 137 første ledd som utvider skipsførerens fullmakter til å omfatte myndighet til å motta forkynnelser og meddelelser på vegne av skipets eier og reder i alle saker som gjelder skipet.

Dessuten foreslås det enkelte andre endringer i sjødyktighetsloven og i lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer (måleloven). Taushetspliktsbestemmelsen i sjødyktighetslovens § 4 tredje ledd foreslås opphevet da bestemmelsene om taushetsplikt i lov 10. februar 1967 om behandlingssaker (forvaltningsloven) anses tilstrekkelige. Videre fremmes det forslag om endring i reglene om

innkreving av gebyrer for arbeid utført av tilsynet i sjødyktighetslovens § 14 og måleloven § 7.

Det foreslås også en mindre lovendring i sjøloven § 228 for å rette opp en ren inkurie der.

1.2 Økonomiske og administrative konsekvenser

De økonomiske konsekvensene av de foreslåtte endringene i reglene i sjødyktighetsloven §§ 24 og § 24 a om hjemmel for tilsynet for et skip til å bringe tilbakeholdt skip i stand slik at det kan flyttes, er vanskelige å beregne, men det antas at forslaget ikke vil ha nevneverdige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Det antas at de foreslåtte endringene i sjøloven § 97 om sikkerhetsstillelse for havneavgifter ved begjæring om arrest eller tvangsfullbyrdelse i skip, i den grad de får økonomiske konsekvenser, vil medføre innsparinger for det offentlige. For den private part, dvs. den som begjærer arrest eller dekning i skipet, vil endringen medføre kostnader forbundet med å stille sikkerhet. Endringen vil føre til noe administrativt merarbeid for havnemyndighetene som vil ha ansvaret for å sørge for at det til enhver tid foreligger tilstrekkelig sikkerhet.

Den foreslåtte endringen i sjøloven § 137 om at skipsføreren skal kunne motta meddelelser og forkynnelser på vegne av skipets reder eller eier vil medføre innsparinger for det offentlige av både økonomisk og administrativ art.

Opphevelse av bestemmelsen om taushetsplikten i sjødyktighetsloven § 4 innebærer ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige eller for private.

De foreslåtte endringene i sjødyktighetsloven § 14 og måleloven § 7 om innkreving av gebyrer innføres av effektivitetshensyn, og det antas at endringene vil gi innsparinger for det offentlige av både økonomisk og administrativ art.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Bjarne Håkon Hanssen, Einar Johansen, Kjell Opseth, Torstein Rudihagen, Oddbjørg Ausdal Starrfelt og Rita Tveiten, fra Fremskrittspartiet, Øystein Hedstrøm og Terje Knudsen, fra Kristelig Folkeparti, Modulf Aukan og Kurt-Arne Langeland, fra Høyre, Ansgar Gabrielsen og Ivar Kristiansen, fra Senterpartiet, lederen Morten Lund, og fra Venstre, Leif Helge Kongshaug, viser til de foreslåtte endringer i sjøfartslovgivningen.

Komiteen har som en del av sitt grunnlag rettet oppmerksomhet mot St.meld. nr. 28 (1995-1996) hvor det i meldingen blant annet ble reist en del spørsmål om problemer som var forbundet med lavstandardskip i norske havner. Proposisjonen inneholder derfor en del forslag til endringer i lovverket knyttet til disse spørsmålene.

Endringsforslagene omfatter lov 9. juni 1903 nr. 7 (sjødyktighetsloven) og lov 24. juni 1994 nr. 39 (sjøloven).

Komiteen har gjennomgått forslagene og kommenterer hver enkelt av dem.

Forslaget til ny § 24 a i sjødyktighetsloven samt en mindre endring i sjødyktighetsloven § 24 annet ledd gir tilsynet dvs. Sjøfartsdirektoratet og andre organer mulighet for på rederens regning, å bringe tilbakeholdt skip i en slik stand at skipet kan flyttes. Komiteen konstaterer at det i de tilfeller hvor skipskontrollen fastslår at skip ikke er sjødyktig, bør det være i rederens interesse å få manglene utbedret så raskt som mulig slik at skipet kan komme i drift igjen.

I de tilfeller hvor ikke rederen ønsker å medvirke til en nødvendig utbedring av mangler, eller at det ikke oppnås kontakt med rederen mener komiteen at Sjøfartsdirektoratet for reders regning må kunne sørge for utbedring av mangler samtidig som utleggene sikres som prioritert pant i skipet.

Komiteen slutter seg til en endring av sjølovens § 97 om at den som krever arrest eller tvangsfullbyrdelse i et skip kan pålegges å stille sikkerhet for havneavgifter som påløper under saken. Bakgrunnen for dette forslaget var at man i perioden 1994-1995 ved enkelte havner opplevde at utenlandske skip ble liggende i norsk havn meget lang tid i forbindelse med tvangsfullbyrdelse og arrest. Dette medførte ikke bare praktiske problemer, men påførte også det offentlige utgifter som ikke ble innekket ved tvangssalget. Nåværende § 97 blir ny § 98.

Komiteen er enig i at den foreslåtte endringen i sjøloven § 137 om at skipsføreren skal kunne motta meddelelser og forkynnelser på vegne av skipets reder, vil medføre innsparinger for det offentlige av både økonomisk og administrativ art. Komiteen er videre klar over at enkelte lavstandardskip kan bli lig-

gende lenge i norske havner og farvann fordi de holdes tilbake av norske myndigheter ved manglende sjødyktighet eller blir holdt tilbake som følge av en begjæring om arrest. I begge disse tilfeller har myndighetene erfaring med at ingen på eiersiden gjør noe for å medvirke til at saken finner en løsning, og enn mindre for å bringe skipet i sjødyktig stand eller å oppfylle de krav det er tatt arrest for.

