

Høringsliste

Høring om forslag til ny forskrift om havnestatskontroll

Høringsfrist 31. oktober 2014

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til ny forskrift om havnestatskontroll på høring.

Høringsinstansene følger av vedlagte høringsliste.

Det bes om at høringsuttalelser sendes som e-post til: postmottak@sjofartsdir.no

Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider: www.sjofartsdir.no

Innledning

Sjøfartsdirektoratet foreslår med hjemmel i skipssikkerhetsloven¹ §§ 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 22a, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 28a, 31, 32, 34, 35, 42, 44, 45, 49, 52 og 54 og lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven) §§ 1-2 (3) bokstav d og 9-7 (5), en ny forskrift om havnestatskontroll.

I forslaget er ordlyden og strukturen i den gjeldende forskriften om havnestatskontroll gjennomgått. I tillegg er direktiv 2013/38/EU tatt inn ved transformasjon.

Direktiv 2013/38/EU krever at havnestatskontroll også skal omfatte kontroll med etterlevelse av MLC 2006. Reglene er i all hovedsak allerede gjennomført i gjeldende havnestatskontrollforskrift som følge av Norges ratifikasjon av MLC 2006 i 2009 og konvensjonens ikrafttredelse 20. august 2013. Direktivet setter imidlertid noen krav til utvelgelse og inspeksjon. Disse kravene er i forslaget til ny forskrift tatt i gjennom § 4 første ledd.

Utover transformasjon av direktiv 2013/38/EU, medfører forslaget til ny forskrift ny struktur og forenklet språkdrakt. Dette er en del av et større prosjekt der Sjøfartsdirektoratet gjennomgår en rekke forskrifter som gjennomfører Norges folkerettslige forpliktelser slik disse følger av internasjonale konvensjoner og direktiver.

¹ Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet



Gjeldende rett

Bestemmelser om havnestatskontroll følger i dag av:

- forskrift 30. desember 2010 nr. 1849 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv. (havnestatskontrollforskriften)

Forskriften gjennomfører direktiv 2009/16/EF og deler av MLC 2006. I tillegg inkorporerer den forordning (EU) nr. 802/2010 som endret ved (EU) 1205/2012, forordning (EU) nr. 801/2010, og forordning (EF) nr. 428/2010.

Gjeldende havnestatskontrollforskrift har videre en bestemmelse om sertifikatkrav på Svalbard for utenlandske skip. Denne reglen videreføres med noen språklige- og strukturelle endringer.

Bakgrunnen for forslaget

Gjennom medlemskapet i EØS-avtalen er Norge forpliktet til å gjennomføre internasjonale bestemmelser om skipssikkerhet og herunder havnestatskontroll. Gjennomføringen vil typisk skje ved forskrifter fastsatt og forvaltet av Sjøfartsdirektoratet.

Forslag til ny forskrift om havnestatskontroll tar inn de delene av direktiv 2013/38/EU som ikke allerede er en del av norsk rett. I tillegg vurderer Sjøfartsdirektoratet ved forskriftsendringer om struktur, oppsett og ordlyd i eksisterende regler kan forbedres. Denne gjennomgangen er en del av et prosjekt hvor Sjøfartsdirektoratet reviderer en rekke forskrifter som gjennomfører internasjonale instrumenter i norsk rett.

Gjennomgangen har resultert i at struktur og ordlyd i forskriften er endret, samt at enkelte krav som retter seg mot Sjøfartsdirektoratet er foreslått overført til interne prosedyrer. Dette for å gjøre det lettere for næringen å skaffe seg oversikt, samt orientere seg i regelverket.

Endringer i direktiv 2009/16/EF som fastsatt ved direktiv 2013/38/EU

Gjennom endringsdirektivet kreves det at havnestatskontroll også skal omfatte kontroll av etterlevelse av MLC 2006. Endringsdirektivet innebærer materielle endringer i havnestatskontrolldirektivet, ved bl.a. å ta inn henvisninger til MLC 2006 og sertifikatkravene i artikkel 2 om definisjoner, og at det tas inn en egen bestemmelse om behandling av klager fra arbeidstaker i ny artikkel 18a. Videre inneholder endringsdirektivet prosessuelle bestemmelser om Kommisjonens kompetanse. Endringene må transformeres innen 21. november 2014 i EØS-land. Norge er som medlemsland i EØS, forpliktet til å gjennomføre disse reglene. Vi foreslår følgelig å ta disse endringene inn i forslaget til ny forskrift om havnestatskontroll. Regler rettet mot Kommisjonen utelukkes. Direktiv 2009/16/EF som endret ved direktiv 2013/38/EU ligger tilgjengelig blant annet på eur-lex.europa.eu.

