

Forslag til samordning av diverse forskrifter om meldeplikt for fartøyer

Innstilling fra en interdepartemental arbeidsgruppe

Oslo 1. juli 2002

1	Arbeidsgruppens mandat, sammensetning mv.	5
1.1	Bakgrunn og oppnevning	5
1.2	Mandat.....	4
1.3	Arbeidsgruppens sammensetning og arbeid.....	5
2	Sammendrag	7
3	Viktige premisser for et enklere meldingsregime.....	7
3.1	Et samordnet mottakspunkt for meldinger fra fartøyer	7
3.2	Et samordnet lovgrunnlag om meldeplikt for fartøyer	11
3.3	En samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer	10
4	Gjeldende rettstilstand	12
4.1	Regelverk som håndheves av Forsvaret	11
4.1.1	Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold.....	11
4.1.2	Forskrift av 4. mai 1995 nr. 459 om påbudte leder og rapporteringspunkter for fremmede ikke-militære fartøyers ferdsel i norsk territorialfarvann.....	12
4.2	Regelverk som håndheves av Tollvesenet.....	14
4.2.1	Forskrift av 15. desember 1967 nr. 8962 til tolloven.....	14
4.2.2	Forskrift av 15. april 1985 nr. 847 om toll- og avgiftsfri innførsel av reiseutstyr og varer som innføres til tollområdet om bord i lystfartøyer, og om tollvesenets behandling av varer utover den toll- og avgiftsfrie kvote om bord i slike fartøyer.....	13
4.3	Regelverk som håndheves av Politiet.....	15

4.3.1 Forskrift av 21. desember 1990 nr. 1028 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her	15
4.4 Regelverk som håndheves av havnene	16
4.4.1 Forskrift av 13. desember 1988 nr. 1011 del I om ankomstmelding for fartøyer og andre transportmidler.....	16
4.4.2 Forskrift av 17. august 1989 nr. 819 om opplysninger som skal gis av havnebrukere og private kaieiere og om kommunens plikt til å føre statistikk	15
4.4.3 Forskrift av 21. juli 1992 nr. 579 om lasting, lossing, lagring og transport innen havnedistriktet av farlige stoffer og varer	17
4.5 Regelverk som håndheves av Kystverket.....	16
4.5.1 Forskrift av 16. juni 1999 nr. 727 om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last	16
4.5.2 Forskrift av 25. november 1986 nr. 2108 om bruk av innseiling til havneterminalen på Kårstø, Rogaland	18
4.5.3 Forskrift av 21. januar 1988 nr. 88 om bruk av innseilingen til havnedistriktene i Grenland	17
4.5.4 Forskrift av 21. juli 1992 nr. 566 om innseilingen til havneterminalene Sture og Mongstad, Hordaland	19
4.5.5 Forskrift av 11. desember 1998 nr. 1273 om maritime trafikksentraler og om bruk av farvannene i Oslofjorden og tilstøtende områder, Akershus, Oslo, Buskerud, Østfold og Vestfold.....	18
4.5.6 Instruks av 20. april 1988 om losbestillinger	20
4.5.7 Forskrift av 23. desember 1995 nr. 1128 om losberedskapsgebyr og losingsgebyr	19
4.5.8 Forskrift av 21. april 1995 nr. 375 om alminnelig kystgebyr	21
4.5.9 Forskrift av 25. april 1995 nr. 388 om innkreving mv. av losgebyrer og alminnelig kystgebyr til Kystverket.....	20
4.6 Regelverk som håndheves av Sjøfartsdirektoratet.....	20
4.6.1 Forskrift av 22. juli 1976 nr. 3 om meldeplikt for norske fartøyer	20
4.6.2 Forskrift av 27. mai 1980 nr. 1 om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler mv.	22
4.6.3 Forskrift av 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs	21
4.7 Regelverk som håndheves av Statens forurensningstilsyn.....	22
4.7.1 Forskrift av 9. juli 1992 nr. 1269 om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning.....	22
4.8 Regelverk som håndheves av Sysselmannen på Svalbard.....	22
4.8.1 Forskrift av 18. oktober 1991 nr. 671 om turisme på Svalbard	22
4.9 Regelverk som håndheves av Fiskeridirektoratet.....	24

4.10 EU direktiver	23
5 Virkeområde – avgrensninger	25
5.1 Hvilke meldingsrutiner bør inngå i en samordnet forskrift?	25
5.1.1 Oversikt over gjeldende meldingsrutiner	24
5.1.2 Arbeidsgruppens vurderinger	26
5.1.3 Arbeidsgruppens tilråding	32
5.2 Hvilke fartøyer bør forskriften omfatte?	31
5.2.1 Gjeldende rettstilstand	31
5.2.2 Arbeidsgruppens vurderinger	33
5.2.3 Arbeidsgruppens tilråding	35
5.3 Stedlig virkeområde for en samordnet forskrift	34
5.3.1 Gjeldende rettstilstand	34
5.3.2 Arbeidsgruppens vurderinger	34
5.3.3 Arbeidsgruppens tilråding	37
6 Når skal melding gis?	37
6.1 Gjeldende rett	36
6.2 Arbeidsgruppens vurderinger	36
6.2.1 Meldinger om ankomst og avgang mv.	38
6.2.2 Andre meldinger	41
6.3 Arbeidsgruppens tilråding	40
7 Hvilke opplysninger skal meldingen inneholde?	40
7.1 Gjeldende rett	40
7.2 Kort om IMO-FAL direktiv	42
7.3 Arbeidsgruppens vurderinger	41
7.3.1 Meldinger om ankomst og avgang mv.	41
7.3.2 Gebyrmeldinger	45
7.3.3 Melding om hendelse eller ulykke til sjøs	45
7.4 Arbeidsgruppens tilråding	44
8 Meldingsgiver	44
8.1 Gjeldende rett	44
8.2 Arbeidsgruppens vurderinger	45
8.2.1 Meldinger om ankomst og avgang mv.	45
8.2.2 Melding om hendelse eller ulykke	46
8.3 Arbeidsgruppens tilråding	48

9 Håndheving av forskriftsbestemmelser.....	47
10 Økonomiske og administrative konsekvenser	49
10.1 Økonomiske konsekvenser	49
10.2 Administrative konsekvenser	50
11 Utkast til ny samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer i forbindelse med anløp av indre farvann og hendelse til sjøs.....	50
Vedlegg I – Meldingsformularer til en samordnet forskrift.....	58
Vedlegg II – Behov vedrørende Tollvesenets tilknytning til Forsvarets kystovervåkningssystem COSS	68

1 Arbeidsgruppens mandat, sammensetning mv.

1.1 Bakgrunn og oppnevning

Den 6. april 1992 oppnevnte regjeringen et interdepartementalt utvalg, *Kystforvaltningsutvalget*, for å få kartlagt statens totale ressursbruk og ressursbehov langs kysten. Utvalgets oppgave var å fremme forslag til tiltak som kan bidra til en bedre fremtidig utnyttelse av de samlede ressursene i kystforvaltningen.

I Kystforvaltningsutvalgets rapporter av 2. april og 20. august 1993 fremheves det at statens ressursbruk kan effektiviseres ved å legge til rette for bedre koordinering av meldingsrutinene ved fartøyers anløp av norske havner og farvann. Den 31. mai 1995 fremmet en bredt sammensatt ekspertgruppe en rapport med forslag til hvordan et koordinert offentlig meldings- og informasjonssystem (M&I system) kan bygges ut. Denne rapporten er senere fulgt opp av en tilråding fra Kystdirektoratet og Forsvarets overkommando av 30. oktober 1997, som mer i detalj slår fast hvordan M&I systemet bør bygges ut. Ferdig utbygget vil dette systemet kunne ta imot meldinger, sortere dem og videreføre informasjon til offentlige etater og private rettssubjekter som har legitimt behov for det.

For å utnytte effekten av et slikt system, mente Kystforvaltningsutvalget at ansvarlige departementer burde undersøke om meldingsrutinene, som i dag er fastsatt i en rekke ulike forskrifter, kan samordnes. En slik samordning vil gjøre regelverket mer oversiktlig og brukervennlig. Dette vil videre fjerne en flaskehals for skipsfarten, noe som kan føre til at mer trafikk blir overført fra vei til sjø i samsvar med målsetningene i St.meld nr. 46 (1999-2000) *Nasjonal transportplan 2002-2011*. Endelig vil dette imøtekomme målsetningene i *Prosjekt for opprydding i forskriftsverket*, som ble iverksatt med bakgrunn i Næringslovsutvalgets rapport av 31. august 1998, og som senere ble fulgt opp av Sentrumsregjeringen og Stoltenbergregjeringen. For den sittende regjering er også arbeidet med forenkling av regelverket fremhevet som en viktig premiss for å legge til rette for forenklinger av offentlig sektor.

Fiskeridepartementet oppnevnte med bakgrunn i dette en arbeidsgruppe, hvis fremste oppgave er å utarbeide en rapport med forslag til ny samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Arbeidsgruppens mandat fremgår av punkt 1.2 nedenfor.

1.2 Mandat

”Det skal opprettes en arbeidsgruppe med representanter fra Finansdepartementet, Fiskeridepartementet, Forsvarsdepartementet, Justisdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og Nærings- og handelsdepartementet. Fiskeridepartementet vil ivareta de administrative sidene ved gruppens arbeid, så som møteledelse og sekretariatsarbeid mv.

Arbeidsgruppen skal utarbeide en rapport med forslag til én ny samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Det er primært forskrifter med krav om forhåndsmelding som skal samordnes. Dersom arbeidsgruppen finner grunnlag for det skal også forskrifter med tilleggs meldinger, så som tilleggs melding og etterhåndsmelding tas med i

forslaget til ny samordnet forskrift. Arbeidsgruppen skal utarbeide forslag til retningslinjer for tolkning av forskriften.

Forslaget til ny forskrift fastsettes i overensstemmelse med lovbestemmelser som gir adgang til å fastsette gjeldende forskrifter med krav om meldeplikt for fartøyer. Dersom arbeidsgruppen finner grunnlag for det kan den uttale seg om spørsmålet om felles overordnet lovgrunnlag for meldeplikt, og fremme sine synspunkter overfor havnelovutvalget nedsatt av Fiskeridepartementet.

Forslaget til ny forskrift skal utformes innenfor rammen av forslag til fellestatlig meldings- og informasjonssystem (M&I systemet) av 30. oktober 1997 utarbeidet av Forsvarets overkommando og Kystdirektoratet. Forslaget innebærer at ansvaret for mottak og videreformidling av meldinger blir fordelt mellom Kystverkets losformidlingssystem og Forsvarets COSS system.

Forskriftsbestemmelser med krav om å sende meldinger gjennom Kystverkets del av M&I systemet skal håndheves av Kystdirektoratet. Forskriftsbestemmelser med krav om å sende meldinger gjennom Forsvarets del av M&I systemet skal håndheves av Forsvarets overkommando. Arbeidsgruppen skal fremme forslag til hvilket forvaltningsorgan som skal håndheve fellesbestemmelser, så som angivelse av saklig og geografisk virkeområde, straff mv.

Arbeidsgruppen skal utarbeide en rapport med oversikt over etatenes behov for utstyrsanskaffelser ved etablering av kommunikasjonslinjer til M&I systemet. Rapporten skal inneholde en vurdering av de administrative- og økonomiske konsekvensene slike utstyrsanskaffelser vil ha. Rapporten skal ta utgangspunkt i ovennevnte forslag av 30. oktober 1997.

Arbeidsgruppen skal utarbeide en brosjyre med oversikt over de ulike meldingsrutinene som er fastsatt med hjemmel i norske forskrifter, hva disse meldingsrutinene innebærer, når de inntreffer, hvilke myndigheter som er involvert osv.

Rapport med forslag til ny samordnet forskrift om meldeplikt og utkast til en informasjonsbrosjyre om meldeplikt skal legges frem for Fiskeridepartementet innen 30. juni 2001.”

1.3 Arbeidsgruppens sammensetning og arbeid

Arbeidsgruppen har hatt følgende sammensetning:

Prosjektleder Johan Eggen, Fiskeridepartementet, leder
Seniorrådgiver Severin Vikanes, Forsvarsdepartementet
Rådgiver Tomas Svanes Bille, Kommunal- og regionaldepartementet
Kommandørkaptein Jacob Thomas Staib, Forsvarets overkommando
Politiavdelingssjef Einar Dale, Politidirektoratet
Rådgiver Morten Vatland, Skien tollsted
Rådgiver Else Heldre, Sjøfartsdirektoratet
Sjefingeniør Kjell Arne Aarmo, Kystdirektoratet
Rådgiver Martin Blikra, Kystdirektoratet

Kapteinløytnant Per-Ivar Bergo, Forsvarets overkommando deltok på de første møtene i arbeidsgruppen. Det samme gjorde Politiavdelingssjef Dagfinn Aanerud,

Justisdepartementet, inntil Einar Dale fra Politidirektoratet kom med i arbeidet. Seksjonssjef Reidar Salvesen, Kystdirektoratet, trådte inn i stedet for Rådgiver Blikra i sluttfasen av arbeidsgruppens arbeid.

Sekretariatet har bestått av Prosjektleder Johan Eggen og Førstekonsulent Anne Flornes.

Arbeidsgruppen har avholdt fire halvdagsmøter og fem heldagsmøter. I tillegg har det vært en del møtevirksomhet for å kartlegge etatenes behov for utstyrsanskaffelser ved etablering av kommunikasjonslinjer til M&I systemet. Resultatene fra kartleggingen er innarbeidet i rapportens Vedlegg II.

2 Sammendrag

I *kapittel 3* viser arbeidsgruppen til en del viktige premisser som må legges til grunn for å oppnå et enklere meldingsregime. Det fremheves at det bør utvikles et samordnet mottak for meldinger som samtidig kan sortere og formidle videre informasjon til de etater som har behov for informasjon fra fartøyer i forbindelse med håndheving av myndighet. Det fremheves videre at det bør etableres et samordnet lovgrunnlag for meldeplikt. Endelig fremheves det at det må etableres en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Arbeidsgruppen har ved denne rapporten lagt frem et forslag til hvordan en samordnet forskrift kan utformes. Arbeidsgruppen anbefaler at ansvarlige myndigheter iverksetter nødvendige tiltak for å få etablert et samordnet meldingsmottak og et samordnet lovgrunnlag.

I *kapittel 4* gis det en summarisk oversikt over gjeldende forskrifter om meldeplikt. Forhold som ansvarlig myndighet for forskriftene, hjemmelsgrunnlag, meldingsgiver, meldingstidspunkt, opplysninger som meldingen skal inneholde, straff mv. beskrives.

I *kapittel 5* gjøres det nærmere rede for hvilke meldingsrutiner en samordnet forskrift bør inneholde, hvilke fartøyer som bør omfattes og i hvilke områder forskriften bør gjelde. Av hensyn til oversiktighet og brukervennlighet fremheves det at forskriften bør inneholde de meldingsrutiner som det ikke er særlige grunner for å holde utenfor. Hvilke fartøyer som skal omfattes, og hvilket område de ulike meldingsrutinene skal gjelde for er vurdert grundig ut fra de hensyn som gjeldende forskrifter om meldeplikt skal ivareta. Den samordnede forskriften vil derfor i hovedtrekk videreføre gjeldende rett på dette området.

I *kapittel 6* behandles spørsmålet om når meldingene i den samordnede forskriften skal gis. Det kreves noe forskjellige løsninger utfra hvilke meldingsrutiner det er tale om. Melding om ankomst kreves 24 timer i forveien. Melding om avgang kreves innenfor åpnings- og ekspedisjonstiden til tollvesenet, og i god tid før avgang, dog 24 timer i forveien dersom det skal bestilles los. Melding om hendelse eller ulykke til sjøs skal gis umiddelbart etter at hendelsen eller ulykken har inntruffet.

I *kapittel 7* behandles spørsmålet om hvilke opplysninger en melding skal inneholde. Dette vil også variere noe utfra hvilke meldingsrutiner det er tale om. Det legges vekt på at meldinger om hendelse og ulykke til sjøs skal gis i samsvar med internasjonale krav som er utarbeidet av FNs Internasjonale Sjøfartsorganisasjon (IMO). Nærmere krav følger av IMO resolusjon A.851(20). Det er utarbeidet et komprimert formular for innkreving av opplysninger i forbindelse med meldinger om ankomst, avgang og

anløp. Det er lagt vekt på at forskriften skal anvende en enhetlig terminologi. Dette gjelder også i forhold til opplysninger som kreves.

I *kapittel 8* behandles spørsmålet om hvem som skal kunne gi meldinger. Ved meldinger om ankomst og avgang, samt ved passering av posisjoner i norsk indre farvann er det viktig å se dette i sammenheng med hvem som bør ha ansvaret for at meldingene blir gitt. Ansvarssubjekt for dette er fartøyets fører og reder. Det legges imidlertid opp til at føreren kan la en representant gi meldingen, så lenge føreren selv har forvissnet seg om at representanten har gitt melding i overensstemmelse med forskriften. Når det gjelder melding om hendelse eller ulykke er det viktigste å motta slik melding. Hvem som gir meldingen er av mer underordnet betydning. Normalt vil føreren sende meldingen. Det legges imidlertid opp til at rederen, representant og førere av andre fartøyer som er involvert, i gitte tilfeller også skal ha plikt til å melde.

I *kapittel 9* fremgår det at Forsvaret vil være myndighet for å vurdere eventuelle dispensasjoner fra forskriften.

I *kapittel 10* gis det en oversikt over økonomiske og administrative konsekvenser som forskriftsforslaget antas å medføre.

3 Viktige premisser for et enklere meldingsregime

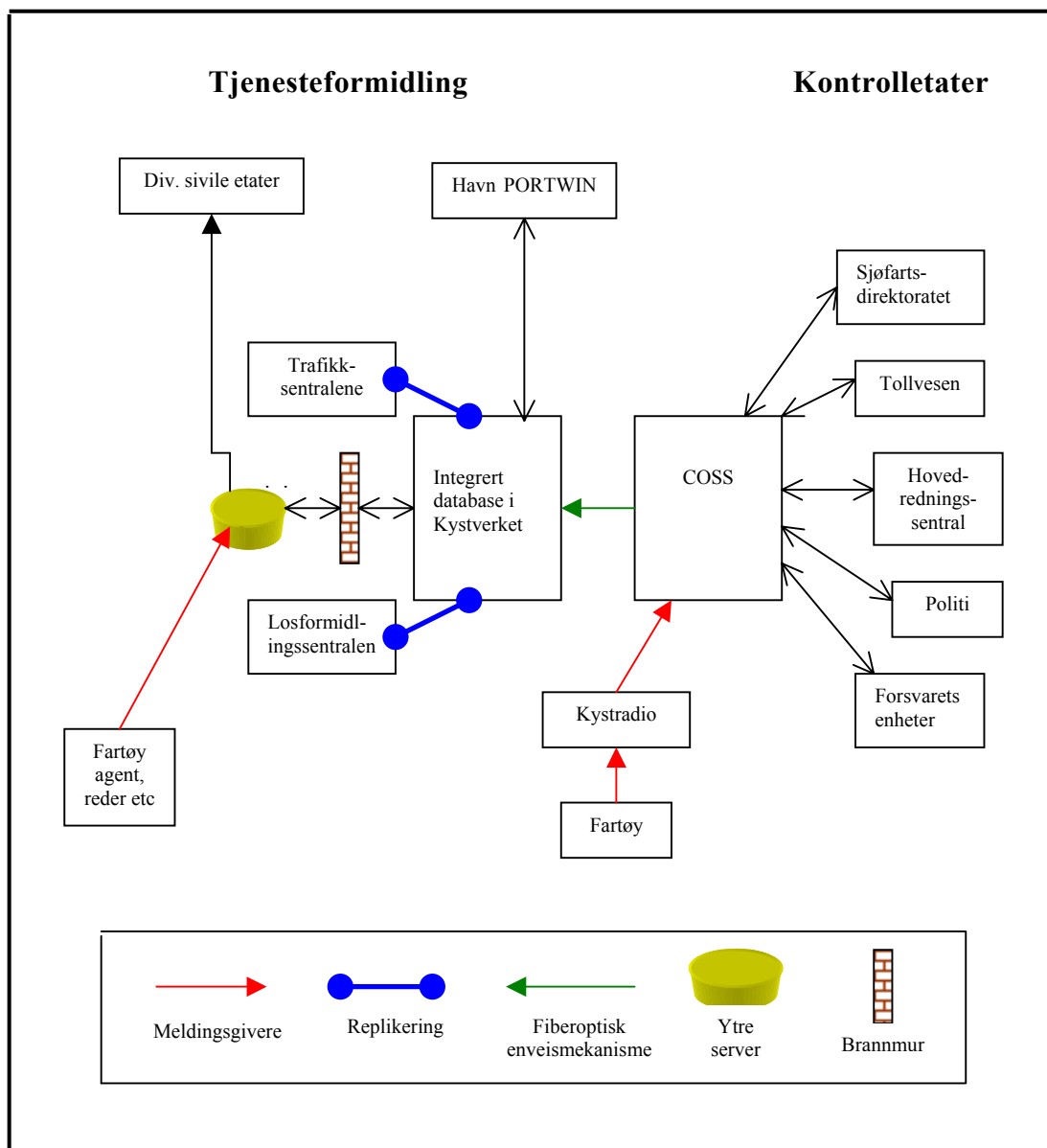
3.1 Et samordnet mottakspunkt for meldinger fra fartøyer

Gjeldende rettstilstand er svært fragmentarisk som følge av at Forsvaret, Tollvesenet, Politiet, Kystverket, Sjøfartsdirektoratet og havnene alle er mottakere av en eller flere meldingsrutiner. Brukerne får mange instanser å forholde seg til, ettersom det pr. i dag ikke eksisterer noe samordnet offentlig mottakspunkt for meldingene. Dette gjør at det totale meldingsvolumet er høyt, noe som også gir høye administrative kostnader for brukerne og det offentlige som skal fylle ut, sende, motta og håndtere de aktuelle meldingene. Dette er bakgrunnen for Kystforvaltningsutvalgets anbefaling om å legge til rette for en bedre samordning av de statlige ressursene ved å utnytte disse på en mer rasjonell og kostnadseffektiv måte.

Ovennevnte tilråding fra Kystdirektoratet og Forsvarets overkommando av 30. oktober 1997 angir hvordan Kystverkets meldingssystemer og Forsvarets COSS system kan knyttes nærmere sammen. Av hensyn til Forsvarets og andre etaters kontrollbehov, understrekes behovet for å kunne holde informasjon skjult for kontrollobjektene. Kystverket på sin side ønsker å kunne tilby informasjon som er lagret i databasene, som et servicetilbud for brukere av maritime tjenester. Dette forutsetter en mer åpen løsning. Ut fra de teknologiske løsninger som var tilgjengelig pr. 30. oktober 1997, la tilrådingen til grunn at det var nødvendig å sondre mellom informasjon til bruk for kontrollformål på den ene side og informasjon til bruk for tjenesteformidling på den annen. Som følge av dette anbefalte etatene i tilrådingen at det inntil videre bør være to meldingsmottak; COSS for mottak av meldinger med opplysninger til bruk for kontrollformål og Kystverket for mottak av meldinger med opplysninger til bruk for tjenesteformidling.

Nedenfor følger en figur med oversikt over hvordan etatene så for seg en tilknytning mellom Kystverkets meldingssystemer og COSS ut fra de tekniske løsninger som var

tilgjengelig pr. 30. oktober 1997. Oversikten viser at det går en meldingskanal til en server tilknyttet Kystverket og en meldingskanal til COSS.



I tilrådingen erkjenner imidlertid Kystdirektoratet og Forsvarets overkommando at den mest effektive, brukervennlige og ideelle løsning er å etablere ett samordnet meldingsmottak for meldinger fra fartøyer. I tilrådingen konkluderes det derfor med at det bør arbeides med å utvikle en mer enhetlig systemløsning med ett samordnet meldingsmottak når de praktiske/tekniske og juridiske forholdene ligger til rette for det.

