



Innst. O. nr. 35

(2006-2007)

**Innstilling til Odelstinget
fra næringskomiteen**

Ot.prp. nr. 87 (2005-2006)

**Innstilling fra næringskomiteen om lov om skipssikkerhet
(skipssikkerhetsloven)**



Innst. O. nr. 35

(2006-2007)

Innstilling til Odelstinget fra næringskomiteen

Ot.prp. nr. 87 (2005-2006)

Innstilling fra næringskomiteen om lov om skips- sikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Til Odelstinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Proposisjonens hovedinnhold

Nærings- og handelsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til lov om skipssikkerhet. Proposisjonen fremmes i samråd med Miljøverndepartementet. Nærings- og handelsdepartementet vil gjennom skipssikkerhetsloven bidra til at hensyn til liv, helse, miljø og materielle verdier ivaretas allerede fra skipet prosjekteres og til det hugges opp. Loven skal legge til rette for at den som har sitt arbeid på skip, har et sikkert og godt arbeidsmiljø. Dette vil bidra til at skipet som sådan blir sikrere, noe som igjen gir større trygghet for passasjerer og allmenheten. Gjennom loven søkes det å oppnå et bedre vern om det ytre miljø. Skipssikkerhet er gjenstand for en omfattende internasjonal regulering, som gjenspeiles i et komplekst nasjonalt lov- og forskriftsverk. For Nærings- og handelsdepartementet er et viktig siktemål med loven å gi et helhetlig og oversiktlig rammeverk.

Bakgrunnen for vedtakelsen av sjødyktighetsloven av 1903 var et uakseptabelt høyt antall skipsforlis med store tap av menneskeliv. I de ca. 100 årene loven har vært i kraft har det skjedd en stor utvikling internasjonalt og nasjonalt hvor fokus har blitt rettet mot flere forhold enn de rene tekniske kravene til skip. Den menneskelige faktoren i skipsfart har fått stor oppmerksomhet både som en bakenforliggende årsak til at ulykker skjer, og i forhold til å forbedre arbeidsforholdene og sikkerheten til de ansatte om bord. Skadevirkningene for miljøet har blitt synlig-

gjort ved en rekke alvorlige skipsforlis de siste tiårene, og stadig større oppmerksomhet og nye tiltak har hatt som formål å bidra til å gjøre skipsfart til en miljøvennlig transportform. Etter hendelsene den 11. september 2001 har skipsfartens sårbarhet overfor angrep mot skip blitt aktualisert og satt på dagsorden internasjonalt og nasjonalt. Måten skipsfart utøves på både teknisk og kommersielt, har dessuten vært gjenstand for omfattende endringer.

Kongen i statsråd nedsatte i 2003 et utvalg som skulle foreta en fullstendig revisjon av sjødyktighetsloven og tilstøtende lovgivning om skipssikkerhet. Lovgivningen som regulerer skipssikkerhet er i dag spredt på ulike lover. En viktig målsetting med den nye skipssikkerhetsloven er å regulere alle forhold som berører skipssikkerhet i én lov. Det er også viktig at den nye lovgivningen på en bedre måte fremhever og forsterker betydningen av den menneskelige faktoren i sjøsikkerhetsarbeidet, og at den gir et godt arbeidsmiljømessig vern for den som har sin arbeidsplass på skip.

Et av hovedformålene med sjødyktighetsloven av 1903 var å etablere et offentlig tilsyn med skip. Det er i 2006 fortsatt viktig å ha et velfungerende og faglig kompetent tilsyn som kan føre kontroll med skip, rederier, sjøfolk og sikkerhetsstyringsystemer. Det er videre viktig at de bestemmelser i skipssikkerhetsloven som omhandler utøvelsen av tilsynet er fleksible slik at tilsynet kan omstille og fornye seg. Departementet ønsker videre gjennom loven å gi tilsynet bedre sanksjonsmidler.

Sjødyktighetsloven legger det primære ansvar for skipets sikkerhet på skipsføreren. Departementet legger til grunn at sikkerheten til sjøs vil styrkes dersom rederiet gjøres til det sentrale pliktsubjekt etter loven. Det er rederiet som har den økonomiske interesse i skipet og som står nærmest til å sørge for tilføring av nødvendige økonomiske midler for å bygge og drive

skipet på en forsvarlig måte. Rederiet er også nærmest til å ha oversikt over hvilke krav til sikkerhet som til enhver tid stilles og som dermed må oppfylles.

1.2 Bakgrunnen og behovet for ny lovgivning. Høring

Ved kongelig resolusjon 24. oktober 2003 ble utvalg til revisjon av sjødyktighetsloven oppnevnt. I proposisjonen gis et kort sammendrag av hovedpunkter i Skipssikkerhetslovutvalgets innstilling NOU 2005:14 På rett kjø: Ny skipssikkerhetslovgivning

Etter gjeldende rett kan ikke sjøassurandører utlevere opplysninger de har om sikkerheten til skip. Departementet mener det vil fremme sjøsikkerheten om slike opplysninger kan gis til andre aktører som har behov for sikkerhetsmessige opplysninger, og fremmer forslag om at en slik adgang lovfestes i skipssikkerhetsloven. Forslaget har vært behandlet separat ettersom Skipssikkerhetslovutvalget ikke har drøftet dette i sin innstilling.

Departementet foreslår to materielle endringer i sjølovens kapittel 2. Det ene forslaget er en endring av sjøloven § 11 tredje ledd slik at grensen for frivillig registrering av fritidsfartøy i NOR senkes til 7 meter. Det andre forslaget er en endring av sjøloven slik at meldeplikten ved eierskifter utvides til også å pålegges selger.

Lovutkastet om endring i sjøloven § 11 vil gi båt-eierne rettsvern for eierskap til båten samt rimeligere finansiering på grunn av muligheten for realsikkerhet. Finansieringsinstitusjonene vil få bedre sikkerhet for sin kreditt, og Skipsregistrene får mer komplett skipsinformasjon og økte inntekter.

Lovutkastet om endring i sjøloven § 13 vil bidra til at informasjonen i norsk ordinært skipsregister (NOR) i enda større grad samsvarer med de faktiske forhold. Dette øker troverdigheten til NOR, ivaretar rett eiers rettsvern og bidrar til å redusere tilfellene av hull i hjemmelskjeden som manglende meldeplikt kan medføre.

1.2.1 Høring av NOU 2005:14 På rett kjø: Ny skipssikkerhetslovgivning

Skipssikkerhetslovutvalgets innstilling ble sendt på høring den 15. august 2005 med frist 21. november 2006. I proposisjonen er gitt en kort oversikt over det generelle inntrykket til utvalgets innstilling. Forslaget til skipssikkerhetslov er hovedsakelig godt mottatt av de høringsinstanser som har avgitt realitetsuttalelser.

Arbeids- og sosialdepartementet uttaler at lovutkastet er et stort skritt i retning av en mer fremtidsret-

tet regulering av sikkerhet til sjøs. Departementet mener det bør vurderes om sjømannsloven bør revideres, og på sikt revideres slik at sikkerhets- og arbeidsmiljølovgivning i sjøfarten samles, hvor også unntaket fra arbeidsmiljøloven vurderes.

Sjøfartsdirektoratet støtter i all hovedsak utredningen, som har vært etterlenget. Direktoratet gir også sin tilslutning til de foreslåtte endringene i måten tilsynet skal utføres på i fremtiden.

LO er skeptisk til at departementet kan overlate tilsyn til private når dette finnes hensiktsmessig, og peker på at slike ordninger fort kan bli permanente. LO ønsker derfor ikke at loven skal gi ytterligere adgang for tilsyn i regi av private og at utførelse av offentlig tilsyn ikke er forenlig med ytterligere delegering. Dessuten mener LO at lovutkastet peker mot en reduksjon av Sjøfartsdirektoratets ansvar og myndighetsområde og ser med uro på en svekkelse av direktoratets institusjonelle posisjon som pådriver for sjøsikkerhetsarbeidet og som forvalter av offentlig tilsynsansvar.

Nordisk Skipsrederforening stiller seg generelt positiv til utkastet til ny lov, men påpeker at det er vanskelig å evaluere virkningen av loven idet det er forskriftene som egentlig vil gi loven det reelle innholdet.

Norges Fiskarlag er generelt positiv til at det utformes en helhetlig lovgivning som i større grad ivaretar det menneskelige element. Fiskarlaget peker på problemstillinger knyttet til innføring av sikkerhetsstyringssystem for mindre fiskefartøy, og kommer også med vesentlige innvendinger mot dagens gebyrlegging overfor fiskefartøy.

Norges Rederiforbund gir med ett unntak sin tilslutning til samtlige av utvalgets vurderinger og forslag til endring i eksisterende skipssikkerhetslovgivning. Rederienes Landsforening er positiv til de foreslåtte endringer og mener at den foreslåtte helhetlige reguleringen av sikkerhet, helse og miljø i skipsfarten vil bidra til at sikkerheten totalt sett blir bedre.

STAFØ ser med uro på at departementet skal gis utvidede muligheter for delegering av tilsyn til private.

Stiftelsen Skagerrak hevder at mandatet har satt begrensninger til utvalgets frihet ved å legge sterke føringer på internkontrollmetodikk, og påpeker at dette kun er ett av mange viktige elementer i en overordnet sikkerhetskultur.

Støttegruppen for overlevende og etterlatte etter Sleipner-ulykken mener at rederiene i større grad må stilles til ansvar for feil eller mangler og at ikke bare bøter, men også fengselsstraff bør benyttes som reaksjonsmiddel. De etterlatte tar også til orde for at ansatte i kontrollorganer bør kunne stilles til ansvar ved grov uaktsomhet.

1.3 Sjøulykker og tilsyn

1.3.1 *Den norske flåten og sysselsatte på norske skip*

Det er to skipsregistre i Norge, NOR og NIS. NOR står for norsk ordinært skipsregister, og er det opprinnelige norske registeret. Sjøloven fastslår at hvert norsk skip med største lengde 15 meter eller mer, skal innføres i skipsregisteret eller i norsk internasjonalt skipsregister, NIS. Sistnevnte ble etablert ved lov 12. juni 1987 nr. 48.

Størstedelen av den norske flåten målt i tonnasje består av større skip som seiler i internasjonal fart, og som dermed er underlagt internasjonale regler og bestemmelser. Pr. 1. januar 2005 var det registrert 692 skip i NIS og 697 norskeide skip under utenlandsk flagg. I NOR var det pr. 31. desember 2004 registrert 12 542 skip. En stor andel av disse fartøyene er fiskefartøy under 50 bruttotonn og fritidsbåter under 15 meter. Antallet skip i norsk utenriksflåte, dvs. skip i NIS og skip i NOR som seiler utenriks, har ligget jevnt på ca. 700 skip de siste fem årene. Når det gjelder antall fiskefartøy, var det i 2004 registrert 8 114 fiskefartøy. Av disse var totalt 6 225 ikke underlagt kontrollplikt. Den norske havfiskeflåten består av ca. 330 fartøy.

I 2004 var det registrert totalt 11 880 nordmenn på norske skip og flyttbare innretninger. Av disse arbeidet 10 770 på skip. Sysselsatte utlendinger på norske skip var i 2004 registrert til 21 370. På NIS-skipene alene var det registrert totalt 24 520 sysselsatte, hvorav nordmenn utgjorde bare 14,7 pst. I 2004 hadde 12 677 personer fiske som hovedyrke og 29 009 fiske som biyrke. Tallet på sysselsatte på norske skip og flyttbare innretninger har gått jevnt nedover.

1.3.2 *Sjøulykker med norske skip*

Sjødyktighetsloven § 15 annet ledd fastsetter at Sjøfartsdirektoratet skal besørge utarbeidet en statistisk oversikt over de i det forløpne år inntrufne forlis og havarier som norske skip har vært utsatt for. For 2004 var det pr. 15. juni 2005 registrert 81 sjøulykker med lasteskip i Sjøfartsdirektoratets sjøulykkesdatabase DAMA. Antall sjøulykker med lasteskip viser en positiv utvikling. Ulykker med mindre konsekvenser rapporteres imidlertid i varierende grad. Pr. 15. juni 2005 hadde Sjøfartsdirektoratet mottatt 56 rapporter om sjøulykke med passasjerskip for 2004 fra sjøfartsinspektørene. Ingen passasjerskip forliste i 2004.

Pr. 15. juni 2005 hadde Sjøfartsdirektoratet mottatt 56 rapporter om sjøulykker med fiskefartøy for 2004. Utviklingen innen ulykker med fiskefartøy er positiv for de større fartøyene. Av rapporterte forlis i 2004 (totalt tolv) var seks med fartøy under 10,67

meter. Risikoen forbundet med utøvelsen av fiske er fortsatt høy.

Det finnes ingen helhetlig oversikt over personskader i forbindelse med bruk av fritidsbåt, bare over antall omkomne i slike ulykker. I 2004 omkom 51 personer i ulykker med fritidsbåt. Dette er det høyeste antall omkomne på over ti år.

1.3.3 *Generell ulykkesstatistikk*

For Norges del foreligger ingen offisiell sammenlignbar statistikk for transportulykker. Når det spesielt gjelder antall omkomne i Norge innen ulike transportgrener, ligger gjennomsnittlig antall omkomne innen norsk ervervsmessig sjøfart historisk atskillig høyere enn tilsvarende tall for jernbane- og lufttransport. I perioden 1970-2003 omkom i alt 3 033 mennesker innen sjøfartsområdet, hvorav 2 174 personer døde i ulykker med fritidsbåt. Både antall ulykker og antall omkomne viser imidlertid en synkende tendens de siste tiårene, på tross av at trafikkarbeidet/-volumet har økt i samme periode.

1.3.4 *Sjøfartsdirektoratet som tilsynsorgan*

Sjøfartsdirektoratet er forvaltnings- og myndighetsorgan for arbeidet med sikkerhet til sjøs og er delegert myndighet fra Nærings- og handelsdepartementet. I saker som gjelder forurensning og vern av det marine miljø, er direktoratet delegert myndighet fra Miljøverndepartementet. Videre er tilsynsansvaret for fritidsfartøyer lagt til Sjøfartsdirektoratet.

Direktoratet har en inspeksjonsavdeling, med tilhørende stasjoner langs kysten. Sjøfartsinspektørene er pr. i dag underlagt Sjøfartsdirektoratet rent administrativt, men skal i henhold til Ot.prp. nr 78 (2003-2004) underlegges påtalemyndigheten.

Sjøfartsdirektoratets kontroll består både av direkte og overordnet kontroll. Direkte kontroll vil si at Sjøfartsdirektoratet selv godkjenner konstruksjon, herunder kontrollerer tegninger, foretar besiktelser og inspeksjoner, utsteder og fornyer sertifikater, etc. I uttrykket overordnet kontroll ligger bl.a. helhetsvurderinger av tiltakenes samlede effekt på om ønsket nivå blir oppnådd, om tiltakene er hensiktsmessige og om sikkerhetsmessige forhold blir bedret totalt sett. Den overordnede kontrollen av klassifikasjonsselskapene er i tråd med internasjonalt anerkjente metoder og består hovedsakelig av systemrevisjon, vertikalrevisjon og uanmeldte tilsyn.

En stor del av arbeidet med tilsyn av skip for øvrig er delegert til klassifikasjonsselskapene. På et avgrenset område er kontrollen også overlatt til godkjente kontrollforetak.

Sertifisering av norsk maritimt personell etter forutgående kontroll av dokumentasjon og kontroll med kvalifikasjonene til de utlendinger som skal tjenestegjøre i sertifikatpliktige stillinger på norske

skip, foretas av Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet har også det overordnede ansvar for kontroll av maritim tjeneste, og fører tilsyn med at regelverket tilknyttet sjøfolks arbeids- og levevilkår følges i henhold til ILO konvensjon nr. 178.

1.3.5 *Klassifikasjonsselskaper som tilsynsorgan*

Nærings- og handelsdepartementet har inngått avtaler om delegering av tilsynsmyndighet med fem klassifikasjonsselskaper: Det Norske Veritas (DNV), Lloyd's Register (LR), Bureau Veritas (BV), Germanischer Lloyd (GL) og American Bureau of Shipping (ABS). Når klassifikasjonsselskapene er delegert myndighet, baserer kontrollen seg på det offentlige regelverket til flaggstaten og internasjonale forpliktelser vedkommende flaggstat har ratifisert.

