Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

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

Nr.:	RSR 06-2015
Dato:	30.06.2015
Saksnr.:	2015/20819 WDA
Opphever:	FOR-2009-12-18-1694
Referanse til:	Regler for måling av skip.

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

Ny forskrift 1. juli 2015 om måling av skip og flyttbare innretninger

Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om måling av skip og flyttbare innretninger. Forskriften trer i kraft 1. juli 2015. Fra samme tid oppheves forskrift 18. desember 2009 nr. 1694 om måling av skip (2009-forskriften).

Høring

Forslag til ny forskrift om måling av skip og flyttbare innretninger var på høring fra 23. mars til 10. juni 2015. Det kom inn 13 høringsuttalelser. De fleste innspillene gjelder språklige- og strukturelle endringer, men vi mottok også enkelte spørsmål og kommentarer til det materielle innholdet i de foreslåtte bestemmelsene.

Sjøfartsdirektoratet har gjennomgått alle innspillene, og vi har gjort noen språklige og strukturelle endringer. Av særlig betydning viser vi til at vi bruker benevnelsen «skip og flyttbare innretninger» i stedet for å inkludere flyttbare innretninger i skipsbegrepet slik vi opprinnelig foreslo. I forlengelsen av dette har vi unnlatt å vise særskilt til «andre flytende innretninger». Sjøloven[1] gir i § 33 hjemmel til registrering i skipsregistrene for disse innretningene, og registreringsadgangen er nærmere angitt i forskrift[2] om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister. Innretninger etter sjøloven § 33 kan være av høyst ulike karakter, og for det tilfelle at et rederi søker om målebrev for slike innretninger vil Sjøfartsdirektoratet, slik vi også har gjort fram til nå, benytte bestemmelsene i den vedtatte måleforskriften analogisk så langt de passer.

Sjøfartsdirektoratet har mottatt innspill om at den internasjonale konvensjonen om måling av fartøyer, 1969 (1969-konvensjonen), er vanskelig tilgjengelig, og at det derfor vil være uheldig å benytte inkorporasjon. Vi viser her til at en oversatt versjon av konvensjonen vil vedlegges den publiserte forskriften til hjelp og veiledning. Sjøfartsdirektoratet understreker at det er snakk om en uoffisiell versjon som gir uttrykk for vår tolkning av konvensjonen.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap har påpekt at § 15 i utkastet om anvendelse av tonnasje som parameter i andre forskrifter, ikke bør reguleres her men i de forskriftene det måtte gjelde. Sjøfartsdirektoratet har vurdert innspillet, men vi bevarer bestemmelsen slik det framgår av forslaget. Bruttotonnasje er bestemmende i en rekke forskrifter for hvorvidt en regel får anvendelse for et fartøy eller ikke. Vi finner det hensiktsmessig å vise sammenhengen mellom dette parameteret og målebrevet, og vi finner det naturlig at dette framgår av måleforskriften.

1 Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)

2 Forskrift 31. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister

Når det gjelder endringen av definisjonen av «største lengde», vil dette ikke få betydning for gyldigheten av eksisterende målebrev. Det kan ikke utelukkes at «største lengde» for enkelte fartøydesign ville blitt annerledes med en bokstavtro tolkning av eksisterende måleforskrift sammenlignet med ordlyden som nå er vedtatt. Som beskrevet i høringsbrevet var det derimot i 2009 aldri meningen å endre forståelsen av «største lengde». Ved å endre ordlyden slik vi nå har gjort vil definisjonen av «største lengde» være i tråd med rettssituasjonen før 2009-forskriften, og i tråd med definisjonen av «største lengde» i andre forskrifter. Sjøfartsdirektoratet vil innen kort tid publisere et veiledningsrundskriv som nærmere beskriver hvordan «største lengde» skal forstås.

Advokatforeningen har stilt spørsmål ved om det er hensiktsmessig å fjerne unntaksbestemmelsen, all den tid adgangen er begrenset og kvalifiserte vilkår må være oppfylt. Sjøfartsdirektoratet har vurdert innspillet men fastholder at vi ikke finner det nødvendig å videreføre bestemmelsen. I 2009-forskriften § 3 gis det adgang til å gi fravik fra forskriftens krav etter skriftlig søknad. Det er en ren dispensasjonsbestemmelse, hvor Sjøfartsdirektoratet ved enkeltvedtak, på bakgrunn av søknad, kan gjøre unntak fra et påbud eller krav, f.eks. krav om målebrev for fartøy som er målepliktig. Behov for å gi dispensasjon er noe vi ikke opplever i praksis, og derfor fjernes bestemmelsen. Det betyr ikke at det ikke er rom for skjønn og tolkning i tråd med alminnelige prinsipper for rettsanvendelse ved praktiseringen av de ulike bestemmelsene.

