

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 20-2014

Dato: 24.11.2014

Saksnr.: 2013/24051 KRB

Opphever: Forskrift 30. desember 2010 nr. 1849 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv.

Referanse til: Regler for

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Fastsettelse av forskrift om havnestatskontroll

Innledning

Sjøfartsdirektoratet fastsetter med dette ny forskrift om havnestatskontroll. Forskriften gjennomfører direktiv 2013/38/EU. I tillegg viderefører og erstatter den reglene i forskrift 30. desember 2010 nr. 1849 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv. med ny struktur og forenklet språkdrakt.

Direktiv 2013/38/EU krever at havnestatskontroll også skal omfatte kontroll med etterlevelse av MLC. Reglene er i all hovedsak allerede gjennomført i forskrift 30. desember 2010 nr. 1849 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv. som følge av Norges ratifikasjon av MLC i 2009 og konvensjonens ikrafttredelse 20. august 2013. Direktivet setter imidlertid noen krav til utvelgelse og inspeksjon. Disse kravene er i den nye havnestatskontrollforskriften tatt inn i gjennom § 4 første ledd.

Endringsdirektivet innebærer videre materielle endringer i havnestatskontrolldirektivet, ved bl.a. å ta inn henvisninger til MLC og sertifikatkravene i artikkel 2, og at det tas inn en egen bestemmelse om behandling av klager fra arbeidstaker i ny artikkel 18a. Disse kravene er i den nye havnestatskontrollforskriften tatt inn i gjennom § 4 første ledd og § 23.

Forslaget til ny forskrift om havnestatskontroll var på høring fra 25. juli til 31. oktober 2014. I løpet av høringsperioden kom det inn totalt 11 høringsuttalelser. Av disse hadde 3 instanser ingen merknader til forslaget.

For å møte våre forpliktelser i henhold til EØS-avtalen og herunder direktiv 2013/38/EU, er forskriftens ikrafttredelses dato satt til 24. november 2014.

Forskriftstekst og matrise over høringsuttalelser er lagt ved (se vedlegg 1 og 2).

Spesielle merknader

Bestemmelser rettet mot Sjøfartsdirektoratet

Havnestatskontrolldirektivet inneholder regler som retter seg mot Sjøfartsdirektoratet og ikke mot rederiene. Forskriften har derfor en bestemmelse som viser til direktivet.

Definisjoner

Fordi vi har valgt å vise til at Sjøfartsdirektoratets utvelgelse av skip og gjennomføring av havnestatskontroll skal skje i samsvar med direktivet, følger definisjonene av direktivet. Unntaket er forkortelsen av den internasjonale konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår. Den internasjonale konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår forkortes i direktiv 2013/38/EU som MLC 2006. I norsk rett er det vanlig å bruke «MLC» som forkortelse, se for eksempel skipsarbeidsloven. For å få en helhetlig begrepsbruk brukes dermed forkortelsen «MLC» også i den nye havnestatskontrollforskriften.

Utover begrepene som er definert i direktivet, legger direktivet opp til at hver stat skal bestemme innholdet i begrepet «natt». Da definisjonen av «natt» kun angir et tidsrom hvor Sjøfartsdirektoratet er unntatt fra sin plikt til å inspisere prioritet I skip, er denne definisjonen flyttet ut av forskriften og inn i direktoratets prosedyrer. For rederienes del har dette tidsrommet begrenset eller ingen betydning.

For informasjonens skyld bemerkes det at ordet «skip» har en snevrere definisjon i direktiv 2009/16/EF enn i skipssikkerhetsloven. I direktivet er et skip kun skip som er omfattet av en eller flere av konvensjonene som er tatt inn i direktivet, jf. artikkel 2 definisjon nummer 7.

Kommentarer til de enkelte bestemmelsene

I det følgende knytter vi noen kommentarer til bestemmelsene i forskriften. Forskriften er delt opp i 7 kapitler. Begrunnelsen for valg av oppdeling gis under for hvert kapittel.

Kapittel 1 Felles og innledende bestemmelser

Kapittel 1 tar inn virkeområdet og andre innledende og felles bestemmelser. Herunder særlige krav til sertifikater for utenlandske skip som opererer i innenriksfart i Norge og mellom havner på Svalbard.