Spesielle merknader

Bestemmelser rettet mot Sjøfartsdirektoratet

Bestemmelser som retter seg mot Sjøfartsdirektoratets utvelgelse og gjennomføring av havnestatskontroll er tatt inn i en generell bestemmelse som henviser til direktivet. Dette da bestemmelsene forplikter Norge (som EØS-stat) ikke rederiene.

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.

Direktivet krever for eksempel at begrepet «natt» skal defineres. Da definisjonen av «natt» kun angir et tidsrom hvor Sjøfartsdirektoratet er unntatt fra sin plikt til å inspisere prioritert skip, er denne definisjonen tatt inn i våre 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. Her 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).

Merknader til forskriftsforslaget

I det følgende knytter vi noen kommentarer til de foreslåtte 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 skal gi rederiene en oversikt som viser om de omfattes av regelverket i forskriften, og hvilke regelverk det føres kontroll med i forbindelse med en havnestatskontroll. Det bemerkes at Norge som kyststat kan fastsette nasjonale krav som omfatter utenlandske skip som operer i våre farvann. Kontroll med slike krav faller ikke inn under havnestatskontrollregimet, heller ikke under havnestatskontrollforskriften. Et eksempel på slike krav finner en i ballastvannforskriften².

§ 1 Virkeområde

Forskriftens saklige virkeområde følger av forslaget til ny § 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 foreslås gjennom begrepet « i næringsvirksomhet..» unntar « government ships used for non-commercial purposes and pleasure yachts not engaged in trade» og «warships and naval auxiliaries³»

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 er følgende begrensning tatt med i virkeområdets ordlyd:

- «som anløper eller ligger i
- a) norsk havn,
 - b) ankerplass eller
 - c) 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 i fra § 1.

² Forskrift 7. juli 2009 nr. 992 om hindring av spredning av fremmede organismer via ballastvann og sedimenter fra skip (ballastvannforskriften)

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

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 2006, jf. § 2 i forslaget til ny havnestatskontroll forskrift.

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 forskriftsforslaget § 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.

Sammenlignet med gjeldende rett og i samsvar med direktiv 2013/38/EU er listen over konvensjoner utvidet til også å gjelde MLC 2006, 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.

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

Paragraf 3 i utkastet til ny havnestatskontrollforskrift er en særregel som videreføres i fra gjeldende rett i omskrevet form.

Bestemmelsene § 3 gjelder for utenlandske passasjerskip i innenriksfart i Norge eller som seiler mellom havner på Svalbard. 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 i fra 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. Når en her snakker om navigasjonsutstyr, sikter en til utstyr som gjør det mulig å få dybde informasjon om det området en navigerer i. Dette kan f.eks. være sonar, multistråle ekkolodd eller ASDIC.

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 til Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) og direktiv 2009/16/EF, og ikke til direktorates forskrift om havnestatskontroll. På bakgrunn av disse observasjonene er det direktoratets 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 i 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 forslagens første og andre ledd.

Bestemmelsen tar inn: 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 nåværende forskrift om havnestatskontroll og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 24 nr. 2.

Gjeldende § 13 tredje ledd følger nå med en noe endret ordlyd av forslagens § 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 nåværende forskrift om havnestatskontroll.

De delene av bestemmelsen som er rettet mot Sjøfartsdirektoratet er gjennomført i § 4 første ledd i forslag til ny havnestatskontrollforskrift.

Bestemmelsen transformerer rederiet og skipsførerens plikter i direktiv 2009/16/EF artikkel 19 nr. 5

§ 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. § 17 første og annet ledd i nåværende havnestatskontrollforskrift. Kravene gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 28 nr. 1, 2 og 3.