Omfanget av delegasjon varierer. For NIS-skip er de fleste offentlige tilsynsoppgavene delegert. Bemanningsoppgave utstedes imidlertid av myndighetene. For NOR-flåten er delegasjonen mer begrenset. Passasjerskip i NOR er ikke delegert til klassifikasjonsselskapene. I forhold til delegasjon av kontroll med sikkerhets- og antiterroriltak, jf. ISPS-koden, kan kontrollen med skip delegeres til såkalte Recognized Security Organizations (RSO). Norge har for sin del valgt å delegere dette til de fem klassifikasjonsselskapene for både NIS- og NOR-skip. Endelig inneholder delegeringsavtalene rett for norske myndigheter til å kontrollere klassifikasjonsselskapenes arbeid. Det foreligger en utstrakt rapporteringsplikt for klassifikasjonsselskapet i det løpende arbeid.

Tilsynet med ca. 700 norske skip er tilnærmet fullstendig delegert til klassifikasjonsselskapene i dag (ca. 650 i NIS og 50 i NOR). Den overveiende delen av flåten, regnet i antall skip, er imidlertid ikke delegert. Av ca. 3 800 kontrollpliktige skip er ca. 2 600 skip ikke omfattet av noen form for delegering, eller svært begrenset delegering. Hovedtyngden av tilsynsarbeidet for disse skipene er lagt til Sjøfartsdirektoratet.

1.3.6 *Godkjente private foretak som tilsynsorgan*

Periodisk kontroll av fiske- og fangstfartøy mellom 10,67 og 15 meter største lengde har siden 2001 vært lagt til de godkjente kontrollforetakene. Våren 2005 var ca. ti foretak godkjent av Sjøfartsdirektoratet til å utføre kontrollfunksjoner. Foretakene er i hovedsak mekaniske verksteder som utfører tilsynsoppgaver i tillegg.

Kontrollen med fiske- og fangstfartøyer har blitt langt mer effektiv etter at fartøyeierne ble pålagt å fremstille fartøylene for kontroll ved godkjente foretak. Totalt ble 80 pst. av fiske- og fangstfartøylene kontrollert av godkjente kontrollforetak i 2004 mot 73 pst. i 2003 og 31 pst. i 2002.

1.4 **Internasjonalt regelverk om skipssikkerhet**

Det internasjonale regelverket om skipssikkerhet er svært omfattende og er regulert av ulike internasjonale organisasjoner, først og fremst FN's Sjøfartsorganisasjon (IMO). Det pågår en kontinuerlig utvikling på de tekniske, operative, miljømessige, økonomiske og sosiale områdene som påvirker skipsfarten. De senere år har EU fått en økende rolle i denne regelverksutviklingen.

1.4.1 *IMO - International Maritime Organization*

I dag er 164 stater medlemmer av IMO. Nærings- og handelsdepartementet har det overordnede ansvaret for det nasjonale arbeidet i IMO og oppnevner også den norske delegasjonen til de ulike møtene i IMO. Sjøfartsdirektoratet er delegert ansvaret for arbeidet i Sjøsikkerhetskomiteen, Miljøvernkomiteen og alle underkomiteene. Delegasjonens sammensetning er avhengig av hvilken komité som skal avholde møte. En delegasjon består av fagfolk fra Sjøfartsdirektoratet og fra forskjellige departementer og også ofte av representanter fra næringen og sjømannsorganisasjonene.

IMOs hovedmålsetning er å arbeide for økt sikkerhet og hindring av forurensning til sjøs samt antiterroriltak i maritim virksomhet. IMO utarbeider konvensjoner, koder, retningslinjer og resolusjoner. Konvensjonene er bare bindende for de stater som har ratifisert. En IMO-konvensjon vil selv angi betingelsene for ikrafttredelse. Det vanlige er at et visst antall stater og/eller stater med en viss prosent av verdens bruttotonnasje, må ha ratifisert konvensjonen. IMO vil i fremtiden legge mer vekt på risikoanalyser i regelverksutvikling. Dette vil kunne bidra til økt sikkerhet ved at tiltak med størst mulig risikoreduserende effekt blir prioritert.

Siden ISM-koden har en sentral betydning for loven både gjennom kravene til sikkerhetsstyringssystemer og utgjør basen for definisjonen av rederi, er koden gitt en særlig omtale i proposisjonen. ISM-koden gjelder i dag for passasjerskip i internasjonal fart som fører mer enn 12 passasjerer, lasteskip i internasjonal fart med en bruttotonnasje på minst 500, samt flyttbare innretninger. Kravene i koden kan i prinsippet komme til anvendelse på alle skip.

EU har gjennom forordning 336/2006/EF stilt krav til sikkerhetsstyringssystemer for visse skip i nasjonal fart, bl.a. lasteskip med bruttotonnasje over 500 og passasjerskip utenfor et visst fartsområde. Norge har dessuten lenge hatt særnorske krav til sikkerhetsstyringssystemer for passasjerskip som fører mer enn 100 passasjerer.

1.4.2 ILO - International Labour Organization

ILO - International Labour Organization - ble i 1946 tatt inn som FNs første særorganisasjon. Pr. 7. mars 2005 hadde ILO 178 medlemsstater. ILO har en trepartsstruktur hvor arbeidsgivere og arbeidstakere deltar på lik linje med myndighetene når konvensjoner og anbefalinger skal utformes og vedtas.

Det eksisterer 30 ILO-konvensjoner på sjøfartsområdet. Disse gjelder bl.a. sertifisering, arbeidstid, minstealder og helseundersøkelse, sjøfolks sikkerhet, helse og velferd, inspeksjoner og trygderettigheter. I tillegg er det 23 anbefalinger (rekommendasjoner). Videre er det fem konvensjoner og to rekommendasjoner for fiske.

The Maritime Labour Convention (no 186) ble fremforhandlet i februar 2006 og samler nesten alle tidligere ILO-konvensjoner om skipsfart. Konvensjonen skal være den "fjerde pilar" i regelverket for internasjonal skipsfart sammen med SOLAS, STCW og MARPOL. Ikrafttreddelsen vil gi en verdensomspennende reform av sjøfolks arbeidsmiljø og rettigheter. Konvensjonen vil tre i kraft etter ratifikasjon av 30 stater med totalt minst 33 pst. av verdenstonnasjen. En rekke av de materielle krav i konvensjonen vil tematisk falle inn under skipssikkerhetsloven. I stor utstrekning vil lovutkastet dekke de materielle kravene i konvensjonen.

1.4.3 EU - Den europeiske union

EU spiller en stadig viktigere rolle som premissleverandør ved utforming av regelverk for å forbedre sikkerheten til sjøs. EUs standpunkter har i de senere årene gitt en stadig sterkere innflytelse i IMO. EU kan gi regelverk med direkte virkning i EUs medlemsstater. Dette gjør at EU sammenlignet med IMO raskere vil kunne vedta bindende regelverk for å styrke sjøsikkerheten og forebygge forurensning til sjøs.

Det europeiske sjøsikkerhetsbyrået, EMSA, ble opprettet i 2002. EMSA er et rådgivende organ for EU-kommisjonen og har ikke myndighet til selv å fastsette regelverk. EMSAs virksomhet finansieres over EUs budsjetter og vil i løpet av 2006 ha ca. 130 ansatte. Norge er representert i EMSAs styre ved Sjøfartsdirektøren, og har såkalt "observatørstatus".

1.5 Nordisk rett

Både Danmark, Sverige og Finland har fått ny lovgivning på skipssikkerhetsområdet i løpet av de siste ti årene. I proposisjonen redegjøres det for sentrale områder av dansk og svensk rett om sikkerhet for skip og havmiljø. Departementets lovutkast bygger i hovedtrekk på de samme prinsipper som dansk og svensk lov på området. For mer fyldig omtale av den nordiske rettstilstanden er det vist til Skipssikkerhetslovutvalgets innstilling.

1.6 Nærmere om de enkelte bestemmelser i loven

1.6.1 Lovens formål

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å innta en formålsbestemmelse i skipssikkerhetsloven. Etter utvalgets oppfatning bør de verdier loven skal sikre inndeles i tre kategorier angitt i prioritert rekkefølge: liv og helse, miljø og materielle verdier. Departementet er enig med Skipssikkerhetslovutvalget i at det er prinsipielt riktig å innta en formålsbestemmelse innledningsvis i loven.

Loven har også til formål å forebygge mot at terrorhandlinger og andre ulovlige handlinger utføres mot skip. Departementet vil derfor understreke at lovutkastet § 1 også omfatter denne type sikkerhet.

1.6.2 Lovens virkeområde

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en del prinsipielle endringer i forhold til sjødyktighetslovens virkeområde. Utvalget foreslår at loven i utgangspunktet bør ha en bred innfallsvinkel, men at det gis adgang til å gi unntak for spesielle kategorier av skip slik at særlige regler kan utvikles gjennom forskriftsverket.

I forhold til norske skip, uansett hvor de befinner seg, foreslår utvalget at alle skip bør omfattes av loven. For mindre skip til bruk i næringsvirksomhet finner utvalget at en ny skipssikkerhetslov i utgangspunktet fullt ut må komme til anvendelse på dem, men at skipssikkerhetsloven må kunne fravikes når det gjelder mindre skip i næringsvirksomhet, eventuelt at det her kan gis særregler. Forslag til skipssikkerhetslov er først og fremst skrevet med sikte på større skip.

I Skipssikkerhetslovutvalgets utredning er virkeområdet for flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet drøftet utførlig. En har konkludert med at flyttbare innretninger bør omfattes av loven på samme måte som etter sjødyktighetsloven, dvs. kun dersom det eksplisitt er kommet til uttrykk i forskrift. For flytekran, flytedokk, mudderapparat og lignende flytende innretning foreslår utvalget i all hovedsak en videreføring av gjeldende rett. Departementet gir sin tilslutning til de vurderinger utvalget har gjort vedrørende flyttbare og flytende innretninger.

Overfor fritidsbåter er departementet enig med utvalget i at fritids- og småbåtloven bør komme til anvendelse for slike når de er under 24 meter. For andre skip under 24 meter kommer skipssikkerhetsloven til anvendelse. Departementet er enig i at det bør være hjemmel i skipssikkerhetsloven til å la deler av den komme til anvendelse for fritidsbåter under 24 meter som har ansatte om bord. Forskriftsfullmakt til dette foreslås inntatt i § 2 annet ledd bokstav c.

Departementet er også enig med Sjøfartsdirektoratet og Hurtigbåtenes Rederiforbund i at det bør

være adgang til å unnta eller fravike loven for mindre skip som omfattes av den og skip som fører et begrenset antall passasjerer (inntil 12). § 2 tredje ledd foreslås endret for å ivareta disse hensynene.

Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalgets vurdering om at havrafting omfattes av loven dersom den som forestår virksomheten deltar med fører eller mannskap.

Etter departementets oppfatning vil det være mest hensiktsmessig om den nærmere anvendelsen av loven overfor Forsvarets fartøy gis i form av en rammeforskrift, der Forsvarsdepartementet får fullmakt til å gi nærmere forskrifter, og der disse utformes i samarbeid med Forsvaret selv. Dessuten ser departementet behov for å kunne foreta nødvendige tilpasninger til loven i forskriftsverket for andre statlige skip enn Forsvarets når de drives utenfor næringsvirksomhet.

1.6.3 Lovens geografiske virkeområde

Utvalget foreslår å presisere at loven gis anvendelse for norske skip uansett hvor de befinner seg. Overfor utenlandske skip foreslår utvalget at loven som hovedregel bør omfatte disse når de befinner seg innenfor Norges territorialfarvann, i Norges økonomiske sone og på norsk kontinentalsokkel. Med dette foreslår utvalget å "speilvende" dagens virkeområde i sjødyktighetsloven slik at forskriftsverket uttrykkelig må unnta utenlandske skip for at loven ikke skal få anvendelse for dem.

En rekke høringsinstanser har kommentert lovens geografiske virkeområde. Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalget og flertallet blant høringsinstansene i at loven som hovedregel bør gis anvendelse for utenlandske skip. I forhold til hjemmelen til å anvende loven for overtredelse av utenlandske skip på det åpne hav eller i andre lands sjøterritorier, må denne adgangen benyttes med varsomhet og i unntakstilfeller. Det forutsettes at det i første rekke er miljøovertredelser på det åpne hav det vil være aktuelt å sanksjonere gjennom skipssikkerhetsloven.

Lovens anvendelse i Norges territorialfarvann ved Svalbard og Jan Mayen er et særskilt spørsmål i tilknytning til lovens geografiske virkeområde. Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om å gi loven anvendelse innenfor norsk territorialfarvann ved Svalbard og Jan Mayen.

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å bruke sjømannslovens terminologi slik at loven får anvendelse for "den som har sitt arbeid om bord" på skip. Normalt vil dette være i form av et ansettelsesforhold, men utvalget tolker begrepet slik at det også omfatter personer med en mindre fast tilknytning som bare er om bord i kortere perioder. Departementet slutter seg

i all hovedsak til utvalgets overveielser i forhold til hvem som omfattes av loven.

1.7 Plikter etter loven

Sjødyktighetsloven gir ingen definisjon av rederiet. Departementet er enig i den prinsipielle innfallsvinkelen til Skipssikkerhetslovutvalget: Rederiet må tydelig defineres etter mønster fra ISM-koden og det må være en adgang for eieren til å overdra forpliktelsene etter loven til den som er ansvarlig for skipets drift. Med den oppsplitting av funksjoner og interesser som det ofte er på redersiden i dag, er det viktig at det ikke hersker tvil om hvem som er lovens sentrale pliktsubjekt.

Det bør samtidig klargjøres at det må være sammenfall mellom den som er pliktsubjekt etter loven og den som er pliktsubjekt etter ISM-koden. Departementet fremmer derfor forslag om at det inntas en bestemmelse i § 4 første ledd om at den person eller organisasjon som står oppført som driftsansvarlig selskap på skipets sikkerhetsstyrings sertifikat, er å anse som rederiet. Det er nødvendig at samtykke til overtakelse av ansvar av lovens forpliktelser sendes til myndighetene.

Departementet er videre kommet til at det er tilstrekkelig for gjennomføring av forvaltningsvedtak at det er et formelt definert rederi som vedtakene kan adresseres til. I forhold til straff vil situasjonen være en annen og andre hensyn gjøre seg gjeldende. Her er det grunn til å kunne ilegge straff for enkeltpersoner i driftselskaper som ved å overtre sikkerhets- og miljøkrav bidrar til skade på liv, helse eller miljø eller at disse interessene settes i fare, selv om selskapet formelt sett ikke er å anse som "rederiet".

Departementet slutter seg i det vesentligste til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til og begrunnelse for at rederiet bør være hovedpliktsubjekt etter loven. De aller fleste høringsinstanser som har uttalt seg er også positive til at rederiet i større grad enn i dag gjøres til det sentrale plikt- og ansvarssubjekt etter loven. Departementet foreslår forøvrig å endre bestemmelsen i § 6 om rederiets alminnelige plikter for i en viss grad å tydeliggjøre at rederiet har oppfylt sine forpliktelser når krav i lov og forskrift er oppfylt.

1.7.1 Skipsførers og andres plikter

Departementet gir sin tilslutning til de prinsipper som Skipssikkerhetslovutvalget foreslår om plikter for skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord. Når det gjelder ordlyden i utvalgets lovutkast § 2-4 første ledd, er departementet enig med Stiftelsen Skagerrak i at det vil være mer i tråd med ISM-kodens intensjon om skipsføreren gis en medvirkningsplikt for oppfølging av sikkerhetsstyringssystemet om bord, og ikke en "sørge for"-plikt.

Departementet støtter Sjøfartsdirektoratet i at det bør være arbeidsgivers (rederiets) primære ansvar å sørge for at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord på skipet besitter den nødvendige kompetanse. Departementet fremmer derfor forslag om å gjøre dette til en medvirkningsplikt.

Plikten til å føre nødvendige miljødagbøker, som for eksempel oljedagbok, er naturlig å legge på skipsføreren som en "sørge for"-plikt, slik Sjøfartsdirektoratet foreslår. Plikten til drift og vedlikehold er av Skipssikkerhetslovutvalget primært foreslått lagt på rederiet, men skipsføreren har også en medvirkningsplikt. Departementet fremmer forslag om at også andre som har sitt arbeid om bord har en plikt til å medvirke til skipets drift og vedlikehold, jf. lovutkastets § 20.

