Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
17.02.2025	2019/90881-31	Anders Natvig
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
	072.33	52 74 54 12

Høringsinstanser iht liste

Høring – forslag til forskrift om krav til anerkjente klasseselskap

I. Generelt om forslaget

1. Høringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring forslag til forskrift om krav til anerkjente klasseselskap og forslag til endring i forskrift om tilsyn og sertifikater for norske skip og flyttbare innretninger og forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

Høringsfrist er satt til 1. april 2025, og eventuelle innspill sendes til post@sdir.no.

Høringen er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sdir.no. Spørsmål om høringen kan rettes til juridisk seniorrådgiver Anders Natvig på telefon 412 08 173 eller på e-post til anna@sdir.no.

2. Kort om forslaget

I EU er det siden 2009 blitt vedtatt en rekke rettsakter som regulerer virksomheten til anerkjente klasseselskap (Recognised Organisations – RO) og medlemsstatenes oppfølging av disse. Rettsaktene det gjelder er[1]:

1. europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 391/2009 av 23. april 2009 om felles regler og standarder for klasseselskap og inspeksjon av skip, som endret ved

   1.1. Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1355/2014 av 17. desember 2014 om endring av forordning (EF) nr. 391/2009 med hensyn til Den internasjonale sjøfartsorganisasjons (IMO) vedtakelse av visse koder og tilhørende endringer av visse konvensjoner og protokoller

   1.2. europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/492 av 25. mars 2019 om endring av forordning (EF) nr. 391/2009 i forbindelse med Det forente kongerikes utmelding av Unionen

[1] RO-pakken omfatter i tillegg til de seks forordningene og direktivene som er listet her, ytterligere ti beslutninger og «notices» om godkjenninger av klasseselskaper som RO under EU-regelverket og ulike forhold knyttet til disse. Disse krever ikke gjennomføring i norsk rett.

2. europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/15/EF av 23. april 2009 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse (omarbeiding), som endret ved

   2.1. Kommisjonens gjennomføringsdirektiv 2014/111/EU av 17. desember 2014 om endring av direktiv 2009/15/EF med hensyn til Den internasjonale sjøfartsorganisasjons (IMO) vedtakelse av visse koder og tilhørende endringer av visse konvensjoner og protokoller

3. kommisjonsforordning (EU) nr. 788/2014 av 18. juli 2014 om fastsettelse av nærmere regler for ilegging av bøter og tvangsmulkter og tilbaketrekking av anerkjennelse av organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, i henhold til artikkel 6 og 7 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 391/2009

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 326/2023[2] er rettsaktene besluttet innlemmet i EØS-avtalen. Norge har tatt forbehold om at innlemmelsen først kan bli bindende etter at forfatningsrettslige krav er oppfylt, jf. EØS-avtalen artikkel 103 nr. 1.

Forslaget gjelder gjennomføring i norsk rett av de av rettsaktene nevnt over som er forordninger. Det vil si at forslaget gjelder gjennomføring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 391/2009 av 23. april 2009 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, som endret ved forordning (EU) nr. 1355/2014 og forordning (EU) 2019/492. Videre gjelder forslaget gjennomføring av forordning (EU) nr. 788/2014 om fastsettelse av nærmere regler for ilegging av bøter og tvangsmulkter og tilbaketrekking av anerkjennelse av organisasjoner som skal inspisere og besikte skip. Uoffisielle oversettelser av forordningene er vedlagt høringen.

Direktivene retter seg mot og oppstiller plikter for myndighetene uten å gi korresponderende rettigheter for private rettssubjekter. Direktivene gjennomføres derfor ikke i forskrift, men gjennom endringer i klasseavtalene og Sjøfartsdirektoratets interne prosedyrer mv.

Rettsaktene erstatter og opphever direktiv 94/57/EF. Dette direktivet er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften) § 3, og forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip (hurtigbåtforskriften) § 7. Høringsforslaget gjelder derfor også oppheving av bestemmelsene som gjennomfører direktiv 94/57/EF i norsk rett.