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 på bakgrunn av at 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 forskriftsforslagets 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, samt § 54 første ledd, jf. §§ 52 tredje ledd og 54 annet ledd.

§ 10 Tilbakeholdelse og stansing av operasjoner

Bestemmelsen viderefører § 14 i nåværende havnestatskontrollforskrift 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 gjeldende havnestatskontrollforskrift § 14 er tatt inn i ny bestemmelse om opphevelse av tilbakehold i kapittel 5, jf. forslaget § 15. Gjeldende § 14 fjerde ledd følger nå av forslaget til ny § 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 forslaget § 10. Siste punktum i gjeldende § 14 fjerde ledd er ikke videreført.

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 2006.

§ 11 Anløpsforbud

Bestemmelsen viderefører § 19 i nåværende havnestatskontrollforskrift. Vi har i forslaget til ny forskrift om havnestatskontroll fjernet ordlyden: « ..på grunnlag av opplysninger som er registrert i kontroll databasen» jf.

gjeldende § 19 bokstav a og b. Ordlyden nevnt ovenfor er tatt ut fordi 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. Siste halvdel av setningen i artikkel 16 nr. 1 er en regel rettet til Sjøfartsdirektoratet vedrørende adgang til havn ved force majeure. Forslaget til ny § 4 første ledd vil ta inn denne delen av artikkel 16 nr. 1.

§ 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 gjeldende rett, jf. nåværende havnestatskontrollforskrift § 23.

Rederiet er i samsvar med skipssikkerhetsloven § 6, satt inn som pliktsubjekt. Bestemmelsen gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 1 annet ledd.

§ 13 Virkning av tilbakeholdelse av skip med tidligere anløpsforbud

Regelen viderefører § 21 i nåværende havnestatskontrollforskrift. Ved gjennomgangen er ordlyden «også» tatt ut, mens ordlyden «..og tilsvarende i Paris MOU» er tatt inn. Den nye ordlyden tilsvarende ordlyden i gjeldende § 22.

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

§ 14 Permanent anløpsforbud

Regelen viderefører § 22 i nåværende havnestatskontrollforskrift og transformerer direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 2 annet ledd og femte ledd samt punkt 3 – 9 i Annex VIII til direktivet Det er kun foretatt en språklig forbedring av bestemmelsen.

§ 15 nektelse av adgang til havn ved brudd på vilkår

Regelen viderefører § 20 første ledd i nåværende havnestatskontrollforskrift 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. forslag til ny § 15.

Kapittel 5 Opphevelse av tilbakehold, stansing av operasjoner og anløpsforbud

Bestemmelsene om opphevelse av forvaltningstiltak foreslås samlet i kapittel 5. Dette for at det skal være enkelt 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 gjeldende havnestatskontrollforskrift § 14 første ledd annet punktum og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 19 nr. 2 første ledd første punktum. I forslaget til forskriftstekst er det satt 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 § 17 tredje ledd i nåværende havnestatskontrollforskrift, 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 § 24 i nåværende havnestatskontrollforskrift. Ved gjennomgang er det foretatt språklige og strukturelle forbedringer. I denne forbindelse er gjeldende § 24 syvende ledd tatt inn i forslaget til ny § 9 om dekning av kostnader. Sjette ledd (i gjeldende § 24) er tatt ut fordi tilsvarende bestemmelse følger av skipssikkerhetsloven § 45.

Paragraf 24 femte ledd framgår av forslaget til ny § 4 første ledd.

Forslagets § 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 transformerer punkt 3, 4, 5, 8 og 7 i Annex VIII.

§ 18 opphevelse av andre anløpsforbud

Bestemmelsen viderefører § 25 i nåværende havnestatskontrollforskrift 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 § 26 i nåværende havnestatskontrollforskrift, og gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 16 nr. 3 første og femte ledd og herunder Annex VIII.

§ 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 forslaget § 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 i fra andre anløpsforbud. Vår fortolkning er at anløpsforbud som følge 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 2006. Det vises også til retten til å sende inn bekymringsmeldinger for de som jobber om bord.