Med bakgrunn i de hensyn som er nevnt ovenfor, og for å kunne sikre at meldinger bare skal måtte sendes én gang i forbindelse med et anløp, støtter arbeidsgruppen

tilrådingens syn, og tilrår at det arbeides for å utvikle et samordnet meldingsmottak. Som følge av dette bør ansvarlige myndigheter involvere personell med datafaglig kompetanse, slik at alternative løsninger for et slikt meldingsmottak kan utredes. Arbeidsgruppen antar at Kystradioen vil kunne være én blant flere alternativer som er aktuelle for nærmere utredning i denne forbindelse.

Forskriftsutkastet i denne rapporten legger således opp til at meldingene kan sendes gjennom et samordnet meldingsmottak. Da et slikt meldingsmottak på nåværende tidspunkt ikke er etablert, er det heller ikke mulig å angi meldingsmottaket presist i forskriftsteksten. I forskriften angis derfor meldingsmottakeren som *Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak*¹.

Et slikt meldingsmottak bør etter arbeidsgruppens skjønn tilfredsstillende en rekke krav for å imøtekomme de involverte etaters behov. Meldingsmottaket må kunne motta både muntlige og skriftlige meldinger. Dette for å være i stand til å kommunisere med alle typer fartøyer, uavhengig av hvilke kommunikasjonsmidler disse er utstyrt med. For at meldinger skal kunne sendes elektronisk bør det arbeides aktivt for å utvikle en elektronisk signatur som kan identifisere avsenderen på hensiktsmessig måte. Videre må meldingsmottaket kunne sortere informasjonen som meldingene inneholder. Opplysninger som de ulike etatene har behov for til håndheving av sine respektive regelverk, må meldingsmottaket dernest kunne videreformidle automatisk og elektronisk ("pushløsning"). Det er videre viktig at meldingsmottaket utvikles i overensstemmelse med gjeldende krav til registrering og oppbevaring av opplysninger. Endelig må meldingsmottaket kunne verne kontrollsensitiv informasjon mot innsyn fra utenforstående, samtidig som annen informasjon bør kunne frigis til andre formål.

Uten at tilrådingen tar stilling til om et samordnet meldingsmottak skal knyttes opp mot Kystverket eller COSS, er det nødvendig å etablere kommunikasjonslinjer til de øvrige etatene, for at disse skal kunne motta informasjon fra meldingsmottaket. I følge anbefalingen fra det interdepartementale Kystforvaltningsutvalget bør statlige resurser utnyttes rasjonelt og kostnadseffektivt. I tilrådingen legges det derfor til grunn at kontrolltater som Politiet, Tollvesenet og Sjøfartsdirektoratet bør knyttes opp mot COSS, mens havnene bør knyttes opp mot Kystverket. Videre skal Kystverket og COSS ha linjer til hverandre, slik at informasjon kan sendes mellom disse systemene. Det er i dag etablert en linje mellom Forsvarets sambandssenter og Kystverkets trafikksentral i Horten. Det anses imidlertid nødvendig å utvikle denne linjen ytterligere. Norsk Havneforbund og Kystdirektoratet samarbeider for tiden om et forprosjekt, for å utrede grunnlaget for en kommunikasjonslinje mellom Kystverket og havnene. Et hovedprosjekt skal etter forutsetningene gjennomføres i løpet av 2002. Det er allerede etablert kommunikasjonslinjer mellom COSS og Politiet som fungerer tilfredsstillende. Det er også tatt initiativ til å utrede kostnadene til utstyrsanskaffelser til linjer mellom COSS og Tollvesenet. Sjøfartsdirektoratet har på nåværende tidspunkt ikke noe behov for oppkobling mot COSS.

¹ Arbeidsgruppen antar at den endelige utformingen av et slik meldingsmottak vil kunne få mindre konsekvenser for forskriftsteksten, noe som på sikt kan gjøre det nødvendig å foreta mindre redaksjonelle endringer i vedlagte utkast til forskrift.

3.2 Et samordnet lovgrunnlag om meldeplikt for fartøyer

Av mandatet fremgår det at en ny samordnet forskrift om meldeplikt skal fastsettes med hjemmel i og i overensstemmelse med lovbestemmelser som gir adgang til å fastsette gjeldende forskrifter om meldeplikt for fartøyer. Hjemmel for meldeplikt følger i dag av en rekke lover. Det vises i denne forbindelse til lov av 18. april 1914 nr. 3 om forsvarshemmeligheter, lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv., lov av 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten, lov av 10. juni 1966 nr. 5 om toll, lov av 24. juni 1988 nr. 64 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her, lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Skibes Sjødygdighed mv., lov av 20. juni 1893 nr. 1 om sjøfarten, lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern av forurensninger og om avfall og lov av 22. mai 1902 Straffeloven. I gjennomgangen av gjeldende regelverk nedenfor i punkt 4 gis det en mer presis hjemmelshenvisning.

Arbeidsgruppens arbeid ble iverksatt og definert innenfor rammen av ovennevnte *Prosjekt for opprydding i forskriftsverket*. Det er derfor ikke forutsatt at arbeidsgruppen skal utarbeide forslag til nytt samordnet lovgrunnlag om meldeplikt. Av mandatet fremgår det imidlertid at arbeidsgruppen kan uttale seg om spørsmålet om et samordnet lovgrunnlag dersom den finner grunnlag for det.

Etter arbeidsgruppens skjønn er det ikke strengt nødvendig å etablere et overordnet lovgrunnlag for meldeplikt, ettersom hjemler for dette foreligger i hjemmelslovene nevnt ovenfor. Slik arbeidsgruppen vurderer det vil det imidlertid utvilsomt være en fordel om et slik samordnet hjemmelsgrunnlag utarbeides. Det vil for det første lede til at rettskildebildet blir mer oversiktlig og enklere å forholde seg til. Man unngår for eksempel å måtte endre en samordnet forskrift fastsatt med hjemmel i de ulike lovene, hver gang det foretas endringer i ett av lovgrunnlagene. De forvaltningsmessige ansvarslinjene vil også bli klarere fremhevet, og det blir tydeligere hvem som har myndighet til å håndheve bestemmelsene om meldeplikt. Et annet viktig forhold er å sikre en enhetlig håndheving av ulike problemstillinger som reises i lys av kravet om meldeplikt. Blant annet har ovennevnte lovhjemler ulike sanksjonsbestemmelser når overtredelse av meldeplikten inntreffer. Noen av hjemmelsgrunnlagene åpner for eksempel for å nekte anløp av indre farvann, eller å kommandere fartøyer til havn ved overtredelse av meldeplikten, mens dette ikke er en opsjon i andre hjemmelsgrunnlag. En nærmere gjennomgang av gjeldende lovhjemler viser dessuten at disse har ulike straffereaksjoner, herunder ulik utmåling av straff ved overtredelser.

Arbeidsgruppen mener disse forholdene også vil gjøre seg gjeldende i en forskrift som blir fastsatt i medhold av en rekke forskjellige lovhjemler. Arbeidsgruppen tilrår derfor at det blir tatt initiativ til å utarbeide et overordnet samordnet lovgrunnlag om meldeplikt. Utkastet til forskrift i denne rapporten inneholder ulike bestemmelser som er utformet under forutsetning av at det foreligger et samordnet lovgrunnlag om meldeplikt. Dette gjelder blant annet bestemmelsen om straff ved overtredelse av meldeplikten.

3.3 En samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer

Ovennevnte viser at det må iverksettes flere tiltak samtidig for å legge til rette for et bedre meldingsregime enn det gjeldende. Arbeidet med en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer er i denne forbindelse et av tiltakene som må iverksettes, i tillegg til arbeidet med å etablere et samordnet meldingsmottak og et samordnet

overordnet lovgrunnlag. Nedenfor følger arbeidsgruppens forslag til hvordan en samordnet forskrift kan utformes. Som grunnlag for arbeidsgruppens drøftelser gis det først en oversikt over gjeldende forskrifter med krav om meldeplikt for fartøyer.

4 Gjeldende rettstilstand

Arbeidsgruppen har kartlagt 23 ulike forskrifter som krever en eller annen form for melding fra fartøyer. I tillegg kommer en rekke forskrifter om gjennomføring av fiske i norske og utenlandske fiskerisoner som også har bestemmelser om meldeplikt. Forskriftene er fastsatt med hjemmel i flere fullmaktslover. Både forskriftene og fullmaktslovene håndheves av ulike myndigheter. Det innebærer at formålet med meldeplikten varier, selv om forskriftene innholdsmessig har mange likhetstrekk. Disse likhetstrekkene knytter seg til forhold som *hvem* som skal gi melding, *når* melding skal gis, *hvilke opplysninger* meldingen skal inneholde mv.

7 av forskriftene inneholder utelukkende materielle bestemmelser om meldeplikt. De øvrige forskriftene regulerer ulike forhold, hvorav meldeplikten inngår som ett av dem.

Nedenfor i punkt 4.1 til 4.10 gis det en oversikt over de ulike forskriftene som er kartlagt, hjemmelsgrunnlaget for disse, saklig og geografisk virkeområde mv. Deler av oversikten er hentet fra en rapport som en prosjektgruppe i Kystdirektoratet utarbeidet i forbindelse med et forslag til forenklinger av forskrifter som Kystverket håndhever, jf. innstilling av 1. oktober 1997 fra prosjektgruppe oppnevnt av Kystdirektoratet med forslag til forskrift om en koordinert meldings- og informasjonstjeneste. Oversikten er omarbeidet noe, og oppdatert med materiale fra arbeidsgruppens egen kartlegging.

4.1 Regelverk som håndheves av Forsvaret

4.1.1 Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold

Forskriften er fastsatt ved kgl.res. med hjemmel i straffeloven av 22. mai 1902 nr. 10 § 418 nr. 2, lov av 18. august 1914 nr. 3 om forsvarshemmeligheter § 1 og lov av 17. juni 1966 nr. 19 om Norges fiskerigrense og om forbud mot at utlendinger driver fiske mv. innenfor fiskerigrensen § 8 tredje ledd.

Meldingen inneholder informasjon som benyttes i Forsvarets billedoppbygging. Dessuten danner den grunnlag for at Forsvaret i visse tilfeller skal kunne foreta anløpsnekt, bortvisninger eller begrensninger i fartøyets liggetid i havn. Forskriften sikrer således at Forsvaret har de nødvendige virkemidler for å hevde norsk suverenitet vis a vis fremmed skipsfart under ulike sikkerhetspolitiske omstendigheter.

Forskriften gjelder i utgangspunktet både i norsk indre farvann og på norsk sjøterritorium, men bestemmelsene om meldeplikt får hovedsakelig anvendelse ved anløp av norsk indre farvann.

Meldeplikten gjelder for fremmede ikke-militære fartøyer og norske fartøyer med utenlandsk fører, som ikke omfattes av forskrift om fremmede krigsskip og militære luftfartøyers adgang til norsk territorialfarvann under fredsforhold. Person- og bilferger i regelmessig fart til og fra norske havner er unntatt fra meldeplikten dersom godkjent ruteplan er fremsendt til norske myndigheter senest 14 dager før trafikken iverksettes.

Meldingen skal gis til Forsvarskommandoen fortrinnsvis gjennom Kystradioen senest 24 timer før ankomst til indre farvann. I tillegg skal det gis melding ved stasjonært opphold i norsk indre farvann og på sjøterritoriet. For nærmere angitte fartøyer, for eksempel forskningsfartøyer, sivile statsfartøyer, reaktordrevne fartøyer mfl., skal Forsvarskommandoen i tillegg motta skriftlig søknad om tillatelse til anløp. Denne søknaden skal, avhengig av fartøystype, være fremsendt innen 7 til 14 dager før anløp.

Meldingen skal inneholde opplysninger som fartøyets navn, nasjonalitet, type, størrelse, last, kommunikasjonsmidler, formål med anløp, havner som ønskes anløpt, sted for kryssing av grunnlinje, norsk kontaktpunkt mv. I tillegg skal det rapporteres særskilt ved inn- og utpassering av indre farvann, og ved passering av nærmere angitte geografiske posisjoner i skipsleden. Denne meldingsrutinen er det gitt utfyllende bestemmelser om i en egen forskrift, jf. punkt 4.1.1 nedenfor.

Det er fartøyets fører som er ansvarlig for å gi melding. Overtredelse av meldeplikten straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

4.1.2 Forskrift av 4. mai 1995 nr. 459 om påbudte leder og rapporteringspunkter for fremmede ikke-militære fartøyers ferdsel i norsk territorialfarvann

Forskriften er fastsatt av Forsvarsdepartementet med hjemmel i kgl.res. av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold § 18 og § 19 (Anløpsforskriften). Forskriften ivaretar de samme formål som anløpsforskriften.

Forskriften gjelder i norsk indre farvann for fremmede ikke-militære fartøyer og norske fartøyer med utenlandsk fører, som ikke omfattes av forskrift om fremmede krigsskip og militære luftfartøyers adgang til norsk territorialfarvann under fredsforhold.

Melding skal gis til Forsvarskommandoen ved inn- og utpassering av indre farvann. Videre skal det gis melding til Forsvarskommandoen ved passering av følgende geografiske posisjoner i indre farvann; Kvitsøy i Rogaland, Stad i Sogn og Fjordane, Rørvik i Nord-Trøndelag, Landegode i Nordland, Tromsø i Troms og Honningsvåg i Finmark.

Meldingen skal inneholde opplysninger om fartøyets navn, kallesignal og bestemmelsessted, samt tidspunkt for passering av neste rapporteringstidspunkt i indre farvann eller neste havn.

Selv om det ikke fremgår uttrykkelig av forskriften er fartøyets fører ansvarlig for å gi melding. Dette følger av anløpsforskriften. Overtredelse av meldeplikten straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder, jf. anløpsforskriftens § 27 smh. § 19.

4.2 Regelverk som håndheves av Tollvesenet

4.2.1 Forskrift av 15. desember 1967 nr. 8962 til tolloven

Forskriften er fastsatt av Toll- og avgiftsdirektoratet med hjemmel i lov av 10. juni 1966 nr. 5 om toll (tolloven), jf. kgl.res. av 24. november 1967 og Finansdepartementets brev av 24. november 1967. Bestemmelsene om meldeplikt er fastsatt med hjemmel i tollovens § 15, jf. § 22.

Forskriften gjelder for all trafikk til og fra tollområdet, som er fastlandet og alt område innenfor territorialgrensen til sjøs. I tillegg gjelder den for all trafikk fra og til Svalbard og Jan Mayen. Endelig gjelder den for fartøyer som ferdes fra og til fangstfeltene på havet utenfor tollområdet dersom disse bringer med seg ufortolledede varer, herunder proviant.

Fartøyets fører kan gi ekspeditør, megler eller annen representant i oppdrag å gi forhåndsmelding, jf. tollforskriften § 4.2.2 a). Slik melding skal gis til det lokale tollsted i god tid, noe som etter forvaltningspraksis betyr senest dagen før anløp av bestemmelsehavn.

Forhåndsmeldingen skal inneholde opplysninger om fartøyets navn, nasjonalitet, rederi, antall mannskap og passasjerer, mannskap som skal avmønstre, planlagt rute, ankommer fra, avgår til, ankomst- og avgangstidspunkt, tid og sted for lasting/lossing og lastens art og mengde.

Dersom det ikke blir gitt forhåndsmelding skal fartøyets fører gi melding til det lokale tollsted straks etter ankomst, jf. tollforskriften § 4.2.1 første ledd. I følge andre ledd kreves det også melding etter ankomst fra lystfartøyer som ankommer norsk område på egen kjøll, som ikke tidligere er fortollet og som eies av eller innføres til bruk for person bosatt i Norge. Dersom fartøyet ankommer etter stengetid, skal melding gis senest ved ekspedisjonstidens begynnelse.

Uavhengig av om det gis forhåndsmelding eller melding ved ankomst skal fartøyets fører senest 1 time etter ankomst levere oppgaver med opplysning om fartøyet, passasjerer, mannskap og varer som bringes med som last (varefortegnelse), jf. tollforskriften § 4.3.1 smh. § 4.3.9. Det skal også gis opplysninger om varer som skal følge fartøyet videre. Endelig skal det legges frem målebrev, registreringsdokumenter, nasjonalitetsbevis, godkjennelsesbevis, konnossement, fraktbrev, fakturaer ol.

Overtredelse av meldeplikten straffes med bøter eller fengsel inntil 6 måneder, jf. tollovens § 61.

4.2.2 Forskrift av 15. april 1985 nr. 847 om toll- og avgiftsfri innførsel av reiseutstyr og varer som innføres til tollområdet om bord i lystfartøyer, og om tollvesenets behandling av varer utover den toll- og avgiftsfrie kvote om bord i slike fartøyer

Forskriften er fastsatt av Toll- og avgiftsdirektoratet med hjemmel i tolltariffens innledende bestemmelser § 11 nr. 4 og § 21 nr. 2, jf. Finansdepartementets forskrifter av 26. mai 1978 med senere endringer, samt gjeldende regler for refusjon av særavgifter og merverdiavgift.

Forskriften gjelder for lystfartøyer som kommer til tollområdet, som er fastlandet og alt område innenfor territorialgrensen.

Fører av lystfartøy som kommer fra eller er hjemmehørende i et land utenfor Norden, plikter umiddelbart etter ankomst til tollområdet å gå til havn hvor det er stasjonert tollvesen og gi melding om ankomsten og om medbrakte varer. Denne meldeplikten gjelder ikke for fører av lystfartøy under 30 bruttotonn, dersom han kommer fra og er hjemmehørende i et nordisk land og han ikke bringer med seg mer enn den tollfrie kvoten.

4.3 Regelverk som håndheves av Politiet

4.3.1 Forskrift av 21. desember 1990 nr. 1028 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her

Forskriften er fastsatt ved Kronprinsreg.res. med hjemmel i lov av 24. juni 1988 nr. 64 om utlendingers adgang til riket §§ 5 til 12, § 14, § 17, § 19, §§ 22 til 26, § 37, §§ 42 og 43, § 45, §§ 48 til 50 og forvaltningslovens § 24, § 27a og § 28. Kommunal- og regionaldepartementet er overordnet ansvarlig myndighet for forskriften.

Forskriften gjelder for utlendingers adgang til fastlandet og alt område innenfor territorialgrensen til sjøs. Forskriften har begrenset virkeområde overfor utlendinger som reiser til og fra Svalbard, Jan Mayen og kontinentalsokkelen. Bestemmelsene om meldeplikt for fartøyer kommer i hovedsak til anvendelse ved innreise til- og utreise fra fastlandet. I disse tilfellene finnes det bestemmelser som krever melding før passering av grunnlinjen, og bestemmelser som krever melding etter anløp av havn.

Alle fartøyer skal i utgangspunktet sende forhåndsmelding. Norske og utenlandske fartøyer med største lengde under 24 meter, ferger som trafikkerer i direkte regelmessig rute mellom Norge og et Schengen-land, lystfartøyer som kommer direkte fra et Schengen-land, turistskip (cruiseskip) som kommer fra eller reiser til et annet Schengen-land, service fartøyer i offshore næringen som ikke kommer fra utenlandsk havn, militære fartøyer og norske fiskefartøyer, er imidlertid unntatt fra kravet om forhåndsmelding, jf. utlendingsforskriftens § 152

Meldingen skal gis av fartøyets fører til Politiet senest 24 timer før ankomst til indre farvann

Meldingen skal inneholde en fortegnelse over reisende, herunder eventuelle blindpassasjerer og mannskap. Fortegnelsen skal gis på formularer som er godkjent av norske myndigheter.

Lystfartøy med visumpliktig utlending har meldeplikt. Av utlendingsforskriftens § 83 fremgår det at fartøyet skal gå til havn som er angitt i seilingstillatelsen, hvoretter fartøyets fører uten opphold skal melde seg for politiet.

Fører av fartøy som ligger til havn skal også gi melding til politiet, dersom utenlandsk mannskap eller blindpassasjer ønsker å gå i land, jf. utlendingsforskriftens § 114 og §116.

Brudd på utlendingsforskriften er straffbart i henhold til utlendingslovens § 47. Forsettelig eller uaktsom overtredelse straffes med bøter eller fengsel inntil 6 måneder.

4.4 Regelverk som håndheves av havnene

4.4.1 Forskrift av 13. desember 1988 nr. 1011 del I om ankomstmelding for fartøyer og andre transportmidler

Forskriften er fastsatt av Fiskeridepartementet med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 11 nr. 1.

Forskriften gjelder ved anløp av havnedistrikt som er et begrenset farvann innenfor en kommunes grenser. Normalt ligger havnedistriktet i indre farvann, men av havne- og farvannslovens 14 andre ledd fremgår det at Kongen kan fastsette grensene utenfor grunnlinjene, dvs. på Sjøterritoriet.

Meldeplikten gjelder i utgangspunktet for alle fartøyer som skal anløpe havnedistriktet. Orlogsfartøyer har begrenset meldeplikt, da disse plikter å gi færre opplysninger enn andre fartøyer. Fritidsbåter, norske fiske og fangstfartøyer under 20 meter, fartøyer som går regelmessig i rute og fartøyer som trafikkerer innen havnedistriktet er unntatt fra meldeplikten.

Meldingen skal gis av fartøyets fører til havneadministrasjonen 24 timer før beregnet ankomsttid. Fører av norsk fiske- og fangstfartøy kan gi melding på et senere tidspunkt dersom ankomststed og ankomsttid ikke er klarlagt.

Meldingen skal inneholde opplysninger som fartøyets navn, nasjonalitet, kjennetegn, dimensjoner, lastens art og mengde, førerens navn og nasjonalitet, antall mannskap og passasjerer, eierens navn og adresse, agent, siste og neste anløpssted.

Forskriften pålegger også meldeplikt for andre transportmidler som kommer til havnedistriktet. Meldinger fra slike transportmidler skal inneholde opplysninger som havneadministrasjonen anmoder om.

Overtredelse av meldeplikten straffes med bøter, jf. havne- og farvannslovens § 28 første ledd bokstav d).

4.4.2 Forskrift av 17. august 1989 nr. 819 om opplysninger som skal gis av havnebrukere og private kaieiere og om kommunens plikt til å føre statistikk

Forskriften er fastsatt av Fiskeridepartementet med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 24 nr. 4.

Meldeplikten retter seg mot havnebrukere og private kaieiere. Meldingen skal inneholde opplysninger som gjør det mulig for kommunale havnemyndigheter å beregne og innkreve avgifter, og å drive nødvendig planlegging og drift av havnen.

Forskriften pålegger også kommunen å føre statistikk over antall anløp, fartøyenes største lengde, bredde, dybde, varemengder som er lastet og losset, og liggetid ved kai.

Overtredelse av kommunale pålegg etter denne forskriften straffes med bøter og/eller fengsel inntil 3 måneder, jf. forskriftens § 5 smh. havne- og farvannslovens § 28 andre ledd.

4.4.3 Forskrift av 21. juli 1992 nr. 579 om lasting, lossing, lagring og transport innen havnedistriktet av farlige stoffer og varer

Forskriften er fastsatt av Fiskeridepartementet med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 11. nr. 3

Kap. 3 i forskriften har bestemmelser om meldeplikt, som innebærer at det skal gis supplerende opplysninger om art og mengde av farlig last i tillegg til opplysninger som allerede er gitt med hjemmel i forskrift av 13. desember 1988 nr. 1011, jf. ovenfor i punkt 4.4.1. Forskriften gjelder ved anløp av havnedistriktet og overfor fartøyer som er nevnt ovenfor i punkt 4.4.1.

Meldingen skal gis til havneadministrasjonen 24 timer før anløp av havnedistrikt, eller så snart som mulig dersom ankomsttidspunktet ikke kan fastlegges 24 timer i forveien.

Meldingen kan gis av fartøyets fører, agent eller transportør.