Forordning 391/2009 har bestemmelser som ved innlemmelse i EØS-avtalen vil innebære myndighetsoverføring til EFTAS overvåkningsorgan ESA. For at EØS-komiteens beslutning om innlemmelse i EØS-avtalen skal tre i kraft, kreves det derfor at Stortinget samtykker til denne, jf. Grunnloven § 26 andre ledd. Gjennomføring av forordningene krever også enkelte endringer i skipssikkerhetsloven. Forslag til lovendringer har vært på høring[3], og Nærings- og fiskeridepartementet vil fremme en lov- og samtykkeproposisjon til Stortinget med forslag til lovvedtak og samtykke til EØS-komiteens beslutning. I påvente av dette sender Sjøfartsdirektoratet forslag til forskrift og forskriftsendringer på høring.

Formålet med forslaget er å oppfylle Norges forpliktelser etter EØS-avtalen ved å gjennomføre de nevnte forordningene i norsk rett. Forordningene gjennomføres ved inkorporasjon i en ny forskrift om krav til anerkjente klasseselskap. Det legges opp til ikrafttredelse av forskriften fra det tidspunktet EØS-komiteens beslutning om innlemmelse i EØS-avtalen trer i kraft.

[2] EØS-komiteens beslutning nr. 326/2023 (uoffisiell oversettelse)
[3] Høring - utkast til endring av skipssikkerhetsloven - regjeringen.no

3. Bakgrunnen for forslaget

Flaggstaten har ansvar for tilsyn med skip og utstedelse av sertifikater som bekrefter at skip overholder krav som følger av internasjonale konvensjoner. Konvensjonene tillater imidlertid at flaggstaten delegerer tilsyn og sertifikatutstedelse til private rettssubjekt, såkalte Recognised Organisations (RO). Norge har lange tradisjoner med delegering av tilsynsmyndighet til RO, som på norsk omtales som anerkjente klasseselskap.

Når klasseselskapene fører tilsyn med skip på vegne av nasjonale sjøfartsadministrasjoner, baserer de kontrollen på det offentlige regelverket. Selskapene handler på vegne av flaggstaten som om det er myndighetene selv som står for tilsynet, og det er i denne sammenhengen de opptrer som anerkjente klasseselskap.

En annen kjernevirksomhet for klasseselskapene er klassifisering av skip, som innebærer å føre tilsyn med og utstede klassesertifikater til skip på grunnlag av selskapenes egenutviklede regler og standarder for skips konstruksjon og utrustning (klasseregler). Klassifisering av skip skjer på grunnlag av en frivillig, rent privat og forretningsmessig avtale mellom rederiet og klasseselskapet. Når selskapene klassifiserer skip, utøver de en rent privat virksomhet, og de opptrer da ikke som anerkjente klasseselskap.

Kombinasjonen av klasseselskapenes rent forretningsmessige forhold til rederier og deres utøvelse av offentlig myndighet overfor de samme rederiene er i utgangspunktet ikke ideell. Det finnes mer enn 50 klasseselskap i verden, med varierende ressurser og kvalitet på arbeidet. Bare tolv av disse er medlemmer av IACS (International Association of Classification Societies). Sjøfartsadministrasjonene verden over varierer også betydelig i størrelse, kompetanse og ressurser, samt i hvor stor grad de delegerer tilsynsmyndighet til klasseselskapene.