§ 21 Adgang til å påklage vedtak

Forskriftsforslagets § 21 viderefører § 33 første til og med tredje ledd i nåværende havnestatskontrollforskrift. Bestemmelsen gjennomfører direktiv 2009/16/EF artikkel 20 nr. 1 og er flyttet frem som første paragraf i kapittel 6.

Gjeldende § 33 fjerde ledd er rettet mot myndighetene og følger nå av forslaget § 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 transformerer 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 § 34 i nåværende havnestatskontrollforskrift og transformerer regel A5.2.2 nr. 1 i MLC. I utkastet til ny forskrift har vi tilnærmet ordlyden slik den følger av direktiv 2009/16/EF som endret ved direktiv 2013/38/EU.

Bestemmelsen gjelder kun laste- og passasjerskip. Flyttbare innretninger er ikke omfattet.

Vår behandling av klage på brudd på MLC følger av forslaget til ny § 4.

Kapittel 7 Avsluttende bestemmelser

Kapittel 7 angir ikrafttredelsesdato og hvilke forskrifter utkastet vil oppheve.

§ 24 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 21. november 2014.

§ 25 opphevelse og endringer av andre forskrifter

1. Forskriften opphever forskrift 30. desember 2010 nr. 1849 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv.

Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

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

Direktiv 2013/38/EF endrer direktiv 2009/16/EF. Endringen gjør sjekk av etterlevelse av MLC til en del av havnestatskontroll. I Norge trådte plikten i kraft 20. august 2013 som følge av transformasjon av MLC konvensjonen. Direktivet innebærer således kun mindre endringer i regelverket.

Gjennomføring av direktiv 2013/38/EF innebærer ingen administrative eller økonomiske konsekvenser for administrasjonen eller næringen, da Norge allerede har ratifisert og har forpliktelser gjennom MLC 2006.

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 føret 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 forslaget – dersom det blir fastsatt - 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 dersom forskriftsforslaget blir fastsatt.

Med hilsen

Torbjørn Havnerås
fungerende sjøfartsdirektør

Haakon Storhaug e.f.
fungerende avdelingsdirektør

1. Forslag til ny forskrift om havnestatskontroll
2. Høringsliste

Høringliste: Utkast til ny forskrift om havnestatskontroll

Medlemmer:

1. American Bureau of Shipping nmd@eagle.org
2. Arbeids- og sosialdepartementet postmottak@asd.dep.no
3. Bureau Veritas NOR_NS@bureauveritas.com
4. CEFOR cefor@cefor.no
5. ClassNK ol@classnk.or.jp
6. De sjøkyndiges forbund moritz.askildt@online.no
7. Den norske advokatforening post@advokatforeningen.no
8. DNV GL flag.state.group@dnvgl.com
9. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap postmottak@dsb.no
10. Kystdepartementet postmottak@fkd.dep.no
11. Finansnæringens hovedorganisasjon fnh@fnh.no
12. Forsvarsdepartementet postmottak@fd.dep.no
13. Fraktefartøyenes rederiforening firmapost@fraktefartoyene.no
14. GARD companymail@gard.no
15. Hurtigbåtenes rederiforening post@hrf.no
16. Høyskolen i Vestfold postmottak@hive.no
17. Høyskolen i Ålesund postmottak@hials.no
18. Høyskolen Stord Haugesund postmottak@hsh.no
19. Intertanko oslo@intertanko.com
20. Justis- og politidepartementet, Polaravdelinge postmottak@jd.dep.no
21. Kystverket post@kystverket.no
22. Lloyd's Register oslo@lr.org
23. Marintek info@marintek.sintef.no
24. Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge post@maropp.no
25. Maskinistforbundet post@dnmf.no
26. Miljødirektoratet post@miljodir.no
27. NHO Sjøfart post@nhosjofart.no
28. Norsk Industri post@norskindustri.no
29. Nordisk Institutt for Sjørett sjorett-adm@jus.uio.no
30. Norges Rederiforbund post@rederi.no
31. Norsk losforbund formann@norsklos.org
32. Norsk Sjøoffiserforbund oslo@sjoooff.no
33. RINA Services S.p.A sandefjord.office@rina.org
34. Samferdselsdepartementet postmottak@sd.dep.no
35. Sjømannsforbundet firmapost@sjomannsunion.no
36. Skuld osl@skuld.com
37. Statens Kartverk Sjøkartverket sksk@statkart.no
38. Sysselmannen på Svalbard firmapost@sysselmannen.no
39. Telenor radioinspeksjonen radioinspeksjonen@telenor.com