1.8 Sikkerhetsstyringssystem

Med utgangspunkt i mandatet og den sentrale betydning sikkerhetsstyring tillegges både i Norge og internasjonalt, foreslår Skipssikkerhetslovutvalget at det i utgangspunktet skal stilles krav til sikkerhetsstyringssystem i forhold til alle rederier og skip, og at hovedtrekkene i de krav som stilles skal fremgå av loven selv. Samtidig har utvalget lagt til grunn at sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon vil kunne variere mellom de ulike rederier. De nærmere detaljer om sikkerhetsstyringssystemet har utvalget foreslått skal nedfelles i forskrifter. Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til lovtekst innebærer også at krav til sikkerhetsstyringssystem kan stilles i prosjekterings- og byggefasen, og ikke bare i driftsfasen slik som i dag. Tilsvarende kan ordningen gjøres gjeldende for sikkerhets- og terrorberedskapsarbeidet på skip.

Selv om utvalget foreslår at sikkerhetsstyringssystem vil være bærebjelken i det fremtidige sikkerhetsarbeidet og tilsynet med rederier, ser utvalget for seg at i tillegg vil tradisjonell myndighetskontroll med skip være nødvendig i relativt lang tid fremover.

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om at sikkerhetsstyringssystem bør være en av bærebjelkene i den nye skipssikkerhetsloven. Betydningen av at sikkerhets- og miljøarbeidet i rederier etableres på en strukturert, systematisk og dokumenterbar måte, kan ikke understrekes sterkt nok. Det er avgjørende at det enkelte rederi utformer klare målsettinger for sikkerhets- og miljøarbeidet og en politikk for hvordan målsettingene skal nås av selskapet.

Enkelte høringsinstanser uttrykker skepsis til å innføre sikkerhetsstyringssystem for mindre skip. Departementet presiserer at lovutkastet ikke legger opp til at ISM-koden som sådan skal innføres for alle skip, men at de bærende prinsipper som ISM-koden er tuftet på, bør gjelde generelt. For skip som i dag

ikke har krav til sikkerhetsstyringssystem, vil det være naturlig med en trinnvis innføring over tid, og utvikling av krav til systemets omfang i samarbeid mellom myndigheter og næringen. En ser heller ikke bort fra at det for de aller minste skipene ikke vil være formålstjenlig å gi bestemmelsen anvendelse.

1.9 Teknisk og operativ sikkerhet

1.9.1 Sjødyktighetsbegrepet

"Sjødyktighet" er et innarbeidet og sentralt begrep i dagens skipssikkerhetslovgivning. Skipssikkerhetslovutvalget foreslår imidlertid å ikke bygge opp lovutkastets regulering av skipssikkerhet rundt begrepet sjødyktighet. Det viktigste argumentet for utvalgets løsning er ønsket om å beskrive mest mulig detaljert og spesifisert i lovutkastet de funksjonskrav skipet må oppfylle for å nå det sikkerhetsnivået som i dag må kunne kreves. Det tradisjonelle sjødyktighetsbegrepet er knyttet opp mot "Fare for Menneskeliv". Utvalget mener at kravene til et sikkert skip må ha et videre siktemål enn dette. Utvalget foreslår samtidig opphevet sjøloven § 131 om skipets sjødyktighet. Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om ikke å basere skipssikkerhetsloven på sjødyktighetsbegrepet.

Departementet gir videre sin tilslutning til hovedtrekkene i Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til bestemmelsene om teknisk sikkerhet, jf. lovutkastet §§ 9 og 10. Bestemmelsen i § 9 omhandler prosjektering, bygging og utrustning av skip, og dekker i realiteten meget omfattende fagområder som også utgjør kjerneområdene i Sjøfartsdirektoratets konvensjonen (SOLAS). Enkelte høringsinstanser savner en presisering av elektriske installasjoner i bestemmelsen, og Sjøfartsdirektoratet savner også viktige sikkerhetsmessige forhold. Departementet er enig i at alle disse fagområdene er fundamentale for den tekniske sikkerheten til skip, og fremmer forslag om å tilføye disse som underpunkter i forskriftsfullmakten i annet ledd.

1.9.2 Operasjonelle forhold, navigering, kvalifikasjonskrav

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår inntatt fem bestemmelser om operativ sikkerhet, jf. utvalgets lovutkast §§ 3-3 til 3-7. Departementet gir sin tilslutning til forslaget til utvalget, og er for øvrig enig i vurderingen til Fiskeri- og kystdepartementet om viktigheten av et samarbeid mellom myndighetene i spørsmål relatert til lastning og lossing.

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår i lovutkastet § 3-6 en bestemmelse om sikker navigering av skip som innholdsmessig tilsvarer sjølovens § 132. Navigering er et av de viktigste forholdene for å ivareta sikkerheten på skipet, og hører derfor naturlig hjemme i skipssikkerhetsloven. Navigeringsrelaterte for-

hold utgjør dessuten ca. 2/3 av alle sjøulykker. Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag.

Departementet gir i hovedtrekk sin tilslutning til utvalgets forslag som relateres til kvalifikasjonskrav til den enkelte, herunder helsekrav. Ved å innta tre bestemmelser som alle omhandler kvalifikasjonskrav (jf. §§ 16 til 18) i lovutkastets kapittel om teknisk og operativ sikkerhet, fremheves samspillet mellom skipets tekniske standard, hvordan håndteringen av skipet skal foregå og hvilke krav som stilles til de personer som skal håndtere skipet. Departementet vil også understreke den generelle opplæringsplikten som rederiet har, og som følger av lovutkastets § 16, jf. § 6. Departementet fremmer her forslag om å presisere at kvalifikasjonskrav ikke bare rettes mot selve stillingen, men også det arbeid som noen settes til å utføre.

1.10 Personlig sikkerhet

Departementet slutter seg i hovedsak til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til generelle bestemmelser om personlig sikkerhet.

Ettersom den nye arbeidsmiljøloven endrer både begrepsbruk og innhold i forhold til den gamle, er departementet videre enig i at skipssikkerhetsloven i en viss grad bør harmoniseres med arbeidsmiljøloven, slik Arbeids- og sosialdepartementet foreslår.

Departementet er enig i hovedtrekkene til regulering av arbeids- og hviletid som foreslås av Skipssikkerhetslovutvalget. De omhandler så sentrale spørsmål for den enkelte at hovedreglene, så vel som rammene for fravikene fra hovedreglene, må presiseres tydelig. Å basere reglene på funksjonsrettede generelle krav vil ikke gi et sterkt nok vern for den som har sitt arbeid om bord, og dessuten lett komme i strid med internasjonale forpliktelser. Departementet finner ikke å kunne ta til følge Norges Fiskarlags forslag om å uttrykkelig slå fast i loven at det er hviletidsreglene som setter grense for hvor mye det kan arbeides.

Departementet mener det er behov for en annen tilnærming til reguleringen av forpleining enn den som er gjort av Skipssikkerhetslovutvalget. Det bør primært være matloven og ikke skipssikkerhetsloven som stiller krav til kvaliteten på kost og drikkevann. Det foreslås at lovutkastet i første ledd viser til matloven og forskrifter gitt i medhold av den.

Sjømannslovens § 41 gir en lovfestet rett til fri forpleining, hva enten maten serveres om bord eller om det gis kostpenger. Bestemmelsen foreslås opphevet slik at denne retten vil følge av lovutkastets § 26.

1.10.1 Legemidler og behandling av syke

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til regulering av legemidler

og behandling av syke og skadede. Departementet er videre enig i utvalgets tilnærming til behandling av syke og skadede og er ikke enig med Sjøfartsdirektoratet i at bestemmelsen bør utformes som en pliktregel. Sjømannslovens § 27 fastsetter en plikt for skipsføreren til å sørge for forsvarlig behandling av sjømenn ved sykdom eller skade. For passasjerer følger en tilsvarende plikt indirekte av sjølovens § 405. Det er således kompetansen til å gi behandling - først og fremst overfor passasjerene - som bør slås uttrykkelig fast i lovs form.

1.11 Miljømessig sikkerhet

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en forenkling, omstrukturering og presisering av miljøbestemmelsene uten at det materielt sett innebærer større endringer i forhold til gjeldende rett. Det foreslås bl.a. nærmere bestemmelser om opphugging av skip og hjemmel til å pålegge tiltak for å hindre introduksjon og spredning av fremmede arter fra skipsballastvann og sedimenter. Departementet slutter seg i all hovedsak til vurderingene og forslagene fra Skipssikkerhetslovutvalget.

Departementet mener - i motsetning til utvalget - at gode grunner taler for å innta innholdet i sjødyktighetsloven § 115 i den nye skipssikkerhetsloven. Selv om straffelovens nødrettsbestemmelser vil ha en tilsvarende virkning, mener departementet at hensynet til klarhet, forutberegnelighet og harmonisering med tilsvarende bestemmelser i MARPOL, tilsier at unntaket fra forbudet mot forurensning uttrykkelig fremgår av loven. Departementet har videre foreslått at det i tillegg til den foreslåtte unntaksbestemmelsen i § 31 annet ledd også bør inntas en plikt om at skipsføreren skal sørge for at tiltak iverksettes ved forurensning eller fare for forurensning.

1.12 Sikkerhets- og terrorberedskap

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår et eget kapittel om forebyggende tiltak mot angrep og lignende på skip. Lovutkastet baserer seg på IMOs regelverk for terrorberedskap, ISPS-koden fra 2002 og EUs forordning 725/2004 om tiltak for økt terrorberedskap på skip og i havneterminaler. Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til og begrunnelsen for et eget kapittel om forebyggende tiltak mot angrep og lignende på skip. Terrorhandlinger mot skip har potensiale til å føre til betydelige tap av menneskeliv og skader på miljø. Det er derfor viktig å synliggjøre og lovfeste i skipssikkerhetsloven det forebyggende arbeid som skal iverksettes på skip. Departementet er videre enig med Skipssikkerhetslovutvalget i at piratvirksomhet uttrykkelig bør fremheves i lovteksten. For å kunne hindre og beskytte mot terrorhandlinger og andre ulovlige handlinger

mot skipet, er det også viktig at skipsføreren gis anledning til å bruke effektive maktmidler.

Lovforslaget legger opp til at den som har sitt arbeid om bord skal ha et identifikasjonsbevis, og vil gi hjemmel for å gjennomføre ILO-konvensjon nr. 185: Seafarers' Identity Documents Convention. I henhold til konvensjonen skal det bl.a. være offentlig kontroll med sjøfolks identitet, og rapportering til offentlig myndighet om hvem som er om bord på skip. Konvensjonen legger også til rette for en mest mulig effektiv adgangskontroll til skip og havner, samtidig som sjøfolk får en sikrere ordning under sine reiser til og fra skipet og ved landlov. Den sikrer også en internasjonal standard for sjøfolks ID-bevis i form, innhold og kontrollmekanismer. Konvensjonen berører komplekse problemstillinger så som immigrasjon og personvern, og introduserer krav om fingeravtryksbiometri. Norsk ratifikasjon er for tiden til vurdering.

1.13 Tilsyn og forvaltningstiltak

1.13.1 Tilsynsmyndighet

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om hvem som skal ha tilsynsmyndighet etter loven og adgangen til overlatelse av tilsynet.

Etter departementets oppfatning er det av sentral betydning at lovens bestemmelser om tilsynet utformes på en så fleksibel måte at lovverket ikke er til hinder for at tilsynet kan tilpasse seg til fremtidige utfordringer og behov. Loven bør derfor videreføre delegasjonsadgangen. Sjødyktighetsloven har hatt en høy grad av fleksibilitet i forhold til hvem som kan utøve tilsyn, og de endringer som Skipssikkerhetslovutvalget foreslår er mindre tillempninger. I forhold til hvem som kan utøve tilsynsmyndighet, åpner sjødyktighetslovens § 4 for at private selskaper eller personer kan få slik myndighet. Dette er til en viss grad også gjort. Departementet presiserer imidlertid at overlatelse av tilsyn eller tilsynsmyndighet til andre enn klassifikasjonsselskapene, kun er aktuelt i begrenset omfang.

Delegering av enkelte oppgaver til klassifikasjonsselskaper er en ordning som har eksistert i lang tid og som er vanlig i de fleste stater. Departementet er generelt tilfreds med måten delegeringen har fungert på. Både det nasjonale og internasjonale regelverket har stilt stadig strengere krav til klassifikasjonsselskaper som utøver offentlig myndighet.

1.13.2 Tilsyn med skip

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å forenkle og utforme mer fleksible regler om tilsyn med skip, herunder at departementet kan bestemme at besiktelse ikke skal finne sted med mindre det følger av folkerettslige forpliktelser Norge er bundet av. Den absolute plikten etter sjødyktighetsloven til å besikte og

sertifisere skip over 50 tonn, foreslås dermed ikke videreført. Forslaget må også ses i sammenheng med at utvalget foreslår å innføre sikkerhetsstyringssystem som et generelt krav til skip.

Utvalget foreslår en særskilt bestemmelse om tilsyn med utenlandske skip. Også denne bestemmelsen er en forenkling av gjeldende rett, men samtidig en tydeliggjøring av at tilsyn med utenlandske skip foregår etter andre prinsipper enn flaggstatskontrollen. Utvalget foreslår videre en utvidet fullmakt for tilsynet ved at det også gis uttrykkelig adgang til rederikontorer, noe som ikke følger av gjeldende rett.

Departementet slutter seg i det alt vesentligste til vurderingene som er foretatt av Skipssikkerhetslovutvalget. Loven bør ikke legge rigide føringer på måten tilsynet skal utøves på i fremtiden. Større vektlegging av sikkerhetsstyringssystemer og uannmeldte tilsyn, samt større fokus på effektive tilsynsmetoder som gir høyest mulig gevinster for sikkerhet og miljø, bør i fremtiden være prioriterte områder for tilsynet.

1.13.3 Tilsyn med sikkerhetsstyringssystemer og sjøfolk

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår å innta en egen bestemmelse i skipssikkerhetsloven om tilsyn med rederiets sikkerhetsstyringssystemer. Slikt tilsyn er i dag en sentral oppgave for tilsynet, og vil i fremtiden være en enda viktigere tilsynsform. Viktigheten av dette tilsynsarbeidet tilsier derfor etter departementets mening at det bør synliggjøres med en egen bestemmelse i loven.

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en forenkling og samordning av de krav som etter gjeldende rett omhandler tilsyn med sjøfolk. Mønstringsloven foreslås opphevet i sin nåværende form, men lovutkastet gir hjemmel til å videreføre de elementer av mønstringsinstituttet som fortsatt vil være hensiktsmessig.

Ingen høringsinstanser har uttalt seg direkte om tilsynet med sjøfolk.

Departementet slutter seg til Skipssikkerhetslovutvalgets vurderinger og forslag om tilsyn med sjøfolk. Internasjonalt har det vært en dreining av større vektlegging av sjøfolks arbeids- og levevilkår og forhåndskontroll av sjøfolks identitet som ledd i antiterroriltak mot skip, og mindre fokus på tradisjonell mønstringskontroll.

1.13.4 Gebyrer

Dagens gebyrbestemmelser foreslås i all hovedsak videreført av Skipssikkerhetslovutvalget. Utvalget har ikke tatt stilling til gebyrsystemet som sådan.

Skipssikkerhetslovutvalgets forslag om å videreføre dagens regulering av gebyrer støttes av departementet. Gebyrer for personlige sertifikater som tidli-

gere bl.a. var hjemlet i forvaltningsloven, vil være en tjeneste som nå vil omfattes av § 48, på samme måte som gebyrer knyttet til måling av skip. Departementet tar til etterretning uttalelsene til Norges Fiskarlag om gebyrene. Departementet vurderer for tiden en omlegging av gebyrsystemet hvor også de innvendinger Norges Fiskarlag fremholder, vil bli tatt med.

Sjødyktighetsloven inneholder bestemmelser om hvilke forvaltningstiltak tilsynet kan iverksette overfor skip. Disse sonderer til en viss grad mellom norske og utenlandske skip. Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en del materielle endringer i reguleringen av forvaltningstiltak i forhold til gjeldende rett. For det første foreslår utvalget at tilsynet skal kunne ilegge tvangsmulkt ved manglende oppfyllelse av pålegg gitt i eller i medhold av loven, og ikke bare i miljø saker slik det er etter gjeldende rett. Dernest foreslår utvalget å innta en bestemmelse som gir tilsynet hjemmel til å trekke tilbake sertifikater dersom rederiet ikke har etterkommet pålegg fra tilsynet, og ved manglende betaling av gebyrer.