Blant annet det som er nevnt over, tilsier at det er behov for å sikre en minimumsstandard på internasjonalt nivå for delegering av flaggstatsoppgaver til klasseselskap. IMO (International Maritime Organization) har gjennom ulike instrument regulert dette. Først gjennom en bestemmelse i SOLAS (The International Convention for Safety of Life at Sea) regel I/6, som gir flaggstater adgang til å delegere inspeksjoner og tilsyn til anerkjente organisasjoner (f.eks klasseselskap). I 1993 vedtok IMO gjennom Assembly Resolution A.739 (18) ikke-bindende retningslinjer for autorisasjon av anerkjente organisasjoner til å utføre inspeksjoner og tilsyn på vegne av flaggstater, som i 1995 ble fulgt opp med IMOs Assembly Resolution A.789(19). Disse resolusjonene er nå opphevet og erstattet av Code for Recognized Organizations (RO Code) ved resolusjonene MEPC.237(65) og MSC.349(92). RO-koden er bindende.

EU har mer effektive mekanismer enn IMO for å vedta bindende regler og håndheve disse overfor sine medlemsstater. I forlengelsen av de nevnte ikke-bindende retningslinjene fra IMO vedtok EU i 1994 direktiv 94/57/EF om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip. Gjennom dette direktivet ble blant annet de nevnte IMO-resolusjonene gjort bindende for EUs medlemsstater. Videre ble det angitt spesifikke minimumskriterier som klasseselskapene måtte oppfylle for å kunne opptre som anerkjent organisasjon på vegne av en flaggstatsmyndighet. Direktivet er endret ved direktiv 97/58, senere ved direktiv 2001/105 og deretter ved direktiv 2002/84. Direktiv 94/57 som endret er innlemmet i EØS-avtalen og gjennomført i norsk rett.

Som en del av EUs tredje sjøsikkerhetspakke fastsatte Europaparlamentet og Rådet 23. april 2009 forordning (EF) nr. 391/2009 og direktiv 2009/15/EF. Forordningen og direktivet erstatter og opphever direktiv 94/57/EF. Innholdet i rettsaktene er i stor grad en videreføring av reglene i direktiv 94/57/EF, som endret. Strukturen er imidlertid endret ved at bestemmelsene er inndelt i en forordning og et direktiv. Forordningen fastsetter regler og standarder for organisasjoner som fører tilsyn med skip på vegne av nasjonale sjøfartsadministrasjoner, og

har til hensikt å forsterke kontrollsystemet med disse. Direktivet retter seg mot myndighetene og fastsetter felles regler og standarder om relevante aktiviteter for sjøfartsadministrasjonene knyttet til delegering av tilsynsansvar til anerkjente klasseselskap.

Forordning 391/2009 er endret siden vedtakelsen i 2009, først ved forordning (EU) nr. 1355/2014 av 17. desember 2014, og senere ved forordning (EU) 2019/492 av 25. mars 2019.

Forordning 391/2009 gir Kommisjonen/ESA myndighet til å ilegge klasseselskap økonomiske sanksjoner for grove eller gjentagende overtredelser av regelverket i form av overtredelsesgebyr eller tvangsmulkt, og det er også adgang for Kommisjonen/ESA til å trekke tilbake anerkjennelse som er gitt. Ved kommisjonsforordning (EU) nr. 788/2014 av 18. juli 2014 er det med hjemmel i forordning 391/2009 artikkel 6 og 7 fastsatt detaljerte regler for økonomiske sanksjoner og tilbaketrekking av godkjennelse, inkludert vilkår som må være oppfylt, medlemsstatenes rolle, beregning av sanksjonsnivåer og øvrige prosessuelle regler.

Rettsaktene har av ulike årsaker ikke blitt innlemmet i EØS-avtalen før ved EØS-komiteens beslutning 8. desember 2023. Som nevnt innledningsvis må Stortinget samtykke til EØS-komiteens beslutning for at den skal tre i kraft.

Nærings- og fiskeridepartementet har bedt Sjøfartsdirektoratet forberede nødvendige forskriftsendringer i forbindelse med innlemmelsen av forordning 391/2009 om felles regler og standarder for klasseselskap og inspeksjon av skip i EØS-avtalen.

4. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt

Forordning (EF) nr. 391/2009 som endret, og forordning (EU) nr. 788/2014 retter seg mot anerkjente klasseselskap som fører tilsyn med skip på vegne av nasjonale sjøfartsmyndigheter.