Overtredelse av meldeplikten straffes med bøter, jf. forskriftens § 12-6, smh. havne- og farvannslovens § 28 første ledd d)

4.5 Regelverk som håndheves av Kystverket

4.5.1 Forskrift av 16. juni 1999 nr. 727 om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last

Forskriften er fastsatt av Fiskeridepartementet med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 11 nr. 9. Forskriften implementerer deler av rådsdirektiv 93/75/EØF om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller som forlater Fellesskapets sjøhavner og som transporterer farlig eller forurensende last (Hazmatdirektivet). EU ønsker å erstatte Hazmatdirektivet med et nytt forslag til direktiv om overvåkning, kontroll og informasjonssystem for maritim trafikk. I følge dette forslaget videreføres hovedtrekkene i Hazmatdirektivet.

Forskriften gjelder ved anløp av- eller avgang fra norsk havn ankerplass eller fortøyningsinnretning i norsk indre farvann eller norsk territorialfarvann.

Forskriften gjelder for alle fartøyer som transporterer farlig eller forurensende last. Denne meldingsrutinen vil bli videreført i ovennevnte forslag til direktiv. I dette forslaget innføres det også en generell meldeplikt for alle fartøyer over 300 bruttotonn. Forslaget medfører at samtlige fartøyer over 300 bruttotonn skal melde fra om ankomst til havn. I tillegg skal fartøyer med farlig eller forurensende last gi supplerende opplysninger. Dette er opplysninger som kreves med hjemmel i gjeldende forskrift, for eksempel fartøyets navn, nasjonalitet, lengde, dypgang, bestemmelsehavn, antatt ankomsttid og avgangtid, planlagt rute, samt detaljerte opplysninger om den farlige eller forurensende lasten.

Melding skal gis senest før avgang fra havn, ankerplass eller fortøyningsinnretning. Av forslaget til nytt direktiv fremgår det at den generelle meldeplikten for alle fartøyer over 300 bruttotonn skal gis 48 timer før anløp av havn, så snart som mulig dersom anløpshavn ikke er kjent 48 timer før anløp, og senest før avgang fra siste anløpshavn.

Det er fartøyets *operator* som er ansvarlig for å gi melding. En operator er enten fartøyets reder, agent, befrakter eller forretningsfører. Direktivforslaget gjør endringer på dette punkt, og likestiller fartøyets fører, reder eller agent som alternative meldingsgivere.

Overtredelse av meldeplikten straffes med bøter, jf. forskriftens § 4-1 smh. havne- og farvannslovens § 28 første ledd bokstav d).

4.5.2 Forskrift av 25. november 1986 nr. 2108 om bruk av innseiling til havneterminalen på Kårstø, Rogaland

Forskriften er fastsatt av Fiskeridepartementet med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 6 andre ledd.

Forskriften gjelder for fartøyer over 50 bruttotonn som transporterer farlig eller forurensende last til og fra havneterminalen på Kårstø. Forskriften kommer til anvendelse i deler av farvannet innenfor Ognasundet, Frækasundet, Herviksfjorden, Skudenesfjorden og Boknafjorden, jf. § 1.

Melding om bruk av farvannet innen forskriftens virkeområde skal gis til havneterminalen på Kårstø minst 1 time før fartøyet ankommer farvannet, eller før det går fra kai, ankerplass eller annen fortøyningsinnretning i farvannet.

Det fremgår ikke hvilke opplysninger meldingen skal inneholde, men for at fartøyet skal kunne identifiseres må det antas at denne minst må inneholde fartøyets navn, nasjon og internasjonale radiokallesignal.

Det er fartøyets fører som er ansvarlig for å gi melding. Overtredelse av meldeplikten straffes med bøter, jf. § 1 smh. havne- og farvannslovens § 28 første ledd bokstav d).

4.5.3 Forskrift av 21. januar 1988 nr. 88 om bruk av innseilingen til havnedistriktene i Grenland

Forskriften er fastsatt av Fiskeridepartementet med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 6 andre ledd.

Forskriften gjelder for fartøyer over 50 bruttotonn eller lengde over 24 meter som benytter nærmere angitte seilingsleder til havnedistriktene i Grenlandsregionen.

Melding om bruk av farvannet innen forskriftens virkeområde skal gis minst 1 time før ankomst til farvannet eller før det går fra kai, ankerplass eller annen fortøyningsinnretning i farvannet. Fartøyer som transporterer farlig last må gi melding 24 timer på forhånd.

Meldingen skal inneholde opplysninger om fartøyets navn, kjenningssignal, nasjonalitet, lengde, bredde, dybde, største høyde over vannflaten, bruttotonn, navn på fartøyets fører, art og mengde av last, bestemmelsehavn, antatt ankomst og avgang. I

tillegg skal det gis posisjonsrapport både ved inngående, utgående og ved seilas i farvannet.

Meldingen skal gis av fartøyets fører til trafikksentralen i Grenland over VHF-radiotelefon kanal 80 eller over telefon eller telefaks. Overtredelse av meldeplikten er straffes med bøter, jf. § 14, smh. straffelovens § 418 nr. 2.

4.5.4 Forskrift av 21. juli 1992 nr. 566 om innseilingen til havneterminalene Sture og Mongstad, Hordaland

Forskriften er fastsatt av Fiskeridepartementet med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 6 andre ledd.

Forskriften gjelder for fartøyer over 200 bruttotonn eller største lengde over 24 meter. Forskriften gjelder i avgrensede farvann ved Sture og Mongstad.

Melding om bruk av farvannet innen forskriftens virkeområde skal gis minst 1 time før ankomst til farvannet eller før det går fra kai, ankerplass eller annen fortøyningsinnretning i farvannet. Fartøyer som transporterer farlig eller forurensende last må gi melding 6 timer på forhånd.

Meldingen skal inneholde fartøyets navn, nasjonalitet, internasjonale kjenningssignal, bruttotonn, dybde, posisjon og tidspunkt for posisjonsangivelse, art og mengde av last, navn og nasjonalitet på fartøyets fører, antatt ankomst- og avgangstid havn, samt planlagt seilingsled. I tillegg skal det gis melding om posisjon ved passering av grensen for farvannet, avgang og ankomst til kai, ankerplass eller fortøyningsinnretning, samt andre forhold som kan ha betydning for sikkerheten i farvannet.

Meldingen skal gis av fartøyets fører til trafikksentralen på Fedje over VHF-radiotelefon kanal 80, telefon eller telefaks eller over radio til Bergen radio eller annen kystradiostasjon. Overtredelse straffes med bøter, jf. § 16 smh. havne- og farvannslovens § 28 første ledd bokstav d).

4.5.5 Forskrift av 11. desember 1998 nr. 1273 om maritime trafikksentraler og om bruk av farvannene i Oslofjorden og tilstøtende områder, Akershus, Oslo, Buskerud, Østfold og Vestfold

Forskriften er fastsatt ved kgl.res. med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 6 første og andre ledd og lov av 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten mv. § 13 første ledd.

Forskriften gjelder for fartøyer med største lengde 24 meter eller mer. Forskriften kommer til anvendelse i Oslofjorden, samt nærmere angitte farvann i tilstøtende områder i Akershus, Buskerud, Østfold og Vestfold.

Melding om bruk av farvannet innen forskriftens virkeområde skal gis minst 1 time før ankomst til farvannet eller før det går fra kai, ankerplass eller annen fortøyningsinnretning i farvannet. Fartøyer som transporterer farlig eller forurensende last må gi melding 6 timer på forhånd. Dersom det er nødvendig å sette i verk ekstraordinære sikkerhetstiltak skal melding gis 24 timer på forhånd.

Meldingen skal inneholde opplysninger om fartøyets navn, internasjonale kjenningssignal, posisjon når melding sendes, planlagt seilingsled og anløpssted, antatt ankomsttid til yttergrensen av farvannet, havn/fortøyningsinnretning, antatt avgangstid. I tillegg kan trafikksentralen i Oslofjorden kreve en rekke tilleggsopplysninger, for eksempel diverse utstyr som fartøyet er utstyrt med, fartøyets karakteristika, art og mengde av last, reder, agent, antall mannskap og passasjerer mv.

Melding skal gis av fartøyets fører til trafikksentralen i Oslofjorden over VHF-radiotelefon, telefon eller telefaks. Overtredelse straffes med bøter, jf. § 1-13 smh. havne- og farvannslovens § 28 første ledd bokstav b).

4.5.6 Instruks av 20. april 1988 om losbestillinger

Instruksen er fastsatt av Kystdirektoratet. Hjemmelshenvisningen er uklar, men lov av 16 juni 1989 nr. 59 om lostjenesten mv. § 7 slår fast at Kystdirektoratet kan fastsette forskrifter om lostilvising og losavløsning.

Instruksen gjelder for alle fartøyer som har losplikt, samt for fartøyer som ikke har losplikt men som ønsker å benytte los.

Melding med losbestilling skal finne sted minst 24 timers før losoppdraget forventes gjennomført. Bestillingen skal følges opp med minst 5 timers varsel, samt endelig bekreftes 2 timer før ankomst til losstasjon, bordingsfelt eller avgang fra havn.

Meldingen skal inneholde opplysninger om fartøyets navn, kjenningssignal, nasjonalitet, lengde, bredde, dybde, bruttotonn, lastens art, formål med anløpet, bestemmelseshavn, antatt ankomsttid til bordingsfelt/avgang havn, hvorvidt en eller to losere ønskes.

Av instruksen fremgår det at fartøyer skal gi melding. I praksis gis melding med losbestilling av fartøyets agenter eller meglere. Meldingen skal gis til losformidlingssentralen i Horten.

4.5.7 Forskrift av 23. desember 1995 nr. 1128 om losberedskapsgebyr og losingsgebyr

Forskriften er fastsatt ved kgl.res. med hjemmel i lov av 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten mv. § 17 og Stortingsvedtak av 7. november 1994 om bevilgninger av utgifter og inntekter under Fiskeridepartementet for budsjettåret 1995.

Forskriften kommer til anvendelse i farvann hvor det er losplikt. Dette er normalt nærmere angitte deler av indre farvann.

Forskriften skiller mellom losberedskapsgebyr og losgebyr. Førstnevnte gebyr betales uavhengig av om los benyttes eller ikke, mens sistnevnte gebyr bare betales av fartøyer som benytter los. Meldeplikten gjelder i praksis for fartøyer som bare betaler losberedskapsgebyr. Dette er fartøyer som i utgangspunktet har losplikt, men som pga. dispensasjon eller utstedt farledsbevis er fritatt fra å bruke los. Slike fartøyer får ikke fylt ut og levert innbetalingsblankett til losen etter fullført oppdrag. For at Kystverket skal kunne utstede regning for losberedskapen, må det derfor gis melding med utfylt skipperbevis. Hvilke opplysninger skipperbeviset skal inneholde gjøres det nærmere rede for nedenfor under punkt 4.5.9.

Meldingen skal gis av fartøyets fører eller annen representant for fartøyet.

4.5.8 Forskrift av 21. april 1995 nr. 375 om alminnelig kystgebyr

Fastsatt ved kgl.res. med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv. § 26

Gebyret skal betales av fartøyer i utenriksfart, dvs. fartøyer som skal anløpe eller forlate norske havner og som i den forbindelse krysser grunnlinjen. Forskriften gjelder for fartøyer over 200 bruttotonn unntatt militære fartøyer, skoleskip, fartøyer som seiler mellom norske havner, fartøyer i gjennomfart uten opphold i gebyrbelagt farvann.

Melding skal gis av de fartøyer som ikke benytter statslos, og som derved ikke får levert innbetalingsblankett til losen etter fullført oppdrag, sml. ovenfor i punkt 4.5.7. Det skal derfor også i disse tilfellene gis melding med utfylt skipperbevis. Hvilke opplysninger skipperbeviset skal inneholde gjøres det nærmere rede for nedenfor under punkt 4.5.9.

Meldingen skal gis av fartøyets fører eller annen representant for fartøyet.

4.5.9 Forskrift av 25. april 1995 nr. 388 om innkreving mv. av losgebyrer og alminnelig kystgebyr til Kystverket

Forskriften er fastsatt av Fiskeridepartementet med hjemmel i lov av 16. juni 1989 nr. 59 om lostjenesten mv. § 18 første ledd og kgl.res. av 21. april 1995 nr. 375 om alminnelig kystgebyr.

Forskriften gjelder for fartøyer som skal betale losgebyrer og kystgebyr til Kystverket, jf. ovenfor i punkt 4.5.7 og 4.5.8.

Meldingen skal gis av fartøyets fører eller annen representant for fartøyet. Vedlagt meldingen skal det følge et skipperbevis med nærmere opplysninger om fartøyets navn, nasjonalitet, type, bruttotonn, volum av segregerte ballasttanker, reder, agent, forrige og neste havn, formål med anløp, om fører av fartøy har farledsbevis, om årsavgift er betalt, gebyrpliktig distanse til og fra grunnlinjen, samt for fartøyer som skal seile med los; nærmere om losbestillingen.

4.6 Regelverk som håndheves av Sjøfartsdirektoratet

4.6.1 Forskrift av 22. juli 1976 nr. 3 om meldeplikt for norske fartøyer

Forskriften er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødyktighed mv. § 42 og lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten § 300

Forskriften gjelder for yrkesfartøy og for fiske- og fangstfartøy, og regulerer meldeplikt til rederi, representant for rederi og AMVER (Automated Mutual-assistance Vessel Rescue). Forskriften skiller mellom alminnelig og spesiell meldeplikt. I følgende tilfeller skal det gis alminnelig meldeplikt; ved avgang fra og ankomst til havn, ved avvik fra planlagt reise, ved uforutsette hendelser som kan føre

til at det blir iverksatt leteaksjoner, ved betydelig forlengelse eller forsinkelse av reisen. Spesiell meldeplikt skal gis av fartøyer i oversjøisk fart, og havgående fiskefartøyer. Meldingen skal inneholde en posisjonsrapport som skal sendes hver 48 time.

Yrkesfartøyer i oversjøisk fart og fiske og fangstfartøyer som driver havfiske eller fiske/fangst i isfarvann har plikt til å melde til AMVER. Meldingen skal inneholde avgangs- og ankomstmelding, posisjonsmelding hver 15 grads lengde eller bredde forandring, eventuelt hver 48 time dersom dette gir et kortere tidsintervall og avviksmelding.

Meldingen skal sendes med anvendelig sambandsmiddel. Fartøyets fører er ansvarlig for å gi melding. Overtredelse av meldeplikten straffes med bøter, jf. straffelovens § 339 nr. 2.

4.6.2 Forskrift av 27. mai 1980 nr. 1 om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler mv.

Forskriften er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten § 323 (nå § 370), jf. kgl.res. av 1. desember 1978.

Forskriften gjelder for alle fartøyer og for samtlige seilinger i nasjonalt og internasjonalt farvann.

Meldingene skal gis i henhold til SOLAS kap. 5 om sikker navigering regel nr. 1 til 4, 7, 9, 10 og 16, som omhandler faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler mv.

Faremeldinger skal i Norge sendes til Havnedirektøren i Oslo. Melding om minefarer sendes til forsvarskommandoene. Meteorologiske observasjoner sendes til Meteorologisk institutt.

Fartøyets fører er ansvarlig for å gi melding. Overtredelse straffes med bøter, jf. straffelovens § 339 nr. 2.

4.6.3 Forskrift av 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs

Forskriften er fastsatt Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødyktighed mv. § 1, § 68, § 69, § 114, § 117 til 119, jf. kgl.res. av 12. oktober 1979 nr. 1 om delegeringsvedtak av 8. januar 1980. Forskriften implementerer deler av Rådsdirektiv 93/75/EØF om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller som forlater Fellesskapets sjøhavner og som transporterer farlig eller forurensende last (Hazmatdirektivet). EU ønsker å erstatte Hazmatdirektivet med et nytt forslag til direktiv om overvåkning, kontroll og informasjonssystem for maritim trafikk. I følge dette forslaget videreføres hovedtrekkene i Hazmatdirektivet.

Forskriften gjelder alle seilinger for norske fartøyer og alle seilinger i norsk territorialfarvann og indre farvann for utenlandske fartøyer. Fremmede statsskip i ikke kommersiell virksomhet, militære fartøyer og lystfartøyer under 15 meter er unntatt fra forskriften.

Melding skal gis uten opphold ved hendelse som involverer eller som kan medføre fare for utslipp av farlig eller forurensende last. Videre skal melding gis ved havari

eller ved hendelse som påvirker fartøyets sikkerhet eller som kan forårsake svekket navigasjonssikkerhet.

Meldingen skal sendes til Sjøfartsdirektoratet eller Statens forurensningstilsyn over radio. Dersom fartøyet befinner seg innenfor områder med radiodekning til et etablert skipsrapporteringsystem, skal meldingen sendes via dette systemet.

Meldingen skal inneholde fartøyets navn, kallesignal, nasjonalitet, type, kyststat som fartøyet har kontakt med, navn adresse osv. på fartøyets eier, tidspunkt/posisjon/kurs/fart på hendelsestidspunktet, art og mengde av last og korrekt teknisk betegnelse på farlig og forurensende last.

Det er fartøyets fører eller annen som har ansvar for fartøyet som skal gi melding. Overtredelse av meldeplikten straffes med bøter eller fengsel i 4 måneder eller begge deler, jf. § 8 smh. straffelovens § 427.

4.7 Regelverk som håndheves av Statens forurensningstilsyn

4.7.1 Forskrift av 9. juli 1992 nr. 1269 om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning

Forskriften er fastsatt av Miljøverndepartementet med hjemmel i lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall § 39.

Forskriften gjelder ved akutt forurensning i riket. Forskriften gjelder også i norsk økonomisk sone og når forurensningskilden er et norsk fartøy eller innretning. I disse tilfellene kommer forskriften til anvendelse både når det inntreffer akutt forurensning og når det er fare for akutt forurensning.

Meldingen skal gis til Statens forurensningstilsyn via nærmeste kystradiostasjon.

Enhver som kommer over et tilfelle av akutt forurensning har meldeplikt.

4.8 Regelverk som håndheves av Sysselmannen på Svalbard

4.8.1 Forskrift av 18. oktober 1991 nr. 671 om turisme på Svalbard

Forskriften er fastsatt ved kgl.res. med hjemmel i lov av 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard § 4 første ledd og lov av 12. juni 1981 nr. 72 om reisebyråer mv. § 24.

Forskriften gjelder for Svalbards landområder og sjøområder ut til territorialgrensen, og omfatter all ferdsel i dette området.

Av forskriftens § 7 fremgår det at reisearrangør skal gi Sysselmannen melding om planlagte reiseopplegg hver vinter- og sommersesong. Turistoperatører skal gi melding om planlagt utsetting av personer utenfor ubebygde områder. Ved turer til sjøs skal det gis melding om seilingsplan, herunder planlagte i landstigninger.

Overtredelse av forskriften straffes med bøter eller fengsel inntil 1 år, jf. § 11.

4.9 Regelverk som håndheves av Fiskeridirektoratet

Fiskeridirektoratet håndhever en rekke forskrifter om meldeplikt for fartøyer som utøver fiske i farvann underlagt norsk fiskerijurisdiksjon. Direktoratet håndhever også forskrifter med meldeplikt for norske fartøyer som utøver fiske i andre staters fiskerisoner og i internasjonalt farvann. Meldingene sendes til Fiskeridirektoratet. I noen tilfeller sendes meldingene til kontrollmyndighet i et annet land, med kopi til Fiskeridirektoratet. Hensikten med meldeplikten er å føre kontroll med fiske og å kunne stoppe fisket når kvantum i henhold til bilaterale avtaler er oppfisket.

Fiskeridirektoratets forskrifter inneholder flere forskjellige meldingsrutiner. Det kreves blant annet melding om fiskestart (aktivmelding), ukentlige fangstmeldinger fra fartøyer som befinner seg i de aktuelle fiskerisoner, melding om avsluttet fiske (passivmelding), melding om fremstilling for kontroll ved avslutning av fiske. Noen få forskrifter krever også melding før havneanløp, blant annet forskrift 16.01.1989 om fangstrapportering m.m. for torsketrålere som kan tilvirke fangst om bord.

Meldingene inneholder opplysninger av ulik karakter, beroende på hvilke type melding det dreier seg om. Opplysninger som går igjen er slike som fartøyets navn, registreringsnummer, radiokallesignal, dato og posisjon på meldingstidspunktet angitt i lengde og bredde, fangst om bord i kg rund vekt spesifisert i fiskearter mv.

Overtredelse av forskriftene er normalt straffbart. Hjemmelen for straffeansvaret varierer ut fra hvor fisket finner sted. Hjemmel finnes i lov av 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard § 4, lov av 17. desember 1976 nr. 91 om Norges økonomiske sone § 8 og lov av 3. juni 1983 nr. 40 om saltvannsfiske mv. § 53. Ved overtredelse gir de to sistnevnte lovene også hjemmel for inndragning av fartøy med tilbehør, fangst og redskap, jf. henholdsvis §§ 9 og 54.

4.10 EU direktiver

I avsnittene 4.5.1 og 4.6.3 vises det til Rådskdirektiv 93/75 om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller som forlater Fellesskapets sjøhavner og som transporterer farlig eller forurensende last (Hazmatdirektivet) og direktivforslag COM (2001) 592 final om overvåkning, kontroll og informasjonssystem for maritim trafikk, som forventes å erstatte Hazmatdirektivet. Disse direktivene har bestemmelser om meldeplikt for fartøyer.

I desember 2001 vedtok EU et nytt Europaparlaments- og Rådskdirektiv om meldingsrutiner for fartøyer som skal anløpe eller forlate Fellesskapets havner. Formålet er å innføre bruk av ensartede IMO-FAL formularer – (Den Internasjonale Sjøfartsorganisasjons konvensjon om lettelse av internasjonal ferdsel til sjøs av 9. april 1965) – i hele EØS-området. Praksis i dag er at IMO-FAL formularene varierer mellom medlemslandene, både hva angår form og opplysninger som kreves. Konsekvensene av direktivforslaget er at medlemslandene vil ha begrenset adgang til å operere med særskilte formularer, og at det skal anvendes et sett med standard IMO-FAL formularer innenfor hele EØS-området.

5 Virkeområde – avgrensninger

5.1 Hvilke meldingsrutiner bør inngå i en samordnet forskrift?

Av mandatet fremgår det at;

”Arbeidsgruppen skal utarbeide en rapport med forslag til én ny samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Det er primært forskrifter med krav om forhåndsmelding som skal samordnes. Dersom arbeidsgruppen finner grunnlag for det skal også forskrifter med tilgrensende meldinger, så som tilleggs melding og etterhåndsmelding tas med i forslaget til ny samordnet forskrift.”

Mandatet innebærer at forhåndsmeldinger, dvs. meldinger som gis før anløp av havn, fortøyningsinnretning eller indre farvann, skal tas med i en samordnet forskrift. Det vil i denne forbindelse bli vurdert om det foreligger særlige hensyn som taler for å holde noen forhåndsmeldinger utenfor en samordnet forskrift. I tillegg til dette vil spørsmålet om og i hvilken grad andre meldingsrutiner bør inkluderes i en samordnet forskrift bli vurdert.

5.1.1 Oversikt over gjeldende meldingsrutiner

I tidligere fremstillinger har man delt meldingsrutinene inn i forhåndsmeldinger og tilleggs meldinger. Forhåndsmeldinger har blitt definert som meldinger som skal gis til norske myndigheter et visst antall timer før passering av grunnlinjen ved anløp av norsk havn eller indre farvann. Alle andre meldinger, slik som avgangsmelding fra havn, melding ved passering av definerte posisjoner i indre farvann, melding om uhell til sjøs etc., har blitt definert som tilleggs meldinger.

Nedenfor deles forskriftene inn i 4 ulike kategorier. Den ene kategorien er meldinger om ankomst og avgang mv. Denne kategorien dekker de fleste av meldingsrutinene som tradisjonelt har blitt omtalt som forhåndsmeldinger. De øvrige kategoriene er gebyrmeldinger, situasjonsbestemte meldinger, herunder meldinger om hendelse eller ulykke til sjøs og meldinger til private eller internasjonale rettssubjekter. Målet er å trekke frem særtrekkene ved forskriftene på en klarere måte.