Forskrift xx. xx 2014 nr. XXXX om havnestatskontroll

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet xx. xx 2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), §§ 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 22, 22a, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 28a, 31, 32, 34, 35, 42, 44, 45, 49, 52 og 54 jf. . kgl.res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og Klima og miljødepartementets delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849 og lov 21. juni 2013 nr. 102 om stillingsvern mv. for arbeidstakere på skip (skipsarbeidsloven) §§ 1-2 (3) bokstav d og 9-7 (5) bokstav f og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 3. juli 2013 nr. 974 .

EØS henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr 56b (direktiv 2009/16/EF som endret ved direktiv 2013/38/EU), nr. 56be (forordning (EU) nr. 802/2010 som endret ved forordning (EU) nr. 1205/2012), nr. 56d (forordning (EU) nr. 801/2010), nr. 56b (forordning (EF) nr. 428/2010), vedlegg XIII nr. 56f (direktiv 2009/45/EF endret ved direktiv 2010/36/EU), og nr. 56h (direktiv 1999/95/EF)

Kapittel 1 Felles og innledende bestemmelser

§ 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for utenlandske

- a) lasteskip
- b) passasjerskip
- c) flyttbare innretninger

i næringsvirksomhet.

Forskriften gjelder ikke for primitivt bygde treskip.

§ 2 Konvensjonskrav

Følgende konvensjoner med senere tilføyelser og endringer gjelder som forskrifter i den grad og så langt konvensjonene gjelder for skip som omfattes av forskriften her :

- a) Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS 74)
- b) Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966 (LL 66)
- c) Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, og tilhørende protokoll av 1978 (MARPOL)73/78)
- d) Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978 (STCW 78/95)
- e) Konvensjonen om internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972 (Colreg 72)
- f) Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969 (ITC 69)
- g) Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesølskade, 1992 (CLC 92)
- h) Den internasjonale konvensjon om regulering av skadelige bunnstoffs-systemer på skip (AFS-konvensjonen)
- i) Den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade (Bunkerskonvensjonen, 2001)
- j) Den internasjonale konvensjon om sjøfolks arbeids- og levevilkår (Maritime Labour Convention – MLC 2006)

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

Paragraf 3 gjelder for passasjerskip som ikke har flagg i en EØS-stat og går i innenriksfart i Norge eller i fart mellom havner på Svalbard.

Passasjerskip bygget 1. mai 2000 eller senere og passasjerskip med lengde 24 meter eller mer bygget før 1. mai 2000 og hurtiggående passasjerskip skal som minimum ha sertifikat som viser at de oppfyller kravene i direktiv 2009/45/EF som endret ved direktiv 2010/36/EF.

Passasjerskip med lengde under 24 meter bygget før 1. mai 2000 unntas kravene i kapittel I, II, III, IV i SOLAS 74 når skipene har nasjonalt passasjersertifikat som åpner for fart i territorialfarvannet med påtegning om at skipet har om bord

- a) gyrokompass og GMDSS-utstyr for A2-området
- b) godkjente skadestabilitetsberegninger i henhold til SOLAS kapittel II-1 del B, eller kapittel II-1 del B i vedlegg 1 til direktiv 2009/45/EF, som endret ved direktiv 2010/36/EF
- c) redningsutstyr med termiske egenskaper til samtlige personer skipet er sertifisert for
- d) navigasjonsutstyr som er hensiktsmessig ut i fra skipets operasjonsområde.

Kapittel 2 Havnestatskontroll

§ 4 Gjennomføring av havnestatskontroll

Havnestatskontroll gjennomføres etter direktiv 2009/16/EF som endret ved direktiv 2013/38/EU (direktiv 2009/16/EF).