Sjøfartsdirektoratet er tilsynsmyndighet etter skipssikkerhetsloven, jf. ssl. § 41 første ledd og delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171. Nærings- og fiskeridepartementet har med hjemmel i ssl. § 41 andre ledd inngått avtaler[4] med seks klasseselskap om delegering av tilsynsmyndighet til disse[5]. Verken ssl. § 41 eller andre bestemmelser i loven gir imidlertid uttrykkelig adgang til å gi forskrifter om krav til klasseselskap som fører tilsyn med skip på vegne av Norge som flaggstat. Det er pr. i dag heller ikke hjemmel i skipssikkerhetsloven til å gi forskrift som gjennomfører ESAs myndighet, til å ilegge anerkjente klasseselskap overtredelsesgebyr og tvangsmulkt.

For å tilrettelegge for gjennomføringen av rettsaktene i RO-pakken i norsk rett har Nærings- og fiskeridepartementet hatt forslag til endringer i skipssikkerhetsloven på høring3. For å tydeliggjøre hjemmel til å fastsette krav til anerkjente klasseselskap er det foreslått et nytt tredje ledd i lovens § 41 som sier at «*Departementet kan gi forskrift om krav til anerkjente klasseselskap m.m.».*

Om ESAs bøteleggingskompetanse overfor norske selskaper har departementet foreslått en ny bestemmelse i skipssikkerhetsloven:

> *Ny § 55 a Myndighet lagt til EFTAs overvåkningsorgan*
>
> *EFTAs overvåkningsorgan og EFTA-domstolen kan ilegge foretak, sammenslutninger av foretak eller fysiske personer økonomiske reaksjoner som nevnt i artikkel 6 i forordning (EF) nr. 391/2009 av 23. april*

[4] Klasseavtalen - Sjøfartsdirektoratet
[5] Anerkjente klasseselskap - Sjøfartsdirektoratet

2009 om felles regler og standarder for klasseselskap og inspeksjon av skip (slik denne er tatt inn i EØS-avtalen vedlegg XIII, kapittel V, pkt (x).)

Departementet kan gi forskrift om gjennomføring av bestemmelser som utfyller bestemmelsen nevnt i første ledd.

Med forbehold om at departementets forslag til lovendringer blir fastsatt slik det foreligger, hjemles forskriftsforslaget i skipssikkerhetsloven nytt § 41 tredje ledd og ny § 55 a.

II. Nærmere om forslaget

Forordningene gjennomføres ved inkorporasjon i ny forskrift om krav til anerkjente klasseselskap. Inkorporasjonsbestemmelsene fastsetter at forordningene, med de tilpasninger som følger av EØS-avtalen, gjelder som forskrift. Under gis en nærmere beskrivelse av innholdet i forordningene.

1. Forordning 391/2009

1.1 Innledning

Forordning (EF) nr. 391/2009 retter seg mot klasseselskaper som fører tilsyn med skip på vegne av nasjonale sjøfartsadministrasjoner, og formålet er å forsterke kontrollsystemet med de anerkjente klasseselskapene. Reglene viderefører og bygger på bestemmelsene fastsatt i direktiv 94/57/EF, som endret, som allerede er innlemmet i EØS-avtalen[6]. I kap. 1.2 og 1.3 vises det til de vesentligste endringene som følger av forordning 391/2009, som endret, sammenlignet med direktiv 94/57.

Forordningen er endret to ganger siden den ble vedtatt i 2009, og i kap. 1.4 og 1.5 redegjøres det nærmere for disse endringene.

1.2 Artikkel 3, 4 og 7 – Anerkjennelse og tilbaketrekking av anerkjennelse av klasseselskap

Direktiv 94/57 la opprinnelig kompetansen til å anerkjenne klasseselskapene til medlemsstatene selv, i tråd med den praksisen som eksisterte før det ble innført EU-regelverk på området. Én av endringene som ble fastsatt gjennom direktiv 2001/105, var imidlertid at kompetansen til å anerkjenne og trekke tilbake anerkjennelsen ble lagt til Kommisjonen fremfor medlemsstatene selv.