5.1.1.1 Meldinger om ankomst og avgang mv.

Følgende forskrifter krever regelmessig melding før ankomst av- eller avgang fra havner og fortøyningsinnretninger, ved stasjonære opphold i norsk indre farvann eller norsk sjøterritorium og ved passering av posisjoner i norsk indre farvann;

- Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold
- Forskrift av 4. mai 1995 nr. 459 om påbudte leder og rapporteringspunkter for fremmede ikke-militære fartøyers ferdsel i norsk territorialfarvann
- Instruks av 20. april 1988 om losbestillinger
- Forskrift av 13. desember 1988 nr. 1011 om ankomstmelding for fartøyer og andre transportmidler
- Forskrift av 21. juli 1992 nr. 579 om lossing, lasting, lagring og transport innen havnedistriktet av farlige stoffer og varer
- Forskrift av 16. juni 1999 nr. 727 om melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last

- Forskrift av 15. desember 1967 nr. 8962 til tolloven
- Forskrift av 15. april 1985 nr. 847 om toll- og avgiftsfri innførsel av reiseutstyr og varer som innføres til tollområdet om bord i lystfartøyer, og om tollvesnets behandling av varer utover den toll- og avgiftsfrie kvote ombord i slike fartøyer
- Forskrift av 21. desember 1990 nr. 1028 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her

I tillegg til dette krever en del lokale forskrifter regelmessig melding før ankomst av- eller avgang fra havner og fortøyningsinnretninger, ved stasjonære opphold i norsk indre farvann eller norsk sjøterritorium og ved passering av posisjoner i norsk indre farvann. Dette gjelder;

- Forskrift av 25. november 1986 nr. 2108 om bruk av innseiling til havneterminalen på Kårstø, Rogaland
- Forskrift av 21. januar 1988 nr. 88 om bruk av innseilingen til havnedistriktene i Grenland
- Forskrift av 21. juli 1992 nr. 566 om bruk av innseilingen til havneterminalene, Sture og Mongstad, Hordaland
- Forskrift av 11. desember 1998 nr. 1273 om maritime trafikksentraler og om bruk av farvannene i Oslofjorden og tilstøtende områder
- Forskrift av 18. oktober 1991 nr. 671 om turisme og annen reisevirksomhet på Svalbard

Formålet med disse meldingene er primært å sørge for at ansvarlige myndigheter får tilgang til opplysninger som gjør det mulig for dem å iverksette aktuelle tiltak når fartøyet ankommer, seiler i eller forlater norske havner eller farvann. For noen myndigheter brukes opplysningene til administrative kontrolltiltak, og om nødvendig som grunnlag for å gjennomføre etterfølgende inspeksjoner. Opplysningene gir også myndighetene mulighet til å følge fartøyenes bevegelser i disse farvannene. For andre myndigheter, for eksempel Kystverket, kan opplysningene danne grunnlag for etterfølgende *pålegg*, så som krav om bruk av tilviste seilingsleder når trafikkikkerhets- og miljøhensyn tilsier dette. I noen tilfeller er opplysningene nødvendige for å kunne tilby en effektiv *tjenesteforvidling*, for eksempel losing eller kaiplass ved havneanløp.

5.1.1.2 Gebyrmeldinger

Følgende forskrifter kan betegnes som gebyrmeldinger;

- Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1128 om losberedskapsgebyr og losingsgebyrer
- Forskrift av 21. april 1995 nr. 375 om alminnelig kystgebyr
- Forskrift av 25. april 1995 nr. 388 om innkreving mv. av losgebyrer og alminnelig kystgebyr til Kystverket
- Forskrift av 17. august 1989 nr. 819 om opplysninger som skal gis av havnebrukere og private kaieiere og om kommunens plikt til å føre statistikk

Formålet med gebyrmeldingene er å skaffe til veie opplysninger som gir grunnlag for å beregne og innkreve gebyrer som brukere av havnetjenesten, lostjenesten og annen maritim infrastruktur er pålagt å betale.

5.1.1.3 Situasjonsbestemte meldinger

Følgende forskrifter krever melding fra fartøyer som kommer over ulykker, hendelser e.l. til sjøs;

- Forskrift av 27.mai 1980 nr. 1 om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler mv.
- Forskrift av 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs som involverer skadelige stoffer
- Forskrift av 9. juli 1992 nr. 1269 om varsling av akutt forurensning

Et av formålene med disse meldingsrutinene er å sette ansvarlige myndigheter i stand til å varsle de sjøfarende om potensielle farer i farvannet, for eksempel varsel om isfjell eller flytende eksplosiver. Et annet viktig formål er å kunne yte bistand i forbindelse med hendelser eller ulykker til sjøs, både for å berge mannskap og fartøy, men også for å kunne begrense eller avverge de miljømessige konsekvensene av en hendelse eller ulykke.

5.1.1.4 Meldinger til internasjonale eller private rettssubjekter

Forskrift av 22. juli 1976 nr. 3 om meldeplikt for fartøyer krever at melding blir gitt til fartøyets redere og til AMVER-databasen, som drives av US Coast Guard. Formålet med meldeplikten er at de ansvarlige for fartøyet og andre skal kunne ha oversikt over hvor fartøyet befinner seg, slik at det lettere kan iverksettes redningsoperasjoner og lignende tiltak i nødssituasjoner.

5.1.2 Arbeidsgruppens vurderinger

Meldeplikten er en plikt til å gi opplysninger av ulik karakter til offentlige myndigheter og andre som har legitimt behov for informasjon for å kunne håndheve oppgaver som er tillagt dem med hjemmel i lov og forskrifter. Hvilket formål meldeplikten skal fremme varierer, og følger av gjennomgangen ovenfor i punkt 5.1.1.

5.1.2.1 Generelt

Med utgangspunkt i mandatet har arbeidsgruppen vurdert om det er grunnlag for å inkludere andre meldingsrutiner enn anløpsmeldinger (forhåndsmeldinger) i en samordnet forskrift. Gjeldende rett er svært fragmentert. Forskriftene er fastsatt uavhengig av hverandre, og det er ingen innbyrdes samordning mellom dem. Noen forskrifter inneholder bare én meldingsrutine. Andre inneholder flere. Mange meldingsrutiner krever i stor grad likeartet informasjon, selv om begrunnelsen for eller formålet med meldeplikten kan være ulik. Samlet sett gir gjeldende rett et uoversiktlig bilde over hvilke krav som gjelder, og når disse inntreffer. En følge av dette kan være at fartøyer fra tid til annen overser meldeplikten, og at offentlige myndigheter går glipp av viktig informasjon.

Arbeidsgruppen mener derfor at en samordnet forskrift ikke bør avgrenses til bare å gjelde meldinger om ankomst og avgang mv. Det bør foretas en grundig vurdering av de ulike meldingsrutinene. Av hensyn til oversiktighet og brukervennlighet bør så mange meldingsrutiner som mulig inkluderes i en samordnet forskrift. Meldingsrutiner kan bare holdes utenfor dersom særskilte hensyn tilsier det.

Når dette er sagt, er det samtidig grunn til å presisere at flere av meldingsrutinene i dag inngår i større sektorvise regelverk, der kravet om meldeplikt utgjør en blant flere forskjellige materielle forpliktelser. Flere av disse materielle forpliktelsene utfyller hverandre og står således i en nær innbyrdes sammenheng. Det kan derfor isolert sett være en ulempe å skille ut meldingsrutinene fra den sammenheng og den kontekst disse i dag står i. På den annen side er dette en nødvendighet for å kunne lykkes med å samordne gjeldende meldingsrutiner, og således forbedre det fragmenterte regelverket som gjeldende forskrifter med krav om meldeplikt representerer.

En samordnet forskrift som inkluderer mange ulike meldingsrutiner vil samtidig regulere mange forskjellige formål. Som følge av dette vil det være vanskelig å forene alle krav og behov innenfor en og samme bestemmelse i forskriften. På den annen side har mange av forskriftene i gjeldende rett likhetstrekk, spesielt knyttet til hvilke opplysninger som kreves. Arbeidsgruppen mener derfor at det bør være grunnlag for å skille fellestrekke ut i egne bestemmelser i den samordnede forskriften. Disse bestemmelsene vil utgjøre en generell meldeplikt, og inneholde opplysninger som har relevans for en rekke forskjellige meldingsrutiner. Opplysninger som myndighetene har behov for, og som ikke fanges opp av de generelle bestemmelsene, vil etter arbeidsgruppens skjønn måtte reguleres i egne særbestemmelser i forskriften.

5.1.2.2 Forholdet mellom meldeplikt og søknadsplikt

Arbeidsgruppen mener det bør trekkes et skille mellom meldeplikt og søknadsplikt, selv om begge handlepliktene medfører et krav om å gi opplysninger til norske myndigheter. Dette skyldes dels at meldeplikten og søknadsplikten har ulike funksjoner, dels at disse pliktene tjener ulike formål. I noen tilfeller er reglene om søknadsplikt et resultat av at det er identifisert et særlig sterkt kontrollbehov, som ikke alene blir tilfredsstillende ivaretatt gjennom kravet om meldeplikt. Søknader kreves i god tid før anløpet skal finne sted, for eksempel 14 dager. Meldeplikten representerer et lavere kontrollnivå, og er et viktig supplement til søknadsplikten. Meldingene skal som regel gis god tid før anløpet finner sted, normalt 24 timer. I andre tilfeller skal søknader fremmes som grunnlag for å få en seilingstillatelse, mens meldeplikten skal sørge for at offentlige myndigheter får tilgang til opplysninger som er nødvendige for å håndheve andre oppgaver som er tillagt dem gjennom lovgivningen.

En del forskrifter om meldeplikt for fartøyer inneholder også krav om søknadsplikt for fartøyer. Dette gjelder blant annet forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke-militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk indre farvann. I følge §§ 12 til 15 skal nærmere angitte fartøyer som vurderes å representere en sikkerhetsrisiko for norsk suverenitetshevdelse, fremme skriftlig søknad 7 til 14 dager før planlagt anløp finner sted. Arbeidsgruppen mener at denne søknadsprosedyren må holdes utenfor en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer.

Kystverkets *sjøtrafikkforskrifter* – (forskrift av 25. november 1986 nr. 2108 Kårstø, forskrift av 21. januar 1988 nr. 88 Grenland, forskrift av 21. juli 1992 nr. 566 Sture og Mongstad, forskrift av 11. desember 1998 nr. 1273 Oslofjorden) – nevnt ovenfor i punkt 5.1.1.1 krever at fartøyer søker trafikkentralene om tillatelse før farvannene som denne dekker tas i bruk. Det følger av forskriftene at trafikkentralen kan legge ned midlertidig forbud mot bruk eller bruk av farvannene på nærmere vilkår dersom hensynet til sikker og effektiv trafikkavvikling tilsier det. I tråd med ovennevnte

mener arbeidsgruppen at denne delen av søknadsprosedyrene bør holdes utenfor arbeidet med en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer.

I tilknytning til bestemmelsene om søknadsplikt stilles det også krav til opplysninger som søknaden skal inneholde. Disse opplysningene har ikke bare betydning for spørsmålet om en tillatelse skal innvilges. Opplysningene er også viktige for at trafikkentralene skal kunne ivareta andre oppgaver som disse er satt til å ivareta i medhold av farvannslovgivningen. Dette kommer til uttrykk i sjøtrafikk forskriften for Sture og Mongstad hvor søknadsplikten og kravet om opplysninger er skilt ut i separate bestemmelser. Opplysningene som kreves vedrører forhold som fartøyets navn, nasjonalitet, karakteristika, besetning, anløpssted, ankomsttidspunkt mv. Dette er samme type opplysninger som kreves i bestemmelser om meldeplikt, og som inngår i forslaget til ny samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Av hensyn til oversiktighet og brukervennlighet mener arbeidsgruppen at opplysningsplikten i sjøtrafikkforskriftene bør tas med i en samordnet forskrift. Arbeidsgruppen vektlegger at trafikkentralene vil få tilgang til nødvendig informasjon via meldinger om ankomst og avgang mv. Dette gjelder også informasjon som er nødvendig for å kunne ta stilling til en søknad.

Dette innebærer at meldingsrutinene i forskrift av 25. november 1986 nr. 2108 Kårstø § 4 femte ledd, forskrift av 21. januar 1988 nr. 88 Grenland § 4 femte ledd og 5 fjerde ledd, forskrift av 21. juli 1992 nr. 566 Sture og Mongstad 7 andre ledd og § 8 og forskrift av 11. desember 1998 nr. 1273 Oslofjorden § 2-4 andre og tredje ledd tas med i en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer.

5.1.2.3 Forholdet mellom meldeplikt og deklarasjoner

Arbeidsgruppen mener det bør trekkes et skille mellom meldeplikt og deklarasjoner. Ved deklarasjonene plikter for så vidt fartøyet å meddele en rekke opplysninger. Disse opplysningene gis som regel på standardiserte blanketter, og utgjør et helt eget sett formaliteter sammenlignet med meldeplikten. Formålet med deklarasjonene er å gjennomføre nødvendige prosedyrer vis a vis forskjellige offentlige myndigheter etter at fartøyet har lagt til kai, for eksempel tollklarering av varer som transporteres med fartøyet, og som skal føres inn i landet. Deklarasjonene skiller seg således ut fra meldeplikten, som hovedsakelig kommer til anvendelse før ankomst til- eller avgang fra havn, og hvis fremste formål er å oversende opplysninger som myndighetene har bruk for til å håndheve andre oppgaver, for eksempel for å bestemme om fartøyet skal dirigeres til bestemte seilingsleder når det ankommer norske farvann.

5.1.2.4 Vurdering av de ulike meldingsrutinene

Arbeidsgruppen mener at Forsvarets meldingsrutiner i forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 (*anløpsforskriften*) §§ 11 og 16 andre ledd om melding ved stasjonært opphold på sjøterritoriet og i indre farvann bør tas inn i en samordnet forskrift om meldeplikt. Anløpsforskriften § 17 om melding før anløp av indre farvann bør også tas med. Det samme gjelder meldingsrutinene i forskrift av 4. mai 1995 nr. 459 om påbudte leder og rapporteringspunkter §§ 4 og 5 om melding ved passering av grunnlinjen og nærmere angitte rapporteringspunkter i norsk indre farvann. Forsvaret håndhever også forskrift av 2. mai 1997 om fremmede militære fartøyers og luftfartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold. Det er ikke uten videre naturlig å skille ut meldingsrutinene for fartøyer, ettersom denne forskriften inneholder likeartet meldeplikt for militære luftfartøyer. Forskriften har også særegne

søknads- og meldingsprosedyrer. Dessuten er militære fartøyer stort sett unntatt fra meldeplikten i gjeldende forskrifter om meldeplikt. Dette kommer også til å gjøre seg gjeldende i en ny samordnet forskrift om meldeplikt. Arbeidsgruppen har derfor kommet til at meldingsrutinene i denne forskriften ikke bør inkluderes i en ny samordnet forskrift.

Arbeidsgruppen mener at kravet til melding om ankomst i forskrift av 15. desember 1967 nr. 8962 (*tollforskriften*) punkt 4.2.1 og 4.2.2 bør inkluderes i en samordnet forskrift om meldeplikt. Det samme gjelder kravet til melding om ankomst i forskrift av 15. april 1985 nr. 847 (*tollfritt reiseutstyr mv. om bord i lystfartøyer*) § 3. Plikten til å levere oppgaver/deklarasjoner til tollmyndighetene innen 1 time etter ankomst, jf. tollforskriftens punkt 4.3.1 smh. 4.3.9 bør imidlertid holdes utenfor, ettersom dette inngår som en del av prosedyrene for selve tolldeklarasjonen av godset. Selv om både oppgaveplikten og meldeplikten for så vidt går ut på å meddele opplysninger, legger arbeidsgruppen vekt på at meldeplikten er et selvstendig materielt rettskrav, og at det ikke er forutsatt at meldeplikten skal gripe inn i eller overta andre prosesser eller oppgaver i medhold av tollforskriften.

Formålet med meldingsrutinene i forskrift av 21. desember 1990 nr. 1028 (*utlendingsforskriften*) er å sikre en effektiv og forsvarlig inn- og utreisekontroll. Meldingene, særlig meldingen om ankomst og avgang i § 152, inneholder derfor hovedsakelig personopplysninger, mens meldingene i medhold av annen lovgivning stort sett inneholder opplysninger om fartøyet. Dette er imidlertid ikke noe argument for å holde denne meldingsrutinen utenfor en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. For det første skal meldingen gis av fartøyet ved fartøyets fører. For det andre inneholder meldingen også opplysninger om fartøyet. For det tredje skal meldingen gis regelmessig hver gang fartøyet seiler mellom en norsk og utenlandsk havn. En innarbeidelse av denne meldingsrutinene vil derfor bidra til et mer helhetlig, oversiktlig og brukervennlig regelverk om meldeplikt.

Arbeidsgruppen ser heller ingen avgjørende argumenter mot at meldeplikten i utlendingsforskriftens § 83 for fører av lystfartøy som har visumpliktig utlending om bord tas med i en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Det samme gjelder fartøyførers meldeplikt i §§ 114 og 116 når utenlandsk mannskap ønsker å fratre stilling om bord og når utenlandsk blindpassasjer ønsker å gå i land i norsk havn.

Arbeidsgruppen har heller ikke funnet avgjørende argumenter mot å inkludere de fleste av ankomst-, avgangs- og gebyrmeldingene som håndheves av Kystverket og havnene, jf. punkt 4.4, 4.5, 5.1.1.1 og 5.1.1.2 ovenfor. Arbeidsgruppen mener imidlertid at det må foretas en nærmere vurdering av gebyrmeldingen i forskrift av 17. august 1989 nr. 819 om opplysninger som skal gis av havnebrukere og private kaieiere og om kommunens plikt til å føre statistikk, jf. punkt 4.4.2 ovenfor. Det fremgår av §§ 2 og 3 i forskriften at havnebrukere og private kaieiere skal gi opplysninger som er nødvendige for at kommunale havnemyndigheter skal kunne beregne og innkreve havneavgifter, samt planlegge havnedriften. Denne meldeplikten har fellestrekk med de øvrige gebyrmeldingene som inngår i den samordnede forskriften, og som skal sikre at Kystverket kan beregne og innkreve losgebyr og kystgebyr. Arbeidsgruppen mener derfor at fartøyers opplysningsplikt overfor kommunale havnemyndigheter bør tas med i en samordnet forskrift. Meldeplikten for private kaieiere, vareeiere og andre bør imidlertid holdes utenfor, ettersom en samordnet forskrift om meldeplikt skal gjelde for fartøyer og dets foresatte.

Arbeidsgruppen har også kommet til at anløpsmeldingen i forskrift av 18. oktober 1991 nr. 671 om turisme og annen reisevirksomhet på Svalbard bør holdes utenfor den samordnede forskriften. Det er flere grunner til dette. For det første gjelder denne forskriften på Svalbard, mens de øvrige forskriftene hovedsakelig gjelder i farvannene utenfor fastlandet. For det andre gjelder meldeplikten for reisearrangører og turisttransportører, uavhengig av hvilke transportmidler som skal anvendes. Ferdsel med fartøyer har ingen dominerende betydning i forhold til andre fremkomstmidler, for eksempel snøscooter. Etter arbeidsgruppens mening er det derfor ikke grunnlag for å skille ut bestemmelsene om meldeplikt fartøyer. Hensynet til oversiktighet og brukervennlighet blir trolig også best ivaretatt ved dagens ordning, der Sysselmannen kan forholde seg til én forskrift ved avgjørelsen av spørsmål om turisme og ferdsel på Svalbard.

Arbeidsgruppen mener at den situasjonsbestemte meldingsrutinen i forskrift av 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs bør inkluderes i en samordnet forskrift. Denne meldingsrutinen ivaretar internasjonale krav som er fastsatt ved IMO resolusjon A.851(20). Den er viktig for å avgrense konsekvensene av en hendelse eller ulykke til sjøs, og den er innarbeidet i fartøyenes beredskapsmanualer. Det er derfor naturlig å ta den med i en samordnet forskrift, ettersom arbeidsgruppen mener at en slik forskrift også bør inneholde andre meldingsrutiner enn meldinger om ankomst og avgang mv. På den annen side mener arbeidsgruppen at det ikke er grunnlag for å inkludere forskrift av 9. juli 1992 nr. 1269 om varsling av akutt forurensning. Denne forskriften har et videre saklig og geografisk virkeområde enn de øvrige meldingsrutinene som vil inngå i en samordnet forskrift. Varslingsplikten gjelder for eksempel ikke fartøyer spesielt, men for den ansvarlige for akutt forurensning eller hans oppdragstaker. Forskriften er heller ikke begrenset til å gjelde forurensning fra fartøyer, men gjelder enten forurensningen finner sted på fastlandet, i Norges økonomiske sone eller som følge av petroleumsvirksomhet på kontinentalsokkelen.

Arbeidsgruppen mener videre at forskrift av 27. mai 1980 nr. 1 om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger og livredningssignaler inntil videre bør holdes utenfor en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Denne forskriften implementerer krav som følger av Den internasjonale Sjøfartsorganisasjons (IMO) konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS 74). SOLAS 74 kapittel 5 har gjennomgått betydelige endringer, som vil tre i kraft 1. juli 2002. Også den reviderte utgaven av SOLAS 74 kapittel 5 inneholder bestemmelser om meldeplikt. Det vil bli innledet et samarbeid mellom Sjøfartsdirektoratet og Kystdirektoratet for å gjennomføre nødvendige endringer i norsk lovgivning. Deretter tas det sikte på å innarbeide endringene i den samordnede forskriften om meldeplikt for fartøyer.

Forskrift av 22. juli 1976 nr. 1 om meldeplikt for norske skip vil ikke bli inkludert i en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Bakgrunnen for dette er at den mellomstatlige avtalen om å drive AMVER databasen, som er mottakspunkt for denne type meldinger, er sagt opp. Sjøfartsdirektoratet har vurdert rettstilstanden, og kommet til at nåværende forskrift om meldeplikt kan oppheves, og at det ikke er nødvendig å fastsette noen ny. Arbeidsgruppen tar dette til etterretning.

Arbeidsgruppen mener endelig at Fiskeridirektoratets forskrifter om meldeplikt for kontroll med fiske på fangstfeltene bør holdes utenfor en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Det er flere grunner til dette. Disse meldingsrutinene inngår

for det første som et ledd i et forvaltningsregime basert på bilaterale avtaler om fiske i farvann underlagt norsk fiskerijurisdiksjon og i fiskerisoner til andre nasjoner. Norge samarbeider med andre land for å lage standardiserte meldingsrutiner, et arbeid som vil bli vanskeliggjort dersom det skal tas hensyn til meldingsrutiner fra andre etater som fremmer andre formål enn kontroll med fiskeressursene. Det arbeides dessuten aktivt med å legge til rette for satellittsporing av fiskefartøyer. Satellittsporing skjer automatisk og gir fiskerimyndighetene tilgang til informasjon som per i dag gis ved meldingene. Norge har allerede innført krav om at visse fiske- og fangstfartøyer skal installere utstyr som muliggjør bruk av slik teknologi. Det pågår for tiden forhandlinger mellom Norge og EU om bruk av satellittsporing. En tilsvarende prosess forberedes også i forhold til Russland. Det er således forventet at denne teknologien gradvis vil overta den rolle som meldingene spiller i dag.

5.1.3 Arbeidsgruppens tilråding

Av hensyn til oversiktighet og brukervennlighet er det viktig å samle regelverket om meldingsrutiner mest mulig. En samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer bør derfor ikke begrenses til å gjelde for meldinger om ankomst og avgang mv. Den bør også inkludere andre meldingsrutiner som fartøyer må forholde seg til ved opphold i norske farvann. I noen tilfeller foreligger særlige hensyn. Arbeidsgruppen har da valgt å utelate disse aktuelle meldingsrutinene fra det videre arbeidet. Arbeidsgruppen mener det bør trekkes et skille mellom meldeplikt og søknadsplikt.