Kapitlet gir rederiene en oversikt som viser om de omfattes av forskriften, og hvilke regelverk det føres kontroll med i forbindelse med en havnestatskontroll.

§ 1 Virkeområde

Forskriftens saklige virkeområde følger av § 1 første ledd. Fartøyene som omfattes er utenlandske laste-, passasjerskip og flyttbare innretninger som drives i næringsvirksomhet innen for det geografiske virkeområdet til skipssikkerhetsloven, jf. § 3 annet ledd i skipssikkerhetsloven.

Forskriften har en uttømmende oppramsing. Fiskefartøy er således unntatt.

Avgrensingen som fastsettes gjennom begrepet « i næringsvirksomhet..» unntar « government ships used for non-commercial purposes and pleasure yachts not engaged in trade» og «warships and naval auxiliaries¹»

I direktiv 2009/16/EF unntas «wooden ships of a primitive build». Primitivt bygde treskip skal unntas uavhengig av om de er i næring eller ikke. Disse skipene er således unntatt i fra forskriftens virkeområde i annet ledd.

I eksisterende havnestatskontrollforskrift (forskrift 30. desember 2010 nr. 1849 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv.) er følgende begrensning tatt med i virkeområdets ordlyd:

«som anløper eller ligger i
norsk havn,
ankerplass eller
laste- og losseplass»

At det kun gjelder skip som går til havn, anker- eller laste- og losseplass fremgår av de enkelte bestemmelsene i forskriften og direktivet. Begrensningen er således fjernet fra § 1.

Fordi det ikke blir gjort begrensninger eller utvidelser med hensyn til skipssikkerhets- og skipsarbeidslovens virkeområder, har ikke besetningen eksplisitt blitt tatt med i bestemmelsen om virkeområde. Besetningen omfattes i den grad de omfattes av skipssikkerhetsloven og skipsarbeidsloven. I den forbindelse kan det nevnes at militært personell er unntatt i fra skipsarbeidslovens virkeområde, jf. § 1 annet ledd bokstav b i skipsarbeidsloven. Disse omfattes således ikke av krav som fremgår av MLC, jf. § 2 i havnestatskontrollforskriften.

Sjøfartsdirektoratet har vurdert om ro-ro og hurtiggående passasjerskip bør nevnes spesielt i samsvar med artikkel 15 nr. 3. Artikkel 15 nr. 3 er en regel til norske myndigheter. I og med at vi i § 4 viser til at vi vil følge direktivet ved utvelgelse og gjennomføring av kontroller har vi vurdert det slik at ro-ro og hurtiggående passasjerskip omfattes av begrepet passasjerskip, og at det ikke er nødvendig å ta inn en egen henvisning til disse i virkeområdet.

Bestemmelsen tar inn artikkel 3 nr. 1 første og tredje ledd og artikkel 3 nr.4.

§ 2 Konvensjonskrav

Paragraf 2 inkorporerer 10 internasjonale konvensjoner som forskrift for utenlandske skip som opererer i norske farvann. Etter innspill i fra Sjømannsorganisasjonene i Norge har vi, etter høringen, tatt inn presiseringen «gjelder som forskrift for skip som oppholder seg i norske farvann» for å gjøre det geografiske virkeområdet til paragrafen klarere.

Sammenlignet med gjeldende rett og i samsvar med direktiv 2013/38/EU er listen over konvensjoner utvidet til også å gjelde MLC, AFS 2001 og Bunkers Convention 2001. ILO nr. 147 er av samme årsak tatt ut.

I den grad utenlandske skip eller flyttbare innretninger omfattes av konvensjonenes virkeområde og tilhørende krav, skal det på utvalgte skip og flyttbare innretninger føres kontroll med at konvensjonskravene er oppfylt.

Bestemmelsen tar inn artikkel 2 nr. 1 i direktiv 2009/16/EF som endret ved direktiv 2013/38/EU.

¹ Jf. Artikkel 3 punkt 4 i direktiv 2009/16/EF endret ved direktiv 2013/38/EU

§ 3 Passasjerskip i innenriksfart i Norge eller i fart mellom havner på Svalbard

Paragraf 3 er en særregel som viderefører tidligere havnestatskontrollforskrift § 28 i omskrevet form. Bestemmelsen inneholder ikke nye krav.