Artikkel 3 og 4 i forordning 391/2009 viderefører ordningen med anerkjennelse av klasseselskapene på fellesskapsnivå, og artikkel 7 viderefører kravene knyttet til tilbaketrekking av anerkjennelse. Ved tilpasningstekst er det presisert at henvendelser fra EØS-/EFTA-land om å anerkjenne et klasseselskap skal sendes til ESA, som skal videresende denne til Kommisjonen. ESA skal i slike tilfeller være involvert i vurderingene av om det aktuelle klasseselskapet oppfyller kriteriene for å bli anerkjent, men beslutningen treffes av Kommisjonen. ESA kan videre ta initiativ til tilbaketrekking av anerkjennelsen til klasseselskap som har sitt hovedsete i en EØS-/EFTA-stat, og som er anerkjent på bakgrunn av en anmodning fra en EØS-/EFTA-stat, men også her ligger beslutningskompetansen hos Kommisjonen.

I forordning (EU) nr. 788/2014 er det fastsatt detaljerte regler om tilbaketrekking av anerkjennelse.

[6] Direktiv 94/57/EF ble innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komitébeslutning nr. 30/95, med gjennomføringsfrist 31. desember 1995. Direktiv 97/58/EF ble innlemmet ved EØS-komitebeslutning nr. 33/98, med gjennomføringsfrist 30. september 98. Direktiv 2001/105/EF ble innlemmet ved EØS-komitébeslutning nr. 56/2002, med gjennomføringsfrist 22. juli 2003. Direktiv 2002/84/EF ble innlemmet ved EØS-komitébeslutning 178/2003, med gjennomføringsfrist 6. desember 2003.

1.3 Oppfølging av klasseselskaper

1.3.1 Artikkel 5 - Pålegg

I forbindelse med at endringsdirektiv 2001/105 introduserte en ny ordning for anerkjennelse av klasseselskaper på fellesskapsnivå, ble det også gitt kompetanse til Kommisjonen knyttet til oppfølging av de anerkjente klasseselskapene. Der Kommisjonen fant at selskapenes prestasjonsnivå ble dårligere, kunne Kommisjonen be disse om å gjennomføre passende forbedringstiltak, se direktiv 94/57 som endret, artikkel 10(2). Dette kommer i tillegg til medlemsstatenes plikter til å følge opp de aktuelle anerkjente klasseselskapene som de har delegert oppgaver til.

Artikkel 5 i forordning 391/2009 viderefører ordningen med Kommisjonens oppfølging av de anerkjente klasseselskapene, og fastslår at Kommisjonen kan pålegge disse å gjennomføre korrigerende tiltak dersom de ikke oppfyller sine forpliktelser etter forordningen eller minimumskravene som følger av vedlegg 1. Det samme gjelder dersom klasseselskapet har fått et betydelig dårligere prestasjonsnivå knyttet til sikkerhet og hindring av forurensning. I henhold til art. 5(3) skal tiltakene gjennomføres umiddelbart.

Forordning 391/2009 er tydeligere på at Kommisjonen/ESA formelt kan kreve gjennomføring av tiltak sammenlignet med det som var tilfellet i direktiv 94/57, som endret. Manglende gjennomføring kan også håndheves ved tvangsmulkt i henhold til artikkel 6.

For klasseselskap som har sitt hovedsete i en EØS-/EFTA-stat og er anerkjent på bakgrunn av en anmodning fra en EØS-/EFTA-stat, er kompetansen etter artikkel 5 gjennom tilpasningstekst lagt til ESA.