Søknadsprosedyrene ivaretar andre formål enn meldeplikten, og bør derfor ikke inkluderes i en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Av samme hensyn mener arbeidsgruppen at det bør trekkes et skille mellom meldeplikt og deklarasjoner. Derfor bør heller ikke bestemmelser om deklarasjoner tas inn i en samordnet forskrift. Arbeidsgruppen mener endelig at en samordnet forskrift bør skille mellom generelle og mer spesielle meldingsrutiner. Dette innebærer at fellestrekkene fra de ulike meldingsrutinene skilles ut i fellesbestemmelser, mens særtrekkene fastsettes i egne bestemmelser i forskriften.

5.2 Hvilke fartøyer bør forskriften omfatte?

Av mandatet fremgår det at arbeidsgruppen skal utarbeide en rapport med forslag til en ny samordnet forskrift om meldeplikt for "fartøyer". Mandatet gir ingen nærmere anvisning på hvilke fartøyer som bør omfattes.

5.2.1 Gjeldende rettstilstand

Gjeldende forskrifter pålegger meldeplikt for en rekke typer fartøyer. Militære fartøyer er i stor utstrekning unntatt. Bortsett fra dette er det ingen entydige tendenser knyttet til hvilke fartøyer som har meldeplikt og hvilke som er unntatt. Forskriftene anvender en del forskjellige kriterier for å avgrense mot fartøyer som ikke skal ha meldeplikt. Hvilke kriterier som anvendes beror til en viss grad på hva som er formålet med forskriften. I noen tilfeller er fartøyer under en viss minstestørrelse unntatt. I andre tilfeller beror meldeplikten på fartøyets egenskaper, for eksempel om det er konstruert for å foreta oppmålinger av havbunnen e.l. Det finnes også eksempler på at fartøyets last er utslagsgivende, for eksempel om det transporterer

farlig eller forurensende last. Videre ser man eksempler på at fartøyets flagg, status og avgangshavn er avgjørende.

Forskriftene er også strukturert på ulike måter. En vanlig variant er å bygge opp forskriften med en hovedregel som angir hvilke fartøyer som har meldeplikt og en unntaksregel som angir hvilke fartøyer som er unntatt. I noen forskrifter presiseres det at fartøyer som ikke har meldeplikt etter hovedregelen, likevel har meldeplikt i medhold av særbestemmelser. Andre forskrifter anvender en slags mellomløsning, ved at noen fartøyer unntas fra hovedregelen, mens andre pålegges meldeplikt der dette ikke følger av hovedregelen.

5.2.2 Arbeidsgruppens vurderinger

5.2.2.1 Nærmere om vurderingene

Hvilke fartøyer som skal ha meldeplikt og hvilke som kan unntas beror i stor grad på formålet med meldeplikten. Dette formålet varierer mellom de ulike rettsområdene. Ved avgjørelsen av hvilke fartøyer som bør omfattes av meldeplikten, er det på den ene side viktig å ta hensyn til de avveininger som er lagt til grunn i gjeldende forskrifter, samtidig som meldeplikten avgrenses til å gjelde for fartøyer som det er viktig å få informasjon om. En vid og ukritisk angivelse av hvilke fartøyer som skal omfattes, kan føre til at flere fartøyer enn nødvendig blir ilagt meldeplikt. Dette vil komme i strid med målsetningen om et mer brukervennlig og mindre byråkratisk regelverk. På den annen side kan en for snever angivelse av hvilke fartøyer som skal omfattes føre til at fartøyer som strengt tatt bør ha meldeplikt slipper unna.

Arbeidsgruppen har vurdert om fartøyer under en viss minstestørrelse på generelt grunnlag skal unntas fra meldeplikten. Dette vil være kurant i forhold til noen meldingsrutiner, men ikke i forhold til andre. Arbeidsgruppen har derfor ikke funnet grunnlag for å foreta materielle endringer i meldeplikten, ettersom gjeldende regler bygger på grundige avveininger om hvor grensene bør trekkes. Dette innebærer at fartøyer som er pålagt meldeplikt i medhold av gjeldende forskrifter, fortsatt vil ha meldeplikt i medhold av en samordnet forskrift. I noen tilfeller innebærer dette at fartøyer under en viss minstestørrelse er unntatt fra meldeplikten. I andre tilfeller har også slike fartøyer meldeplikt.

Utkastet til samordnet forskrift viderefører også de fleste unntakene i gjeldende forskrifter om meldeplikt. Således vil statseide fartøyer uten økonomisk formål, fartøyer i rute mv. unntas fra en rekke meldingsrutiner. Militære fartøyer er i dag unntatt fra de fleste meldingsrutinene. Slike fartøyer plikter imidlertid å gi melding med bestilling av kaiplass ved havneanløp. Etter arbeidsgruppens skjønn bør militære fartøyer på generelt grunnlag unntas fra meldeplikt etter den samordnede forskriften om meldeplikt for fartøyer. Kravet om meldeplikt til havner bør i stedet innarbeides i forskrift av 2. mai 1997 om fremmede militære fartøyers og luftfartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold. En forutsetning for dette er at nevnte forskrift endres og gjøres gjeldende også for norske militære fartøyer, for så vidt gjelder meldeplikt til havner. Fordelen med denne løsningen er at meldingsrutinene for militære fartøyer samles ett sted.

For transport av farlig eller forurensende last foreslår arbeidsgruppen en liberalisering i forhold til forskrift av 16. juni 1999 nr. 727 om krav til melding og utfylling av

kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last. I medhold av denne forskriften er det bare adgang til unnta fartøyer som seiler rutestrekninger med overfartstid på under 1 time. Denne begrensningen er fastsatt som følge av Rådsdirektiv 93/75/EØF om minimumskrav for fartøyer som transporterer farlig eller forurensende last, men foreslås opphevet i et nytt direktivforslag, jf. COM (2001) 592 final om etablering av et overvåknings-, kontroll- og informasjonssystem for maritim trafikk. Arbeidsgruppen har tatt hensyn til dette ved utarbeidelsen av forskriftsutkastet til samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer.

Uavhengig av hvilke fartøyer som omfattes av- og unntas fra en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer, ser arbeidsgruppen det som viktig at det i særlige tilfeller kan pålegges meldeplikt for andre typer fartøyer. En adgang til dette bør imidlertid ikke inngå som en del av en samordnet forskrift, men som en følge av særskilte forskriftsvedtak eller enkeltvedtak i medhold av særlovgivningen. Forholdet til annet regelverk presiseres innledningsvis i en samordnet forskrift.

Arbeidsgruppen har også vurdert hvor i forskriften det er hensiktsmessig å informere om hvilke fartøyer som har meldeplikt. Et alternativ er å angi dette i et innledende kapittel til forskriften, mens et annet alternativ er å angi dette i de ulike kapitler av forskriften hvor de forskjellige meldingsrutinene reguleres. Det første alternativet egner seg godt for forskrifter som pålegger plikter for en mindre og homogen gruppe fartøyer. En samlebestemmelse i et innledende kapittel vil da kunne gjøres kort, oversiktlig og informativ for brukerne som ønsker svar på om fartøyet er underlagt meldeplikt eller ikke. Det andre alternativet egner seg best når forskriften pålegger plikter for en større og variabel gruppe fartøyer. Særlig gjelder dette hvis forskriften inneholder forskjellige meldingsrutiner som kommer til anvendelse for ulike grupper av fartøyer.

Etter arbeidsgruppens skjønn bør andre alternativ velges, fordi den samordnede forskriften vil inneholde flere forskjellige meldingsrutiner. En gjennomgang av gjeldende forskrifter viser at de ulike meldingsrutinene til en viss grad retter seg mot de samme grupper av fartøyer, selv om formålet med meldeplikten varierer. På den annen side kan det påvises forskjeller. Blant annet fremgår det at forskriftene unntar til dels forskjellige typer fartøyer, både når det gjelder størrelse på fartøy og fartøykategori. Dette gjør at det ikke er mulig å utarbeide en kort og oversiktlig bestemmelse innledningsvis i forskriften. Med grunnlag i dette mener arbeidsgruppen at den beste løsningen vil være å angi fartøyene som skal omfattes innledningsvis i hvert kapittel av forskriften.

5.2.2.2 Definisjon av fartøy

Arbeidsgruppen har vurdert om det vil være hensiktsmessig å ta inn en definisjon av fartøy i en ny samordnet forskrift. Et argument for dette kan være at man i mangel av nærmere presisering risikerer at meldingsgiverne tolker uttrykket fartøy annerledes enn myndighetene. En konsekvens av dette kan være at melding ikke blir gitt, selv om lovgivers intensjoner tilsier at melding skulle ha blitt gitt. Etter nærmere vurderinger har arbeidsgruppen kommet til at det ikke er behov for en slik definisjon. Til grunn for dette ligger først og fremst erfaringene med gjeldende forskrifter. Disse viser at fravær av en definisjon av fartøy ikke har medført særlige problemer verken for myndighetene eller for meldingsgiverne. Arbeidsgruppen legger videre til grunn at man bør unngå å definere uttrykk som brukes i forskriften, med mindre det anses som

nødvendig med nærmere presiseringer i en definisjon. Hvilke fartøyer som skal omfattes av meldeplikten blir dessuten angitt utførlig i hvert enkelt kapittel av forskriften. En definisjon innledningsvis i forskriften kan i verste fall skape motstrid og tolkningstvil i forhold til den avgrensning som foretas i de enkelte kapitler. I såfall vil definisjonen virke mot sin tiltenkte hensikt.

5.2.3 Arbeidsgruppens tilråding

Arbeidsgruppen foreslår at en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer gjøres gjeldende for de fartøykategorier som er omfattet av gjeldende rett. Militære fartøyer unntas imidlertid på generelt grunnlag. Militære fartøyers meldeplikt til havner tas i stedet inn i forskrift av 2. mai 1997 om fremmede militære fartøyers og luftfartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold. Meldeplikten for fartøyer i rutefart som transporterer farlig eller forurensende last endres også noe, ved at slike fartøyer i alminnelighet fritas fra kravet om regelmessig anløpsmelding. En samordnet forskrift vil inneholde ett kapittel for hver meldingsrutine. Hvilke fartøyer som omfattes av meldeplikten fremgår innledningsvis i hvert av kapitlene. Arbeidsgruppen mener det ikke er grunnlag for å definere uttrykket ”fartøy”.

5.3 Stedlig virkeområde for en samordnet forskrift

I mandatet for arbeidsgruppen er det ikke sagt noe om hvor en samordnet forskrift om meldeplikt skal komme til anvendelse.

5.3.1 Gjeldende rettstilstand

En gjennomgang som arbeidsgruppen har foretatt viser at de fleste av forskriftene kommer til anvendelse på norsk sjøterritorium eller i norsk indre farvann. Noen av forskriftene gjelder i havnedistrikt eller i farvann som dekkes av en maritim trafikkentral. Dette er som regel et avgrenset område i norsk indre farvann. Havnedistrikter kan imidlertid også være et avgrenset område på norsk sjøterritorium, jf. havne- og farvannslovens § 14 andre ledd. Flere av lovhjemlene åpner for å fastsette forskrifter om meldeplikt på Svalbard og Jan Mayen.

Flere av gjeldende forskrifter krever melding god tid i forveien, for eksempel 24 timer før norsk grunnlinje skal krysses. Det innebærer at fartøyet ofte befinner seg i internasjonalt farvann når melding blir gitt, mens hjemmelsloven og den aktuelle forskrift som regel bare kommer til anvendelse på norsk sjøterritorium eller i norsk indre farvann. Dette innebærer ikke at gjeldende forskrifter overskrider materielle kompetansegrenser. Det avgjørende i denne forbindelse er ikke hvor og når melding blir gitt, men hvor *rettsvirkningene* av meldeplikten eller overtredelse av denne inntreffer. Dersom den aktuelle forskrift og dens hjemmelsgrunnlag regulerer meldeplikt før anløp av indre farvann, er det følgelig bare seilinger i disse farvann som kan rettsfølges ved brudd på meldeplikten.

5.3.2 Arbeidsgruppens vurderinger

En samordnet forskrift vil inneholde mange forskjellige meldingsrutiner. Formålet med den enkelte meldingsrutine indikerer hvor det geografiske virkeområdet bør

være, dvs. hvor *rettsvirkningene* av meldeplikten eller overtredelse av denne skal kunne inntreffe. Dette området varierer mellom de forskjellige meldingsrutinene. En samordnet forskrift vil derfor ikke gjelde i et felles geografisk virkeområde, men innenfor flere slike virkeområder.

Størst geografisk virkeområde har forskrift av 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs som implementerer IMO resolusjon A.851(20) og Rådsdirektiv 93/75/EØF om minimumskrav til fartøyer som transporterer farlig eller forurensende last. Forskriften gjelder for alle seilinger med norske fartøyer og for alle seilinger med utenlandske fartøyer i norsk indre farvann og på norsk sjøterritorium. Av forslag COM (2001) 592 final til nytt Rådsdirektiv om etablering av et kontroll-, overvåknings- og informasjonssystem for maritim trafikk følger det at meldeplikten for utenlandske fartøyer ikke behøver å være geografisk avgrenset for utenlandske fartøyer som nevnt ovenfor. Dersom utenlandske fartøyer skal ha generell meldeplikt utenfor norsk indre farvann, for eksempel på sjøterritoriet eller i Norges økonomiske sone, må dette imidlertid godkjennes ved vedtak i den Internasjonale Sjøfartsorganisasjonen IMO. På nåværende tidspunkt er det ikke aktuelt å foreslå en slik utvidelse av meldeplikten for utenlandske fartøyer. Det geografiske virkeområdet for forskrift av 2. april 1987 nr. 231 vil derfor bli videreført i en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer, for så vidt gjelder melding om hendelse eller ulykke til sjøs.

Arbeidsgruppen vurderer imidlertid forslaget som interessant, fordi det vil kunne styrke myndighetenes kontroll med fartøyer som seiler langs norskekysten. Dette er viktig i flere sammenhenger. Blant annet er det grunn til å forvente økt transport av farlig eller forurensende last fra russiske havner i årene som kommer. Slike fartøyer vil etter dagens system bare ha meldeplikten ved anløp av havn, men ikke ved transittseilas på norsk sjøterritorium. I lys av den senere tids grunnstøtinger langs norskekysten er dette uheldig. Forslaget er et av flere tiltak som i denne forbindelse kan bidra til å styrke sjøsikkerheten. Forslaget kan også bidra til å styrke myndighetenes kontroll med fartøyer som trafikkerer i norske farvann.

På den annen side medfører forslaget sannsynligvis behov for økte ressurser fordi myndighetenes kontrollsoner blir større enn i dag. Disse forhold bør utredes nærmere. Videre pågår det en del parallelle prosesser, som direktivforslaget bør ses i nærmere sammenheng med. Blant annet samarbeider berørte myndigheter for å vurdere mulige tiltak som kan iverksettes for å styrke sjøsikkerheten. Det er også tatt initiativ til å utrede en eventuell utvidelse av territorialgrensen fra 4 til 12 nautiske mil. Som følge av dette mener arbeidsgruppen at det er for tidlig å ta stilling til om en samordnet forskrift bør innføre generell meldeplikt for fartøyer som seiler i gjennomfart på norsk sjøterritorium og i Norges økonomiske sone, slik ovennevnte direktivforslag åpner for. Det gjøres imidlertid én modifikasjon. Den samordnede forskriften viderefører kravet om melding for fartøyet som tar stasjonært opphold på sjøterritoriet, jf. forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 (Anløpsforskriften) § 11.

De fleste meldingene om ankomst og avgang mv. i gjeldende forskrifter får rettsvirkning i norsk indre farvann. Forskrift av 21. desember 1990 nr. 1028 (utlendingsforskriften) får også rettsvirkning på norsk sjøterritorium. Gebyrmeldingene angir ikke eksplisitt hvor de kommer til anvendelse. Det må legges til grunn at anvendelsesområdet her er sammenfallende med anvendelsesområdet for de tjenester som gebyrene skal finansiere. I praksis er dette norsk indre farvann.

Arbeidsgruppen foreslår at virkeområdet for disse meldingsrutinene videreføres i den samordnede forskriften.

5.3.3 Arbeidsgruppens tilråding

Arbeidsgruppen foreslår at hovedtrekkene i gjeldende rett videreføres i en samordnet forskrift om meldeplikt. Dette innebærer at melding om hendelse eller ulykke til sjøs gjelder overalt for norske fartøyer, og til og med norsk territorialfarvann for fremmede fartøyer. De øvrige meldingsrutinene får rettsvirkning ved passering av grunnlinjen, dvs. i norsk indre farvann.

6 Når skal melding gis?

I mandatet for arbeidsgruppen er det ikke sagt noe om når meldingene skal sendes til myndighetene.

6.1 Gjeldende rett

Gjeldende forskrifter utgjør en uensartet gruppe. En nærmere gjennomgang viser at forskriftene uavhengig av hverandre krever melding til 15 ulike tidspunkter. En grunn til dette er at forskriftene regulerer ulike meldingsrutiner. Således vil en melding om ankomst og avgang normalt bli gitt før ankomst til bestemmelsesstedet, en gebyrmelding etter at den gebyrpliktige seilasen har funnet sted og en situasjonsbestemt melding når det er en situasjon å melde fra om, for eksempel en hendelse eller ulykke til sjøs.

Omtrent halvparten av meldingene skal gis 24 timer før ankomst. Ca. 1/3 av meldingene skal gis 1 time før ankomst eller avgang. Ca. 1/4 av meldingene skal gis 6 timer før ankomst eller avgang eller innen 3 dager etter ankomst. Ca. 1/3 av meldingene skal gis til særegne tidspunkter, dvs. til tidspunkter som ikke finnes i andre forskrifter.

I noen av forskriftene er tidspunktet for melding avhengig av hvilken type fartøy som skal anløpe farvannet. Dette gjelder først og fremst forskriftene om bruk av farvann som overvåkes av en trafikksentral. I instruks om losbestillinger kreves det flere meldinger til forskjellige tidspunkter for ett og samme anløp.

6.2 Arbeidsgruppens vurderinger

Spørsmålet om når melding skal gis er mest relevant for meldinger om ankomst og avgang mv. og gebyrmeldinger, siden dette er meldinger som skal gis regelmessig. Spørsmålet er mindre aktuelt for situasjonsbestemte meldinger, fordi meldeplikten først utløses dersom det oppdages en hendelse, ulykke eller lignende. I følge gjeldende rett skal slike meldinger gis uten opphold. Av hensyn til behovet for hurtig formidling av slike meldinger, bør dette kravet videreføres i en samordnet forskrift.

6.2.1 Meldinger om ankomst og avgang mv.

Gjeldende meldinger om ankomst og avgang krever melding til forskjellige tidsfrister. Det første spørsmålet som bør vurderes er om antall meldingsfrister kan reduseres. Vurderingen av dette spørsmålet avhenger av om det er en melding før avgang eller før ankomst. Disse forhold må derfor behandles hver for seg. Meldingsfristene før ankomst løper fra forskjellige fristutgangspunkter, for eksempel forventet passering av grunnlinje eller ankomst til havn. Det neste spørsmålet som bør vurderes er om antall fristutgangspunkter kan reduseres, eventuelt om det er mulig å finne frem til et felles fristutgangspunkt. Dette spørsmålet er ikke relevant for meldinger før avgang. Her er avgang fra havn eller fortøyningsinnretning felles fristutgangspunkt.

6.2.1.1 Melding før avgang

Politiet, Tollvesenet, Kystverket og havnemyndighetene skal i dag ha melding før fartøyet går fra havn. Meldingsfristene varierer. I noen tilfeller kreves meldingen senest 1 time før avgang. I andre tilfeller er det ikke satt noen eksakt meldefrist. Sett fra myndighetenes ståsted vil det som regel være en fordel å motta meldingene i god tid før avgang, fordi det da er enklere å iverksette tiltak som disse er pålagt å håndheve. For fartøyene vil den mest fleksible ordningen være om meldingen kan gis så sent som mulig og helst like før avgang fra havn eller fortøyningsinnretning, da det ikke alltid foreligger konkret kunnskap om avgangstidspunktet lang tid i forveien. Særlige hensyn kan imidlertid gjøre det nødvendig å kreve melding på et tidligere tidspunkt.

Tollvesenet krever melding i god tid før avreise, og til tid da tollstedet er betjent. Under åpningstiden i ukedagene rekker det normalt at melding gis like før fartøyet går fra kai. Dersom fartøyet skal gå fra kai etter stengetid eller i helgene, innebærer dette at melding kan måtte gis flere timer før avgang, og i noen tilfeller opptil et par dager før avgang.

Noen kaianlegg er plassert et stykke unna nærmeste politistasjon/lensmannskontor. Dersom Politiet i disse tilfellene skal ha reell mulighet for å foreta personkontroll, er det ikke tilstrekkelig at melding blir gitt ved avgang eller like før avgang. Politiet mener det vil kunne være behov for en meldingsfrist på 6 timer.

Melding med losbestilling skal i dag gis 24 timer før avgang. I tillegg skal det gis en endelig bekreftelse av bestillingen 2 timer før ankomst til losbordingfeltet. Disse fristene er nødvendige for å kunne organisere loskorpset og tilvise los til ønsket tidspunkt. Se nærmere om dette nedenfor under punkt 6.2.1.2.

Med bagrunn i ovennevnte legger arbeidsgruppen til grunn at flere myndigheter vil ha behov for å motta meldingene i relativt god tid. På generelt grunnlag vil det derfor ikke være tilstrekkelig at avgangsmeldingen gis idet fartøyet går fra havn.

Arbeidsgruppen legger etter dette til grunn at avgangsmelding skal gis innenfor tollvesenets åpnings- og ekspedisjonstid, og i god tid før avgang, dog slik at losbestilling skal gis senest 24 timer før avgang. Isolert sett kan dette fremstå som en u hensiktsmessig løsning for fartøyene. Normalt vil det imidlertid allerede være gitt melding om avgangstidspunktet, i og med at ankomstmeldingen inneholder en opplysningskategori om forventet avgangstidspunkt. Herværende problemstilling har derfor bare praktisk betydning når avgangstidspunktet endres i forhold til det som er angitt i ankomstmeldingen. Denne ordningen har vært praktisert av tollvesenet i lang tid, uten at det har blitt identifisert ulemper av nevneverdig betydning.

Arbeidsgruppen antar derfor at denne løsningen også vil ivareta fartøyenes interesser i tilstrekkelig grad.

I medhold av Kystverkets sjøtrafikkforskrifter – (forskrift av 25. november 1986 nr. 2108 Kårstø, forskrift av 21. januar 1988 nr. 88 Grenland, forskrift av 21. juli 1992 nr. 566 Sture og Mongstad, forskrift av 11. desember 1998 nr. 1273 Oslofjorden) – kreves det tillatelse før fartøyer skal seile i farvann som dekkes av trafikksentraler. Fristen for å søke om tillatelse varierer ut fra hvilke type fartøyer som skal seile i de aktuelle farvann. Som nevnt foran i punkt 5.1.2.2 går det et sentralt skille mellom meldeplikt og søknadsplikt, og det fremgår at bestemmelser om søknadsplikt skal holdes utenfor en samordnet forskrift om meldeplikt. Sjøtrafikkforskriftenes bestemmelser om søknadsfrist videreføres i disse forskriftene, og har følgelig ingen relevans i denne sammenheng.

6.2.1.2 Melding før ankomst

Med noen mindre begrensninger som gjelder for losbestillinger og for transport av farlig eller forurensende last, kan meldinger før ankomst anvende samme meldingsfrist. Spørsmålet er hvilken frist som bør velges.

Forslag COM (2001) 592 final til råds- og parlamentsdirektiv om etablering av et kontroll, overvåking og informasjonssystem for maritim trafikk inneholder et generelt krav om melding før ankomst for alle fartøyer over 300 bruttotonn. I følge direktivforslaget skal melding gis 48 timer før ankomst, så snart som mulig når ankomststed ikke er kjent 48 timer i forveien, og senest ved avgang fra forrige anløpssted dersom overfarten til neste ankomststed er mindre enn 48 timer. Forslaget blir bindende for Norge dersom det vedtas.