I forhold til tvangstiltak overfor skip foreslår utvalget først og fremst en forenkling sammenlignet med gjeldende rett. I likhet med sjødyktighetsloven foreslår utvalget at skip kan holdes tilbake i havn.

Departementet er enig med Skipssikkerhetslovutvalget og Sjøfartsdirektoratet i at det er behov for mer effektive reaksjonsformer slik at tilsynet kan legge større press på rederier ved manglende oppfyllelse av regelverket. Innføring av flere typer reaksjonsmidler vil også gi større fleksibilitet i valg av virkemidler slik at tilsynets reaksjoner bedre kan tilpasses arten av den overtredelse som har skjedd.

Sjødyktighetslovens bestemmelser om undersøkelse, stansing og bording av norske så vel som utenlandske skip, er av Skipssikkerhetslovutvalget foreslått omfattet av de generelle bestemmelsene i lovutkastets §§ 43 og 44 om tilsyn med norske og utenlandske skip. Etter departementets oppfatning er en beslutning om å stanse og borde et skip i fart et så vidt alvorlig inngrep at det bør synliggjøres i lovteksten. Departementet fremmer derfor forslaget om å innta en egen bestemmelse om dette i utkastet § 53. Bestemmelsen foreslås inntatt generelt og vil således omfatte alle skip. For utenlandske skip vil det imidlertid være klare folkerettslige begrensninger på hvordan myndighetene kan gå frem. Disse begrensningene bør presiseres av forskriftsverket.

Skipssikkerhetslovutvalget har også foreslått en generell bestemmelse om å nekte utenlandske skip adgang til sjøterritoriet. Departementet er enig med Sjøfartsdirektoratet i at det kan være grunn til å synliggjøre i lovteksten på hvilke grunnlag et skip kan nektes adgang, og foreslår at dette tas inn som en del av fullmaktshjemmelen.

1.14 Straff og administrative sanksjoner

1.14.1 Generelt om straffansvar

Utvalget foreslår at skipssikkerhetsloven, og ikke straffeloven, skal inneholde straffebestemmelser for overtredelse av loven. Samtidig, og i tråd med sanksjonsutvalgets og straffelovkommisjonens utredning (jf. NOU 2002:4), foreslår skipssikkerhetslovutvalget en ny tilnærming i forhold til straff. Utvalget foreslår å redusere hva som skal være straffverdige forhold. Dette gjøres ved å unngå sekkebestemmelser i lovverket og legge inn et vesentlighetskrav for overtredelsen, samt ved å sette skyldkravet i de fleste straffebudene til forsett eller grov uaktsomhet. Straffekapitlet legger opp til et system hvor pliktene er klart delt mellom rederi og skipsfører/mannskap. Utvalget har ved denne vurderingen sett hen til om nødvendig etterlevelse kan sikres ved bruk av andre sanksjoner enn straff, og har i forlengelsen av dette foreslått å innføre den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr.

Departementet gir sin tilslutning til prinsippene for kriminalisering som foreslås av utvalget. Samtidig er det grunn til å understreke at vesentlige overtredelser av sikkerhets- og miljøbestemmelser bør reageres på av preventive grunner. Det er særlig grunn til å markere en klar holdning i tilfeller hvor det inntrer skade på liv og helse eller tap av menneskeliv som følge av vesentlig tilsidesettelse av sikkerhetskravene. Tilsvarende må det reageres på vesentlige overtredelser som fører til at forurensning inntrer.

1.14.2 Rederiets straffansvar

På bakgrunn av at Skipssikkerhetslovutvalget foreslår rederiet som det sentrale pliktsubjekt etter skipssikkerhetsloven, har utvalget funnet det naturlig at rederiet også fremstår som det sentrale ansvarssubjekt etter loven. Dette tilsier at bestemmelsene om foretaksstraff bør benyttes i noe større utstrekning enn i dag. Med unntak av de bestemmelser i lovutkastet som utvalget overhodet ikke foreslår straffesanksjonert, er de fleste straffebudene for rederiet knyttet til plikter hvor loven ikke har lagt en "sørge for"-plikt på skipsføreren.

Departementet gir i hovedsak sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til regulering av rederiets straffansvar. Lovutkastet markerer et skille fra gjeldende rett i forhold til hvem som har plikter etter loven. Departementet vil særlig fremheve sammenhengen mellom rederiets plikt og ansvar knyttet til sikkerhetsstyringssystemet og bruken av foretaksstraff.

Uttrykket "på vegne av rederiet" i straffebudene som er rettet mot rederiet, tar primært sikte på å ramme personer som er ansatt i rederiet, i første rekke administrerende direktør, styreleder og andre personer i

rederiet med ledende stilling. Departementet understreker videre at uttrykket "på vegne av rederiet" i skipssikkerhetsloven ikke må forstås slik at handlinger begått i strid med instruks og rederiets interesser faller utenfor. Skipsførerens og andre som har sitt arbeid om bord sine brudd på de forpliktelsene som påhviler dem etter loven, omfattes ikke av straffebudene som er rettet mot rederiet.

1.14.3 Skipsførerens straffansvar

Skipssikkerhetslovutvalget foreslår en lempning på skipsførerens straffansvar sammenlignet med gjeldende rett. Lovutkastet legger imidlertid enkelte sentrale plikter på skipsføreren, så som navigering av skipet, lasting og ballastering og vakthold om bord. De fleste av disse "sørge for"-pliktene som er lagt på skipsføreren, foreslås sanksjonert i straffekapitlet.

Departementet gir i hovedsak sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til regulering av skipsførerens straffansvar. En naturlig konsekvens av at rederiet gjøres til det sentrale plikt- og ansvarssubjekt, er at skipsførerens ansvar tilsvarende mykes opp.

Det er etter departementets oppfatning gode grunner til å endre skyldkravet for vesentlige brudd på bestemmelser om vakthold, slik Sjøfartsdirektoratet ønsker. Navigering og vakthold har også en så nær sammenheng at skyldkravet bør være det samme, og departementet fremmer derfor forslag om å gjøre uaktksomhet som skyldkravet også i vaktholdtilfellene. Skipsførerens plikt til å føre miljødagbøker på korrekt måte, bør etter departementets syn straffesanksjoneres slik det er foreslått av Skipssikkerhetslovutvalget for øvrige dagbøker.

1.14.4 Straffansvar for andre

Departementet gir i hovedtrekk sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til straffansvar for andre som har sitt arbeid om bord.

Skyldkravet for vesentlige brudd på vaktholdbestemmelser bør omfatte uaktksomhet for de øvrige vaktgående personell, på samme måte som for skipsføreren.

Straffbart medvirkningsansvar for den som har sitt arbeid om bord for den miljømessige driften av skipet, er av utvalget foreslått sanksjonert i lovutkastet § 66. Etter departementets syn bør tilsvarende medvirkningsansvar lovfestes for den ordinære driften av skip, og fremmer forslag om at det inntas en tilføyelse om straffbart medvirkningsansvar for den som har sitt arbeid om bord ved vesentlige brudd på bestemmelsen i § 20 om å medvirke til sikker drift og vedlikehold av skipet.

Departementet ser ingen tungtveiende grunner til at tjenestemenn i for eksempel Sjøfartsdirektoratet skal kunne stilles strafferettslig ansvarlig for utførel-

sen av sine oppgaver, mens klassifikasjonsselskaperne og andre som eventuelt har fått tilsyn overlatt til seg, ikke skal det når de utfører den samme jobben. På denne bakgrunn fremmer departementet forslag om en bestemmelse i § 68 som materielt sett viderefører sjødyktighetslovens § 4 annet ledd. For personer som ikke har fått delegert offentlig myndighet, gjelder ikke bestemmelsen.

1.14.5 Strafferamme

I straffeloven kapittel 30 om forbrytelser i sjøfartsforhold varierer strafferammen fra bestemmelse til bestemmelse. Skipssikkerhetslovutvalget foreslår at den samme strafferammen settes for alle straffebudene og at strafferammen settes til 6 måneder. Unntaket er overtredelse av hviletidsbestemmelser, hvor det kun foreslås bøtestraff. Utvalget foreslår også at strafferammen kan forhøyes til 2 år under særdeles skjerpene omstendigheter.

Departementet mener imidlertid at det er grunnlag for å heve og differensiere strafferammene i de ulike straffebudene.

Departementet fremmer derfor forslag om å heve strafferammene for samtlige straffebud, samt differensiere strafferammene slik at de straffebudene hvor overtredelse med potensiale til å gi presumptivt størst negativ virkning på liv, helse og miljø, settes til 2 år. For de øvrige straffebudene foreslås strafferammen satt til 1 år. Departementet vil likevel understreke at det skal mye til før fengselsstraff på mer enn 6 måneder bør ilegges og at de aller fleste overtredelser bør ligge i sjiktet opptil 6 måneder.

Når det gjelder bøtenivået mener departementet at dersom foretaksstraff først benyttes, bør boten være såpass høy at den har en preventiv virkning. Dette kan innebære en økning i bøtenivået sammenlignet med i dag. Også bøtenivået til personer kan det være grunn til å heve, men det bør sammenholdes med bøtenivået på sammenlignbare livsområder.

1.14.6 Administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr)

Departementet gir sin tilslutning til Skipssikkerhetslovutvalgets forslag til og begrunnelsen for å innføre den administrative sanksjonen overtredelsesgebyr i skipssikkerhetsloven for mindre alvorlige overtredelser. Dette vil gi et mer effektivt sanksjonssystem, samtidig som en rask reaksjon vil virke preventivt og bidra til å styre adferd i rederier i en positiv sikkerhets- og miljømessig retning.

Rettsikkerhetshensynet må ivaretas både ved at tilsynsmyndigheten bygger opp kompetanse internt, og ved at loven oppstiller bestemmelser til vern om rettsikkerheten. Samtidig er det viktig at tilsynsmyndigheten og Riksadvokaten i samarbeid utformer

nærmere retningslinjer og forskrifter for den prosessuelle håndteringen av overtredelser etter loven.

I lovutkastet til Skipssikkerhetslovutvalget er det henvisning til de nye bestemmelsene i forvaltningsloven som er foreslått av Sanksjonsutvalget. De generelle bestemmelsene om administrative sanksjoner i forvaltningsloven er imidlertid ikke vedtatt, noe som får konsekvenser for utformingen av overtredelsesgebyr i skipssikkerhetsloven. Det er derfor nødvendig å innta noen av disse bestemmelsene i kapittel 9. Dessuten fremmer departementet forslag om at overtredelsesgebyr overfor rederiet ikke skal være avhengig av at det er utvist subjektiv skyld hos noen i rederiet.

1.15 Sjøassurandørers taushetsplikt

Departementet mener det er viktig at også sjøassurandørene bidrar i arbeidet med å fremme kvalitets skipsfart, og at norsk regelverk ikke hindrer slikt arbeid. Departementet foreslår derfor å frita utveksling av opplysninger av betydning for skipssikkerheten fra forsikringsselskapenes taushetsplikt. Lovutkastet er et lovbestemt unntak fra taushetsplikten etter forsikringsloven § 1-6 første ledd.

Lovutkastets første ledd innebærer at forsikringsselskapene kan gi opplysninger om skipssikkerheten til andre forsikringsselskaper, besiktigelsesinstitusjoner, internasjonale organisasjoner samt norske og utenlandske sjøfartsmyndigheter, uten at dette vil rammes av taushetsplikten i forsikringsloven § 1-6.

Flere av høringsinstansene ønsker et bedre presisjonsnivå på hvilke opplysninger som skal kunne frigis i samsvar med forslaget. Næringen stiller seg negativ til at opplysninger om mislighold av premie og opplysninger om andre forhold knyttet til selve forsikringsavtalen skal inkluderes, mens Fiskeri- og kystdepartementet ønsker at opplysninger om forsikringsavtalen skal kunne frigis. Nærings- og handelsdepartementet mener at informasjon knyttet til mislighold av premie og tilsvarende forhold knyttet til forsikringsavtalen ligger på siden av formålet, med mindre slike forhold er av direkte betydning for skipssikkerheten.

Nærings- og handelsdepartementet mener at lovutkastet kun fritar sjøassurandørene fra den taushetsplikt de er pålagt i forsikringsloven § 1-6. Utkastet innebærer ingen endring i gjeldende rett om erstatnings- eller straffeansvar for forsikringsselskapene. Nærings- og handelsdepartementet mener ellers at en plikt for assurandør til å sende gjenpart vil kunne øke presisjonen i informasjon om skipssikkerheten og virke korrigerende for feilkilder.

1.16 Endringer i sjølovens regler om registrering av skip

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) foreslås to endringer: I § 11 tredje ledd foreslås de-

partementet å senke minstelengden for frivillig registrering av fritidsbåter i NOR til 7 meter. I § 13 annet ledd foreslår departementet å utvide meldeplikten ved endringer i eierforhold til også å gjelde for selger av fartøy. Det foreslås også noen redaksjonelle endringer i kapittel 1. Departementet mener det er hensiktsmessig at lovforslagene behandles samtidig med behandlingen av ny skipssikkerhetslov.

Antallet kostbare fritidsfartøy under 10 meter øker, og Skipsregistrene opplever stor etterspørsel etter pantesikret finansiering for slike fartøy. Med økt verdi øker også eierens behov for å beskytte sitt retts-ervert. For fiskefartøy og skip som hovedsakelig brukes i næringsvirksomhet er det ingen krav til minste lengde for registrering i NOR. Skipsregistrene opplever, særlig i forbindelse med overdragelse av mindre fartøyer som ikke er pantsatt, at det ikke meldes om eierskifte. Det er av stor offentlig interesse at det til enhver tid foreligger korrekt informasjon om hjemmelshaver for fartøy registrert i NOR.

Småbåtregisteret og Finansnæringsens Hovedorganisasjon (FNH) mener forslaget om senking av minstelengden vil føre til større konsekvenser for Småbåtregistrene enn hva Nærings- og handelsdepartementet skisserer i høringsbrevet. Departementet la derfor på nytt frem spørsmålet for Skipsregistrene, som opprettholdt sin påstand vedrørende konsekvensene for Småbåtregisteret. Departementet mener ut fra dette at den økonomiske konsekvensen som skisseres i høringsbrevet er mer realistisk enn den konsekvensen som Småbåtregisteret og FNH trekker frem. De samfunnsøkonomiske fordelene ved å utvide adgangen til frivillig registrering er langt større enn ulempene for Småbåtregisteret, selv om Småbåtregisterets/FNHs tall skulle legges til grunn. Departementet mener særlig det er grunn til å legge vekt på de økte finansieringsmulighetene og den bedrede kredittsikringen som lovutkastet fører med seg.

Departementet ser et behov for at avtale- og utleggspant i båter mellom 7 og 10 meter som har fått rettsvern etter de alminnelige reglene for løsøre før lovens ikrafttredelse, vil både være gyldige og ha rettsvern etter eksisterende regler i en overgangsperiode. Departementet foreslår derfor at dette presiseres i lovutkastet.

1.17 Økonomiske og administrative konsekvenser

1.17.1 Lov om skipssikkerhet

ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER FOR DET OFFENTLIGE

Lovforslaget legger opp til at det i utgangspunktet innføres krav om sikkerhetsstyringssystem for alle skip som er omfattet av loven. Det er særlig for mindre lasteskip og fiskefartøy at skipssikkerhetsloven innebærer en nyordning. Departementet vil imid-

lertid presisere at det ikke har til hensikt å innføre ISM-kodens system i sin fulle bredde for mindre typer skip. Koden er utformet med basis i større skip og i at det finnes en rederiadministrasjon på land. Dette vil for de mindre skipene ofte ikke være tilfelle. Det vil derfor heller være tale om å innføre prinsippene om sikkerhetsstyring for mindre typer skip.

For Sjøfartsdirektoratet vil de administrative konsekvensene av innføringen av prinsippet om sikkerhetsstyringssystem for alle skip i første rekke være arbeid relatert til revisjoner i forhold til det enkelte skip og rederi. Basert på erfaringene med innføring av ISM-koden vil det i løpet av det første året være nødvendig å foreta en fullstendig gjennomgang av hele sikkerhetsstyringssystemet til tidligere ikke reviderte rederi/skip, noe som har vært meget arbeidskrevende. I de påfølgende årene etter første gangs sertifisering har arbeidet vært mindre arbeidskrevende.