1.3.2 Artikkel 6 - Økonomiske reaksjoner

Nytt i forordning 391/2009 sammenlignet med direktiv 94/57 er at Kommisjonen gis myndighet til å ilegge anerkjente klasseselskap økonomiske reaksjoner i form av overtredelsesgebyr eller tvangsmulkt. For klasseselskap som har sitt hovedsete i en EØS-/EFTA-stat og er anerkjent på bakgrunn av en anmodning fra en EØS-/EFTA-stat, er denne kompetansen gjennom tilpasningstekst lagt til ESA.

I henhold til artikkel 6 (1)(a) kan Kommisjonen/ESA ilegge et anerkjent klasseselskap overtredelsesgebyr der et nedadgående prestasjonsnivå eller grove eller gjentatte brudd på minimumskravene som følger av vedlegg 1 til forordningen eller kravene som følger av artikkel 8 nr. 4, artikkel 9, artikkel 10 og artikkel 11, gir uttrykk for alvorlige mangler i organisasjonens struktur, systemer, prosedyrer eller interne kontrollrutiner.

Etter artikkel 6(1)(b) kan Kommisjonen/ESA ilegge et anerkjent klasseselskap overtredelsesgebyr hvis organisasjonen med forsett har gitt ufullstendige eller villedende opplysninger i forbindelse med Kommisjonens/ESAs regelmessige evaluering av organisasjonen, jf. artikkel 8 nr. 1, eller på annen måte hindret Kommisjonen/ESA i å gjennomføre denne evalueringen.

I tillegg kan Kommisjonen/ESA etter artikkel 6(2) ilegge et anerkjent klasseselskap tvangsmulkt dersom organisasjonen ikke gjennomfører forebyggende og utbedrende tiltak som er pålagt dem, eller gjennomfører dem med uberettiget forsinkelse, inntil de pålagte tiltakene er gjennomført fullt ut.

Beslutninger om økonomiske reaksjoner kan overprøves av henholdsvis EU-domstolen og EFTA-domstolen, som kan oppheve, redusere eller øke gebyret eller tvangsmulkten som er ilagt, jf. artikkel 6(4).

Forordning (EU) nr. 788/2014 fastsetter detaljerte regler for ileggelsen av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr, blant annet kriterier for vurdering av alvorlighetsgrad og bestemmelser om størrelsen på de økonomiske reaksjonene.

1.3.3 Artikkel 8 - Evaluering

Ved endringsdirektiv 2001/105, som ga kompetanse til Kommisjonen knyttet til oppfølging av de anerkjente klasseselskapene, ble det også spesifisert at Kommisjonen skulle evaluere de anerkjente klasseselskapene

regelmessig, se direktiv 94/57 som endret, artikkel 11(3). Vurderingen skulle gjøres i samarbeid med medlemsstaten som ba om anerkjennelse for det aktuelle klasseselskapet.

Artikkel 8 i forordning 391/2009 viderefører ordningen med Kommisjonens evaluering av de anerkjente klasseselskapene, og gir tilsvarende regler for utvelgelse av hvilke klasseskaper som skal vurderes. Etter endringene som fulgte av forordning 2019/492, som er nærmere omtalt over, skal vurderingen gjøres sammen med medlemsstaten(e) som har delegert oppgaver til det aktuelle klasseselskapet. For klasseselskap som har sitt hovedsete i en EØS-/EFTA-stat og er anerkjent på bakgrunn av en anmodning fra en EØS-/EFTA-stat, er disse oppgavene gjennom tilpasningstekst lagt til ESA.

1.3.4 Artikkel 10 – gjensidig godkjenning

Bestemmelsene om gjensidig godkjenning i artikkel 10 (1) og (2) er nytt i forordning 391/2009 sammenlignet med direktiv 94/57. Art. 10 (1) gir anvisning på at anerkjente klasseselskap skal konsultere hverandre med sikte på å harmonisere regler og prosedyrer, inkludert iverksettelsen av disse. Som et utgangspunkt skal selskapene gjensidig anerkjenne hverandres klassesertifikater.