Arbeidsgruppen mener dette forslaget har en del uheldige sider. Erfaringene viser at last ofte blir solgt underveis, og at fartøyets antatte ankomststed således kan bli endret mens fartøyet er under seilas. Ofte skjer dette på et tidspunkt senere enn 48 timer før ankomst, noe som gjør det vanskelig å beregne eksakt seilingsplan på et så tidlig tidspunkt. Konsekvensen av å kreve melding 48 timer før ankomst er derfor at det ofte må sendes flere korreksjonsmeldinger før endelig ankomststed med antatt ankomsttid kan angis. Dette leder til økt byråkrati både for fartøyene som skal sende meldingene, og for offentlige etater som skal motta og håndheve disse.

På den annen side vil det også ha negative konsekvenser hvis meldingsfristen løper helt frem til avgang fra siste anløpssted. Særlig gjelder dette når siste og neste anløpssted ligger nært hverandre. I slike tilfeller vil melding bli gitt svært kort tid før ankomst, noe som gjør det vanskelig for offentlige etater å iverksette eventuelle tiltak i tide.

Arbeidsgruppen mener meldingstidspunktet verken bør gis tidligere eller senere enn det som er nødvendig for at myndighetene skal kunne ivareta sine oppgaver på en tilfredsstillende måte. Det er fra flere hold gitt innspill til EU med forslag til justeringer av det foreliggende utkast, og det er på nåværende tidspunkt uklart hva som blir det endelige utfall.

Under forutsetning av at direktivteksten blir endret, mener arbeidsgruppen at den generelle meldingsfristen i en samordnet forskrift bør være 24 timer før ankomst. Denne fristen fører til at offentlige myndigheter får tilgang til meldingene i god tid,

samtidig som meldingsrutinene forenkles for meldingsgiverne pga. behov for færre korreksjonsmeldinger.

Et mindretall av meldingene om ankomst og avgang i gjeldende rett krever melding til kortere frister enn 24 timer. En forlengelse av meldefristen vil føre til at myndighetene får tilsendt meldingene tidligere, noe som gjør at tiden til forberedelser blir forbedret. Meldingsgiverne må i noen tilfeller gi meldingen tidligere enn i dag. Til gjengjeld blir meldefristen lik for de fleste meldingene. Meldingsgiverne får dermed et mer enhetlig, oversiktlig og enklere regelverk å forholde seg til.

Melding med losbestilling skal gis 24 timer før ankomst. Etter dagens system skal slik melding følges opp med varsel 5 timer og endelig bekreftes 2 timer før losen border fartøyet. Bakgrunnen for kravet er dels hensynet til rasjonell disponering av loskorpset, dels sikkerhetsmessige hensyn. En rasjonell disponering av loskorpset tilsier at losen må kunne ta mellomliggende oppdrag i påvente av at forhåndsmeldte anmodninger om losassistanse blir bekreftet. Sikkerhetsmessige hensyn taler mot at losbåtene og lospersonellet tar stasjonært opphold i påvente av at fartøyet ankommer losbordingsfeltet. Særlig gjelder dette under ugunstige værforhold.

Spørsmålet er om det er nødvendig å opprettholde disse kravne. Dette ble vurdert av en prosjektgruppe i Kystdirektoratet i 1997, jf. innstilling med forslag til forskrift om en koordinert meldings- og informasjonstjeneste. Av innstillingen fremgår det at kravet om 5 timers varsel er fjernet. Dette innebærer en administrativ forenkling for meldingsgiverne. Arbeidsgruppen støtter dette syn. Kravet om endelig bekreftelse av losbestillingen 2 timer før losen skal borde fartøyet bør imidlertid av ovennevnte grunner videreføres i en samordnet forskrift om meldeplikt.

Ovennevnte forslag til direktiv om et overvåknings- kontroll og informasjonssystem for maritim trafikk inneholder strengere krav til meldingsfrister for fartøyer som transporterer farlig eller forurensende last. Arbeidsgruppen har tatt hensyn til dette i forskriftsteksten.

6.2.1.3 Fristutgangspunkt for meldinger før ankomst

I gjeldende forskrifter om melding før ankomst starter meldefristen å løpe fra en rekke forskjellige fristutgangspunkter. I noen forskrifter beregnes fristen fra et gitt tidspunkt før passering av territorialgrensen. I andre forskrifter beregnes fristen fra et gitt tidspunkt før passering grunnlinjen. Det er også eksempler på at havnedistrikt er avgjørende.

Arbeidsgruppen har vurdert om det er mulig å redusere antall fristutgangspunkter, eventuelt om det er mulig å finne frem til et felles fristutgangspunkt.

Arbeidsgruppen vurderte om neste ankomststed kunne anvendes som et felles fristutgangspunkt. Dette alternativet fanger ikke opp fartøyer som kommer fra utlandet, og som bare skal seile i norsk indre farvann, eller som seiler gjennom norsk indre farvann i en lengre periode før anløp av havn eller fortøyningsinnretning finner sted. For at Forsvaret, Politiet og Tollvesenet skal kunne føre tilfredsstillende kontroll med fremmede ikke-militære fartøyer, personer og gods som er underlagt kontroll, er det nødvendig at forventet passering av grunnlinjen legges til grunn som fristutgangspunkt. Dette alternativet er ikke anvendelig for havner og trafikksentraler som også har behov for å motta melding fra fartøyer som seiler mellom anløpssteder i Norge.

Dette viser at det går et vesentlig skille mellom fartøyer som kommer fra utlandet til Norge og fartøyer som seiler mellom anløpssteder i Norge, og at det ikke er mulig å anvende ett felles fristutgangspunkt. Meldinger før ankomst vil etter dette anvende to fristutgangspunkter; grunnlinjen for fartøyer som kommer fra utlandet, og neste anløpssted for fartøyer som seiler mellom anløpssteder i Norge.

6.2.2 Andre meldinger

Melding fra fartøyer etter anløp av havn kreves med hjemmel i flere forskjellige forskrifter. Gebyrforskriftene (forskrift av 23. desember 1994 nr. 1128, forskrift av 21. april 1995 nr. 375 og forskrift av 25. april 1995 nr. 388) krever at melding blir gitt så snart som mulig og senest 3 dager etter seilasen. Forskrift av 21. desember 1999 nr. 1028 (*Utlendingsforskriften* § 83) og forskrift av 15. april 1985 nr. 847 om tollfritt reiseutstyr mv. krever at fartøyets fører gir melding til ansvarlige myndigheter umiddelbart etter ankomst. Samme krav følger av forskrift av 15. desember 1967 nr. 8962 (*Tollforskriften* § 4.2.1). Dersom fartøyer ankommer etter ordinær åpningstid, følger det av sistnevnte forskrift at melding skal gis ved ekspedisjonstidens begynnelse. I medhold av *Utlendingsforskriften* § 114 og § 116 krever Politiet at fartøyets fører gir melding til ansvarlig myndighet før utenlandsk mannskap eller blindpassasjer om bord i fartøyer går i land.

Det er forskjellige behov som gjør at ovennevnte meldingsrutiner anvender ulike meldingstidspunkter. Dette gjør at det ikke er tilrådelig å foreta endringer i forhold til gjeldende rett på dette området.

6.3 Arbeidsgruppens tilråding

Arbeidsgruppen foreslår ett felles meldingstidspunkt for meldinger før ankomst. Av hensyn til alle etaters behov beregnes denne fristen beregnes fra to forskjellige fristutgangspunkter; forventet ankomst til grunnlinjen og forventet ankomst til neste anløpssted. Meldinger før avgang skal gis innenfor tollvesenets åpnings- og ekspedisjonstid og i god tid før avgang, dog slik at losbestilling skal finne sted senest 24 timer før avgang. For de øvrige meldingsrutinene videreføres gjeldende rett.

7 Hvilke opplysninger skal meldingen inneholde?

I mandatet for arbeidsgruppen er det ikke sagt noe om hvilke eller hvor mange opplysninger en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer skal kreve.

7.1 Gjeldende rett

Gjeldende rett inneholder en rekke forskrifter om meldeplikt. Flere av forskriftene krever informasjon av likeartet karakter. Det er i dag ingen samordning av meldingsrutinene i disse forskriftene, noe som har hindret utvikling av ensartet terminologi. Gjeldende forskrifter bruker derfor ofte ulike uttrykk for å kreve inn opplysninger med tilnærmet likt meningsinnhold. For meldingsgiverne fører dette til dobbeltrapping og unødig merarbeid for meldingsgiverne.

En nærmere gjennomgang viser at det i medhold av gjeldende forskrifter minst kreves 99 ulike opplysninger. 48 av disse opplysningene kreves bare én gang, dvs at kun én forskrift krever denne opplysningen. 13 opplysninger kreves to ganger, 8 opplysninger kreves 3 ganger, mens 21 opplysninger kreves mer enn 3 ganger, dvs. at 4 eller flere forskrifter krever opplysningen.

7.2 Kort om IMO-FAL direktiv

I desember 2001 vedtok EU et nytt forslag til Europaparlaments- og Rådsdirektiv om meldingsrutiner for fartøyer som skal anløpe eller forlate Fellesskapets havner. Formålet er å innføre bruk av ensartede formularer basert på IMO-FAL konvensjonen – (Den Internasjonale Sjøfartsorganisasjons konvensjon om lettelse av internasjonal ferdsel til sjøs av 9. april 1965) – i hele EØS-området. Praksis i dag er at IMO-FAL formularene varierer mellom medlemslandene, både hva angår form og opplysninger som kreves.

Direktivet omfatter 5 forskjellige IMO-FAL formularer. Av disse vil IMO-FAL alminnelig erklæring og IMO-FAL mannskapliste kunne være relevante for arbeidet med en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. IMO-FAL passasjerliste vil også kunne være relevant for fartøyer som har tillatelse til å transportere 12 passasjerer eller mindre.

Direktivet innebærer at medlemsstatene ikke kan kreve andre opplysninger enn dem som er oppført i angjeldende IMO-FAL formularer, eller kreve andre dokumenter eller formater for å oppfylle bestemte formaliteter, som IMO-FAL formularene skal dekke. Medlemslandene er imidlertid ikke forpliktet til å innføre formaliteter som de på nåværende tidspunkt ikke krever oppfylt. De er heller ikke forpliktet til å kreve alle de opplysninger som IMO-FAL formularene åpner for.

I direktivet presiseres det at medlemsstatene kan anmode om andre opplysninger og formularer, såfremt dette skjer for å oppfylle meldeformaliteter i andre internasjonale bestemmelser enn IMO-FAL. For eksempel vil det kunne kreves egne opplysninger om fartøyets mål, utstyr, registrering, bemanning, last, tollprosedyrer, passasjerer mv.

7.3 Arbeidsgruppens vurderinger

7.3.1 Meldinger om ankomst og avgang mv.

7.3.1.1 Generelt

IMO FAL formularene ble utarbeidet for å sikre en enhetlig behandling av ulike erklæringer eller deklarasjoner som skal fylles ut og overleveres til myndighetene etter at fartøyet har lagt til kai. Studier som EU Kommisjonen har gjennomført viser at medlemslandene anvender forskjelligartede formularer for dette formålet, samt at opplysningskategoriene i disse formularene varierer mellom medlemslandene. Arbeidsgruppens mener derfor at ovennevnte direktiv vil føre til en forenkling av gjeldende prosedyrer for slike deklarasjoner.

Som nevnt foran i punkt 5.1.2.3 avgrenses det i forslaget til samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer mot deklarasjoner, først og fremst fordi formålet med

meldingsrutinene i dette forskriftsforslaget dekker andre formål enn deklarasjonene. Dessuten omfatter utkastet til samordnet forskrift ikke alene meldinger i forbindelse med havneanløp. En vesentlig del av meldingsrutinene i dette forskriftsutkastet gjelder meldingsrutiner knyttet til anløp av norsk indre farvann. Det er på det rene at myndighetene har behov for andre opplysningskategorier enn dem som utelukkende fremkommer av IMO-FAL formularene, og som knytter seg til havneanløp, for å kunne håndheve bestemmelser knyttet til farvannet. Dette gjelder i særlig grad opplysninger om fartøyet og dets last, men også opplysninger om passasjerer og mannskap om bord på fartøyet.

7.3.1.2 Opplysninger om fartøyet og dets last

Dersom forskriftsutkastet, til tross for at dette avgrenser mot deklarasjoner, skulle anvende IMO-FAL formularer for å kreve inn opplysninger om fartøyet og dets last, ville det ha vært nødvendig å utforme flere tilleggsformularer for å få tilgang til alle relevante opplysningskategorier. En slik løsning vil etter arbeidsgruppens lede til et uoversiktlig og lite brukervennlig meldingsregime. Med bakgrunn i dette mener arbeidsgruppen at det ikke er hensiktsmessig å bruke IMO-FAL formularer for å kreve inn opplysninger om fartøyet og dets last. Arbeidsgruppen har derfor utarbeidet et komprimert og samordnet formular som inneholder informasjonskategorier om fartøyet og dets last som norske myndigheter har behov for i forbindelse med ankomst av- eller avgang fra norsk indre farvann, inkludert havner.

Arbeidsgruppen presiserer at dette ikke vil være noe brudd med direktivet, fordi formularet vil inneholde informasjon som kan kreves i medhold av andre EU direktiver eller internasjonale konvensjoner, for eksempel Rådskonklusjon 93/75 (Hazmat) og SOLAS kap. 5 (Konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs). I noen tilfeller dreier det seg om informasjon som også fremkommer av IMO-FAL alminnelig erklæring, for eksempel ankomst- og avgangshavn og forventet ankomst- og avgangstidspunkt. I andre tilfeller er dette informasjon som ikke fremkommer av IMO-FAL formularene, for eksempel spesifikk informasjon om farlig eller forurensende last, samt informasjonskategorier relatert til bruk av farvannet.

Utformingen til nevnte formular er noe forskjellig beroende på om meldingsgiveren velger å gi meldingen muntlig eller skriftlig. Muntlige meldinger skal gis som beskrevet i rapporteringsformatet i Vedlegg 1 Del B til forskriftsutkastet. Dette vedlegget er bygget opp i samsvar med det standardiserte navigasjonsvokabularet. Her gis det en nærmere beskrivelse av hvordan meldingen skal gis, herunder hvilke opplysninger denne skal inneholde. Skriftlige meldinger gis ved å fylle ut en meldingsblankett som er tatt inn i vedlegg 1 Del A til forskriftsutkastet.

Forsvaret fører i dag kontroll med fremmed ikke-militær trafikk i norsk indre farvann. I denne forbindelse skal det gis melding ved passering av 6 ulike geografiske punkter i norsk indre farvann, samt ved inn- og utpassering av indre farvann. Slike meldinger kan gis både muntlig og skriftlig i overensstemmelse med rapporteringsformatet i Vedlegg 2 til forskriftsutkastet.

7.3.1.3 Personopplysninger

Politiet får i dag tilgang til personopplysninger til bruk for grensekontroll ved hjelp av passasjerlister og mannskapslister som oversendes i god tid før ankomst av norsk indre farvann, samt før fartøyet går fra norsk havn til en utenlandsk havn. For dette formål

anvendes mannskaps- og passasjerlister som til enhver tid er godkjent av norske myndigheter.

Passasjerlisten som brukes er internasjonalt utbredt, og har i lang tid blitt brukt av aktørene i skipsfartsnæringen. Denne listen avviker noe fra den passasjerlisten som følger av det nye direktivet om harmonisering av IMO-FAL formularer. Etter arbeidsgruppens vurderinger er det ikke nødvendig å innarbeide IMO-FAL passasjerliste i en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Årsaken til dette er at denne forskriften vil gjelde for større passasjerfartøyer, mens passasjerlisten i direktivet kun er obligatorisk for fartøyer som seiler med 12 passasjerer eller mindre. Ettersom det allerede er utstrakt praksis for å anvende andre passasjerlister enn den som fremgår av direktivet, mener arbeidsgruppen at det ikke er hensiktsmessig å innarbeide nye lister i en ny samordnet forskrift. Denne forskriften vil derfor ta utgangspunkt i den passasjerliste som brukes blant de fleste sjøfarende i dag.

Det er ikke noen utbredt internasjonal praksis for å anvende alternative mannskapslister til IMO-FAL mannskapsliste. Det er derfor naturlig å anvende denne listen for å kreve inn opplysninger om mannskapet i medhold av den samordnede forskriften om meldeplikt for fartøyer.

I Vedlegg 1 Del A romertall VI. og VII. til forskriftsutkastet følger henholdsvis den mannskaps- og passasjerliste som norske myndigheter vil bruke for å kreve inn personopplysninger i forbindelse med ankomst- og avgangsmeldinger. Slike opplysninger sendes i dag skriftlig ved bruk av telefaks, og når forholdene ligger til rette for det kan opplysningene også sendes elektronisk. Det anses ikke som hensiktsmessig å formidle slike opplysninger muntlig, blant annet fordi det vil kreve uforholdsmessig store ressurser å formidle og ta imot slike meldinger. Særlig gjelder dette når mannskaps- og passasjertallet er høyt. I følge forskriftsutkastet skal derfor personopplysninger formidles skriftlig.

7.3.1.4 Oppdatering av meldinger om ankomst og avgang mv.

En samordnet forskrift vil kreve at melding blir gitt i følgende tilfeller; når et fartøy kommer fra utlandet eller internasjonalt farvann, og skal anløpe norsk havn eller indre farvann, når et fartøy kommer fra en norsk havn og skal anløpe en annen norsk havn, når et fartøy skal forlate en norsk havn, og når et fartøy skal seile i norsk indre farvann. For å kunne legge til rette for en effektivisering og forenkling av gjeldende meldingsprosedyrer, ser arbeidsgruppen det som avgjørende at informasjon som allerede har tilkommet norske myndigheter ikke må gis på nytt ved hver ankomst eller avgang. Det betyr for eksempel at informasjon som er gitt når et fartøy kommer fra utlandet til norsk havn, må kunne brukes på nytt når fartøyet seiler videre til andre norske havner. Bare informasjon som norske myndigheter ikke har tilgang til bør rapporteres i en ny melding, enten før fartøyet går fra havn eller ankommer neste havn i seilingsruten. Slik informasjon vil for eksempel være ny last som har blitt lastet om bord i fartøyet mens fartøyet lå til havn, eller oppdateringer eller endringer av tidligere gitte opplysninger.

En forutsetning for å kunne benytte informasjon som er gitt i forbindelse med ankomst og avgang også ved senere ankomster og avganger, er at det legges til rette for elektronisk lagring av informasjon i databaser, og at det er utviklet et datanettverk som kan formidle den lagrede informasjonen videre til berørte offentlige myndigheter. Det arbeides med å utvikle et slikt system for formidling av meldinger, jf. ovenfor i

punkt 3. En samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer vil derfor forutsette at informasjon som er gitt i forbindelse med en melding, ikke skal måtte gis om igjen ved senere meldinger, med mindre det er foretatt endringer i de aktuelle opplysningene.

7.3.2 Gebyrmeldinger

Som følge av at det blir utviklet et elektronisk basert meldingssystem, er det ikke nødvendig å ha egne bestemmelser om gebyrmelding i en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Årsaken til dette er at meldinger om ankomst og avgang mv. inneholder all den informasjon som er nødvendig for å beregne og innkreve losgebyrer og havneavgifter.

7.3.3 Melding om hendelse eller ulykke til sjøs

Hvilke krav som stilles til en melding om hendelse eller ulykke til sjøs følger av IMO resolusjon A.851.20 om rapporteringsrutiner til sjøs. Vedlegget til denne resolusjonen angir nærmere hvilke opplysninger som skal gis ved hendelser og ulykker til sjøs. Dette vedlegget er i sin helhet tatt inn som vedlegg til den samordnede forskriften om meldeplikt for fartøyer, jf. Vedlegg 3 til forskriftsutkastet.

7.4 Arbeidsgruppens tilråding

Med unntak av mannsapslisten mener arbeidsgruppen at det ikke er hensiktsmessig å anvende IMO-FAL formulærer for å få tilgang til opplysninger fra fartøyene i forbindelse med ankomst av- og avgang fra norske havner og indre farvann. Disse formulærene er innrettet mot deklarasjoner i havn, og gir ikke tilstrekkelig informasjon for at myndighetene skal kunne håndheve oppgaver i norsk indre farvann. Det er derfor utarbeidet et eget rapporteringsformat for dette formål. Det er også utarbeidet et eget rapporteringsformat for meldinger som skal gis ved passering av gitte rapporteringspunkter i norsk indre farvann. Det er ikke nødvendig å ha separate meldinger med opplysninger til bruk for beregning og innkreving av gebyrer, da meldinger om ankomst og avgang mv. gir tilstrekkelige opplysninger om dette. Melding om hendelse eller ulykke til sjøs følger kravene som er nedfelt i IMO resolusjon A.851(20).

8 Meldingsgiver

I mandatet for arbeidsgruppen er det ikke sagt noe om hvem som skal være meldingsgiver.

8.1 Gjeldende rett

I de fleste av gjeldende forskrifter er fartøyets fører oppført som meldingsgiver. Forskrift av 16. juni 1999 nr. 727 (*HAZMAT*) er den eneste forskriften som utelukker fartøyets fører fra å gi melding. Hazmatforskriften implementerer Rådskdirektiv 93/75. Dette direktivet vil sannsynligvis bli erstattet av et nytt Rådskdirektiv jf. forslag COM (2001) 592 final om *establishment of a Community monitoring, control and*

information system for maritime traffic. Dersom forslaget blir vedtatt, vil fartøyets fører kunne gi melding.

I noen av forskriftene er fartøyets fører obligatorisk meldingsgiver. Dette gjelder forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 (*Anløpsforskriften*), forskrift av 4. mai 1995 nr. 459 (*Påbudte leder*), forskrift av 21. desember 1990 nr. 1028 (*Utlendingsforskriften*) og forskrift av 13. desember 1988 nr. 1011 (*Havneanløpsforskriften*). I de øvrige forskriftene legges det mer vekt på meldeplikten enn på hvem som skal sende meldingen. Dette innebærer at det i større utstrekning er valgfrihet knyttet til spørsmålet om fartøyets fører eller andre skal sende meldingen. Flere forskrifter angir ulike alternative meldingsgivere, for eksempel agent, megler, fullmektig mv.

Instruks av 20. april 1988 om *losbestillinger og sjøtrafikkforskriftene* – (forskrift av 25. november 1986 nr. 2108 Kårstø, forskrift av 21. januar 1988 nr. 88 Grenland, forskrift av 21. juli 1992 nr. 566 Sture og Mongstad, forskrift av 11. desember 1998 nr. 1273 Oslofjorden) – krever at fartøyet gir melding. Dette har ikke blitt tolket som noe krav om at noen om bord skal gi melding. Det må derfor kunne legges til grunn at alle subjekter med tilknytning til det aktuelle fartøyet kan gi melding. Losbestilling foretas således normalt av agenter, mens fartøyets fører normalt gir melding i henhold til sjøtrafikkforskriftene.

8.2 Arbeidsgruppens vurderinger

Arbeidsgruppen har vurdert om det er grunnlag for eller hensiktsmessig å redusere antall meldingsgivere i forhold til de man har i gjeldende forskrifter. Fordelen med mange alternative meldingsgivere er at det åpner for fleksible løsninger for dem som er pålagt å gi melding. Ulempen med en slik løsning er at meldingsmottakeren kan få mange ulike subjekter å forholde seg til, noe som kan føre til at det blir vanskeligere å få full oversikt. En annen ulempe er at meldingsgiverne lettere kan spekulere i ansvarspulverisering ved å legge skylden på hverandre i tilfeller hvor meldeplikten ikke blir overholdt.