Departementet kan ikke se at de forenklede krav til sikkerhetsstyring som bør innføres for skip som i dag ikke har krav til det, vil innebære et arbeidsomfang i nærheten av det man har erfart når kravene i sin tid ble innført for større skip med til dels store rederiadministrasjoner. Det er vanskelig å tallfeste utgiftsøkningen knyttet til revisjonsarbeidet konkret annet enn å peke på at de for mindre skip med forenklede systemer vil være betydelig lavere enn revisjoner etter ISM-koden.

Når rederiene i større grad blir pålagt å etablere og implementere et sikkerhetsstyringssystem, vil man i prinsippet kunne tenke seg at det offentlige samtidig eller etter hvert bygger ned sitt direkte tilsyn og går over til en fullstendig overordnet tilsynskontroll. Hvilke sider ved den direkte kontrollen som eventuelt kan bygges ned kan ikke slås fast uten en grundig konsekvens- og analysegjennomgang av tilsynsvirksomheten i dag. I mangel av en slik konsekvensanalyse er det heller ikke mulig å være mer presis med hensyn til hvilke eventuelle kostnadsreduksjoner dette vil kunne gi i fremtiden for tilsynet.

Dersom det skjer ytterligere delegasjon til klassifikasjonsselskaper vil en naturlig konsekvens være at det offentliges gebyrinntekter går ned i tråd med at det offentliges utgifter reduseres. Departementet utreder for tiden konsekvensene av en eventuell videre delegasjon.

Det foreslås at loven også gjøres gjeldende for utenlandske skip i Svalbards og Jan Mayens indre farvann og sjøterritorium. Dette vil ha administrative konsekvenser ved at det må etableres en havnestatskontroll på Svalbard. De økonomiske konsekvensene som følge av etableringen av havnestatskontroll på Svalbard, vil trolig beløpe seg til lønnskostnader tilsvarende én ekstra stilling i sommerhalvåret. I tillegg kommer kostnader forbundet med kontorleie og kon-

torfasiliteter og eventuell opplæring, samt reise- og transportkostnader.

I kapittel 9 om administrative sanksjoner gis tilsynsmyndigheten hjemmel til i visse tilfeller å ilegge et overtredelsesgebyr til personer i rederiadministrasjonen, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord. Etter § 56 gis adgang til å ilegge overtredelsesgebyr mot rederiet som sådan. Disse virkemidlene er nye i forhold til dagens lov og vil kunne medføre noe økt administrasjon for Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med utarbeidelse og inndrivning av overtredelsesgebyr.

Det kan være aktuelt med ett til to ekstra årsverk i Sjøfartsdirektoratet som følge av innføringen av de nye reaksjonsmidlene. De nye reaksjonsmidlene vil på den annen side kunne føre til at staten mottar økte inntekter. Igjen er det vanskelig å anslå hvor mye dette vil dreie seg om.

Kapittel 10 om straffansvar legger opp til mindre bruk av straff enn etter straffelovens kapitler om overtredelser i sjøfartsforhold. Dette vil kunne medføre mindre arbeid for påtalemyndigheten og en letelse i arbeidet for sjøfartsinspektørene.

ØKONOMISKE OG ADMINISTRATIVE KONSEKVENSER FOR NÆRINGEN

For næringen vil det særlig være tale om administrative konsekvenser for de rederier som i større grad enn det som følger av dagens regelverk, kan bli pålagt å etablere et sikkerhetsstyringssystem.

For rederier med mindre skip, som hittil har vært unntatt fra regler om sikkerhetsstyringssystem, vil lovendringen kunne medføre ekstraarbeid fordi systemer må utarbeides og gjennomføres. Det er særlig mindre lasteskip og fiskefartøyer som nå får krav om sikkerhetsstyringssystem. Som departementet har pekt på vil det for mindre skip neppe være behov for å utvikle voluminøse manualer og dokumenter, men snarere være tale om kortfattede beskrivelser med enkle sjekklister og lignende. Etter departementets vurdering vil slike forenklede systemer neppe representere administrative eller økonomiske konsekvenser for det enkelte rederi i særlig utstrekning. Å angi eksakte omkostninger ved en slik forenklet variant er imidlertid vanskelig, fordi omfanget av eller innholdet i et fremtidig forenklet sikkerhetsstyringssystem ikke er på det rene.

Den totale regelverksforenklingen som skipssikkerhetsloven innebærer, må fremheves. Brukerne får nå et nytt og gjennomarbeidet regelverk å forholde seg til, et regelverk det er vesentlig enklere å finne frem i og hvor kravene brukerne må tilfredsstille fremgår mer tydelig enn tidligere. Dette vil kunne medføre mindre utgifter til administrasjon.

For den enkelte sjømann vil skipssikkerhetslov ikke ha administrative eller økonomiske konsekvenser.

1.17.2 Endringer i sjøassurandørers taushetsplikt

Nærings- og handelsdepartementet mener lovutkastet ikke har økonomiske eller administrative konsekvenser av betydning for det offentlige eller næringsen.

1.17.3 Endringer i sjølovens regler om registrering av skip

Lovutkastet vil ha budsjettmessige og administrative konsekvenser for Skipsregistrene. Det er anslått at antall fartøyer mellom 7 og 10 meter i NOR etter noen år vil komme opp i over 3 000 fartøyer, og at man kan få ca. 500 nyregistreringer i 2006. Merinntektene til Skipsregistrene anslås å kunne utgjøre ca. 1,7 mill. kroner og merutgiftene anslås å kunne utgjøre ca. 0,5 mill. kroner.

For Sjøfartsdirektoratet vil endringen kunne innebære merarbeid ved at flere identitetsbevis må utstedes.

Lovutkastet vil ha økonomisk betydning for Redningsselskapet, som har Småbåtregisteret, i form av inntektssvikt. Departementet mener økonomiske konsekvenser for Redningsselskapet er begrenset til mellom 50 000 kroner og 200 000 kroner pr. år.

Samlet mener departementet at de negative konsekvensene ved utkastet - inntektstapet for Redningsselskapet ved Småbåtregisteret - veies opp av fordelene med utkastet, i særdeleshet et mer helhetlig norsk skipsregister, bedre finansieringsmuligheter og dermed bedre kredittutnyttelse, økt sikkerhet for finansieringsinstitusjonene og økte inntekter for skipsregistrene.

2. KOMITEENS MERKNADER

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Gunvor Eldegard, Sigrun Eng, Steinar Gullvåg, Sigvald Oppebøen Hansen og Arne L. Haugen, fra Fremskrittspartiet, Hans Frode Kieland Asmyhr, Kåre Fostervold og Øyvind Korsberg, fra Høyre, Torbjørn Hansen og Elisabeth Røbekk Nørve, fra Sosialistisk Venstreparti, Aud Herbjørg Kvalvik, fra Kristelig Folkeparti, Ingebrigt S. Sørfonn, fra Senterpartiet, lederen Lars Peder Brekk, og fra Venstre, Leif Helge Kongshaug, viser til at forslaget til ny lov om skipssikkerhet er en opprydning i gammelt lovverk som ikke har vært tilstrekkelig oppdatert når det gjelder både språk og innhold. Det er viktig at man tar tak i foreldet lovverk og får

innført nytt som er i tråd med det samfunn som lovverket skal betjene. Komiteen har videre merket seg at det også er gjort en opprydning i lovverket knyttet til området og ser dette som viktig. Videre har komiteen merket seg at endrede sikkerhetspolitiske forhold gjør det nødvendig å tenke mer helhetlig når det gjelder sikkerhet og at det er viktig at skip og andre maritime installasjoner har et regelverk som forhindrer at slike situasjoner kan oppstå. Disse har en svært internasjonal karakter og kan bli utsatt for vanskelige sikkerhetsmessige situasjoner. Komiteen har også merket seg at det i loven legges opp til et sikkert arbeidsmiljø og regelverk som tar miljømessige hensyn. Komiteen synes dette er bra og mener det er viktig at skipsfarten reduserer sine utslipp til det ytre miljø. Videre ser komiteen at det foreslås et fleksibelt, velfungerende og kompetent offentlig tilsyn og vil bemerke at det er viktig at tilsynet ikke gjøres verken byråkratisk eller kostbart for rederiene. Komiteen viser ellers til brev fra departementet av 9. oktober 2006 (vedlegg). De påpekte feil er rettet opp i innstillingen.

3. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og rå Odelstinget til å gjøre følgende

vedtak til lov

om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1 Lovens formål

Loven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skip, samt et godt og tidsmessig tilsyn.

§ 2 Lovens saklige virkeområde

Loven får anvendelse for norske og utenlandske skip. For skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet, gjelder loven likevel ikke.

Kongen kan gi forskrift om at loven i tillegg til skip som nevnt i første ledd, også skal gjelde for:

- a) boreplattformer og andre flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet,

- b) flytekran, mudderapparat og lignende flytende innretninger,
- c) skip som nevnt i første ledd annet punktum hvor noen har sitt arbeid om bord.

Kongen kan også gi forskrift om at loven helt eller delvis ikke skal gjelde for:

- a) skip under 24 meter største lengde,
- b) skip som kan føre inntil tolv passasjerer,
- c) spesialskip,
- d) skip som utelukkende benyttes på elver og innsjøer,
- e) skip som er vernet,
- f) skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste,
- g) andre statlige skip som brukes utenfor næringsvirksomhet,
- h) utenlandske skip.

Kongen kan for skip som nevnt i tredje ledd, gi særlige regler om sikkerhetsstyring, sikkerhet, miljø, sikkerhets- og terrorberedskap og tilsyn samt forvaltningstiltak og administrative sanksjoner som fraviker reglene i loven her.

§ 3 Lovens geografiske virkeområde

Loven gjelder for norske skip uansett hvor de befinner seg.

Med de begrensninger som følger av folkeretten, gjelder loven for utenlandske skip:

- a) i Norges territorialfarvann, herunder ved Svalbard og Jan Mayen,
- b) i Norges økonomiske sone,
- c) på norsk kontinentalsokkel.

Kongen kan gi forskrift om lovens anvendelse på utenlandske skip også utenfor områdene nevnt i annet ledd, så langt folkeretten tillater det.

Kapittel 2 Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring

§ 4 Rederiet

Med rederiet menes den som i det sikkerhetsstyringssertifikatet som skipet skal ha etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 7, jf. § 5 i denne loven, er opplyst å være driftsansvarlig selskap.

Dersom det for skipet ikke gjelder krav om sikkerhetsstyringssertifikat som nevnt i første ledd, eller sikkerhetsstyringssertifikatet er blitt ugyldig eller er trukket tilbake, regnes skipets eier som rederiet. Er skipet registrert, regnes den registrerte eieren som skipets eier. Dersom skipets eier i tilfelle som nevnt i første punktum har innsendt dokumentasjon i henhold til § 5 med samtykke fra den driftsansvarlige eller byggeansvarlige, skal vedkommende anses som rederi etter denne loven.

Annet ledd gjelder tilsvarende dersom den som er opplyst å være driftsansvarlig selskap i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, ikke eksisterer.

Departementet kan gi forskrifter om hvem som skal anses som "rederi" etter reglene i første til tredje ledd.

§ 5 Plikt til innsendelse av opplysninger

Dersom skipets eier overlater ansvaret for driften av skipet til en annen, skal det opplyses om navnet på den driftsansvarlige og gis andre nødvendige opplysninger til den departementet bestemmer. Den driftsansvarlige skal få en bekreftelse på at opplysningene er mottatt og fullstendige. Første og annet punktum gjelder tilsvarende under byggingen av skipet dersom skipets eier overlater ansvaret for byggingen av skipet til en annen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om plikten til å gi opplysninger etter første ledd.

§ 6 Rederiets alminnelige plikter

Rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Rederiet skal sørge for at lovens krav oppfylles, bortsett fra i tilfelle der skipsføreren i loven er gitt en selvstendig plikt til å sørge for dette. Rederiet skal sørge for at forholdene legges til rette for at alle de som har sitt arbeid om bord, har mulighet for å oppfylle sine forpliktelser etter loven.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om rederiets plikter etter denne bestemmelsen.

§ 7 Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem

Rederiet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip, for å kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv. Sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset behovet til rederiet og den aktiviteten det driver.

Rederiet skal sørge for at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, får anledning til å medvirke ved etableringen, gjennomføringen og videreutviklingen av sikkerhetsstyringssystemet.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om kravene til sikkerhetsstyringssystem, herunder om:

- a) innhold, omfang og dokumentasjon,
- b) sikkerhetsstyringssertifikater for skip,
- c) godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring for rederier,
- d) adgang til å fravike kravet til sikkerhetsstyrings-

system for visse skip og adgang til å fravike første og annet ledd når dette er nødvendig som følge av gjennomføring av EØS-avtalen.

§ 8 *Medvirkningsplikt for skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord*

Skipsføreren skal medvirke ved etableringen, gjennomføringen og videreutviklingen av sikkerhetsstyringssystem etter § 7, og skal videre medvirke til at sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt om bord og fungerer etter sin hensikt.

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt om bord.

Departementet kan gi forskrifter om medvirkningsplikten, herunder adgang til å fravike første og annet ledd når dette er nødvendig som følge av gjennomføring av EØS-avtalen.

Kapittel 3 Teknisk og operativ sikkerhet

§ 9 *Teknisk sikkerhet*

Et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Departementet kan gi forskrifter om hvordan skip skal være prosjektert, bygget og utrustet for å tilfredsstille kravene etter første ledd, herunder om:

- a) skrogstyrke og vanntett integritet,
- b) stabilitet og flyteevne,
- c) maskineri og elektriske installasjoner,
- d) brannsikring,
- e) navigasjonsutstyr,
- f) kommunikasjonsutstyr,
- g) redningsmidler.

§ 10 *Måling av skip*

Et skip skal måles og være utstyrt med målebrev.

Departementet kan gi forskrifter om måling, herunder om:

- a) hvilke skip som er målepliktige,
- b) ommåling,
- c) hvem som skal forestå målingen,
- d) målebrevet og annen dokumentasjon vedrørende måling,
- e) anerkjennelse av utenlandske målebrev.

§ 11 *Drift og vedlikehold*

Et skip skal drives og vedlikeholdes på en slik måte at det ut fra skipets formål og det fartsområdet det er bestemt for, gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om hvordan et skip skal drives og vedlikeholdes for å tilfredsstille kravene i første ledd.

§ 12 *Last og ballast*

Et skip skal være lastet eller ballastet på en slik måte at stabiliteten og flyteevnen ikke settes i fare, og slik at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues på annen måte. Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om last og ballast, herunder om farlig last, sikring av last, fri-bord og lastemerker.

Lasting og lossing skal skje på en slik måte at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues. Departementet kan gi forskrifter om lasting og lossing, herunder om laste- og losseinne-rettninger.

§ 13 *Sertifikater*

Departementet kan i forskrift stille krav om at skipet skal ha sertifikater utstedt av tilsynsmyndigheten eller den departementet bestemmer, som dokumentasjon på at skipet på utstedelsestidspunktet tilfredsstiller krav fastsatt i eller i medhold av loven.

Sertifikater kan inneholde særskilte vilkår, og skal til enhver tid være tilgjengelig om bord.

Departementet kan gi forskrift om krav til sertifikater, herunder om:

- a) hvilke sertifikater et skip skal være utstyrt med,
- b) utstedelse, gyldighet og vilkår,
- c) adgang til å fravike kravene i første og annet ledd,
- d) anerkjennelse av utenlandske sertifikater.

§ 14 *Navigering*

Et skip skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.

Departementet kan gi forskrift om krav til sikker navigering, herunder om:

- a) sjøveisregler,
- b) bruk av navigasjonshjelpemidler,
- c) skipsbøker samt andre skipspapirer,
- d) tiltak hvor skipet eller et annet skip er i havsnød,
- e) tiltak for å trygge skipet under krig, krigsfare og lignende forhold.

§ 15 *Bemanningskrav og vakthold*

Et skip skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Vaktholdet om bord skal være tilstrekkelig til å opprettholde sikker navigering og andre sikkerhets- og driftsfunksjoner.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene til bemanning og vakthold.

§ 16 *Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater*

Den som har sitt arbeid om bord, må ha de kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves for

den aktuelle stillingen eller det arbeidet som skal utføres. Sertifikatet skal vise at de nødvendige kravene var oppfylt ved sertifikatets utstedelse, herunder krav til alder, tjeneste, helsetilstand, utdanning, språk og opplæring for stillingen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om sertifikatpliktige stillinger og om kvalifikasjoner, herunder om:

- a) utstedelse og gradering av sertifikater,
- b) nødvendig dokumentasjon,
- c) anerkjennelse av utenlandske sertifikater,
- d) kvalifikasjonskontroll,
- e) adgang til å inndra sertifikater,
- f) adgang til å fravike kravene etter første ledd,
- g) mønstring.