Dersom det av alvorlige sikkerhetsgrunner ikke kan oppnås enighet om gjensidig anerkjennelse, skal de anerkjente klasseselskapene tydelig angi årsakene til dette.

De elleve klasseselskapene som er anerkjent av EU, har inngått et formalisert og løpende samarbeid om operasjonaliseringen av bestemmelsene om gjensidig anerkjennelse.

1.4 Endringsforordning 1355/2014

Forordning (EU) nr. 1355/2014 av 17. desember 2014 endrer forordning 391/2009. Endringen gjelder forholdet mellom forordning 391/2009 og IMOs vedtatte regler om klasseselskap (RO-koden og III-koden). Bakgrunnen for endringen er en samsvarsvurdering Kommisjonen har gjort av endringer i internasjonale konvensjoner. Kommisjonens samsvarsvurdering påviser uoverensstemmelser mellom IMOs regelverk og EU-regelverk. Forordning 1355/2014 gjenspeiler dette slik at deler av RO-koden og III-koden utelates fra definisjonen av internasjonale konvensjoner slik begrepet er benyttet i forordning 391/2009.

De bestemmelser som Kommisjonen har funnet i uoverensstemmelse med EUs regler, retter seg i stor grad mot de nasjonale administrasjoner og deres forhold til RO. Enkelte punkter knyttet til anerkjennelse, oppfølging, rapportering og kontroll av RO følger allerede av direktiv 94/57/EF, og forskjeller knyttet til RO i relasjon til IMO og EU på disse områdene eksisterer allerede uten at det byr på større praktiske utfordringer.

Nærings- og fiskeridepartementet har vurdert det slik at forordningens ordlyd kan fortolkes i overensstemmelse med IMOs regler, som Norge er bundet av.

1.5 Endringsforordning 2019/492

Forordning (EU) 2019/492 av 25. mars 2019 endrer også forordning 391/2009 og har sammenheng med Storbritannias uttreden av EU. Utgangspunktet i forordning 391/2009 var at vedkommende medlemsstat som hadde anmodet om at vedkommende klasseselskap skulle bli anerkjent, var den som sammen med Kommisjonen skulle gjennomføre vurderingene som kreves etter forordning 391/2009 artikkel 8.1. Fordi Storbritannia etter utmeldingen fra EU ikke lenger ville kunne delta i disse vurderingene for de RO-ene som Storbritannia har sendt anmodning om anerkjennelse for, var det nødvendig å endre forordning 391/2009 for å sikre at disse selskapene ikke mistet sin autorisasjon.

Endringen innebærer at den eller de medlemsstatene som har inngått avtale med anerkjente klasseselskap (RO) om delegering av tilsyn med skip, hvert andre år sammen med Kommisjonen skal vurdere om RO leverer tilsyn og sertifiseringstjenester i henhold til avtalte forpliktelser. Etter endringene i forordning 391/2009 artikkel 8.1 vil den enkelte flaggstaten (EØS-stat) være kompetent til å bidra til å gjennomføre vurderingene som kreves etter

artikkel 8.1. I og med at Norge ikke har sendt anmodning om anerkjennelse av noen RO-er, utvider endringen Norges kompetanse på dette området når rettsakten trer i kraft i EØS-avtalen.

2. Forordning (EU) 788/2014

Ved kommisjonsforordning (EU) nr. 788/2014 av 18. juli 2014 er det med hjemmel i forordning 391/2009 artikkel 6 og 7 fastsatt detaljerte regler for økonomiske sanksjoner og tilbaketrekking av godkjennelse, inkludert vilkår som må være oppfylt, medlemsstatenes rolle, beregning av sanksjonsnivåer og øvrige prosessuelle regler. Ved tilpasningstekst er det presisert at de utfyllende reglene også gjelder for ESA. I det følgende gis en overordnet beskrivelse av innholdet i forordningens bestemmelser.