8.2.1 Meldinger om ankomst og avgang mv.

Spørsmålet om hvem som skal ha ansvaret for å gi meldinger bør i følge arbeidsgruppen ses i sammenheng med spørsmålet om ansvars plassering ved overtredelse av meldeplikten. For at regelverket skal fungere etter intensjonene er det avgjørende å kunne forfølge eventuelle overtredelser av meldeplikten. Dette fordrer at ansvaret for meldeplikten knyttes opp mot subjekter som det praktisk og reelt er mulig å forholde seg til ved overtredelser. Ettersom flere av de involverte partene i skipsfarten ofte opererer i et internasjonalt marked og fra forskjellige steder i verden, vil det ofte by på problemer å innlede forfølgning mot flere slike personer. Fartøyets fører kan imidlertid konfronteres med overtredelser mens fartøyet ligger til havn eller befinner seg i norske farvann. Arbeidsgruppen mener derfor at fartøyets fører bør ha ansvaret for at meldinger blir gitt i overensstemmelse med bestemmelsene i den samordnede forskriften. Særlig gjelder dette i tilfeller hvor hensynet til den enkelte etats kontrollbehov begrunner meldeplikten. For flere av meldingsrutinene representerer dette en videreføring av gjeldende rett og etablert praksis, noe som i seg selv er et argument for å velge denne løsningen.

I 1991 ble det åpnet for straff mot foretak, jf. straffelovens § 48 a. Av denne bestemmelsen fremgår det at et foretak kan straffes når *”...et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak...Dette gjelder selv om ingen enkeltperson kan straffes for overtredelsen”*. I sjødyktighetsloven er rederens ansvar i flere sammenhenger likestilt med førerens, noe som innebærer at man også kan forholde seg til rederen i strafferettslig sammenheng. Erfaringene med dette har vært positive. Opplysninger som gis ved meldeplikten er i flere tilfeller av vital betydning for at myndighetene skal kunne håndheve sine oppgaver som forutsatt. Tiltak som kan styrke legitimiteten til meldeplikt bestemmelsene er derfor viktige. Med bakgrunn i dette, og for å styrke den preventive effekten av en eventuell straffereaksjon, mener arbeidsgruppen at rederens ansvar bør fremheves i den samordnede forskriften.

Det er i dag utbredt praksis å benytte agenter, meglere og andre representanter til å utføre forskjellige administrative oppgaver på vegne av fartøyet. Dette gjelder også i forhold til flere meldingsrutiner. Konsekvensene av å utelukke disse subjektene fra å gi melding på vegne av fartøyet anses derfor ikke som ubetydelige. Arbeidsgruppen har vurdert om andre subjekter bør kunne gis anledning til å melde på vegne av føreren, så lenge føreren og rederen er ansvarlig for at meldingen blir gitt i samsvar med bestemmelsene i den samordnede forskriften.

En innvending som kan rettes mot en slik løsning er at det er fartøyets fører som har best forutsetninger for å gi riktige opplysninger om fartøyet. Selv om representanten for fartøyet etter beste evne melder fra som foreskrevet i forskriftsbestemmelsene, vil det være en viss risiko for at opplysningene som gis inneholder feil. Og selv om representanten har tilgang på korrekt informasjon på meldetidspunktet, har han ikke uten videre like gode forutsetninger for å melde fra om senere endringer, for eksempel forsinkelser i forhold til de ankomsttider som er angitt i ankomstmeldingen.

For at en representant skal kunne utføre oppgaver tilfredsstillende på førerens vegne er han imidlertid avhengig av å ha tilgang til korrekt informasjon til enhver tid. Føreren vil dessuten være klar over at han kan holdes ansvarlig dersom han gir andre subjekter oppdrag uten å meddele informasjon som er nødvendig for at oppdraget kan utføres som forutsatt. Det er derfor rimelig å anta at så vel fører som representant har en gjensidig interesse av å holde hverandre oppdatert med informasjon. Etter arbeidsgruppens mening bør derfor føreren ha adgang til å la en representant utføre meldeplikten. Det presiseres imidlertid at aktsomhetskravet til føreren er strengt, da det vil være et krav om at han i det enkelte tilfelle har ”forvissnet seg” om at representanten har gitt meldingen i samsvar med de krav som forskriften foreskriver.

I gjeldende forskrifter beskrives representanter for fartøyet med uttrykk som agent, megler, ekspeditør, fullmektig mv. Arbeidsgruppen mener det er hensiktsmessig å anvende ett fellesuttrykk for slike representanter. Den samordnede forskriften kommer til å anvende uttrykket representant for fartøyet.

8.2.2 Melding om hendelse eller ulykke

I disse tilfellene vil fartøyets fører normalt være den nærmeste til å gi melding om den inntrufne hendelsen. Det viktigste er imidlertid at melding blir gitt. Det er derfor av mer underordnet betydning hvem som faktisk gir meldingen. Nødssituasjoner e.l. kan blant annet føre til at føreren ikke er i stand til å gi en utfyllende eller forståelig melding om hendelsen eller ulykken. Det er derfor nødvendig at rederen, representant

for rederen eller eier av lasten om bord kan fungere som alternative meldingsgivere. I noen tilfeller er også andre fartøyer involvert i bergingsoperasjoner e.l. For å sikre best mulig oversikt over hendelsen, og for sikre best mulig beredskap er det derfor nødvendig at førere av fartøyer som yter slik bergingsassistanse har meldeplikt om hendelsen eller ulykken.

8.3 Arbeidsgruppens tilråding

Arbeidsgruppen legger til grunn at fartøyets fører og rederen skal ha ansvaret for at meldinger om ankomst og avgang mv. blir gitt. Føreren behøver imidlertid ikke selv å gi slike meldinger når han har forvisset seg om at en representant med fullmakt til å handle på hans vegne har gitt melding i samsvar med forskriftens bestemmelser. Av hensyn til beredskap, og for å kunne redde liv og sikre miljøet, er det svært viktig å få meldinger om hendelser eller ulykker til sjøs. Hvem som gir meldingen er ikke avgjørende så lenge meldingen blir gitt. Føreren kan i slike situasjoner fort være ute av stand til selv å gi en fullstendig eller forståelig melding. Andre personer med tilknytning til fartøyet og lasten bør derfor ha meldeplikt om en hendelse eller ulykke til sjøs. Dette gjelder også førere av fartøyer som yter bergingsassistanse.

9 Håndheving av forskriftsbestemmelser

Av mandatet fremgår det at arbeidsgruppen skal fremme forslag til hvilket forvaltningsorgan som skal håndheve fellesbestemmelser i forskriften.

En samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer berører lovgivningen til Finansdepartementet, Fiskeridepartementet, Forsvarsdepartementet, Kommunal- og regionaldepartementet og Nærings- og handelsdepartementet med underliggende etater. For meldingsgiverne vil situasjonen bli svært uoversiktlig hvis hvert departement eller hver etat selv skal håndheve forskriftsbestemmelsene. I hvert fall gjelder dette for bestemmelser som forutsetter hurtig avklaring, for eksempel hvis det skal søkes om dispensasjon fra meldeplikten. I slike tilfeller har meldingsgiverne behov for å vite hvor de skal henvende seg. Det er derfor viktig å delegerer myndighet til en etat. Samtidig må de involverte myndigheter utarbeide retningslinjer for hvordan delegasjonen skal utøves. Dette sikrer at kompetansegrenser ikke overskrides eller at myndighet utøves i strid med interessene til de øvrige departementer og etater.

Arbeidsgruppen ser det slik at behovet for å delegerer myndighet først og fremst er aktuelt i forhold dispensasjonsbestemmelsen. En forespørsel om dispensasjon vil fra tid til annen bli fremmet fra fartøyer som ikke vet hvilken havn de skal anløpe innen meldefristen på 24 timer. Det kan også foreligge andre særlige omstendigheter som gjør det aktuelt å be om fritak fra kravene til meldeplikten helt eller delvis.

En forespørsel om dispensasjon vil naturlig nok rettes til mottaker av meldingene. Dette vil enten være Forsvaret eller Kystverket, jf. punkt 3 ovenfor. Det er derfor naturlig at en av disse etatene delegerer myndighet til å innvilge dispensasjon på vegne av de involverte myndighetene i Norge. Forsvaret har meddelt at vurdering av dispensasjoner inngår som et viktig ledd i håndhevingen av anløpsforskriften. Det er allerede etablert gode rutiner for å vurdere slike forespørsler. Arbeidsgruppen mener derfor at denne oppgaven bør legges til Forsvaret, noe som er nedfelt i utkastet til samordnet forskrift.

Arbeidsgruppen har ikke identifisert andre utøvende oppgaver hvor det er nødvendig å delegerer myndighet. Arbeidsgruppen vurderte om myndigheten til å fremme påtalebegjæring ved overtredelse av forskriften burde delegeres. Dette ble imidlertid ikke ansett som nødvendig. Slike vurderinger forutsetter ikke hurtig avklaring, men heller grundige vurderinger av preventive hensyn. Slike vurderinger har det enkelte departement eller etat selv best forutsetning for å foreta.

10 Økonomiske og Administrative konsekvenser

10.1 Økonomiske konsekvenser

Felles meldingsmottak

Foran under punkt 3.1 tilrår arbeidsgruppen at det snarest igangsettes et arbeid med å tilrettelegge for et samordnet offentlig meldingsmottak, da dette anses som svært viktig for å oppnå et forenklet meldingsregime. Det ligger utenfor mandatet til arbeidsgruppen å utrede dette forhold nærmere, og arbeidsgruppen har heller ikke hatt den nødvendige fagkompetanse til å foreta slike teknisk pregede vurderinger. Sannsynligvis vil etablering av et samordnet mottakspunkt ha visse økonomiske konsekvenser. Som følge av ovennevnte er det på nåværende tidspunkt ikke mulig å anslå disse kostnadene nærmere.

Forholdet Kystverket - Forsvaret

Det er nødvendig å etablere en kommunikasjonslinje mellom Kystverket og Forsvaret, slik at det kan utveksles informasjon mellom disse etaters databaser. Dersom man gjør bruk av den fiberkabelen som allerede er lagt fra Oslofjorden maritime trafikksentral i Horten til Forsvarets sambandssenter i Horten, vil følgende investeringer og utgifter foreligge på Kystverkets side.

Trafikkruiting og nødvendige sikkerhetsmekanismer for samkjøring av 2 nettverk med standard krav til sikkerhet. *Kostnad:* kr. 200 000.

Software knyttet til samkjøring av nettverkene til Kystverket og Forsvaret. Det vil være behov for jevnlig oppdatering av programvaren. *Kostnad pr. år:* kr. 50 000.

Av beredskapshensyn er det noe kritisk at det ikke er lagt en ekstra kabel som kan brukes hvis den eksisterende kabelen bryter sammen. Det anbefales derfor å kjøpe inn en reservekabel som kan trekkes på kort varsel. Det er behov for ca. 1300 meter med kabel. *Kostnad:* 150 000.

Forholdet Kystverket – havnene

I løpet av fjoråret innledet Kystdirektoratet og havnene et samarbeid med sikte på å etablere kommunikasjonslinjer for utveksling av informasjon mellom Kystverkets og havnenes databaser. Det er utarbeidet en forprosjektrapport som er til behandling i havnenes styrende organer. Målet er å gå i gang med et hovedprosjekt i løpet av våren 2002, hvor det blant annet vil bli foretatt en grundig analyse av de administrative og økonomiske konsekvensene for Kystverket og havnene. Sannsynligvis vil etablering av disse kommunikasjonslinjene ha visse økonomiske konsekvenser for både havnene og Kystverket.

Forholdet Forsvaret - Tollvesenet

Toll- og avgiftsdirektoratet og Forsvarets logistikkorganisasjon/Informasjons- og kommunikasjonstjenester har utredet de administrative og økonomiske konsekvenser knyttet til etablering av kommunikasjonslinjer mellom Forsvarets database (COSS) og Tollvesenet. Investeringskostnadene anslås til 930 000 kroner, hvorav størstedelen faller på Tollvesenet. De årlige driftskostnadene for Tollvesenet anslås til 670 000 kroner. For nærmere detaljer vises det til rapporten fra Toll- og avgiftsdirektoratet og Forsvarets logistikkorganisasjon/Informasjons- og kommunikasjonstjenester, som er inntatt i sin helhet i Vedlegg II til denne rapporten.

10.2 Administrative konsekvenser

Som beskrevet foran under punkt 3 forventes det at en samordnet forskrift kombinert med et samordnet meldingsmottak vil lette meldingsformidlingen, og således medføre betydelige administrative rasjonaliseringer. Særlig gjelder dette overfor brukerne (skipsfarten) som i dag må forholde seg til en rekke forskrifter om meldeplikt og en rekke forskjellige meldingsmottakere. Når den samordnede forskriften trer i kraft vil det ligge til rette for at én melding i forbindelse med ett anløp kan sendes til én meldingsmottaker. Dette vil igjen føre til at det samlede volum meldinger som skal sendes synker betraktelig. Muligheten for elektronisk lagring av informasjon vil videre føre til at det bare blir nødvendig å oppdatere eventuelle endringer i opplysninger gitt i meldinger ved tidligere anløp. Meldingsformularene får også en ensartet utforming, noe som også representerer en ikke ubetydelig administrativ forenkling.

Det er også grunn til å anta at en samordnet forskrift og et samordnet meldingsmottak vil medføre rasjonaliseringer for de offentlige etatene som er involvert. I stedet for at alle etatene setter av ressurser til egne meldingsmottak, tas det sikte på å etablere en samordnet mottaksenhet som mottar, samordner, sorterer og videreformidler relevant informasjon automatisk. Dette vil føre til en mer rasjonell disponering av de samlede offentlige ressurser, selv om det samordnede meldingsmottaket isolert sett vil måtte håndtere en noe større informasjonsmengde enn dagens sektorvise meldingsmottak, for å kunne ivareta informasjonsbehovet til samtlige berørte etater. Ettersom det ikke er utarbeidet noen skisse til hvordan et samordnet offentlig meldingsmottak kan og bør utformes, er det på nåværende tidspunkt ikke mulig å angi nærmere hvordan offentlige ressurser skal disponeres, og graden av innsats fra de ulike involverte myndigheter.

Som følge av en ny samordnet forskrift vil 5 gjeldende forskrifter om meldeplikt bli opphevet. Videre vil enkeltbestemmelser om meldeplikt i ytterligere 8 forskrifter vil bli opphevet. Endelig vil enkeltbestemmelser om meldeplikt i 4 forskrifter bli endret.

11 Utkast til ny samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer i forbindelse med anløp av indre farvann og hendelse til sjøs

Kapittel 1. Innledende bestemmelser

§ 1 Generelt

Forskriften regulerer nærmere bestemte fartøyers meldeplikt til norske myndigheter før ankomst av- og avgang fra havner, fortøyningsinnretninger eller indre farvann, ved stasjonære opphold i norsk indre farvann eller norsk sjøterritorium, ved passering av posisjoner i norsk indre farvann, og ved hendelse eller ulykke til sjøs.

§ 2 Saklig virkeområde

Meldeplikten i kapittel 2 gjelder for fartøyer som nevnt i § 11. Meldeplikten i kapittel 3 gjelder for fartøyer som nevnt i § 19. Meldeplikten i kapittel 4 gjelder for fartøyer som nevnt i § 22. Militære fartøyer er unntatt fra meldeplikt i medhold av denne forskrift.

§ 3 Geografisk virkeområde

Meldeplikten i kapittel 2 gjelder selv om fartøyet befinner seg utenfor norsk sjøterritorium på meldingstidspunktet. Overtredelser av meldeplikten kan forfølges rettslig når fartøyet har gått inn eller befunnet seg i norsk indre farvann.

Meldeplikten i kapittel 3 gjelder i norsk indre farvann og norsk sjøterritorium for så vidt gjelder § 20 om melding om stasjonært opphold, og i norsk indre farvann for så vidt gjelder § 21 om melding om passering av posisjoner. Tilsvarende gjelder myndighetenes adgang til rettslig å forfølge overtredelser.

Meldeplikten i kapittel 4 gjelder overalt for norske fartøyer og i norsk indre farvann og på norsk sjøterritorium for utenlandske fartøyer. Tilsvarende gjelder myndighetenes adgang til rettslig å forfølge overtredelser av meldeplikten.

§ 4 Force majeure

Fartøyer som har meldeplikt i medhold av denne forskrift, og som må anløpe norsk indre farvann eller ta stasjonært opphold på norsk sjøterritorium på grunn av force majeure lignende situasjoner eller for å yte bergingsassistanse er fritatt fra meldeplikten i kapittel 2 og 3. Fartøyer som søker nødhavn e.l. på grunn av tilfeller som nevnt i første punktum skal likevel gi melding umiddelbart etter ankomst til havn eller fortøyningsinnretning. Fartøyer skal videre gi melding uten opphold dersom varer blir fjernet eller losset fra fartøyet.

Meldeplikten i kapittel 4 om hendelse eller ulykke til sjøs gjelder selv om fartøyet er i en force majeure lignende situasjon eller deltar i en bergingsassistanse som gir fritak for meldeplikt etter kapittel 2 og 3.

§ 5 Forholdet til annet regelverk

Bestemmelsene i denne forskrift begrenser ikke norske myndigheters adgang til å treffe enkeltvedtak eller fastsette særskilte forskrifter om meldeplikt for fartøyer.

Bestemmelsene i denne forskrift gjelder med de begrensninger som følger av folkerettslige bestemmelser eller overenskomst med fremmed stat.

Bestemmelsene i denne forskrift gjør ingen endring i militære fartøyers plikt til å gi melding i samsvar med forskrift av 2. mai 1997 om fremmede militære fartøyers og luftfartøyers adgang til norsk territorium under fredsforhold.

Bestemmelsene i denne forskrift gjør ingen endring i fartøyers plikt til å fremme søknad før anløp av norsk indre farvann i medhold av forskrift 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold §§ 12 til 15 og forskrift av 11. desember 1998 nr. 1273 om maritime trafikksentraler §§ 2-3 til 2-5.

Bestemmelsene i denne forskrift gjør ingen endring i fartøyers plikt til å levere dokumenter for godsdeklarasjon i overensstemmelse med forskrift av 15. desember 1967 nr. 8962 (tollovsforskriften).

§ 6 Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Militære fartøyer*: fartøyer, inklusive hjelpefartøyer som står under militær kommando i Norge eller i en stat som er anerkjent av Norge eller i en internasjonal organisasjon. Likeledes annet fremmed fartøy som krever militære fartøyers immunitet
- b) *Fremmede ikke-militære fartøyer*: utenlandsk fartøyer, samt norsk fartøyer med utenlandsk fører, som ikke faller inn under forskrift 02.05.1997 om fremmede krigsskip og militære luftfartøyers adgang til norsk territorialfarvann under fredsforhold
- c) *Lystfartøyer*: fartøyer, herunder yrkesfartøyer som nyttes til fritidsformål, for eksempel ferie- og lystseilas
- d) *Norsk indre farvann*: alt farvann som ligger innenfor grunnlinjene.
- e) *Grunnlinje*: de rette linjer trukket mellom de faste grunnlinjepunktene.
- f) *Norsk sjøterritorium*: farvannet mellom grunnlinjen og territorialgrensen
- g) Farlig last:
 - last i pakket form som er omfattet av IMDG-koden; Den internasjonale Sjøfartsorganisasjons kode for transport av farlig last til sjøs, vedtatt av generalforsamlingen ved resolusjon A.716(17), med senere endringer
 - kjemikalier som er omfattet av kapittel 17 i IBC-koden; Den internasjonale Sjøfartsorganisasjons kode for bygging og utrustning av skip som fører farlige kjemikalier i bulk, vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC.4(48)
 - flytende gasser som er omfattet av kapittel 19 i IGC-koden; Den internasjonale Sjøfartsorganisasjons kode for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk, vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC.5(48)
 - faste bulklaste som er omfattet av vedlegg B til BC-koden; Den internasjonale Sjøfartsorganisasjons kode for sikker håndtering av last i tørr bulk
 - last som skal transporteres i overensstemmelse med særlige forholdsregler fastsatt i punkt 1.1.3 i IBC-koden og 1.1.6 i IGC-koden
- h) Forurensende last:
 - oljer som er omfattet av Vedlegg nr. 1 til MARPOL-konvensjonen; Den internasjonale Sjøfartsorganisasjons konvensjon av 1973 om hindring av

forurensning fra fartøyer, slik den er endret ved tilleggsprotokollen av 1978, med senere endringer

- skadelige flytende stoffer som er omfattet av vedlegg nr. 2 til MARPOL-konvensjonen
- skadelige stoffer i pakket form som er omfattet av vedlegg nr. 3 til MARPOL-konvensjonens, dvs. last som er identifisert i IMDG-koden og som er skadelig for sjøen.

§ 7 Meldingsgiver

Fartøyets fører og reder er ansvarlig for at melding blir gitt i samsvar med bestemmelsene i kapittel 2 og 3. Føreren behøver selv ikke å gi melding som nevnt i første punktum når han har forvissnet seg om at en representant med fullmakt til å handle på hans vegne har gitt meldingen i samsvar med kapittel 2 og 3.

Fartøyets fører, reder eller representant for reder skal gi melding i samsvar med bestemmelsene i kapittel 4 om Melding om hendelse eller ulykke til sjøs. Dersom fartøyet forlates, eller meldingen fra fartøyet er ufullstendig eller uforståelig, skal eieren eller en representant for eieren eller lasten også gi melding. Føreren av et fartøy som berger et fartøy som er innblandet i en hendelse som nevnt i § 23, eller som gir eller blir bedt om å gi assistanse til et slikt fartøy, skal også gi melding om hendelsen.

§ 8 Ansvar for kontrollkostnader

I henhold til fastsatte bestemmelser svarer meldingsgiveren for utgifter som norske myndigheter har for følge opp meldingene i form av kontroller og lignende tiltak.

§ 9 Meldingsmottaker, kommunikasjonsmidler, form m.m.

Meldinger etter denne forskrift skal gis til Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak om ikke annet er bestemt i de enkelte paragrafene i forskriften her.

Meldinger til Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak skal formidles med et av følgende kommunikasjonsmidler:

telefon nummer: XXX

telefaks nummer: XXX

vhf radiotelefon kanal: XXX

e-post adresse: XXX

Meldinger skal gis på norsk, svensk, dansk eller engelsk etter nærmere bestemmelser fastsatt i medhold av denne forskrift.

§ 10 Dispensasjon

Forsvaret kan helt eller delvis dispensere fra bestemmelsene i kapittel 2 og 3 til denne forskrift. Dispensasjon kan bare innvilges hvis dette er ubetenkelig ut fra hensynene som meldeplikten skal ivareta, og som ikke er i strid med internasjonal forpliktelse som Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2. Melding om ankomst og avgang

§ 11 Fartøyer som skal gi melding om ankomst- avgang- og anløp

Melding om ankomst- og avgang etter §§ 12 til 15 skal gis av alle fartøyer med en lengde på 24 meter eller større eller en tonnasje på 50 bruttotonn eller større. Fartøyer under 24 meter eller 50 bruttotonn skal også gi melding om ankomst- og avgang når det kommer fra- eller skal til utlandet eller når det er et fremmed ikke-militært

- a) seismikkfartøy eller annet fartøy som kan foreta oppmåling av havbunnen
- b) spesialfartøy, herunder isbryter, mudderpram, flytekran, flytende/flyttbar plattform som ikke har forpliktende avtale med norsk firma i forbindelse med oppdrag i norsk havn
- c) statseid fartøy, samt hjelpe- og støttefartøy til militære enheter
- d) fartøy som medbringer luftfartøy
- e) fartøy som er atomdrevet

Forutsatt at ankomst- og avgangstidspunkt ikke avviker fra gjeldende rutetabell, er følgende rutegående fartøyer, uansett størrelse, unntatt fra kravet om melding før ankomst og avgang:

- a) fartøyer i fast rute mellom norske havner som har fremsendt ruteplanen til Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak senest 14 dager før ruten iverksettes,
- b) person- og bilferger i fast rute mellom Norge og et Schengen-land som har fremsendt ruteplanen til Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak senest 14 dager før ruten iverksettes.