§ 17 Helsekrav

Den som har sitt arbeid om bord, må være fysisk og psykisk skikket til tjenesten og ikke utgjøre en fare for andre om bord. Vedkommende skal legge frem helseerklæring som viser at vilkårene i første punktum er oppfylt, og har plikt til å la seg undersøke av lege når skipsføreren finner grunn til å kreve det.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd til fysisk og psykisk skikkethet, helseerklæring og legeundersøkelser, herunder om:

- a) minimumskrav til helse, syn og hørsel for ulike stillinger,
- b) helseerklæring,
- c) godkjenning av leger,
- d) klagenemnd,
- e) innberetning av yrkesskader og yrkessykdommer,
- f) adgang til å fravike kravene etter første ledd.

§ 18 Minstealder

Den som har sitt arbeid om bord må ha fylt 16 år. Departementet kan gi forskrift om minstealder, herunder om:

- a) høyere minstealder for visse fartsområder, skip og stillinger,
- b) særskilte vilkår for at personer mellom 16 og 18 år kan tjenestegjøre om bord, og særlige vernetiltak for disse,
- c) adgang til å fravike kravene etter første ledd.

§ 19 Skipsførers plikter etter dette kapitlet

Skipsføreren skal sørge for at:

- a) skipet er lastet og ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lasting og lossing av skipet skjer på en sikker måte, jf. § 12, sjølovens § 131 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,
- b) navigeringen av skipet og føringen av skipsbøker skjer i henhold til § 14, jf. sjølovens §§ 132 og 133 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelse-

ne,

- c) vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- d) andre som har sitt arbeid om bord ved tiltredelsen eller ved tildelingen av arbeidsoppgaver får nødvendig kunnskap om skipet, om sine plikter, om grunnleggende miljø- og sikkerhetsbestemmelser og om tiltak ved en sjøulykke.
Skipsføreren skal medvirke til at:
 - a) driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
 - b) skipet har de sertifikatene som kreves, jf. § 13 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
 - c) bemanningen av skipet er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 første ledd og sjølovens § 131 første ledd, samt forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,
 - d) vedkommende selv og andre som har sitt arbeid om bord er behørig kvalifisert og har gyldig helseerklæring, jf. § 16 og § 17 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene som i første og annet ledd stilles til skipsføreren.

§ 20 Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at:

- a) driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lasting og lossing av skipet skjer på en sikker måte, jf. § 12 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- c) navigeringen av skipet skjer på en sikker måte og at føring av skipsbøker skjer på korrekt måte, jf. § 14 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- d) vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- e) vedkommende selv er behørig kvalifisert og har gyldig helseerklæring, jf. § 16 og § 17 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd til andre som har sitt arbeid om bord.

Kapittel 4 Personlig sikkerhet

§ 21 Sikkerhetsinnretninger og utstyr

Et skip skal ha nødvendige innretninger og utstyr og det skal treffes slike sikkerhetstiltak og andre for-

holdsregler som er nødvendige for å unngå eller redusere fare for liv og helse for dem som har sitt arbeid om bord.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder om:

- a) lysforhold,
- b) klima,
- c) forurensning,
- d) fysiske faktorer,
- e) rømningsveier,
- f) verne- og sikkerhetsinnretninger.

§ 22 Tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord

Arbeidet om bord skal tilrettelegges og utføres slik at hensynet til liv og helse og til et psykososialt arbeidsmiljø blir ivaretatt på en god og hensiktsmessig måte. Ved tilretteleggingen skal det tas hensyn til den enkeltes forutsetninger for å kunne utføre arbeidet på en måte som er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om de kravene som stilles etter første ledd for å unngå eller redusere farer forbundet med arbeidet, herunder om:

- a) kartlegging av farene og iverksettelse av hensiktsmessige tiltak,
- b) nødvendige tiltak til opplæring og øvelse samt instruksjon av dem som har sitt arbeid om bord,
- c) tilgjengelighet av sikkerhetsmessig sikkerhets- og verneutstyr,
- d) plikt til å informere og drøfte farer forbundet med arbeidet og sikkerheten med dem som har sitt arbeid om bord.

§ 23 Arbeidstid

Den alminnelige arbeidstiden skal være 8 timer i døgnet, med ett døgn hvile i hver uke og hvile på offentlige fridager.

Departementet kan gi forskrift om arbeidstiden, herunder om unntak fra bestemmelsene i første ledd, enten generelt eller for visse stillinger, samt om ekstrarbeid som følge av sikkerhetsmessige forhold.

§ 24 Hviletid

Hviletiden skal minst være 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, og 77 timer i løpet av hvilken som helst periode på 168 timer. Hviletiden kan deles i to perioder, hvorav en skal være på minst 6 timer. Intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.

For sjøfolk som går vakter, gjelder bestemmelsene i første ledd ikke ved nødssituasjoner, ved arbeid som følge av en øvelse eller ved andre overordnede driftsforhold.

Bestemmelsene i første ledd kan fravikes i bindende tariffavtale. For personer som inngår i bro- eller maskinvakt, skal fravik i tariffavtale fra bestem-

melsene i første ledd være begrenset til minst 6 sammenhengende timer under forutsetning av at ingen slik reduksjon strekker seg over mer enn 48 timer og at hviletiden er på minst 70 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 168 timer.

Departementet kan gi forskrift om hviletid, herunder om fravik fra bestemmelsene i første ledd:

- a) på passasjerskip med skiftordning i innenriks fart etter at de berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner er hørt,
- b) på fiske- og fangstfartøyer.

§ 25 Bo- og fritidsmiljø

De som har sitt arbeid om bord skal ha tilfredsstillende bo- og fritidsmiljø. Det skal finnes tilstrekkelig med lugarer, oppholdsrom, spiserom, rom for å tilberede mat, rom for personlig hygiene og sykerom. Alle rom skal være tilstrekkelig store, og innredet og utstyrt slik at et godt arbeidsmiljø sikres.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om kravene i første ledd, under hensyn til hvor mange som arbeider om bord og skipets størrelse, konstruksjon, fartsområde og øvrige forhold. Departementet gir også forskrifter om krav til sertifikater vedrørende arbeids- og levevilkår på skip.

§ 26 Forpleining

De som har sitt arbeid om bord, skal få god og tilstrekkelig kost som skal være i samsvar med lov 19. desember 2003 nr. 124 om matproduksjon og mattrygghet mv. (matloven) og forskrifter gitt i medhold av loven.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder krav til proviant-, kjøle- og fryserom.

§ 27 Legemidler og behandling av syke

Et skip skal være utstyrt med legemidler og annet som er nødvendig til behandling av syke og skadede og til forebygging av sykdom om bord.

Syke og skadede kan i nødvendig utstrekning tas under behandling.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første og annet ledd, herunder om hvem som kan utføre behandlingen.

§ 28 Verneombud og arbeidsmiljøutvalg

På skip skal det være organisert verne- og miljøarbeid. Det skal velges verneombud av og blant dem som har sitt arbeid om bord, og opprettes et arbeidsmiljøutvalg.

Departementet kan gi forskrift om verne- og miljøarbeid, herunder om:

- a) verneombuds oppgaver og rettigheter,

- b) arbeidsmiljøutvalgets sammensetning og oppgaver,
- c) samordning av verne- og miljøarbeidet,
- d) unntak fra bestemmelsene i første ledd for visse skip.

§ 29 Skipsførers plikter etter dette kapitlet

Skipsføreren skal sørge for at:

- a) arbeidet om bord er tilrettelagt slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig og at det psykososiale arbeidsmiljøet ivaretas, jf. § 22 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
 - b) den fastsatte hviletiden overholdes, jf. § 24 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.
- Skipsføreren skal medvirke til at:
- a) skipet har nødvendige innretninger og utstyr og at det er truffet nødvendige sikkerhetstiltak og andre forholdsregler for å sikre liv og helse for de som arbeider om bord, jf. § 21 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
 - b) bo- og fritidsmiljø og forpleining er i samsvar med §§ 25 og 26 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,
 - c) skipet er utstyrt med nødvendige legemidler mv., jf. § 27 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
 - d) verne- og miljøarbeidet om bord organiseres og gjennomføres på en forsvarlig måte, jf. § 28 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene som stilles til skipsføreren etter første og annet ledd.

§ 30 Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at:

- a) det treffes nødvendige sikkerhetstiltak for å sikre liv og helse for de som arbeider om bord, jf. § 21 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) arbeidet om bord tilrettelegges slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig og at det psykososiale arbeidsmiljøet ivaretas, jf. § 22 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- c) verne- og miljøarbeidet gjennomføres på en forsvarlig måte, jf. § 28 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kravene i første ledd til andre som har sitt arbeid om bord.

Kapittel 5 Miljømessig sikkerhet

§ 31 Forbud mot forurensning

Forurensning av det ytre miljø ved utslipp eller dumping fra skipet, eller ved forbrenning av skadelige

ge stoffer eller på annen måte i forbindelse med driften av skipet er forbudt, med mindre annet fremgår av lov eller forskrift fastsatt med hjemmel i lov.

Forbudet mot utslipp eller dumping fastsatt i medhold av dette kapitlet gjelder ikke:

- a) ved utslipp av skadelige stoffer eller dumping som er nødvendig av hensyn til skips sikkerhet, de ombordværendes helse eller for å redde liv, eller
- b) ved utslipp av skadelige stoffer eller dumping som skyldes skade på skip, når alle rimelige forholdsregler er tatt både før og etter uhellet for å hindre eller begrense utslippet.

Dette kapitlet og forskrifter gitt i medhold av det, kommer ikke til anvendelse på forurensning som utelukkende skyldes utforskning, utvinning og utnyttelse til sjøs av undersjøiske naturforekomster.

Departementet kan gi forskrift om hva som skal anses som:

- a) skadelige stoffer, herunder organismer,
- b) utslipp,
- c) dumping,
- d) forbrenning.

§ 32 Teknisk miljømessig sikkerhet

Et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere krav til hvordan et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet for å unngå forurensning.

§ 33 Driften av skipet

Driften av et skip skal legges opp og gjennomføres slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Departementet kan gi forskrift med nærmere krav til hvordan et skip skal drives for å unngå forurensning, herunder om:

- a) utslipp, dumping og forbrenning,
- b) bunkers og bunkring,
- c) ballasthåndtering,
- d) miljøsertifikater,
- e) dagbokføring av behandling av skadelige stoffer.

§ 34 Beredskap, varsling og rapportering

Et skip skal ha nødvendig beredskap, herunder en beredskapsplan, for å kunne avverge eller eventuelt begrense virkningene av forurensning av det ytre miljø fra skipet.

Ved forurensning eller fare for forurensning, skal det umiddelbart varsles om hendelsen og om de tiltakene som er eller vil bli truffet for å avverge eller begrense virkningene. En etterfølgende rapport om ulykken skal sendes tilsynsmyndigheten.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første og annet ledd, herunder om:

- a) den beredskapsplan skipet skal ha,
- b) hva en beredskapsplan skal inneholde,
- c) hvordan og til hvem varsling og rapportering skal skje,
- d) unntak fra bestemmelsen i første ledd for visse skip.

§ 35 Levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg

Et skip skal levere skadelige stoffer til særskilte mottaksanlegg i land, så langt slike stoffer ikke kan håndteres forsvarlig om bord eller kan leveres til andre for forsvarlig håndtering.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder om meldeplikt.

§ 36 Skip som tas endelig ut av drift

Et skip som skal tas endelig ut av drift skal håndteres på en forsvarlig måte, slik at det ikke oppstår fare for liv, helse eller miljø.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder om meldeplikt og om fjerning av skadelige stoffer om bord.

§ 37 Skipsførerens plikter etter dette kapitlet

Skipsføreren skal sørge for at:

- a) det varsles umiddelbart om forurensning eller fare for forurensning og settes i verk rimelige tiltak for å hindre slik forurensning eller begrense virkningen av den, samt at etterfølgende rapport innsendes, jf. § 34 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) skadelige stoffer behandles i overensstemmelse med § 35 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.
- c) dagbøker som nevnt i § 33 annet ledd bokstav e føres på en korrekt måte.
Skipsføreren skal medvirke til at:
 - a) skipets utrustning er egnet til å hindre forurensning, jf. § 32 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
 - b) driften av skipet legges opp og gjennomføres slik at forurensning hindres, jf. § 33 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
 - c) skipet har nødvendig beredskap for å avverge eller begrense forurensning fra skipet, jf. § 34 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene til skipsføreren i første og annet ledd.

§ 38 Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til

at driften av skipet legges opp og gjennomføres slik at forurensning hindres, jf. § 33 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi nærmere forskrift om de kravene som første ledd stiller til andre som har sitt arbeid om bord.

Kapittel 6 Sikkerhets- og terrorberedskap

§ 39 Forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip

Det skal treffes tiltak for å hindre og beskytte skipet mot terrorhandlinger, piratvirksomhet, blindpassasjerer og andre ulovlige handlinger.

De som har sitt arbeid om bord skal være utstyrt med et identifikasjonsbevis.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kravene til sikkerhets- og terrorberedskapsplan på skip, herunder om:

- a) hvilke skip som skal være omfattet av reglene,
- b) plikt til å foreta en sårbarhetsvurdering,
- c) plikt til å ha en godkjent sikkerhets- og terrorberedskapsplan for skipet,
- d) plikt til å utpeke og lære opp særskilt personell med ansvar for sikkerhets- og terrorberedskap på skipet og i rederiet,
- e) terroralarmsystem på skipet,
- f) kontroll av personer og gjenstander som er eller skal om bord på skipet,
- g) utstedelse og utforming av identifikasjonsbevis,
- h) sikkerhets- og terrorberedskapssertifikater.

§ 40 Bruk av maktmidler

Når det er nødvendig for å hindre eller beskytte mot handlinger som nevnt i § 39 første ledd, kan det fra skipets side iverksettes tiltak og anvendes maktmidler.

I andre situasjoner der dette er nødvendig for å opprettholde ro og orden om bord, kan det anvendes tiltak og maktmidler som nevnt i første ledd, så langt de er forholdsmessige.

Retten til å iverksette tiltak og anvende maktmidler tilligger skipsføreren. Enhver som befinner seg om bord, plikter å yte hjelp og respektere de tiltak som treffes.

Departementet kan gi forskrift om bruk av tiltak og maktmidler i henhold til første og annet ledd.

Kapittel 7 Tilsyn

§ 41 Tilsynsmyndighet

Kongen fastsetter hvem som skal ha tilsynsmyndighet etter loven.

Departementet kan inngå avtale med ett eller flere klassifikasjonsselskaper om at tilsynsmyndighet kan overlates til vedkommende institusjon. Avtalen skal regulere omfanget av og vilkårene for slik overlataelse.

Departementet kan gi forskrift eller inngå avtale om at tilsyn eller tilsynsmyndighet på avgrensede områder overlates til private eller til utenlandske eller internasjonale myndigheter.

§ 42 Tilsyn med sikkerhetsstyringsystem

Det skal føres tilsyn med sikkerhetsstyringsystem, jf. § 7. Tilsynet kan blant annet omfatte følgende elementer:

- systemrevisjon av dokumentasjonen for at rederiet har etablert nødvendige og hensiktsmessige systematiske tiltak,
- verifikasjon av at de systematiske tiltakene under bokstav a er til stede og fungerer i praksis og at aktiviteten når det gjelder slike tiltak er i overensstemmelse med krav fastsatt i lov og forskrift.

Tilsynet etter første ledd kan skje gjennom intervjuer med ledelsen og personalet på forskjellig nivåer i rederiet, ved inspeksjoner eller på annen hensiktsmessig måte.

Departementet kan gi nærmere forskrift om gjennomføringen av tilsynet med sikkerhetsstyringsystem.

§ 43 Tilsynet med norske skip

Det skal føres tilsyn med norske skip.

Departementet kan i forskrift bestemme at tilsyn ikke skal finne sted helt eller delvis, med mindre Norges folkerettslige forpliktelser er til hinder for slikt unntak.

Tilsynet i henhold til første og annet ledd kan omfatte forhold som nevnt i kapittel 3, 4, 5 og 6 i denne loven og skal ha som formål å bringe på det rene om de kravene som fremgår i eller i medhold av loven, er oppfylt.