Med begrepet «mellom havner» menes i denne sammenheng også skip som går til og fra samme havn. F.eks. til og fra Longyearbyen.

Bestemmelsen tar inn deler av direktiv 2009/45/EF som endret ved direktiv 2010/36/EF, jf. artikkel 3 punkt 1 annet ledd og artikkel 6 punkt 3 i direktiv 2009/45/EF. Skip med flagg fra en av EØS-statene er allerede omfattet av disse kravene, og er derfor unntatt i bestemmelsens virkeområde.

For å sikre at skipene er utrustet til å seile i farvann som ikke har god kartdekning, er dårlig merket og hvor det er fare for is, isfjell og lignende navigasjonsfarer, er det i andre ledd satt opp fire krav til utstyr. Disse kravene er som resterende del av bestemmelsen en videreføring av gjeldende rett. Med navigasjonsutstyr menes blant annet utstyr som gjør det mulig å få dybdeinformasjon om det området skipet navigerer i. Dette kan f.eks. være sonar, multistråle-ekkolodd eller ASDIC.

Vi har i tillegg, etter innspill i fra Sysselmannen på Svalbard og Det kongelige Justis- og beredskapsdepartementet, tatt inn «..herunder fart mellom havner på Svalbard» istedenfor « ..eller i fart mellom havner på Svalbard» for å vise at Svalbard er en del av Norge. Fart mellom havner på Svalbard faller etter § 5 i forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder utenfor begrepet innenriksfart. Det er derfor nødvendig å nevne havner på Svalbard særskilt. Det er langvarig praksis for å utstede sertifikater for innenriksfart til norske fartøy som kun skal gå mellom havner på Svalbard. I denne forskriften omfattes dermed også fart mellom havner på Svalbard i begrepet innenriksfart. Skip som skal gå fra fastlands-Norge til Svalbard må gå over større åpne havstrekninger, og faller dermed utenfor begrepet innenriksfart. Disse skipene må inneha sertifikat for europeisk fart for seilassen.

Kapittel 2 Havnestatskontroll

Kapittel 2 angir hvilke regler som gjelder for gjennomføringen av havnestatskontroll i Norge. I forbindelse med klager på forvaltningsvedtak som er truffet i tilknytning til direktoratets havnestatskontroller, viser rederiene gjennomgående til Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) og direktiv 2009/16/EF, og ikke til direktoratets forskrift om havnestatskontroll. På bakgrunn av disse observasjonene er det vår vurdering at det ikke er nødvendig å gjengi de prosessuelle reglene som retter seg mot hvordan havnestatskontroller skal gjennomføres. I stedet har vi valgt å vise til direktiv 2009/16/EF som endret ved direktiv 2013/38/EU.

§ 4 Gjennomføring av havnestatskontroll

Alle bestemmelser som retter seg mot Sjøfartsdirektoratets utvelgelse og gjennomføring av havnestatskontroll er tatt inn i en generell bestemmelse som henviser til direktivet.

Paragraf 4 viderefører §§ 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 tredje ledd, 15, 16, 17 fjerde, femte og sjette ledd, 18, 19 andre, tredje, fjerde, femte og sjette ledd, 24 femte ledd, 27, 29 første og andre ledd, 29, 30, 31, i forskrift 30. desember 2010 nr. 1849.

Bakgrunnen for valg av en slik metode er hensynet til lesbarheten og lengden på forskriften.

Bestemmelsen tar inn direktiv 2009/16, som endret ved direktiv 2013/38/EU, artikkel:

1, 2, 3 nr. 1 første og tredje ledd og artikkel 3 nr.2 og 3, artikkel 4, 5, 6, 7 og 8, artikkel 9 nr. 4, artikkel 10, 11, 12 og 13, artikkel 14 nr. 1, 3 og 4, artikkel 15, artikkel 16 nr. 5, artikkel 17, 18 og

18a, artikkel 19 nr. 1, 3, 4 annet ledd, og nr. 6, 7, 8, 9 og 10, artikkel 20 nr. 4 a) og b), artikkel 21 nr. 1, 2, 3, 5 og 6, artikkel 22, artikkel 24 nr. 3 og artikkel 29 samt Annex I, II, IV, V, VI, VII, VIII, IX, X, XI, XIII og XIV.