Direktivets bestemmelser utfylles av følgende forordninger:

- a) EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56b (forordning (EF) nr. 428/2010) om gjennomføring av artikkel 14 i Europaparlamentets og rådets direktiv 2009/16/EF for så vidt angår utvidede inspeksjoner av skip.
- b) EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56bd (forordning (EU) nr. 801/2010) om gjennomføring av artikkel 10.3 i Europaparlamentets og rådets direktiv 2009/16/EC for så vidt angår flaggstatskriteriene.
- c) EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56be (forordning (EU) nr. 802/2010 som endret ved forordning (EU) nr. 1205/2012) om gjennomføring av artikkel 10.3 og 27 i Europaparlamentets og rådets direktiv 2009/16/EF for så vidt angår rederiets prestasjoner.

Forordningene gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til EØS-avtalen og avtalen for øvrig.

Kapittel 3 Rederiet og skipsførers plikter

§ 5 Plikt til å melde i fra om skipets planlagte ankomst

Når et skip kan eller skal gjennomgå en utvidet kontroll skal rederiet, skipsfører eller andre som handler på vegne av rederiet melde inn skipets planlagte ankomst til en norsk havn eller ankerplass i SafeSeaNet senest tre døgn før forventet ankomst.

Forventes reisen å vare kortere enn tre døgn skal melding om forventet ankomst senest registreres når skipet forlater havnen eller ankerplassen som det oppholder seg i.

Meldingen som kreves etter første eller andre ledd skal inneholde

- a) skipets identifikasjon (navn, kjenningssignal, IMO-identifikasjonsnummer eller MMSI-nummer)
- b) bestemmelsehavn
- c) forventet tidspunkt for ankomst og forventet tidspunkt for avgang (ETA, ETD)
- d) informasjon om skipet planlegger oppankring (ankringsplass eller fortøyningsinnretning)
- e) samlet antall personer om bord
- f) planlagte operasjoner (lasting, lossing, annet)
- g) planlagte lovfestede tilsyn samt omfattende vedlikeholds- og reparasjonsarbeid som skal utføres.

Tankskip plikter i tillegg å oppgi opplysninger om

- a) dato for siste utvidede inspeksjon i Paris MOU- og EØS-området
- b) konstruksjon: enkelt skrog, enkelt skrog med SBT, dobbelt skrog
- c) laste- og ballasttankenes tilstand: fullastede, tomme eller inerte
- d) lastemengde og type.

Rederiet, skipsfører eller andre som handler på vegne av rederiet skal så raskt som mulig underrette norske myndigheter i SafeSeaNet ved endringer i den innmeldte seilingsplanen.

§ 6 Melding om faktisk ankomst- og avgangstid

Rederiet, skipsfører eller andre som handler på vegne av rederiet skal senest innen 1 time etter ankomst å melde fra om skipets faktiske ankomsttidspunkt i SafeSeaNet. Som ankomsttidspunkt regnes tidspunktet når fartøyet er fortøyd eller anker lagt ut.

Rederiet, skipsfører eller andre som handler på vegne av rederiet skal senest innen 1 time etter at skipet har forlatt havn eller ankerplass melde fra om skipets faktiske avgangstidspunkt i SafeSeaNet.

§ 7 Plikt til å sette av tid til utvidet kontroll

Når et fartøy kan eller skal gjennomgå utvidet kontroll, skal rederiet og skipsføreren sette av tilstrekkelig tid til at kontrollen kan gjennomføres. Skipet skal ligge i havnen til den utvidede

kontrollen er gjennomført med mindre sikkerheten krever at skipet foretar sikringstiltak i løpet av gjennomføringen.

§ 8 *Plikt til å sette i gang tiltak*

Når en inspeksjon har blitt utsatt etter § 4 jf. direktiv 2009/16/EF artikkel 19 nr. 5, skal rederiet, skipsfører eller andre som handler på vegne av rederiet sørge for at nødvendige tiltak for å sikre at skipet oppfyller de relevante kravene i konvensjonene blir iverksatt.

§ 9 *Utgifter i forbindelse med opphevelse av forvaltningstiltak*

Rederiet skal dekke alle utgifter i tilknytning til havnestatskontroll som foretas for å få opphevet

- a) en tilbakeholdelse
- b) et anløpsforbud

Rederiet skal dekke alle utgifter ved tilbakeholdelse i havnen.

