



Innst. O. nr. 29

(2005-2006)

Innstilling til Odelstinget frå næringskomiteen

Ot.prp. nr. 31 (2005-2006)

Innstilling frå næringskomiteen om lov om endringar i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Til Odelstinget

1. SAMANDRAG

1.1 Hovudinnhaldet i proposisjonen

Proposisjonen gjeld ei endring i sjølova § 135 tredje ledd om kaptein si plikt til å hjelpe personar i havsnaud. Bakgrunnen er endringar i kapittel V regel 33 og 34 i den internasjonale konvensjonen om tryggleik for menneskeliv til sjøs, 1974, med endringar (SOLAS-konvensjonen) og endringar i artikkel 2.1.1 i den internasjonale konvensjonen om ettersøking og redning til sjøs, 1979, med endringar (SAR-konvensjonen). Endringane i SOLAS-konvensjonen og SAR-konvensjonen vart vedtekne i to resolusjnar 20. mai 2004 i komiteen for sjøtryggleik i IMO (sjøfartsorganisasjonen til FN, International Maritime Organization).

Ein part vil bli bunden av desse resolusjonane om det ikkje vert tatt eit etterhald overfor IMO innan 1. januar 2006. I St.prp. nr. 27 (2005-2006) ber Regeringa om samtykke frå Stortinget til at Noreg ikkje tar eit slikt etterhald. Begge resolusjonane er tatt inn som vedlegg i St.prp. nr. 27 (2005-2006).

Endringane i resolusjonane har bakgrunn i hendingane i august 2001 då det norske skipet "MS Tampa" redda meir enn 400 flyktningar i havsnaud utanfor Christmas Island. Saka viste at dei internasjonale reglane på området ikkje er gode nok. Dei nye reglane i SOLAS-konvensjonen og SAR-konvensjonen rettar seg først og fremst mot pliktene til styresmaktene, slik at det skal gjelde ei plikt for ansvarlege styresmakter til å medverke til ei løysing når det gjeld

kvar personane som er redda frå havsnaud, skal setjast i land. Endringane i reglane om styresmaktene sine plikter er ikkje slik at lovendring er naudsynt, sjå om dette i St.prp. nr. 27 (2005-2006). I tillegg til presiseringane av styresmaktene sine plikter inneheld resolusjonane også nokre reglar som presiserer kapteinene sine plikter. Departementet foreslår i proposisjonen her at desse presiseringane vert tekne inn i sjølova § 135.

1.2 Høyringa

Sjøfartsdirektoratet sende 26. mai 2005 ut eit høyringsbrev og foreslo at Noreg skulle godkjenne endringane i SOLAS-konvensjonen og SAR-konvensjonen. Høyringsbrevet inneholdt også eit framlegg om å endre sjølova § 135 om kaptein sine plikter når det gjeld personar i havsnaud, slik at dei endringane i SOLAS-konvensjonen og SAR-konvensjonen som gjeld dette, kjem inn i sjølova.

Alle instansane som uttaler seg om framlegget til endring av § 135 i sjølova (Fiskebåtredernes Forbund, Norges Rederiforbund, Norges Fiskarlag, Nordisk Skibsrederforening og Sjømannsorganisasjonenes Fellessekretariat (på vegne av Norsk Sjøoffisersforbund, Det norske Maskinistforbund og Norsk Sjømannsforbund) støtter framlegget. Norges Rederiforbund og Nordisk Skibsrederforening har likevel nokre merknader til ordlyden i framlegget til § 135.

Norges Rederiforbund ba i si høyringsfråsegn Direktoratet sjå på om det er naudsynt å omskrive teksten i sjølovas § 135 slik at teksten vert heilt i samsvar med den engelske teksten i SOLAS-konvensjonen.

1.3 Økonomiske og administrative konsekvensar

Forslaget har ingen administrative konsekvensar og fører ikkje med seg kostnader for det offentlege.

Forslaget vil heller ikkje ha nemnande administrative eller økonomiske konsekvensar for kaptein og reienaren til eit skip som møter på personar i havsnaud til sjøs, fordi forslaget her berre presiserer det som gjeld i dag om plikta til å hjelpe m.m. I visse høve er plikta til å hjelpe litt utvida med forslaget. Dette gjeld personar som har søkt tilflukt ved kysten. Slike tilfelle er ikkje vanlege. Samla sett vil forslaget ha minimale konsekvensar for skipsfarten.

2. MERKNADER FRÅ KOMITEEN

Komiteen, medlemene frå Arbeidarpartiet, Gunvor Eldegard, Sigrun Eng, Steinar Gullvåg, Sigvald Oppebøen Hansen og Arne L. Haugen, frå Framstegspartiet, Hans Frode Kielland Asmyhr, Kåre Fostervold og Øyvind Korsberg, frå Høgre, Torbjørn Hansen og Petter Løvik, frå Sosialistisk Venstreparti, Ingvild Vaggen Malvik, frå Kristeleg Folkeparti, Ingebrigt S. Sørfonn, frå Senterpartiet, leiaren Lars Peder Brekk, og frå Venstre, Gunn Beirit Gjerde, syner til Innst. S. nr. 77 (2005-2006) frå utanrikskomiteen om endringar i Den internasjonale konvensjonen om tryggleik for menneskeliv til sjøs av 1. november 1974 og Den internasjonale konvensjon om ettersøking og redning til sjøs av 27. april 1979. Ot.prp. nr. 31 (2005-2006) er ei følgje av endringane i desse konvensjonane.