Kapittel 3 Rederiets og skipsførerens plikter

Kapittel 3 samler bestemmelsene som angir rederiets og skipsførerens plikter under direktivet. Rederiet vil i tillegg kunne ha plikter etter annet norsk regelverk. Det vises for eksempel til § 45 i skipssikkerhetsloven.

§ 5 Plikt til å melde fra om skipets planlagte ankomst

Bestemmelsen viderefører § 12 i nåværende forskrift om havnestatskontroll og transformerer artikkel 9 og herunder Annex III.

Ved endring er første ledd delt opp og språket forbedret. Siste punktum i første ledd er nå blitt annet ledd.

Det som var andre ledd blir tredje ledd. Her er opplysningsplikten for tankskip tatt ut av oppramsingen og plassert i en egen bolk til slutt.

Videre er tidligere tredje ledd nå blitt fjerde ledd. Ordlyden i tidligere fjerde ledd følger nå av første og andre ledd.

Etter innspill fra Samferdselsdepartementet har betegnelsen «SafeSeaNet» blitt byttet ut med «SafeSeaNet Norway» for å skille det fra systemet som drives av EMSA. Videre har vi presisert ordlyden med hensyn til når et skip «kan» gjennomgå utvidet kontroll ved å ta inn ordene som her er satt i kursiv: «Når et skip kan bli gjenstand for eller skal gjennomgå en utvidet kontroll skal rederiet, (...)».

Ansvarssubjektene som var angitt i §§ 5 og 6 i forslaget til ny havnestatskontrollforskrift er etter høringen endret til «rederiet eller skipsfører». Direktivet (i norsk oversettelse) retter pliktene mot operatøren, agenten og skipsfører. Etter norsk rett må agenten ha fullmakt fra rederiet for å gjøre noe på deres vegne, og med operatør må en forstå den som drifter skipet. Dette er enten eier, driftsansvarlig eller en som eieren på egen risiko har latt operere skipet i hans navn. Pliktsubjektene i skipssikkerhetsloven er rederiet, jf. § 4 i skipssikkerhetsloven. Rederiet er enten driftsansvarlig som anført i ISM-sertifikatet eller eier. Det er da naturlig at det er rederiet som står oppført istedenfor "operatør". Ut fra dette er det tilstrekkelig å bruke rederiet og skipsfører som pliktsubjekter. Tillegget med "andre som handler på vegne av rederiet" er kun benyttet for å vise at det kan foreligge fullmakter. I og med at det under høring er vist til at dette skaper usikkerhet, er dette tillegget fjernet. Dette er også gjort i forskriften § 7.

Bestemmelsen gjennomfører: Artikkel 9 og Annex III til direktiv 2009/16/EF, samt et tilleggskrav (tredje ledd bokstav e) om å opplyse om det samlede antallet personer om bord.

§ 6 Melding om faktisk ankomst- og avgangstid

Bestemmelsen viderefører § 13 i den tidligere havnestatskontrollforskriften og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 24 nr. 2. Den tidligere § 13 tredje ledd følger nå med en noe endret ordlyd av § 6 første og andre ledd.

Skipets navn og havn/ankerplass ligger allerede inne i SafeSeaNet når denne «ekstra» meldingen legges inn. Det er dermed tilstrekkelig å ta med plikt om å legge inn tidspunktene.

§ 7 Plikt til å sette av tid til utvidet kontroll

Bestemmelsen viderefører første og annet ledd i § 11 i nåværende forskrift om havnestatskontroll og transformerer direktiv 2009/16/EF artikkel 14 nr. 2.

Paragraf 11 tredje ledd i den nåværende forskrift om havnestatskontroll er en regel som retter seg mot de norske myndighetene. Regler som forplikter direktoratet er som nevnt gjennomført i § 4 første ledd i forslaget til ny forskrift om havnestatskontroll.

§ 8 Plikt til å sette i gang tiltak

Bestemmelsen viderefører rederiets og skipsførerens plikter ved utsettelse av kontroll på grunn av skipets generelle tilstand, jf. § 14 fjerde ledd i den tidligere havnestatskontrollforskriften. Bestemmelsen transformerer rederiet og skipsførerens plikter i direktiv 2009/16/EF artikkel 19 nr. 5.