Rederiet har plikt til å be om tilsyn av norsk skip når dette er nødvendig for å oppfylle krav i eller i medhold av denne loven.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om:

- hyppighet, innhold og omfang av tilsynet, herunder besiktelse,
- den praktiske gjennomføringen av tilsynet, herunder besiktelse,
- rett for den som har sitt arbeid om bord til å kreve tilsyn, herunder besiktelse.

§ 44 Tilsynet med utenlandske skip

Det kan foretas tilsyn av utenlandske skip som nevnt i § 2 første ledd, jf. § 3 annet ledd.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om slikt tilsyn, herunder om:

- hyppigheten, innholdet og omfanget av tilsynet,
- den praktiske gjennomføringen av tilsynet.

§ 45 Plikt for rederiet, skipsføreren og andre til å medvirke til tilsynet

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal medvirke til tilsynet etter dette kapittel, og skal blant annet:

- gi alle opplysninger som er nødvendige for utøvelsen av tilsynet, og
- utlevere skipsbøker, rapporter, tegninger og annet materiale.

Plikt til medvirkning som nevnt i første ledd påhviler også andre, så langt slik medvirkning ikke kommer i strid med deres taushetsplikt i henhold til lov eller avtale.

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha adgang til skipet og rederikontorer.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om innholdet, omfanget og gjennomføringen av medvirkningen og om tilsynets adgang til skipet og rederikontorer.

§ 46 Bistandsplikt

Rederiet og skipsføreren skal yte bistand til utenlandske og internasjonale tilsynsmyndigheter på en slik måte og i et slikt omfang som følger av Norges folkerettslige forpliktelser.

Departementet kan gi forskrift om bistandsplikten etter første ledd.

§ 47 Rederiets melde- og rapporteringsplikt

Rederiet skal gi tilsynsmyndigheten melding når det har inngått avtale om:

- bygging av skip,
- ombygging av skip,
- kjøp av skip.

Rederiet eller skipsføreren skal gi tilsynsmyndigheten melding ved sjøulykker etter regler om slik meldeplikt gitt i eller i medhold av lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten, og skal videre gi melding ved skade eller sykdom som rammer den som har sitt arbeid om bord.

Rederiet skal også gi rapport om andre forhold som det er av betydning for tilsynsmyndigheten å kjenne til, herunder om verne- og miljøarbeid.

Departementet kan gi forskrift om melde- og rapporteringsplikten etter denne paragrafen.

§ 48 Gebyrer

Tilsynsmyndighetens utgifter ved tilsyn, sertifikatutstedelse, måling og lignende kan kreves dekket av rederiet eller av den som ber om vedkommende tjeneste gjennom gebyr. Gebyr fastsatt med hjemmel i første ledd er tvangsgrunnlag for utlegg.

Når Statens innkrevingsentral er pålagt å inndrive gebyr som nevnt i første ledd, kan den inndrive gebyr ved trekk i lønn og andre lignende ytelser etter

reglene i dekningsloven § 2-7. Innkrevingscentralen kan også inndrive gebyr ved å stifte utleggspant for kravet dersom panteretten får rettsvern ved registrering i et register eller ved underretning til en tredjeperson, jf. panteloven kapittel 5, og utleggsforretningen kan holdes på Innkrevingscentralens kontor etter tvangsfullbyrdsloven § 7-9 første ledd.

Departementet kan gi nærmere forskrift om gebyrer og innkrevingen av disse.

Kapittel 8 Forvaltningstiltak

§ 49 Pålegg om tiltak

Er krav som følger av lov eller forskrift ikke etterkommet, kan tilsynsmyndigheten pålegge rederiet å gjennomføre nødvendige tiltak innen en bestemt tidsfrist.

Er pålegg ikke etterkommet innen den fastsatte tidsfristen, kan det iverksettes tiltak som nevnt i § 50 til § 54.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om rederiets plikt til å gjennomføre tiltak etter første ledd.

§ 50 Tvangsmulkt

Hvis rederiet ikke har etterkommet et pålegg etter § 49 innen den fastsatte fristen, kan tilsynsmyndigheten treffe vedtak om tvangsmulkt for å sikre at pålegget blir etterkommet. I vedtaket om tvangsmulkt skal det settes en ny tidsfrist for å oppfylle pålegget etter § 49, slik at tvangsmulkten begynner å løpe først når pålegget ikke er oppfylt innen denne nye fristen.

Tvangsmulkten kan fastsettes som et enkeltbeløp eller som en løpende mulkt. Ved fastsettelse av tvangsmulktens størrelse skal det blant annet legges vekt på viktigheten av de sikkerhets- og miljøhensyn som pålegget skal ivareta og kostnadene ved å oppfylle pålegget.

Tvangsmulkten tilfaller statskassen. Tilsynsmyndigheten kan, når sterke hensyn tilsier det, redusere eller frafalle påløpt mulkt.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulktens størrelse og varighet.

§ 51 Tilbaketrekking av sertifikater

Hvis rederiet ikke etterkommer pålegg etter § 49 eller betaler gebyrer i henhold til § 48 innen den fastsatte tidsfristen, kan tilsynsmyndigheten trekke tilbake relevante sertifikater.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om tilbaketrekking av sertifikater.

§ 52 Tvangstiltak overfor skip

Tilsynsmyndigheten kan forby et skip å forlate havn eller pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak overfor skipet, om nødvendig med bruk av tvang, innenfor de grensene som følger av folkeretten, såfremt:

- a) skipet ikke oppfyller krav i lov eller forskrift til teknisk, operativ, personlig eller miljømessig sikkerhet, og manglene klart utgjør en fare for de interessene som vedkommende krav er satt for å beskytte,
- b) rederiet eller noen i dets tjeneste hindrer tilsynsmyndigheten i å gå om bord i skipet for å foreta tilsyn eller ikke etterkommer påbud etter § 45,
- c) skipet ikke har nødvendige sertifikater om bord.

Vedtaket etter første ledd skal inneholde eventuelle pålegg som skipet må etterkomme for at forbud, pålegg eller andre tiltak som nevnt i første ledd kan oppheves eller endres. Dersom tilsynsmyndigheten har gitt pålegg som nevnt i første punktum, og dette ikke etterkommes, kan tilsynsmyndigheten om nødvendig besørge at pålegget gjennomføres for rederiets regning og risiko.

Departementet kan gi nærmere forskrift om vedtak som nevnt i første ledd, herunder om de påleggene som skipet må etterkomme og om vilkårene for bruken av tvang samt om gjennomføringen av pålegg for rederiets regning og risiko.

§ 53 Stansing og bording av skip i fart

Når det foreligger grunn til mistanke om at skip har opptrådt i strid med relevante internasjonale bestemmelser eller krav gitt i eller i medhold av lov eller forskrift som gjelder for skipet, jf. § 3, kan tilsynsmyndigheten innenfor de grensene som følger av folkeretten, stanse og borde skipet i fart for besiktelse med sikte på å undersøke forholdet nærmere, om nødvendig med bruk av tvang. Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om besiktelse som nevnt i første punktum, herunder om når slik besiktelse kan skje og om vilkårene for bruken av tvang.

§ 54 Nektelse av adgang til norsk sjøterritorium for utenlandsk skip

Oppfyller ikke et utenlandsk skip de krav som stilles til det etter relevante internasjonale bestemmelser, lov eller forskrift, kan det nektes adgang til norsk sjøterritorium.

Departementet kan gi forskrifter om gjennomføring etter første ledd herunder bestemmelser om nektelse av anløp til norsk havn på bakgrunn av tidligere tilbakeholdelser, forhold ved skipets flaggstat og andre sikkerhetsmessige forhold.

Kapittel 9 Administrative sanksjoner

§ 55 Overtredelsesgebyr

Tilsynsmyndigheten kan ilegge administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr) til den som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 6, 9, 11, 12, 13, § 15 første ledd, § 16, §§ 21, 22, 24 eller §§ 32 til 36.

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en skipsfører som, i strid med sine plikter etter §§ 19, 29 og 37, forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 12 og 14, § 15 annet ledd, §§ 22 og 24 eller §§ 32 til 35.

Tilsynsmyndigheten kan dessuten ilegge overtredelsesgebyr til andre som har sitt arbeid om bord som, i strid med sine plikter etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav e og § 38, forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 16 eller 33.

Overtredelsesgebyr kan ilegges etter faste satser eller utmåles i det enkelte tilfellet. Der det skal anvendes faste satser, må disse fremgå av forskrift gitt i medhold av loven. Dersom det ikke skal anvendes faste satser, skal det i forskrift angis hvilke momenter det særlig skal legges vekt på ved utmålingen, og det skal fastsettes et maksimum. Oppfyllelsesfristen for overtredelsesgebyr er fire uker fra vedtaket ble truffet.

Departementet kan gi nærmere forskrift om ilegging av overtredelsesgebyr, herunder om:

- faste satser for overtredelsesgebyret,
- hvilke momenter det skal legges vekt på ved utmålingen når det ikke anvendes faste satser, og maksimumsbeløp for slike tilfeller,
- adgang til i enkeltvedtak å fastsette en kortere oppfyllelsesfrist enn i fjerde ledd, eller å utsette fristen,
- renter og tilleggsgebyr dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt ved forfall.

§ 56 Overtredelsesgebyr mot rederiet

Hvis noen som har handlet på vegne av rederiet, har overtrådt en bestemmelse som nevnt i § 55 første til tredje ledd, kan tilsynsmyndigheten ilegge rederiet overtredelsesgebyr. Dette gjelder selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

Ved avgjørelsen av om rederiet skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen av gebyret skal det særlig legges vekt på:

- hvor alvorlig overtredelsen er,
- om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen,
- om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser,

- om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen,
- om det foreligger gjentakelse,
- rederiets økonomiske evne.

Rederiet er også solidarisk ansvarlig for overtredelsesgebyr som ilegges skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 55.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om overtredelsesgebyr mot rederiet etter første og annet ledd og om det solidariske ansvaret etter tredje ledd.

§ 57 Inndrivelse av overtredelsesgebyr

Vedtaket om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Ved inndrivelse av overtredelsesgebyr gjelder bestemmelsen i § 48 annet ledd tilsvarende.

For å sikre betaling av overtredelsesgebyr etter §§ 55 og 56 som rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord er eller antas å ville bli ilagt, kan tilsynsmyndigheten forby skipet å forlate havn, pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak inntil overtredelsesgebyret er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet. Tilsynsmyndigheten kan kreve at før tiltak etter første punktum avsluttes, skal rederiet stille tilstrekkelig sikkerhet for eller betale utgiftene ved tiltaket.

Kapittel 10 Straffansvar

§ 58 Brudd på rederiets plikter når det gjelder sikkerhetsstyringssystem

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt vesentlig unnlater å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med § 7 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

§ 59 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt:

- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 9, jf. § 6 om prosjekteringen, byggingen og utrustningen av skipet,
- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 11, jf. § 6 om driften og vedlikeholdet av skipet,
- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 13, jf. § 6 om sertifikater,
- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 15 første ledd, jf. § 6 om bemanningen av skipet,
- vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 16, jf. § 6 med krav om å sørge for at de

som har sitt arbeid om bord har de nødvendige kvalifikasjoner og sertifikater.

§ 60 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten ombord

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes en skipsfører som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sine plikter etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 første ledd bokstav b til å sørge for at navigeringen av skipet skjer på sikker måte eller at føring av skipsbøker skjer på korrekt måte i henhold til kravene i § 14 med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sine plikter etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 første ledd bokstav c til å sørge for at vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 15 annet ledd med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 første ledd bokstav a til å sørge for at skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte i henhold til kravene i § 12 første ledd med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 annet ledd bokstav a til å medvirke til at driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 11 med forskrifter,
- c) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 annet ledd bokstav d til å medvirke til at vedkommende selv og andre som har sitt arbeid om bord er behørig kvalifisert i henhold til kravene i § 16 med forskrifter.

§ 61 Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter § 20 første ledd bokstav c, til å medvirke til at navigeringen av skipet skjer på sikker måte eller at føring av skipsbøker skjer på korrekt måte i henhold til kravene i § 14 med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter § 20 første ledd bokstav d til å medvirke til at vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 15 annet ledd med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav a til å medvirke til at driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 11 med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav b til å medvirke til at skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte i henhold til kravene i § 12 første ledd med forskrifter,
- c) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav e til å medvirke til å være behørig kvalifisert i henhold til kravene i § 16 med forskrifter.

§ 62 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 21, jf. § 6 med krav til innretninger, utstyr og sikkerhetstiltak om bord på skipet,
- b) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 22, jf. § 6 med krav til tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord og ivaretagelse av det psykososiale arbeidsmiljøet.

Med bøter straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 6, jf. § 24 med krav om å påse at reglene om hviletid overholdes.

§ 63 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 29 første ledd bokstav a til å sørge for at arbeidet om bord er tilrettelagt slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig og ivaretar det psykososiale arbeidsmiljøet i henhold til kravene i § 22 med forskrifter.

Med bøter straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 29 første ledd bokstav b til å sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes i henhold til kravene i § 24 med forskrifter.

§ 64 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 32 og 33, jf. § 6 med krav til den tek-

niske miljømessige sikkerheten og til driften av skipet.

§ 65 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 første ledd bokstav a til å sørge for at det foretas varslings-, tiltaks- og etterfølgende rapport ved forurensning i henhold til kravene i § 34 annet ledd med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 annet ledd bokstav b til å medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres i henhold til kravene i § 33 med forskrifter, slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 første ledd bokstav c til å sørge for korrekt dagbokføring, jf. § 33 annet ledd bokstav e med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 annet ledd bokstav a til å medvirke til at skipet er utrustet i henhold til kravene i § 32 med forskrifter slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljøet fra skipet i strid med § 31.

§ 66 Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den miljømessige sikkerheten

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 38 til å medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres i henhold til § 33 med forskrifter, slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

§ 67 Brudd på rederiets og skipsførerens plikt til å følge tilsynsmyndighetens vedtak

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører eller den som på vegne av rederiet forsettlig unnlater å følge tilsynsmyndighetens vedtak etter bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 52 og 53.

§ 68 Straffansvar for den som ikke er offentlig tjenestemann

Benyttes under utøvelsen av tilsynet personer som ikke er offentlige tjenestemenn, gjelder for disse samme strafferettslige ansvar som for offentlige tje-

nestemenn i henhold til den Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902.

§ 69 Fellesbestemmelser

Ved vurderingen av om en overtredelse av bestemmelsene i dette kapittel er vesentlig, skal det særlig legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld.

Dersom en annen enn den som er å anse som rederi i henhold til § 4 reelt sett ivaretar aktuelle driftsfunksjoner av skipet, kommer bestemmelsene i §§ 58, 59, 62, 64, 67 og 70 tilsvarende til anvendelse.

Fengselsstraff kan ikke anvendes når overtredelsen i henhold til folkeretten bare kan straffes med bøter.

Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse dersom forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse.

§ 70 Inndrivelse av bot eller foretaksstraff

For å sikre betaling av bot etter dette kapitlet eller foretaksstraff etter straffeloven § 48 a som rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord er eller antas å ville bli ilagt, kan retten etter begjæring fra påtalemyndigheten beslutte å forby skipet å forlate havn, pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak, inntil boten eller foretaksstraffen er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet.

Etter begjæring fra påtalemyndigheten, kan retten også beslutte at rederiet skal stille tilstrekkelig sikkerhet for eller betale utgiftene som er forbundet med tiltak som fastsettes etter første ledd før tiltaket avsluttes.

Kapittel 11 Øvrige bestemmelser

§ 71 Sjøassurandørers taushetsplikt

Uten hensyn til taushetsplikt som følger av lov 10. juni 2005 nr. 44 om forsikringsselskaper, pensjonsforetak og deres virksomhet mv. § 1-6, har forsikringsselskaper adgang til å utlevere opplysninger som er av direkte betydning for sikkerheten til skip som er forsikret i vedkommende selskap, til andre forsikringsselskaper samt til besiktigelsesinstitusjoner, internasjonale forsikrings- og sjøfartsorganisasjoner eller norske og utenlandske sjøfartsmyndigheter. Første punktum gjelder tilsvarende for skip som har vært forsikret i vedkommende selskap i løpet av de siste tre årene før den datoen det anmodes om utlevering av opplysninger eller den datoen forsikringsselskapet utleverer opplysninger uten forutgående anmodning.