Kapittel 4 Forvaltningstiltak

§ 10 *Tilbakeholdelse og stansing av operasjoner*

Skip som

- a) har mangler som klart utgjør en fare for helse, miljø eller sikkerhet
- b) ikke oppfyller krav om å ha ferdsskriver
- c) har arbeids- og levevilkårene som utgjør en åpenbar fare for besetningens sikkerhet eller sunnhet
- d) har feil eller mangler som utgjør en alvorlig eller gjentakende overtredelse av kravene i MLC 2006 (inkludert skipsarbeiderenes rettigheter)

vil bli tilbakeholdt eller få stanset operasjonen hvor mangelen ble påvist.

§ 11 *Anløpsforbud*

Skip nektes anløp til norske havner og ankerplasser hvis de seiler under flagget til en stat som står på

- a) Paris MOU sin svarteliste, og har vært tilbakeholdt eller fått utstedt forbud mot drift etter direktiv 1999/35/EF mer enn to ganger i løpet av de 36 foregående månedene i en havn eller på en ankerplass i en stat som har undertegnet Paris MOU, eller
- b) Paris MOU sin gråliste, og har vært tilbakeholdt eller fått utstedt forbud mot drift etter direktiv 1999/35/EF mer enn to ganger i løpet av de 24 foregående månedene i en havn eller på en ankerplass i en stat som har undertegnet Paris MOU.

§ 12 *Anløpsforbudets ikrafttredelse*

Skip som får utstedt anløpsforbud skal rette manglene før skipet forlater havn eller ankerplass.

Anløpsforbudet trer i kraft når skipet har forlatt havn eller ankerplass hvor anløpsforbudet ble utstedt.

§ 13 *Virkning av tilbakeholdelse av skip med tidligere anløpsforbud*

Et skip får anløpsforbud til alle norske havner og ankerplasser når skipet blir tilbakeholdt i en havn eller ankerplass i en stat som har undertegnet Paris MOU etter andregangs anløpsforbud

Anløpsforbudet etter første ledd gjelder tilsvarende for havner og ankerplasser i Paris MOU.

§ 14 *Permanent anløpsforbud*

Et skip som ikke oppfyller kriteriene for opphevelse etter §§ 17, 18 eller 19 tjuefire måneder etter at anløpsforbudet ble utstedt, får permanent anløpsforbud til norske havner og ankerplasser.

Et skip får permanent anløpsforbud til alle norske havner og ankerplasser når skipet blir tilbakeholdt etter tredje gangs anløpsforbud i Paris MOU.

Anløpsforbudene etter første og andre ledd gjelder tilsvarende for havner og ankerplasser i Paris MOU.

§ 15 *Nektelse av adgang til havn ved brudd på vilkår*

Skip som er tilbakeholdt og har fått tillatelse til å gå til reparasjonsverksted, nektes adgang til norske havner og ankerplasser når skipet

- a) forlater havn eller ankerplass uten at fastsatte vilkår for tillatelsen er oppfylt, eller
- b) ikke går direkte til angitt reparasjonsverksted.

Kapittel 5 Opphevelse av tilbakehold, stansing av operasjoner og anløpsforbud

§16 Opphevelse av tilbakehold og stansing av operasjoner

Tilbakeholdelsen eller stansingen av en operasjon vil ikke bli opphevet før Sjøfartsdirektoratet fastslår at skipet kan seile eller gjenoppta operasjon uten

- a) fare for passasjerenes eller besetningens helse og sikkerhet
- b) fare for andre skip
- c) at det foreligger en urimelig trussel for skade på miljøet

Rederiet må i tillegg ha foretatt full innbetaling, eller gitt en tilstrekkelig garanti for refusjon av utgiftene som eventuell kontroll for opphevelse medfører.

Tilbakeholdelsen eller stansingen av en operasjon som skyldes brudd på MLC 2006 vil ikke bli opphevet før

- a) feil eller mangler er utbedret, eller
- b) Sjøfartsdirektoratet har godkjent skipets handlingsplan for korrigerende av feil og mangler, og det er godtgjort at planen vil bli gjennomført snarest mulig.

§ 17 Opphevelse av første anløpsforbud

Første anløpsforbud oppheves tidligst 3 måneder etter anløpsforbudet ble vedtatt.