De delene av bestemmelsen som er rettet mot Sjøfartsdirektoratet er flyttet til § 4 første ledd.

§ 9 Utgifter i forbindelse med opphevelse av forvaltningstiltak

Bestemmelsen viderefører rederiets og skipsførerens plikt til å betale eller garantere for alle utgifter i forbindelse med kontroller for å oppheve et tilbakehold eller et anløpsforbud, jf. tidligere havnestatskontrollforskrift § 17 første og annet ledd. Kravene gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 28 nr. 1, 2 og 3. I annet ledd er det etter høringsrunden tatt inn « i tillegg» for å vise at både første og annet ledd må oppfylles før tilbakehold kan oppheves.

Det er videre gjort språklige og strukturelle endringer i bestemmelsen for å forbedre lesbarheten.

Kapittel 4 Forvaltningstiltak

Kapittel 4 angir noen av forvaltningstiltakene som Sjøfartsdirektoratet kan gjennomføre i forbindelse med havnestatskontroller. Bestemmelsene i dette kapitlet retter seg mot Sjøfartsdirektoratet, men er tatt med i forskriften fordi det kan være inngripende tiltak overfor skipene og rederiene. Hensynene til informasjon og rettssubjektenes forutberegnelighet er lagt til grunn for å synliggjøre mulige forvaltningstiltak som kan ramme et utenlandsk skip eller flyttbar innretning som kontrolleres i havn.

Det følger av skipssikkerhetsloven kapittel 8 og 9 hvilke forvaltningstiltak og administrative sanksjoner som kan ilegges utenlandske skip. Forvaltningstiltakene som er tatt inn i kapittel 4 er tiltak hvor det er fastsatt særregler i direktiv 2009/16/EF utover de som fremgår av skipssikkerhetsloven § 52 første og annet ledd, og § 54 første ledd, jf. §§ 52 tredje ledd og 54 annet ledd.

§ 10 Tilbakeholdelse og stansing av operasjoner

Bestemmelsen viderefører § 14 i den tidligere havnestatskontrollforskriften og gjennomfører i tillegg direktiv 2013/38/EF artikkel 19 nr. 2a første ledd.

Det er gjort en språklig og strukturell endring av bestemmelsen for å forbedre lesbarheten. Annet punktum i første ledd i den tidligere havnestatskontrollforskrift § 14 er flyttet til kapittel 5, jf. § 15. Tidligere § 14 fjerde ledd følger nå av den nye forskriften § 8 om «plikt til å sette i gang tiltak».

At et skip plikter å bli liggende i havn følger av tilbakeholdet som vil bli gitt i medhold av forskriften § 10. Siste punktum i den tidligere forskriften § 14 fjerde ledd er ikke videreført.

Etter innspill i høringsrunden er det gjort mindre endringer i ordlyden i bokstav c og d for å være mer i samsvar med begrepsbruken i gjeldende rett. Begrepene «besetningen» og «skipsarbeider» er byttet ut med «arbeidstaker» for å samsvare med begrepsbruken i skipsarbeidsloven. Forkortelsen MLC 2006 er byttet ut med MLC for å opprettholde en helhetlig begrepsbruk i det norske regelverket. Og «mangler og feil» er i samsvar med skipsarbeidsloven og norsk oversettelse av MLC byttet ut med «brudd».

Bestemmelsen transformerer direktiv 2009/16/EF artikkel 19 nr. 2 første punktum, nr. 2a første ledd, og nr. 4 første ledd, artikkel 18a punkt 4 i og A5.2.1 nr. 6 i MLC.

§ 11 Anløpsforbud

Bestemmelsen viderefører § 19 i den tidligere havnestatskontrollforskriften, likevel slik at ordlyden: « ..på grunnlag av opplysninger som er registrert i kontroll databasen» er fjernet. Årsaken er at grunnlaget for tilbakehold kun er antallet tilbakeholdelser og flaggstatens plassering på Paris MoUs lister. Kontroll databasen (THETIS) vil bare gi informasjon om dette antallet.

Bestemmelsen tar inn direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 1 første ledd, med unntak av siste halvdel av siste setning, som er dekket av forskriften § 4 første ledd. (Om adgang til havn ved force majeure.)