Bakgrunnen for ny måleforskrift
Endringen er et ledd i en større gjennomgang av Sjøfartsdirektoratets forskrifter, og hensikten er å presentere reglene på en tydeligere og mer strukturert måte, inspirert av Difis prosjekt «Klart lovspråk».

2009-forskriften erstattet tidligere forskrift om måling av skip av 26. juli 1994 nr. 749 (1994-forskriften). 2009-forskriften regulerte måling av skip som faller inn under virkeområdet til den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969 (1969-konvensjonen), i tillegg til mindre skip. Videre regulerte 2009-forskriften måling av flyttbare innretninger selv om det ikke framgikk direkte av ordlyden.

For skip som faller inn under virkeområdet til 1969-konvensjonen, var bestemmelsene i 2009-forskriften basert på målereglene fra konvensjonen. De sentrale bestemmelsene i konvensjonen var gjort til norsk forskrift, og disse, sammen med omforente fortolkninger fra den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) og nasjonal forvaltningspraksis, utgjorde bestemmelsene som regulerte måling for denne gruppen skip.

Sjøfartsdirektoratet har derimot erfart at denne måten å ta inn internasjonale forpliktelser på ikke har bidratt til å klargjøre hvilke krav næringen må forholde seg til. Språklig sett var 2009-forskriften i stor grad en videreføring av 1994-forskriften, og var dermed naturligvis moden for fornyelse. I tillegg var det flere feil i 2009-forskriften som nå er rettet opp.

Nærmere om ny måleforskrift
Generelt
Brutto- og nettotonnasje har betydning på flere områder. Det kan være avgjørende for hvilke krav som gjelder for skipet når det gjelder bygging, utstyr og bemanning, og videre kan det ha betydning for beregning av avgifter. Ny måleforskrift angår derfor både rederier, designere og skipsbyggere, i tillegg til offentlige myndigheter. Pliktsubjekt etter forskriften er rederi, i tråd med skipssikkerhetsloven.

Forskriften har 16 paragrafer, og vi har vurdert at kapittelinndeling ikke er nødvendig. Forskriften regulerer hvilke skip og innretninger som skal ha målebrev. Hvilke måleregler et skip skal måles etter, beror på lengde og byggeår. Det finnes også særregler om måling for noen spesifikke typer skip.

Som dokumentasjon på skipets tonnasjer utstedes et målebrev, og forskriften inneholder derfor også bestemmelser om utstedelse, oppbevaring og retur av målebrev. Det er Sjøfartsdirektoratet som utsteder målebrev. Myndigheten kan i noen tilfeller være delegert til anerkjente klassifikasjonsselskap. Delegering av myndighet følger av skipssikkerhetsloven og klasseavtalene, og er ikke nødvendig å omtale nærmere i en forskrift om måling.

Forslaget tar inn 1969-konvensjonen ved inkorporasjon.

Bestemmelser som ikke videreføres
Definisjonsbestemmelsen er ikke videreført. Forkortelser skrives fullt ut første gang de nevnes i teksten. Av de tekniske definisjonene er de fleste dekket av 1969-konvensjonen og ved referanse til IMO-fortolkninger der dette er relevant. Definisjonen av «største lengde» er gjort til en egen bestemmelse, og ordlyden er endret sammenlignet med 2009-forskriften. Definisjonen av «åpent skip» i 2009-forskriften er noe som har hengt igjen fra regler om måling av skip etter overenskomst om et ensartet system for drektighetsmåling, 1947 (1947-konvensjonen). Vi har vurdert at det ikke er nødvendig å videreføre definisjonen.

Fraviksbestemmelsen er tatt bort fordi vi har erfart at alminnelige prinsipper for rettanvendelse i saksbehandlingen gir tilstrekkelig fleksibilitet, og det er ikke behov for en dispensasjonsbestemmelse når det gjelder regler om måling.

Paragraf 17 i 2009-forskriften om anerkjennelse av utenlandske målebrev er fjernet. Bestemmelsen angir ikke rettigheter eller plikter, men er ren opplysning om hvilken dokumentasjon Norge anerkjenner som utrykk for et utenlandsk skips tonnasjer. Bestemmelsen hører ikke hjemme i en forskrift som regulerer norske skip og innretninger, men videreføres som intern prosedyre for kontroll av utenlandske skip.