Komiteen fastslår derfor at forkynning overfor skipsfører kan gjøre det mulig å få realisert krav rettet mot skipet hurtigere enn det som har vært tilfellet hittil. Komiteen er også på det rene med at forkynning overfor skipsfører heller ikke strider mot arrestkonvensjonen av 10 mai 1952, som Norge har ratifisert.

Komiteen har ingen særlige merknader til målloven av 19. juni 1964 nr. 20. Det foreslås et nytt annet ledd i § 7 som er lik det foreslåtte nye annet ledd i sjødyktighetsloven nr. 14. Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd. Statens innkrevingsentral gis her hjemmel til å inndrive utlegg og gebyrer.

Komiteen er enig i opphevelse av sjødyktighetsloven § 4 tredje ledd om taushetsplikt. Dette har hittil forpliktet Sjøfartsdirektoratets tjenestemenn og personer og benyttes under utøvelsen av kontrollmyndighet. Taushetsplikten regnes som tilstrekkelig regulert gjennom forvaltningslovens regler, som også får anvendelse for sjødyktighetslovens område.

Komiteen vil også tiltre at sjølovens § 228 oppheves påny. Bakgrunnen for opphevelsen av bestemmelsen må sees i sammenheng med Ot.prp. nr. 45 (1997-1998).

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen viser til proposisjonen og det som er sagt foran, og rår Odelstinget til å gjøre slikt

vedtak til lov

om endringer i sjøfartslovgivningen m.v.

I

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

§ 4 tredje ledd oppheves.

Ny § 14 annet ledd skal lyde:

Når Statens innkrevingsentral er pålagt å innkreve gebyr som nevnt i første ledd, kan den innkreve gebyrene ved trekk i lønn og liknende ytelser etter reglene i dekningsloven § 2-7. Innkrevingsentralen kan også inndrive gebyrene ved å stifte utleggspant for kravet dersom panteretten får rettsvern ved registrering i et register eller ved underretning til en tredje person, jf. pantelovens kapittel 5, og utleggsforretnin-

gen kan holdes på Innkrevingsentralens kontor etter tvangsfullbyrdelsesloven § 7-9 første ledd.

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

§ 24 annet ledd nye annet og tredje punktum skal lyde:

Dersom skipet blir liggende tilbakeholdt uforholdsmessig lenge, kan tilsynet pålegge rederen innen en rimelig frist å treffe tiltak som er strengt nødvendige for å bringe skipet i en slik stand at det kan flyttes uten fare for sikkerheten eller det marine miljø, til et annet sted anvist av havnemyndighetene. Før pålegg gis, skal det foretas en interesseavveining av tiltakets størrelse og betydning i forhold til ulempen ved at skipet blir liggende.

Ny § 24 a skal lyde:

Dersom tilsynet har gitt pålegg som nevnt i § 24 annet ledd annet punktum og pålegget ikke er etterkommet innen fristens utløp, kan tilsynet om nødvendig besørge at pålegget gjennomføres for rederens regning.

Pålegg kan iverksettes selv om det kan volde skade på eierens eller rederens eiendom, skip og last.

II

I lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer gjøres følgende endringer:

§ 7 nytt annet ledd skal lyde:

Når Statens innkrevingsentral er pålagt å innkreve gebyr som nevnt i første ledd, kan den innkreve gebyrene ved trekk i lønn og liknende ytelser etter reglene i dekningsloven § 2-7. Innkrevingsentralen kan også inndrive gebyrene ved å stifte utleggspant for kravet dersom panteretten får rettsvern ved registrering i et register eller ved underretning til en tredjeperson, jf. pantelovens kapittel 5, og utleggsforretningen kan holdes på Innkrevingsentralens kontor etter tvangsfullbyrdelsesloven § 7-9 første ledd.

Nåværende annet ledd blir nytt tredje ledd.

III

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) gjøres følgende endringer:

Ny § 97 skal lyde:

Ved sak om tvangsdekning eller arrest i skip skal det som vilkår for gjennomføringen kreves at saksøkeren innen en uke stiller sikkerhet for havneavgift som påløper under saken. Tvangsfullbyrdelsesloven § 3-6 første og annet ledd gjelder tilsvarende for hva som godtas som sikkerhet.

Sikkerheten skal til enhver tid dekke havneavgiften for minst 14 dager fremover.

Etter begjæring fra havnemyndighetene skal saken heves dersom det ikke foreligger tilstrekkelig sikkerhet etter første og annet ledd. Sikkerheten kan kreves frigitt når saken er endelig avsluttet og påløpte havneavgifter er betalt.

Namsretten kan gjøre unntak fra regelen om sikkerhetsstillelse etter første ledd, herunder tillate annen form for sikkerhet, når det er offentlig myndighet som begjærer arrest eller tvangsdekning. Ansatte om bord på skipet er fritatt for kravet til sikkerhet for så vidt gjelder forfølgning av krav som er sikret med sjøpanterett i skipet, jf. § 51.

Betaler saksøkeren eller en sikkerhetsstiller havneavgiften, trer vedkommende for så vidt inn i havnemyndighetens rett til dekning etter § 51 første ledd nr. 2.

Nåværende § 97 blir ny § 98.

§ 137 første ledd nytt tredje punktum skal lyde:

I saker som gjelder skipet, kan skipsføreren motta forkynnelser og meddelelser på vegne av skipets eier og reder, så langt dette ikke vil være i strid med Norges folkerettslige forpliktelser.

§ 228 oppheves.

IV

Loven trer i kraft 1. januar 2000.

Oslo, i næringskomiteen, den 30. november 1999

Morten Lund
leder

Terje Knudsen
ordfører

Kjell Opseth
sekretær