§ 12 Anløpsforbudets ikrafttredelse

Bestemmelsen er ikke et forvaltningstiltak, men er likevel plassert i kapittel 4 fordi den gir informasjon om når forvaltningstiltaket «anløpsforbud» trer i kraft. Regelen viderefører tidligere havnestatskontrollforskrift § 23.

Rederiet er i samsvar med skipssikkerhetsloven § 6 satt inn som pliktsubjekt. Etter høringsrunden er ordlyden i paragrafen presisert for å klargjøre hva som skal rettes og at det ikke er «skipet», men rederiet som er ansvarlig for retting av manglene.

Bestemmelsen gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 1 annet ledd.

§ 13 Virkning av tilbakeholdelse av skip med tidligere anløpsforbud

Regelen viderefører tidligere forskrift § 21. Ved gjennomgangen er ordlyden «også» tatt ut, mens ordlyden «..og tilsvarende i Paris MOU» er tatt inn.

Bestemmelsen gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 3 første setning.

§ 14 Permanent anløpsforbud

Regelen viderefører § 22 i den tidligere havnestatskontrollforskriften og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 2 annet ledd og femte ledd, samt punkt 3 – 9 i Annex VIII til direktivet.

§ 15 nektelse av adgang til havn ved brudd på vilkår

Regelen viderefører § 20 første ledd i den tidligere havnestatskontrollforskriften og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 21 nr. 4 første ledd bokstav a og b. Språklige og strukturelle endringer er gjort for å forbedre lesbarheten. Dette har blant annet resultert i at nåværende § 20 første ledd er tatt ut som egen paragraf, jf. forskriften § 15.

Kapittel 5 Opphevelse av tilbakehold, stansing av operasjoner og anløpsforbud

Bestemmelsene om opphevelse av forvaltningstiltak er samlet i kapittel 5. Dette for at det skal være enklere å sette seg inn i vilkårene for å bli ilagt tilbakehold, stansing av operasjoner og anløpsforbud i kapittel 4, og på samme måte i kapittel 5 få informasjon om hva som kreves for å få opphevet et tilbakehold, sette i gang operasjoner som har vært stanset eller igjen kunne drifte skipet innen EØS og Paris MoU.

§ 16 Opphevelse av tilbakehold og stansing av operasjoner

Første ledd viderefører den tidligere havnestatskontrollforskriften § 14 første ledd annet punktum og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 19 nr. 2 første ledd første punktum. Vi har tatt inn «som skyldes manglende overholdelse av kravene til teknisk sikkerhet, drift og vedlikehold i eller i medhold av skipssikkerhetsloven» for å vise forskjellen mellom disse forholdene og forhold som skyldes MLC. Forhold som skyldes MLC omhandles i tredje ledd.

Annet ledd viderefører den tidligere forskriften § 17 tredje ledd, og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 28 nr. 4.

Tredje ledd tar inn endringen av direktiv 2009/16/EF artikkel 19 nr. 2a annet ledd.

§ 17 Opphevelse av første anløpsforbud

Bestemmelsen viderefører den tidligere forskriften § 24 i forenklet form. Den tidligere forskriften § 24 sjuende ledd er flyttet til § 9 om dekning av kostnader, mens sjette ledd er tatt ut fordi tilsvarende bestemmelse følger av skipssikkerhetsloven § 45.

Den tidligere forskriften § 24 femte ledd dekkes av § 4 første ledd.

Forskriften § 17 første ledd gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 2 første ledd og femte ledd (som viser til punkt 3 – 9 i Annex VIII). Andre ledd gjennomfører punkt 3, 4, 5, 8 og 7 i Annex VIII.

§ 18 opphevelse av andre anløpsforbud

Bestemmelsen viderefører tidligere forskrift § 25, og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 2 annet ledd og femte ledd samt punkt 3 – 9 i Annex VIII.

§ 19 Opphevelse av tredje anløpsforbud

Bestemmelsen viderefører tidligere forskrift § 26, og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 3 første og femte ledd og herunder Annex VIII.

I første setning var det i høringsforslaget, ved en inkurie, skrevet «..fra tidspunktet når vedtak om andre anløpsforbud ble truffet». Dette er rettet til «..fra tidspunktet når vedtak om tredje anløpsforbud ble truffet».