Forsikringsselskapet plikter å sende forsikringstakeren gjenpart av opplysningene som utleveres etter første ledd. Dersom opplysningene er utlevert

muntlig, er det tilstrekkelig å sende forsikringstakeren melding om at slike opplysninger er utlevert og hvem som er mottaker av opplysningene.

§ 72 Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer, med mindre annet følger av reglene i annet ledd. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Endringen i § 74 annet ledd nr. 8 i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 475 trer i kraft fra det tidspunkt lov 7. januar 2005 nr. 2 om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og enkelte andre lover blir satt i kraft. Fra samme tidspunkt trer opphevingen av lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed m.v. § 4 første ledd bokstav a, § 5 og §§ 17 til 23 i kraft.

§ 73 Overgangsbestemmelser

Forskrifter gitt i medhold av lover og bestemmelser som oppheves, jf. § 74, skal gjelde inntil annet er bestemt.

§ 74 Opphevelse av og endring i andre lover

Fra den tid loven trer i kraft oppheves følgende lover:

1. lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed m.v.
2. lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer.
3. lov 17. juni 1966 nr. 2 om luftputefartøyer.
4. lov 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstakere på skip m.v.
5. lov av 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip.
6. lov 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen

Fra den tid loven trer i kraft gjøres følgende endringer i andre lover:

1. I Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 gjøres følgende endringer:

§ 304, § 305, § 312, § 315, § 416, § 420, § 422 første ledd, § 424 og § 427 oppheves.

§ 308 første ledd nr. 1 oppheves. § 308 første ledd nr. 2 og 3 blir nye nr. 1 og 2.

§ 414 første ledd skal lyde:

Hvis noen overtrer det som i norsk lov eller med heimel i norsk lov er bestemt om *hyrekontrakt og avregningsbok, om anmeldelse, frammøte eller om avholdelse av bevisopptak*, straffes han med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

§ 418 skal lyde:

Med bøter straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer forskrifter gitt av Kongen om sjøfarten i norsk territorialfarvann. Foreligger skjerpene forhold, er straffen bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

§ 419 skal lyde:

Med bøter straffes den som

1. ikke iakttar det som i eller i medhold av norsk lov er fastsatt om registrering eller merking av skip eller annet fartøy eller om plikt til å ha forsikring eller om forbud mot bruk av fartøy som ikke er registrert, merket eller forsikret, eller
2. uberettiget anbringer, fjerner, endrer eller skjuler nasjonalitets- eller registreringsmerker på et registrert skip, *eller*
3. ikke etterkommer departementets pålegg om å oppnevne representant eller bestyrende reder i tilfelle som nevnt i sjøloven § 3.

På samme måte straffes den som overtrer det som i eller i medhold av *sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18 eller lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten* er fastsatt om plikt til å ha til stede om bord skipspapirer samt avtrykk av lover, forskrifter og tariffavtaler.

2. I lov 21. mai 1971 nr. 47 om brannfarlige varer samt væsker og gasser under trykk (gjelder bare for Svalbard) skal § 1 annet ledd første punktum lyde:

Unntatt fra loven er brannfarlig vare om bord på skip som går inn under *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)* eller under forskrifter fastsatt med hjemmel i nevnte lov.

3. I lov 14. juni 1974 nr. 39 om eksplosive varer (gjelder bare for Svalbard) skal § 1 annet ledd bokstav a første punktum lyde:

- a) eksplosiv vare om bord på skip som går inn under *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)* eller under forskrifter fastsatt med hjemmel i nevnte lov.

4. I sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 gjøres følgende endringer:

§§ 26, 40, 41, 42 og 48 oppheves.

§ 1 annet ledd skal lyde:

For personer som verken er bosatt i Norge eller er norske statsborgere og som er ansatt av utenlandsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på turistskip gjelder bare bestemmelsene i § 4, § 18 nr. 1 første og annet ledd; dog unntatt retten til omplassering i annet ledd, § 18 nr. 3 samt § 27, *kapittel II A og kapittel II B, §§ 39, 43, 45 og 49*. Statsborgere i land som

omfattes av EØS-avtalen skal regnes likt med norske statsborgere.

§ 4 skal lyde:

Regler om lavalder mv. finnes i lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 18.

§ 12 nr. 1 bokstav a og b skal lyde:

- a) skipet ikke oppfyller kravene i lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), og rederiet ikke sørger for å avhjelpe manglene,
- b) rederiet eller skipsføreren unnlater å etterkomme krav om besiktelse i henhold til lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 43 femte ledd bokstav c og forskrifter fastsatt i medhold av den bestemmelsen.

5. I lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall gjøres følgende endringer:

§ 5 annet ledd skal lyde:

For forurensning fra det enkelte transportmiddel gjelder det som er fastsatt i eller i medhold av produktkontrollloven, vegtrafikkloven, skipssikkerhetsloven, havneloven, luftfartsloven og jernbaneloven i stedet for bestemmelsene i denne loven.

Ny § 32 a skal lyde:

§ 32 a Mottaksanlegg for avfall fra skip

Forurensningsmyndigheten kan gi forskrifter om etablering og drift av mottaksanlegg i land for avfall og lasterester fra skip. Forurensningsmyndigheten kan herunder pålegge den enkelte kommune, havnemyndighet, havneeier eller andre å sørge for at det finnes tilstrekkelige leveringsmuligheter og gi bestemmelser om videre transport og disponering av mottatt avfall.

Forurensningsmyndigheten kan gi forskrifter om betaling av gebyr ved anløp i havn med mottaksanlegg og betaling av gebyr for levering av avfall og lasterester i havn.

6. I lov 22. mai 1981 nr. 25 om rettergangsmåten i straffesaker skal § 277 første ledd nr. 2 lyde

2) overtredelse av straffeloven kap 30 og 42, lov 20 juli 1893 nr. 2 om stranding og vrak §§ 1, 2 og 5 og annen overtredelse av tjenesteplikter som sjømann og lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) kapittel 10.

7. I lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister gjøres følgende endringer:

§ 2 annet ledd skal lyde:

Skip som registreres i norsk internasjonalt skipsregister skal tildeles kjenningssignal av *Skipsregis-*

trene som skiller seg tydelig fra kjenningssignal som tildeles andre norske skip.

§ 7 skal lyde:

Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 23 og 24 gjelder for skip i dette register.

Arbeidstid utover alminnelig arbeidstid skal godtgjøres som fastsatt i avtale mellom partene.

8. I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten gjøres følgende endringer:

§ 7 annet ledd annet punktum skal lyde:

Skipsregistrene kan samtykke i at skipet også i andre tilfeller blir gitt nytt navn når det er rimelig grunn til det.

§ 7 tredje ledd skal lyde:

Skipnavn kan ved melding til *Skipsregistrene* reserveres så snart det er sluttet avtale om kjøp eller bygging av skipet. Også i andre tilfeller kan *Skipsregistrene*, når det er grunn til det, reservere et skipnavn for en søker for et tidsrom av inntil 5 år om gangen. Når et navn er reservert, har det samme vern som navn på skip som er innført i skipsregisteret.

§ 7 fjerde ledd oppheves.

§ 11 tredje ledd skal lyde:

Norsk skip med største lengde under 15 meter kan på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom største lengde er minst 7 meter eller skipet er merkepliktig etter lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) eller skal brukes utelukkende eller hovedsakelig i næringsvirksomhet. Når skipet er innført i skipsregisteret, gjelder reglene i dette kapittel. *Rettsvern etter panteloven §§ 3-2, 3-6, 3-12 eller 3-17 for avtalepant i skip mellom 7 og 10 meter bortfaller dersom rettsvernet ikke er fornyet i samsvar med pantelovens § 3-3 innen ett år fra den datoen dette ledd trer i kraft. På samme måte bortfaller rettsvern etter panteloven §§ 5-4 og 5-6 for utleggspant dersom det ikke er fornyet i samsvar med panteloven § 5-3.*

§ 13 annet ledd sjette punktum skal lyde:

Ved salg gis melding av både kjøperen og selgeren, men av selgeren hvis salget medfører at skipet ikke lenger er å anse som norsk.

§ 136 femte ledd oppheves.

§ 408 annet ledd skal lyde:

Om bruk av maktmidler gjelder reglene i lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 40 annet og

tredje ledd. Om opptak av forklaring gjelder sjømannsloven § 49 tilsvarende for passasjerer.

I kapittel 18 gjøres følgende endringer:

Overskriften i kapittel 18 skal lyde:

Undersøkelse av sjøulykker, *sjørettsskjønn*

Avsnitt I og § 471 oppheves.

§ 475 fjerde ledd første punktum skal lyde:

Ved arbeidsulykke som rammer arbeidstaker om bord på skipet skal melding i stedet skje etter reglene gitt i og i medhold av *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 47.*

§ 489 første ledd tredje punktum skal lyde:

Er det skjellig grunn til mistanke om at reglene om *skipssikkerhet* eller sikkerhet til sjøs er overtrådt, skal også vedkommende politimester varsles.

I kapittel 20 gjøres følgende endringer:

Avsnitt II og § 506 oppheves.

9. I lov 13. juni 1997 nr. 42 om Kystvakten gjøres følgende endringer:

§ 11 første ledd bokstav a skal lyde:

a. *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) kapittel 5.*

§ 12 første ledd bokstav b skal lyde:

b. *lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), med unntak av kapittel 5.*

§ 12 første ledd bokstav d oppheves.

10. I lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter gjøres følgende endringer:

§ 1 nr. 2 skal lyde:

fritidsbåt, enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.

§ 20 nytt annet ledd skal lyde:

Kongen kan gi forskrift om i hvilken utstrekning loven og forskrifter gitt i medhold av loven skal få anvendelse på utenlandske fritidsbåter i Norges territo-

rialfarvann, herunder ved Svalbard og Jan Mayen, i Norges økonomiske sone og på norsk kontinentalsokkel, med de begrensninger som følger av folkeretten.

I § 23 skal paragrafoverskriften lyde:

Utstyr

§ 23 nytt annet ledd skal lyde:

Kongen kan gi forskrifter om rednings- og flyteutstyr og om krav til annet utstyr, herunder om:

1. *kommunikasjonsutstyr;*
2. *brannslukningsutstyr;*
3. *annet sikkerhetsutstyr.*

I § 24 skal paragrafoverskriften lyde:

Navigering

§ 24 nytt første ledd skal lyde:

En fritidsbåt skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.

Nåværende første ledd i § 24 blir annet ledd

§ 24 annet ledd nytt punkt 4 og 5 skal lyde:

4. *faremeldinger, nødmeldinger og nødsignaler,*
5. *sjøveisregler*

Ny § 26 a skal lyde:

§ 26 a Måling av fritidsbåter

Kongen kan gi forskrift om måling av fritidsbåter, herunder om

- a) *hvilke fritidsbåter som er målepliktige,*
- b) *hvem som skal foreta målingen,*
- c) *dokumentasjon vedrørende måling,*
- d) *båteierens medvirkningsplikt ved målingen,*
- e) *gebyr.*

Ny § 26 b skal lyde:

§ 26 b Krav til fører av fritidsbåt

Kongen kan gi forskrift om at fører av fritidsbåt må oppfylle krav til minstealder, helsetilstand, opplæring og andre kvalifikasjoner. Forskriften fastsetter bestemmelser om kontroll med at kravene oppfylles og om gebyr.

§ 31 skal lyde:

Bestemmelsen i § 26 b gjelder tilsvarende for småbåter.

Overskriften til kapittel 5 skal lyde:

Kapittel 5 Forurensning

§ 38 skal lyde:

§ 38 Forbud mot forurensning m.v.

Forurensning av det ytre miljø ved utslipp eller dumping fra fritidsbåt eller ved forbrenning av skadelige stoffer eller på annen måte i forbindelse med fritidsbåten er forbudt, med mindre annet fremgår av lov eller av forskrift fastsatt med hjemmel i lov.

Båteieren og båtføreren skal sørge for at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø i strid med første ledd, og skal treffe rimelige tiltak for å begrense virkningene av forurensning.

Kongen kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om forbudet mot forurensning og om pliktene etter annet ledd, herunder om:

- a) hva som skal anses som skadelige stoffer og som utslipp, dumping og forbrenning,*
- b) hvordan fritidsbåter skal håndteres for å unngå forurensning,*
- c) hvilke tiltak som skal settes i verk dersom forurensning oppstår,*
- d) levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg.*

§ 39 skal lyde:

§ 39 Tekniske innretninger og utstyr

Kongen kan gi forskrifter om hvordan fritidsbåter skal være innrettet og utstyrt, slik at det ikke skjer forurensning i strid med § 38 første ledd.

§ 40 skal lyde:

§ 40 Bruk av vannscootere og liknende mindre fartøyer

Denne bestemmelsen gjelder vannscooter og liknende motordrevne mindre fartøyer som er konstruert for å føre personer, og som etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som båter.

Sjøfartsdirektoratet avgjør i tvilstilfeller om fartøyer av en viss type omfattes av første ledd.

Bruk av fartøyer som nevnt i første ledd er ikke tillatt.

Nåværende § 39 annet til fjerde ledd blir nytt fjerde til sjettede ledd i § 40. Nåværende § 40 blir ny § 40 a.

§ 40 a skal lyde:

§ 40 a Straff

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsen i § 40 tredje ledd eller bestemmelser i forskrift fastslått med hjemmel i § 40 tredje ledd eller medvirker til dette, straffes med bøter.

Ny § 41 a skal lyde:

§ 41 a Forvaltningstiltak

Er krav fastsatt i eller i medhold av kapittel 3 og 5 ikke etterkommet, kan eieren eller føreren pålegges å gjennomføre nødvendige tiltak innen en bestemt tidsfrist.

Er pålegg etter første ledd ikke etterkommet innen fristen, kan det treffes vedtak om tvangsmulkt for å sikre at pålegget blir etterkommet. Mulkten begynner å løpe når en ny frist for å oppfylle pålegget etter første ledd er utløpt uten at det er oppfylt.

Tvangsmulkten kan fastsettes som et enkeltbeløp eller som en løpende mulkt. Ved fastsettelse av tvangsmulktens størrelse skal det blant annet ses hen til hvor viktige sikkerhets- og miljøhensyn pålegget skal ivareta, og kostnadene ved å oppfylle pålegget.

Tvangsmulkt tilfaller statskassen. Når sterke hensyn tilsier det, kan påløpt mulkt reduseres eller frafalles.

Kongen gir forskrifter med nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulktens størrelse og varighet og hvem som kan fatte vedtak om tvangsmulkt.

I særlige tilfeller kan det nedlegges forbud mot at en fritidsbåt forlater havn eller fastsettes andre nødvendige tiltak dersom båten klart utgjør en fare for liv og helse eller miljø. Kongen gir nærmere forskrifter om slike tvangstiltak, herunder om hvem som kan fatte vedtak.

11. I lov 21. juni 2002 nr. 45 om yrkestransport med motorvogn og fartøy skal § 7 annet ledd bokstav c lyde:
- c) Transport av inntil 12 personar, såframt det ikkje vert krevd passasjersertifikat etter lov om skipsikkerhet (skipssikkerhetsloven).
12. Endringene i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 11 tredje ledd tredje og fjerde punktum i nr. 8 oppheves ett år etter ikrafttredelsen.

Oslo, i næringskomiteen, den 14. desember 2006

Lars Peder Brekk
leder

Hans Frode Kielland Asmyhr
ordfører

Vedlegg

Brev fra Nærings- og handelsdepartementet v/statsråden til næringskomiteen, datert 9. oktober 2006

Ot.prp nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Den 9. juni 2006 fremmet Regjeringen ovennevnte. I proposisjonen blir det bl.a. foreslått endringer i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter. Det er ved en nærmere gjennomgang funnet en henvisningsfeil i Ot.prp. nr. 87 (2005-2006).

Det foreslås i Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) s.162, høyre spalte at nåværende § 40 i fritids-og småbåtloven blir ny § 40 a. Det er ved en feiltagelse ikke foreslått endringer i ordlyden til forslag om ny § 40 a.

Dersom dette ikke rettes opp vil paragrafhenvissningen i ny § 40 a ikke være korrekt.

For at henvisningen skal bli riktig anmodes det derfor om at Stortinget gjør følgende endring.

§ 40 a skal lyde:

§ 40 a Straff

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsen i *§ 40 tredje ledd* eller bestemmelser i forskrift fastsatt med hjemmel i *§ 40 tredje ledd* eller medvirker til dette, straffes med bøter.