Retting av feil
Det var i 2009-forskriften feil i § 2 bokstav k, § 6 og § 7 ved at man har angitt at de aktuelle bestemmelsene gjelder for skip med «... lengde (L) fra 15 meter...» Det riktige skulle vært «største lengde». Lengde (L) og største lengde er to forskjellige lengdeangivelser.

Videre var det en feil henvisning i § 7 (4). Det riktige ville ha vært å henvise til § 6.

Økonomiske og administrative konsekvenser ved forslaget
Forslaget er en videreføring av gjeldende rett, og det innføres ikke måleplikt for skip eller innretninger som ikke allerede har det i dag i henhold til 2009-forskriften og gjeldende forvaltningspraksis. Det gir derfor ingen negative økonomiske konsekvenser verken for næringen eller administrasjonen.

Kommentarer til de enkelte paragrafene

Til § 1 Virkeområde
Virkeområdet er det samme som i 2009-forskriften. Det er skip med største lengde 15 meter eller mer som reguleres. Som en opplysning forslår vi at det presiseres at forskriften ikke gjelder for fritidsfartøy under 24 meter største lengde, selv om dette uansett følger av at forskriften bare er hjemlet i skipssikkerhetsloven. I tillegg har vi gjort noen presiseringer knyttet til

registreringspliktige flyttbare innretninger. Andre flyttbare innretninger er ikke nevnt, og dagens praksis, hvor reglene for skip anvendes analogisk på slike innretninger, videreføres.

Til § 2 Største lengde
Beskrivelsen av «største lengde» endres og gjøres lik den definisjonen man finner igjen i andre forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, herunder forskrift om 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister. Dette tilsvarer også hvordan definisjonen var før 2009-forskriften.

Begrepet største lengde er brukt som parameter i en rekke forskrifter, og da gjerne for mindre fartøy der det ikke er angitt andre fartøydimensjoner slik som tonnasje eller lastelinjelengde (lengde (L)). I 2009-forskriften forsøkte man å definere begrepet slik at det skulle gi mest mulig veiledning, men det var ikke intensjonen å endre hva som skulle medregnes eller ikke i største lengde. Ordlyden førte derimot ikke til den klarheten vi ønsket å oppnå.

Intensjonen med å benytte største lengde som parameter i regelverket er at denne lengden skal gjenspeile et fartøys «kapasitet», og dimensjonen skal følgelig reflektere fartøyets ekstreme «lengdekapasitet». Det innebærer at største lengde må betraktes som avstanden mellom ytterpunktene på et fartøy i lengderetningen, og alle deler som er, eller kan være, en del av et fartøys «kapasitet», må inkluderes av hensyn til sikkerhet.

Sjøfartsdirektoratet går derfor tilbake til en definisjon av begrepet som får fram det mest sentrale, nemlig at største lengde skal reflektere et fartøys fysiske størrelse, målt endimensjonalt i lengderetningen. Vi vil ta opp kjente problemstillinger og ofte stilte spørsmål i form av en veiledning.

Til § 3 Målebrev
I ny måleforskrift er § 1 i 2009-forskriften delt opp slik at virkeområdebestemmelsen og den sentrale pliktbestemmelsen skilles. Her har vi i tillegg tatt inn bestemmelsen om at målebrevet skal oppbevares om bord, som i 2009-forskriften står i § 14 (1).

Til § 4 Måleregler
1969-konvensjonen inkorporeres i første ledd og gjelder i sin helhet som forskrift. Konvensjonen regulerer måling av skip med lengde (L) 24 meter eller mer. Skip og innretninger med største lengde ned til og med 15 meter reguleres av andre ledd, sett i sammenheng med virkeområdet for forskriften. Disse bestemmelsene står i 2009-forskriften §§ 5 og 6.

Til § 5 Måleregler for skip med lengde (L) under 24 meter som er kjølstrukket før 18. juli 1982
Måleregler for skip bygget før 1969-konvensjonen trådte i kraft videreføres i § 5. Vi har tatt bort 2009-forskriften § 7 (3) da bestemmelsen, på en vanskelig tilgjengelig måte, beskriver en svært snever situasjon. Ny § 5 andre ledd viderefører innholdet i 2009-forskriften § 7 (2), og bestemmelsen er tilstrekkelig fleksibel til å vurdere hvorvidt det vil være krav om nytt målebrev ved ombygging av skip med tonnasjer beregnet etter regler som gjaldt før 1947-konvensjonen trådte i kraft.