§ 20 Opphevelse av nektelse av adgang til havn i medhold av § 15

Bestemmelsen gir en særlig regel om opphevelse av anløpsforbud gitt på bakgrunn av brudd på forskriften § 15, jf. direktiv 2009/16/EF artikkel 21 nr. 4 annet ledd. Sjøfartsdirektoratet har valgt å benytte begrepet nektelse av adgang til havn for å skille disse hendelsene fra andre anløpsforbud. Vår fortolkning er at anløpsforbud som følger av brudd på vilkår for tillatelse til å gå til reparasjonsverksted og unnlattelse av å gå direkte til angitt reparasjonsverksted ikke omfattes av de generelle reglene for opphevelse av anløpsforbud i artikkel 16. Artikkel 21 i direktiv 2009/16/EF har egne vilkår for opphevelse, og viser ikke til artikkel 16.

Kapittel 6 Bekymringsmeldinger og rett til å klage

Bestemmelsene om klageadgang er samlet i et eget kapittel. Det skilles mellom klagerett på forvaltningsvedtak og klage på brudd på MLC. Det vises også til retten til å sende inn bekymringsmeldinger for de som jobber om bord.

§ 21 Adgang til å påklage vedtak

Forskriften § 21 viderefører den tidligere forskriften § 33 første til og med tredje ledd. Bestemmelsen gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 20 nr. 1.

Tidligere forskrift § 33 fjerde ledd dekkes av forskriften § 4. En klage vil etter gjeldende praksis ikke i seg selv medføre at tilbakeholdelsen eller anløpsforbudet oppheves. Tilbakeholdet eller anløpsforbudet vil først bli opphevet når vilkårene for opphevelse er oppfylt, eller når direktoratet eller departementet etter klagesaksbehandling har kommet frem til at vedtaket med alle forhold tatt i betraktning ikke var berettiget.

§ 22 Bekymringsmeldinger

Bestemmelsen gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 18, og gjelder for passasjer- lasteskip og flyttbare innretninger.

§ 23 Adgang til å klage på brudd på MLC

Bestemmelsen viderefører den tidligere forskriften § 34, og gjennomfører regel A5.2.2 nr. 1 i MLC. Ordlyden er tilnærmet direktiv 2009/16/EF som endret ved direktiv 2013/38/EU. Bestemmelsen gjelder kun laste- og passasjerskip. Flyttbare innretninger er ikke omfattet.

Direktoratets behandling av klage på brudd på MLC dekkes av forskriften § 4.

Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

Med unntak av endringene som følger av direktiv 2013/38/EU, viderefører forskriften forskrift om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv. Det er Sjøfartsdirektorates vurdering at det bare er tale om mindre endringer i gjeldende rett.

Direktiv 2013/38/EF endrer direktiv 2009/16/EF. Endringen gjør kontroll av etterlevelse av MLC til en del av havnestatskontrollen. I Norge trådte plikten i kraft 20. august 2013 som følge av gjennomføringen av MLC-konvensjonen. Direktivet innebærer derfor bare mindre endringer i regelverket, og disse endringene har ikke administrative eller økonomiske konsekvenser for administrasjonen eller næringen.

Utgangspunktet for den nye forskriften er at direktoratets regelverk skal bli lettere tilgjengelig for brukerne og at det skal bli mer likefrem for næringen å finne fram til gjeldende krav. Direktoratet legger derfor til grunn at bruk av den nye forskriften vil være tidsbesparende både for næringen og andre aktører. Det er også Sjøfartsdirektoratets vurdering at en ny og endret struktur fører til at det fremtidige vedlikeholdet av regelverket blir mindre ressurskrevende for det offentlige.

I den grad rederier og andre i sine styrende dokumenter har vist til forskrifter som foreslås opphevet, vil forskriften som fastsettes her innebære at rederier og skip vil måtte ta kostnadene knyttet til å innarbeide og oppdatere nye henvisninger.

Direktoratet legger til grunn at den samlede gevinsten av ny forskrift er større enn eventuelle kostnader som utløses.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør

Vedlegg:

Høringsuttalelser med merknader
Forskrift 24. november 2014 om havnestatskontroll