Komiteen vil peike på at endringane i konvensjonane om framleggget til endring av § 135 i sjølova, har sin bakgrunn i Tampa-saka frå 2001. Føremålet er å styrke og presisere kaptein sin rett og plikt til å hjelpe personar i havsnaud og sikre at personar i havsnaud vert tekne hand om og handsama på ein verdig måte. Endringane i § 135 gjer òg at omgrepene "personar i havsnaud" i visse høve er utvida til å gjelde naudstilte personar som har søkt tilflukt ved kysten.

Komiteen har merka seg at ordlyden i den norske lovteksten på eit bestemt punkt ikkje er heilt i samsvar med ei direkte omsetjing av konvensjonsleksten. Med bakgrunn i merknader frå Noregs Reiarlag, strekar departementet difor under at det ikkje

har vore meiningsa korkje å avgrense eller utvide krisen av personar som kan gripe inn ovafor kapteinar på norske skip.

Komiteen er samd i at sjølova no endrast i samsvar med dei nemnte konvensjonane.

3. TILRÅDING FRÅ KOMITEEN

Tilråding frå komiteen vert fremma av ein samla komité.

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

vedtak til lov

om endringar i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

I

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) skal § 135 tredje og nytt fjerde ledd lyde:

I den utstrekning det kan skje uten særlig fare for skipet eller dets ombordværende, plikter skipsføreren å yte all mulig og nødvendig hjelp til enhver som befinner seg i havsnød eller trues av fare til sjøs. I havsnød etter første punktum regnes også enhver person som har søkt tilflukt ved kysten og ikke kan nås av annen redningstjeneste enn etter den internasjonale konvensjon 27. april 1979 om ettersøkning og redning til sjøs. Skipsføreren skal behandle personer som er tatt om bord etter første og annet punktum, med verdighet og omsorg, innenfor de rammer som skipets muligheter og begrensninger setter.

Ingen, heller ikke eieren, befrakteren eller selskapet som er ansvarlig for skipets drift etter definisjonen i SOLAS-konvensjonens regel IX/1, skal på noen måte helt eller delvis forhindre skipsføreren i å treffen beslutninger eller iverksette tiltak som etter skipsførerens yrkesmessige skjønn er nødvendig for sikkerheten til menneskeliv til sjøs eller for vern av det marine miljøet.

II

Lova tek til å gjelde frå 1. juli 2006.

Oslo, i næringskomiteen, den 16. februar 2006

Lars Peder Brekk

leiar

Steinar Gullvåg

ordførar

Vedlegg

Brev fra Justis- og politidepartementet v/statsråden til Stortinget, datert 4. januar 2006

Ot.prp. nr. 31 (2005-2006) Om lov om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

Næringskomiteen har stilt følgende spørsmål:

"Komiteen viser til at Norges Rederiforbund under høringsrunden anfører at det er et misforhold mellom den engelske konvensjonsteksten og den norske lovteksten. Rederiforbundet stiller spørsmål om den norske teksten kan anses som en begrensning. Departementet sier i sin kommentar at dette ikke er meningen. Det er begrepene "Ingen, heller ikke" og "or any other person" som ikke helt svarer til hverandre. Komiteen ber departementet utdype begrepsbruken."

Saken gjelder gjennomføringen av ny SOLAS-regel V/34-1, som lyder:

"The owner, the charterer, the company operating the ship as defined in regulation IX/I, or any other person shall not prevent or restrict the master of the ship from taking or executing any decision which, in the master's professional judgement, is necessary for safety of life at sea and protection of the marine environment."

Kommentarene fra Norges Rederiforbund i høringen dreide seg ikke om oversettelsen av ordene "any other person". Det Norges Rederiforbund påpekte i høringen var at setningsoppbygningen var slik i den norske oversettelsen at det så ut som om forbudet mot å legge hindre i veien for kaptein bare var ment å gjelde personer "... som har interesse i driftens skipet".

Norges Rederiforbund uttalte:

"Ordlyden er ulik i disse to ved at forslaget til endring i sjøloven referer seg til "annen person som har interesse i driften", mens det internasjonale regel-

verket ikke har denne begrensningen og simpelthen referer til "or any other person".

Det kan synes som om forslaget til ordlyd i sjøloven indirekte utvider hvilken kategori personer som har rett til å overstyre kapteinens sammenlignet med det internasjonale regelverket. Forslaget til tekst i den norske sjøloven åpner på denne måte for at andre personer - som ikke har interesser knyttet til driften av skipet - for eksempel havnestatsmyndigheter, kyststatsmyndigheter osv, kan overstyre kapteinens profesjonelle vurdering i en nødssituasjon."

På bakgrunn av disse kommentarene fra Norges Rederiforbund i høringen ble ordlyden i lovforslaget i Ot.prp. nr. 31 (2005-2006) endret fra "[i]ngen, herunder eieren, befrakteren eller annen person som har interesse i driften av skipet", slik forslaget lød i høringsbrevet, til "[i]ngen, heller ikke eieren, befrakteren eller selskapet som er ansvarlig for skipets drift". Med denne endrede teksten er det tydelig at ingen kan legge slike hindringer i veien, heller ikke kyststatsmyndigheter osv.

Siden komiteen spesielt omtaler oversettelsen av "any other person", vil jeg også knytte noen kommentarer til dette. Når man gjennomfører engelske konvensjonstekster i norsk lovgivning, er det vanlig å gi teksten en norsk språkdrakt, fordi en direkte oversettelse fra de engelske uttrykkene ikke fungerer som godt norsk lovspråk. Det typiske er at det er nødvendig å endre på rekkefølgen av ordene, samt å bruke uttrykk som er mer vanlige på norsk. Uttrykket "any other person", som direkte oversatt blir "noen annen person", er et uttrykk som ofte brukes i engelske tekster, men som ofte ikke fungerer godt i norsk lovspråk. Det er da vanlig å skrive om teksten, slik det er gjort i dette tilfellet.