Til § 6 Sikkerhetstonnasje for skip med lengde (L) 24 meter eller mer
Reglene om sikkerhetstonnasje i 2009-forskriften § 8 videreføres i § 6 i ny forskrift.
Bestemmelsen i gjeldende § 8 (3) knyttet til innflagging er foreslått flyttet til § 13 andre ledd, slik at kravene til utenlandsk målebrev som grunnlag for registrering i norsk skipsregister samles på et sted.

Til § 7 Beregning og bruk av redusert bruttotonnasje for tonnasjebaserte avgifter
Særbestemmelsene om redusert bruttotonnasje ført inn i anmerkningsrubrikken i målebrevet for oljetankskip og lukeløse containerskip videreføres. Bestemmelsene har utelukkende betydning for beregning av tonnasjebaserte avgifter, og bestemmelsene har sitt utspring i anbefalinger fra IMO. For lukeløse containerskip henvises det i 2009-forskriften til IMO TM.5/Circ.5 og TM.5/Circ.4. Disse er senere erstattet av MSC.234(82) og ny forskrift er henvisningen oppdatert.

Til § 8 Tonnasjeberegninger
Denne bestemmelsen slår sammen gjeldende §§ 10, 11 og 12. De fleste detaljkravene om beregning av volumer i 2009-forskriften følger av konvensjonen og er ivaretatt gjennom § 4 første ledd og § 8 første ledd i ny måleforskrift. Vi har likevel valgt å videreføre § 11 (7) og § 11 (8) om beregning av skrogvolum og forholdet til diskontinuiteter og krumme flater.

Til § 9 Søknad om målebrev
Denne bestemmelsen angir klart i hvilke tilfeller rederiet skal søke om målebrev, og til hvilke frister. Forslaget viderefører deler av § 4 (1) i 2009-forskriften, men bruker samme ordlyd som skjemaene som benyttes ved søknad om målebrev. Vi har tatt bort setningen om frist for å søke om målebrev ved innflagging, og vi vurderer at § 13 er tilstrekkelig for å regulere situasjonen ved innflagging.

Til § 10 Dokumentasjon som skal legges ved søknad om målebrev
Vi har lagt opp til at de mest sentrale opplysningene for å kunne behandle søknader om målebrev skal legges ved søknaden, men at Sjøfartsdirektoratet likevel skal kunne be om ytterligere dokumentasjon ved behov. Bestemmelsen er en vesentlig forenkling fra gjeldende § 13 om dokumentasjon.

Til § 11 Merking av skip som vilkår for å få utlevert målebrev
Bestemmelsen gjør oppmerksom på at før et målebrev kan overleveres rederiet, er det et krav at skipet er merket i henhold til forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips
navn, kjenningssignal, merking og hjemsted mv. Bestemmelsen tar ikke sikte på å regulere eventuelle andre krav et fartøy måtte ha til merking, f.eks. merkekrav som Fiskeridirektoratet stiller til fiske- og fangstfartøy. Sjøfartsdirektoratet har bevisst unnlatt å henvise direkte til den nevnte forskriften. Slike henvisninger skaper et kontinuerlig vedlikeholdsbehov og bør unngås så lenge det er klart hvilke bestemmelser man har ment å vise til. I dette tilfellet legger vi til grunn at det er godt kjent for målgruppen hvilke regler om merking det henvises til.

Til § 12 Utstedelse av målebrev og rettelser i målebrev
Bestemmelsen tydeliggjør at det er to målebrev som utstedes: internasjonalt målebrev (1969) og norsk innenriks målebrev (1982). Sjøfartsdirektoratet utsteder ikke målebrev etter eldre måleregler. Bestemmelsen tar sikte på å tydeliggjøre i hvilke tilfeller Sjøfartsdirektoratet kan gjøre rettelser i målebrevet, og i hvilke tilfeller det er krav om nytt målebrev.

Til § 13 Utenlandsk målebrev som grunnlag for registrering i norsk skipsregister
Bestemmelsen viderefører § 18 i 2009-forskriften, og regulerer også i hvilke tilfeller skip beholder sin sikkerhetstonnasje ved innflagging.

Til § 14 Retur av målebrevet ved utflagging, forlis og kondemnering
Flere bestemmelser som i 2009-forskriften var regulert ulike steder, er nå samlet i en felles bestemmelse.

§ 15 Anvendelse av tonnasje som parameter
2009-forskriften § 19 videreføres med noe endret ordlyd.

§ 16 Ikrafttredelse
Forskriften trer i kraft 1. juli 2015, og 2009-forskriften oppheves fra samme dato.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fung. avdelingsdirektør

Vedlegg:

1) Forskrift
2) Forskriftsspeil