For å få opphevet anløpsforbudet må tidsfristen som er fastsatt for tidligste opphevelse være utløpt og rederiet må

- a) rette formell anmodning til Sjøfartsdirektoratet om opphevelse av anløpsforbudet
- b) legge ved dokumentasjon fra flaggstaten som bekrefter at en autorisert inspektør godkjent av flaggstatens myndighet har vært om bord og konstatert at skipet fullt ut oppfylder gjeldende konvensjonskrav
- c) legge ved dokumentasjon fra skipets eventuelle klassifikasjonsselskap som bekrefter at inspektøren som har skrevet rapporten har vært om bord og konstatert at skipet overholder de klassifikasjonsstandardene som er spesifisert av selskapet
- d) dokumentere at det er gjennomført ny utvidet kontroll i en norsk havn, eller i en havn som Sjøfartsdirektoratet har godkjent, som bekrefter at skipet fullt ut oppfylder gjeldende konvensjonskrav
- e) ha foretatt full innbetaling, eller gitt tilstrekkelig garanti for refusjon, av utgiftene som den utvidede kontrollen medfører.

Ved gjennomføring av ny kontroll i Norge skal rederiet, dennes representant i Norge eller skipsføreren begjære ny kontroll senest 14 dager før kontrollen ønskes gjennomført. Skipet skal ikke laste eller losse i havnen før kontrollen er utført og anløpsforbudet er opphevet.

§18 Opphevelse av andre anløpsforbud

Når skipet er ilagt anløpsforbud for annen gang, er fristen for tidligste opphevelse tolv måneder regnet fra tidspunktet når vedtaket om annet anløpsforbud ble truffet. Anløpsforbudet kan ikke oppheves før vilkårene i § 17 andre og tredje ledd er oppfylt.

§19 Opphevelse av tredje anløpsforbud

Når skipet er ilagt anløpsforbud for tredje gang, er fristen for tidligste opphevelse tjuen måneder regnet fra tidspunktet når vedtaket om andre anløpsforbud ble truffet. Anløpsforbudet kan ikke oppheves før rederiet har dokumentere at

- a) vilkårene i § 17 andre og tredje ledd er oppfylt
- b) skipet seiler under et flagg som på grunn av sin tilbakeholdelsesprosent verken står på Paris MOUs svarteliste eller gråliste

- c) skipets lovfestede sertifikat og eventuelt klassesertifikat er utstedt av en organisasjon eller organisasjoner som er anerkjent i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 391/2009 av 23. april 2009 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip
- d) skipet administreres av et rederi som har et høyt prestasjonsnivå i samsvar med bilag I, del I.1 til direktiv 2009/16/EF.

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

Nektelse av adgang til havn ilagt i medhold av § 15, oppheves når rederen eller operatøren har forelagt dokumentasjon på at skipet fullt ut oppfyller alle gjeldende konvensjonskrav.

Kapittel 6 Bekymringsmeldinger, tips og rett til å klage

§ 21 Adgang til å påklage vedtak

Rederiet eller dennes representant i Norge kan påklage et vedtak om tilbakeholdelse eller anløpsforbud truffet av Sjøfartsdirektoratet. Klagen skal rettes til Sjøfartsdirektoratet.

Innsendelse av klage medfører ikke at tilbakeholdelsen eller anløpsforbudet oppheves.

§ 22 Bekymringsmeldinger

Den som har sitt arbeid om bord kan melde inn bekymringer til Sjøfartsdirektoratet. Bekymringsmeldingene vil bli behandlet i samsvar med § 4 jf. direktiv 2009/16/EF artikkel 18 i og intern prosedyre.

§ 23 Adgang til å klage på brudd på MLC

Den som har sitt arbeid om bord på laste- eller passasjerskip kan klage på manglende oppfyllelse av krav i MLC. Klagen rettes til havnestatsinspektør i havnen hvor skipet har anløpt.

Kapittel 7 Avsluttende bestemmelser

§ 24 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft xx. xx 2014.

§ 25 Opphevelse av og endring av andre forskrifter

Forskrift 30. desember 2010 nr. 1849 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norsk havn mv oppheves med virkning fra xx. xx 2014.