Artikkel 3 regulerer prosedyren for å fastslå overtredelse i henhold til artikkel 6 nr. 1 i forordning 391/2009. Tre forhold kan gi grunnlag for å starte en sanksjonsprosedyre: 1) alvorlige brudd på kriterier for anerkjennelse, jf. forordning 391/2009, 2) ROs forverrede prestasjoner i havnestatskontroll og avdekking av alvorlige mangler i organisasjonen, jf. beslutning 2009/491/EF, 3) bevisst feilinformering av Kommisjonen i undersøkelsesfasen.

Artikkel 7 regulerer løpende tvangsmulkt.

Artikkel 4, 5, 6 og 8 gjelder beregning av sanksjonenes nivå. Bøter skal beregnes på bakgrunn av organisasjonens samlede omsetning, med en bot pr. overtredelse, jf. forordning 391/2009. Bøtenivået utregnes med utgangspunkt i et grunnbeløp på 0,6 % av gjennomsnittlig årlig omsetning, og nivået justeres etter alvorlighetsgrad og konsekvens for skipssikkerhet og miljøsikkerhet basert på en ikke uttømmende liste av momenter. Et samlet bøtenivå, inkludert eventuelle tvangsbøter, skal ikke overstige 5 % av organisasjonens samlede omsetning.

Artikkel 9 definerer omsetning som gjennomsnittlig omsetning de siste tre år av det anerkjente klasseselskapets samlede virksomhet.

Artikkel 10 og 11 gjelder tilbaketrekking av anerkjennelse. Kommisjonen kan på eget initiativ eller på initiativ fra en medlemsstat tilbakekalle anerkjennelse ved gjentatte og alvorlige brudd som utgjør en uakseptabel trussel mot skips- eller miljøsikkerhet. Det er forutsatt at sanksjonering først er utprøvd uten at det har hatt ønsket effekt. Det er laget detaljerte prosessuelle regler for tilbakekall av anerkjennelse.

Artikkel 12-18 er prosessuelle bestemmelser, herunder regler om innsynsrett og retten til representasjon. Systemet med økonomiske sanksjoner og tilbaketrekking bygger på at det først skal ha funnet sted en undersøkelse, hvor RO og berørte medlemsstater skal ha mulighet til kontradiksjon både skriftlig og muntlig.

Artikkel 19-23 gjelder Kommisjonens vedtak, herunder regler om foreldelse, innkreving og publisering.

Artikkel 24 regulerer og definerer hvordan tidsfrister som Kommisjonen setter skal forstås.

Artikkel 25 gjelder samarbeid med berørte nasjonale myndigheter.

III. Administrative og økonomiske konsekvenser

Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige vil være begrenset til selve gjennomføringen av rettsaktene i norsk intern rett, og tilhørende nødvendige endringer i avtaler som Nærings- og fiskeridepartementet har inngått med anerkjente klasseselskaper. Ikrafttredelse i EØS-avtalen vil samtidig gi fordeler for norske myndigheter som i større grad enn før ikrafttredelsen kan samarbeide med EU-land om oppfølging av anerkjente klasseselskaper.

I EU har regelverket vært i kraft i lang tid, og de seks klasseselskapene som Norge har avtaler med er alle anerkjent av Kommisjonen i tråd med dette. Det forventes ikke nevneverdige administrative og økonomiske konsekvenser for klasseselskapene i forbindelse med at regelverket tas inn i EØS-avtalen.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
Konstituert sjøfartsdirektør

Linda Bruås
Avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

C.c.
NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET

Vedlegg

1	Manus_Forskrift om krav til klasseselskap
2	Høringsliste
3	Forordning 391_2009 (eng.)
4	Forordning 1355_2014 (eng.)
5	Forordning 2019_492 (eng.)
6	Forordning 788_2014 (eng.)
7	Forordning 391_2009 (uoffisiell oversettelse)
8	Forordning 1355_2014 (uoffisiell oversettelse)
9	Forordning 2019_492 (uoffisiell oversettelse)
10	Forordning 788_2014 (uoffisiell oversettelse)