Lystfartøyer under 24 meter eller 50 bruttotonn, kan gi melding om ankomst eller avgang etter § 16 i stedet for §§ 12 til 15. Lystfartøyer under 30 bruttotonn som kommer fra og er hjemmehørende i Norden er unntatt fra nevnte bestemmelser om melding om ankomst etter §§ 12 til 15 eller 16, dersom det ikke medbringes varer utover den toll- og avgiftsfrie kvote etter forskrift av 26. mai 1978 nr. 12 om tollfrihet for reiseutstyr og reisegods.

Dersom et lystfartøy har visumpliktig utlending om bord, må melding gis etter § 17 i tillegg til melding etter §§ 12 til 15 eller § 16.

Melding etter § 18 skal gis av alle fartøyer dersom utenlandsk mannskap eller blindpassasjer ønsker å gå i land i norsk havn.

§ 12 Melding om ankomst

Når et fartøy er på vei til norsk havn, fortøyningsinnretning eller indre farvann skal det gis melding om ankomst til Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak. Fartøyer som kommer fra utlandet skal gi melding senest 24 timer før passering av grunnlinjen. Fartøyer som seiler mellom havner eller fortøyningsinnretninger i norsk indre farvann, skal gi melding senest 24 timer før ankomst til neste havn eller fortøyningsinnretning. Melding som inneholder losbestilling skal endelig bekreftes 2 timer før ankomst til losbordingsfeltet.

Dersom fartøyet transporterer farlig eller forurensende last, og seilingsdistansen mellom lastehavnen og norsk indre farvann overstiger 24 timer, skal melding om ankomst gis senest ved avgang fra lastehavnen.

Meldingen skal inneholde opplysninger som nevnt i §§ 14 og 15

§ 13 Melding om avgang

Når et fartøy skal gå fra norsk havn eller fortøyningsinnretning skal det gis melding om avgang til Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak. Meldingen skal gis innenfor tollvesenets åpnings- og ekspedisjonstid, og i god tid før avgang, dog slik at losbestilling gis senest 24 timer før avgang. Losbestillingen skal endelig bekreftes 2 timer før avgang.

Meldingen skal inneholde opplysninger som nevnt i §§ 14 og 15.

§ 14 Innholdet i meldinger om ankomst og avgang

Vedlegg 1 del A skal anvendes når meldinger om ankomst og avgang etter §§ 12 og 13 formidles med telefaks eller elektronisk post. Meldingen skal inneholde opplysningene i romertall I og V. Dersom fartøyet transporterer farlig eller forurensende last, skal meldingen inneholde opplysningene i romertall II. Dersom fartøyet skal ha los om bord i norsk indre farvann, skal meldingen inneholde opplysningene i romertall III. Dersom fartøyet kommer fra- eller skal til utlandet, skal meldingen inneholde opplysningene i romertall IV, VI og VII. Fartøyer nevnt i § 152 tredje ledd i forskrift av 21. desember 1990 nr. 1028 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her er unntatt fra kravet om å gi melding i samsvar med romertall VI og VII.

Vedlegg 1 del B skal anvendes når meldinger om ankomst og avgang etter §§ 12 og 13 formidles over telefon eller VHF radiotelefon. Mannskaps og passasjerlister kan ikke formidles over telefon eller VHF radiotelefon.

§ 15 Oppdatering av tidligere gitte opplysninger etter §§ 12 til 14

Fartøyer som har gitt melding om ankomst eller avgang i forbindelse med dette eller et tidligere anløp av norsk havn, fortøyningsinnretning eller indre farvann, plikter bare å oppdatere tidligere sendte opplysninger i forbindelse med nye anløp av norsk havn, fortøyningsinnretning eller indre farvann. Meldingstidspunktene i §§ 12 og 13 gjelder tilsvarende.

§ 16 Melding om ankomst og avgang for lystfartøyer

Lystfartøyer kan gi melding om ankomst og avgang etter denne bestemmelsen i stedet for melding om ankomst eller avgang etter §§ 12 og 13.

Lystfartøyer som ikke har gitt melding om ankomst etter § 12, skal umiddelbart etter passering av norsk territorialgrense gå til havn hvor det er stasjonert tollvesen og gi melding om ankomsten. Ankommer fartøyet utenfor åpnings- eller ekspedisjonstiden, skal melding gis senest ved ekspedisjonstidens begynnelse. Meldingen skal inneholde opplysninger om eventuelle medbrakte varer, herunder lystfartøy som kommer til riket på egen kjøll og ikke tidligere er fortollet, dersom lystfartøyet innføres til bruk for person bosatt i Norge.

Lystfartøyer som ikke har gitt melding om avgang etter § 13 skal, dersom det medbringer varer som er underlagt utførselsforbud eller andre restriksjoner, gi melding om avgangen til tollvesenet i god tid og innenfor ekspedisjonstiden.

§ 17 Melding om ankomst for lystfartøyer med visumpliktige passasjerer

Når et lystfartøy med visumpliktig utlending kommer til norsk sjøterritorium, skal føreren uten opphold gå til havn som er angitt i seilingstillatelse gitt i medhold av forskrift av 21. desember 1990 nr. 1028 om utlendingers adgang til riket § 111, og straks melde seg for politiet. Føreren skal også melde seg for politiet på hvert av de tillatte anløpssteder, og plikter å underrette om avgangstidspunkt, seilingsplan og neste anløpssted.

§ 18 Melding når utenlandsk mannskap eller blindpassasjer ønsker å gå i land

Vil utlending forlate stilling om bord i norsk eller utenlandsk fartøy mens dette ligger i norsk havn, skal fartøyets fører gi melding til politiet, som avgjør om det skal gis tillatelse til å gå i land. Slik melding skal også gis dersom utenlandsk blindpassasjer på norsk eller utenlandsk fartøy vil gå i land i norsk havn.

Dersom person som nevnt i første ledd gis tillatelse til å gå i land, og vedkommende bringer med seg varer utover den toll- og avgiftsfrie kvote etter forskrift av 26. mai 1978 nr. 12 om tollfrihet for reiseutstyr og reisegods, skal melding også gis til tollvesenet.

Kapittel 3. Melding om stasjonært opphold og passering av særskilt angitte posisjoner

§ 19 Fartøyer som skal gi melding om stasjonært opphold og passering av særskilt angitte posisjoner

Melding om stasjonært opphold etter § 20 og passering av særskilt angitte posisjoner etter § 21 skal gis av fremmede ikke-militære fartøyer med en lengde på 24 meter eller større eller 50 bruttotonn eller større. Fremmede ikke-militære fartøyer under 24 meter eller 50 bruttotonn skal likevel gi melding i tilfeller som nevnt i § 11 første ledd andre punktum andre alternativ bokstav a) til e). Fremmede ikke-militære fartøyer som nevnt i § 11 første ledd tredje punktum er unntatt fra kravet om meldeplikt ved passering av posisjoner.

§ 20 Melding om stasjonært opphold

Når et fremmed ikke-militært fartøy tar stasjonært opphold som ikke er en naturlig del av fartøyets navigasjon i norsk indre farvann eller på norsk sjøterritorium skal det gis melding til Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak. Meldingen skal gis uten unødig opphold, og beskrive årsaken til at det er tatt stasjonært opphold.

Vedlegg 2 del A skal anvendes når melding om stasjonært opphold etter første ledd formidles med telefaks eller elektronisk post. Vedlegg 2 del B skal anvendes når meldinger om passering av posisjoner etter første ledd formidles over telefon eller VHF radiotelefon.

§ 21 Melding om passering av posisjoner

Når et fremmed ikke-militært fartøy passerer inn i eller ut av norsk indre farvann eller bestemte geografiske posisjoner i norsk indre farvann skal det gis melding til Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak. Disse posisjonene er Kvitsøy i

Rogaland, Stad i Sogn og Fjordane, Rørvik i Nord Trøndelag, Landegode i Nordland, Tromsø i Troms og Honningsvåg i Finnmark.

Vedlegg 2 del A skal anvendes når melding om passering av posisjoner etter første ledd formidles med telefaks eller elektronisk post. Vedlegg 2 del B skal anvendes når meldinger om passering av posisjoner etter første ledd formidles over telefon eller VHF radiotelefon.

Kapittel 4. Melding om hendelse eller ulykke til sjøs

§ 22 Fartøyer som skal gi melding om hendelse eller ulykke til sjøs

Melding etter §§ 23 og 24 om hendelse eller ulykke til sjøs gjelder for alle fartøyer unntatt lystfartøyer under 15 meter

§ 23 Melding om hendelse eller ulykke til sjøs

Melding om hendelse eller ulykke til sjøs skal gis når et fartøy er involvert i en hendelse eller ulykke i norsk indre farvann, på norsk sjøterritorium eller i Norges økonomiske sone som medfører:

- a) utslipp eller sannsynlig utslipp av olje eller skadelig flytende stoffer som overstiger den mengde som er tillatt etter bestemmelsene i MARPOL 73/78 vedlegg I og II
- b) tap, utslipp eller sannsynlig tap eller utslipp av farlige stoffer etter IMDG koden eller skadelige stoffer i pakket form etter MARPOL 73/78 vedlegg III, herunder stoffer i transportabel tank eller tankkjøretøy, samt om det er kjøretøy, fraktcontainer eller andre lastetranportenheter som inneholder pakker
- c) utslipp eller sannsynlig utslipp av farlige kjemikalier etter IBC koden kapittel 17 eller farlige flytende gasser etter IGC koden kapittel 19
- d) skade på, svikt på eller havari av fartøy som:
 - påvirker fartøyets sikkerhet, herunder, men ikke begrenset til, kollisjon, grunnstøting, brann, eksplosjon, konstruksjonssvikt, vannfylling eller forskyvning av last; eller
 - forårsaker svekket navigasjonssikkerhet, herunder, men ikke begrenset til, svikt eller havari i styresystemet, fremdriftsmaskineriet, det elektriske generatorsystemet eller viktige navigasjonshjelpemidler om bord.

§ 24 Nærmere om meldingen

Meldingen skal gis uten opphold til Forsvarets/Kystverkets meldingsmottak.

Meldingen skal gis i samsvar med punkt 3 i Appendix til IMO Resolusjon 851(20) General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants, jf. vedlegg 3 til denne forskrift.

Kapittel 5. Straff og andre reaksjoner

§ 25 Bortvising og innbringning av fartøy

Ved brudd på meldeplikten kan norske myndigheter gi fartøyet pålegg om å forlate norsk indre farvann og norsk sjøterritorium straks eller innen en nærmere

fastsatt og rimelig tidsfrist. Fartøyet kan videre bringes inn til nærmeste politimyndighet for påtale og straffeforfølgning.

§ 26 Straff

Forsettelig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift straffes med bøter eller fengsel inntil 6 måneder eller begge deler.

Kapittel 6. Avsluttende bestemmelser

§ 27 Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft... Fra samme tidspunkt gjøres følgende endringer i andre forskrifter:

1. Forskrift av 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs oppheves
2. Forskrift av 20. april 1988 om losbestillinger oppheves
3. Forskrift av 13. desember 1988 nr. 1011 i medhold av lov om havner og farvann del I oppheves
4. Forskrift av 21. januar 1988 nr. 88 om bruk av innseilingen til havnedistriktene i Grenland § 4 femte og sjette ledd oppheves
5. Forskrift av 21. juli 1992 nr. 566 om bruk av innseilingen til havneterminalene Sture og Mongstad § 7 oppheves
6. Forskrift av 11. desember 1998 nr. 1273 om maritime trafikksentraler § 2-4 andre, tredje og fjerde ledd oppheves
7. Forskrift av 16. juni 1999 nr. 727 om krav til melding og utfylling av kontrolliste ved fartøyers transport av farlig eller forurensende last §§ 1-2 og 1-4, Kapittel 2 og Vedlegg I oppheves
8. Forskrift av 25. april nr. 388 om innkreving mv. av losgebyrer og alminnelig kystgebyr § 2 oppheves
9. Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1128 om losberedskapsgebyr og losingsgebyr § 20 oppheves
10. Forskrift av 21. mai 1995 nr. 375 om alminnelig kystgebyr § 10 oppheves
11. Forskrift av 21. desember 1990 nr. 1028 om utlendingers adgang til riket og deres opphold her §§ 83, 114, 116 og 152 tredje og fjerde ledd endres
12. Forskrift av 23. desember 1994 nr. 1130 om fremmede ikke militære fartøyers anløp av og ferdsel i norsk territorialfarvann under fredsforhold §§ 11, 16 siste ledd siste punktum, 17 oppheves
13. Forskrift av 4. mai 1995 nr. 459 om påbudte leder og rapporteringspunkter for fremmede ikke-militære fartøyers ferdsel i norsk territorialfarvann §§ 4 og 5 oppheves
14. Forskrift av 15. desember 1967 nr. 8962 til tolloven punkt 4.2.1 og 4.2.2a, 4.2.2d, 4.3.1, 4.3.4, 4.3.9, 4.12.1 og 4.12.3 endres
15. Forskrift av 15. april 1985 nr. 847 om toll- og avgiftsfri innførsel av reiseutstyr og varer som innføres til tollområdet om bord i lystfartøyer mv. § 3 oppheves.
16. Forskrift av 17. august 1989 nr. 819 om opplysninger som skal gis av havnebrukere og private kaieiere og om kommunens plikt til å føre statistikk § 2 endres
17. Forskrift av 21. juli 1992 nr. 579 om lossing, lasting, lagring og transport innen havnedistriktet av farlige stoffer og varer §§ 3-1 og 3-2 endres

Vedlegg I – meldingsformularer til en samordnet forskrift

Vedlegg 1

DEL A (ANVENDES NÅR MELDINGER OM ANKOMST OG AVGANG GIS SKRIFTLIG, JF. FORSKRIFTENS §§ 12 TIL 14)

I. GENERELLE OPPLYSNINGER/ GENERAL INFORMATION				
1. Opplysninger om fartøyet/Information related to the vessel:				
Navn/Name				
Kallesignal/Call sign			Eventuelt IMO-identifikasjonsnummer/ Where appropriate IMO identification number	
Fartøyet type/Type of vessel				
Lengde/Length	Bredde/Breadth	Dybde/Draught	Høyde/Height	Bruttotonn/Gross tonnage
Manøvrerutrustning/Manouver equipment		Samlet motorytelse for fremdrift/ Max engine output		Maksimalfart i knop/ Max speed in knop
Volum segregerte ballasttanker målt i bruttotonn/ volume of segregated tanks in gross tonnage				Lastekapasitet målt i m ³ /Cargo capacity in m ³
2. Opplysninger om fartøyet reder og representant/Information related to owner and representative of the vessel:				
Reders navn/Name of the shipowner				
Reders adresse/Address of the shipowner				
Representantens navn/Name of the representative of the vessel				
Representantens adresse/Address of the representative of the vessel				
3. Opplysninger om fartøyet seilinger/Information related to the sailing plan:				
Forrige anløpssted/Departed from			Neste anløpssted/Destinated to	
Forventet ankomsttidspunkt/Estimated time of arrival (ETA)			Forventet avgangstidspunkt/Estimated time of departure (ETD)	
Formål med anløpet/The purpose of the call				
Planlagt rute i norsk indre færvann, herunder anløpssteder, ETA., ETD. og anløpenes formål/Intended route in Norwegian internal waters including destinations, eta., etd. and the purpose of the call:				
Neste anløpssteder/destinations	ETA	ETD	Formål/Purpose	
4. Antall personer om bord/Total number of persons on board:				
Mannskap/Crew			Passasjerer/Passengers	

5. Last/Cargo:					
Type last/Type of cargo					
Mengde last/Quantity of cargo					
II. TILLEGGSPPLYSNINGER FRA FARTØYER SOM FRAKTER FARLIG ELLER FORURENSENDE LAST/ ADDITIONAL INFORMATION FROM VESSELS CARRYING DANGEROUS AND POLLUTING GOODS					
Korrekt teknisk betegnelse på den farlige eller forurensende last, eventuelt De forente nasjoners (FN) nummer, IMO fareklasse fastsatt i samsvar med IMDG, IBC og IGC kodene, samt hvor det er relevant, fartøyets klasse som definert i INF-kodens reg. VII/14.2, mengde av slik last, såfremt lasten er plassert i transportable beholdere eller containere, disse identifikasjonsnummer/The correct technical names of the dangerous or polluting goods, the United Nations (UN) numbers where they exist, the IMO HAZARD classes in accordance with the IMDG, IBC and IGC codes and, where appropriate, the class of the vessel needed for INF cargoes as defined in Reg. VII/14.2, the quantities of such goods, if they are being carried in portable tanks or containers, their identification marks:					
Korrekt teknisk betegnelse/The correct technical names	FN nummer/UN numbers:	IMO-fareklasse/The IMO Hazard classes	Fartøyets klasse/Class of the vessel	Mengde/Quantities	Identifikasjonsnummer/ Identification marks
Bekreftelse på at det om bord foreligger lasteliste, et lastemanifest eller en egnet lasteplan, som utførlig angir den farlige eller forurensende last om bord og dens plassering/Confirmation that a list or manifest or appropriate loading plan giving details of the dangerous or polluting goods and of their location on board:					
III. TILLEGGSPPLYSNINGER FRA FARTØYER SOM SKAL BESTILLE LOS/ADDITIONAL INFORMATION FROM VESSELS SAILING WITH PILOT ASSISTANCE					
Stedet der losen skal møte/Location where the pilot shall embark the vessel					
Tidspunkt for når losen skal møte om bord/The expected time for embarking the vessel					
IV. TILLEGGSPPLYSNINGER FRA FARTØYER SOM KOMMER FRA UTLANDET/ADDITIONAL INFORMATION FROM VESSELS DEPARTING FROM ABROAD					
Angivelse av posisjon der fartøyet ønsker å krysse norsk grunnlinje/Expected position for entering into Norwegian internal waters					
Sted for lasting og lossing/Location for loading and unloading of goods			Tidspunkt for lasting og lossing/Time for loading and unloading		
Antall mannskap som skal mønstre av i havn/Number of crew signing off in port					
V. DATO OG UNDERSKRIFT/DATE AND SIGNATURE					

VI. IMO MANNSKAPSLISTE/*IMO CREW LIST*

		Ankomst	Avgang	Sidenummer	
1. Fartøyet navn		2. Ankomst-/avgangsted		3. Ankomst-/avgangstidspunkt	
4. Fartøyet nasjonalitet		5. Forrige anløpssted			6. Art og nr. på identitetsdokument (pass)
7. Nr.	8. Etternavn, fornavn	9. Stilling	10. Nasjonalitet	11. Fødselsdato og -sted	
12. Dato og underskrift – fører eller bemyndiget representant					

VII. PASSASJERLISTE/ PASSENGER LIST

PASSENGER LIST

The lists should be addressed to:

E-mail:

Fax:

Name, Address, telephone of Shipping line, etc

Name of Ship	Port of Arrival in Norway	Date of Arrival
Nationality of Ship	Port arrived from	Port of Destination

Surname	Firstname	Date of birth	NAT	Passport no.

DEL B (ANVENDES NÅR MELDINGER OM ANKOMST OG AVGANG GIS MUNTLLIG, JF. FORSKRIFTENS §§ 12 TIL 14)

I. GENERELLE OPPLYSNINGER/ GENERAL INFORMATION	
1.	Fartøyets navn/ <i>Name of the vessel</i>
2.	Fartøyets kallesignal/ <i>Call sign of the vessel</i>
3.	Fartøyets eventuelle IMO-identifikasjonsnummer/ <i>Where appropriate IMO identification number of the vessel</i>
4.	Fartøyets type/ <i>Type of vessel</i>
5.	Fartøyets lengde/ <i>Length of the vessel</i>
6.	Fartøyets bredde/ <i>Breadth of the vessel</i>
7.	Fartøyets dybde/ <i>Draught of the vessel</i>
8.	Fartøyets høyde/ <i>Hight of the vessel</i>
9.	Fartøyets bruttotonnasje/ <i>Gross tonnage of the vessel</i>
10.	Fartøyets manøverutrustning/ <i>Manouvering equipment of the vessel</i>
11.	Fartøyets samlede motorytelse for fremdrift/ <i>Max engine output</i>
12.	Maksimal fart i knop/ <i>Max speed in knop</i>
13.	Volum segregerte ballasttanker målt i bruttotonn/ <i>Volume of segregated tanks in gross tonnage</i>
14.	Lastekapasitet målt i m ³ / <i>Cargo capacity in m³</i>
15.	Reders navn og adresse/ <i>Name and adress of the shipowner</i>
16.	Representantens navn og adresse/ <i>Name and adress of hte reprecentative of the vessel</i>
17.	Forrige anløpssted/ <i>Departed from</i>
18.	Neste anløpssted/ <i>Destinated to</i>
19.	Forventet ankomststidspunkt/ <i>Estimated time of arrival (ETA)</i>
20.	Forventet avgangstidspunkt/ <i>Estimated time of departure (ETD)</i>
21.	Formål med anlopet/ <i>The purpose of the call</i>
22.	Planlagt rute i norsk indre farvann, herunder anløpssteder, ETA, ETD og anløpenes formål/ <i>Intended route in Norwegian internal waters including destinations, eta, etd and the purpose of the call</i>
23.	Antall personer om bord/ <i>Total number of persons on board</i>
24.	Type last om bord/ <i>Type of cargo on board</i>
25.	Mengde last om bord/ <i>Quantity of cargo on board</i>
II. TILLEGG SOPPLYSNINGER FRA FARTØYER SOM FRAKTER FARLIG ELLER FORURENSENDE LAST/ ADDITIONAL INFORMATION FROM VESSELS CARRYING DANGEROUS AND POLLUTING GOODS	
26.	Korrekt teknisk betegnelse på den farlige eller forurensende last/ <i>The correct technical names of the dangerous or polluting goods</i>
27.	De forente nasjoners (FN) nummer/ <i>The United Nations (UN) numbers</i>
28.	IMO fareklasse fastsatt i samsvar med IMDG, IBC og IGC kodene, samt hvor det er relevant, fartøyets klasse som definert i INF-kodens reg. VII/14.2/ <i>The IMO Hazard classes in accordance with the IMDG, IBC and IGC codes, and where appropriate, the class of the vessel needed for INF cargoes as defined in reg. VII/14.2</i>
29.	Mengde av farlig eller forurensende last om bord/ <i>Quantity of the dangerous or polluting goods on board</i>
30.	Såfremt lasten er plassert i transportable beholdere eller containere, disses identifikasjonsnummer/ <i>If the cargo is carried in portable tanks or containers, their identification marks</i>
31.	Bekreftelse på at det om bord finnes lasteliste, et lastemanifest eller en egnet lasteplan, som utførlig angir den farlige eller forurensende last om bord og dens plassering/ <i>Confirmation that a list or a manifest or appropriate loading plan giving details of the dangerous or polluting goods and of their location on board is on board</i>
III. TILLEGG SOPPLYSNINGER FRA FARTØYER SOM SKAL BESTILLE LOS/ ADDITIONAL INFORMATION FROM VESSELS SAILING WITH PILOT ASSISTANCE	
32.	Stedet der losen skal møte/ <i>Location where the pilot shall embark the vessel</i>
33.	Tidspunkt for når losen skal møte om bord/ <i>The expected time for embarking the vessel</i>
IV. TILLEGG SOPPLYSNINGER FRA FARTØYER SOM KOMMER FRA UTLANDET/ ADDITIONAL INFORMATION FROM VESSELS DEPARTING FROM ABROAD	
34.	Angivelse av posisjon der fartøyet ønsker å krysse norsk grunnlinje/ <i>Expected position for entering into Norwegian internal waters</i>
35.	Sted for lasting og lossing/ <i>Location for loading and unloading of goods</i>
36.	Tidspunkt for lasting og lossing/ <i>Time for loading and unloading of goods</i>
37.	Antall mannskap som skal mønstre av i havn/ <i>Number of crew signing of in port</i>

Vedlegg 2

DEL A (ANVENDES NÅR MELDINGER OM ANLØP AV RAPPORTERINGS-PUNKTER GIS SKRIFTLIG, JF. FORSKRIFTENS § 15

OPPLYSNINGER VED ANLØP AV RAPPORTERINGS-PUNKTER I NORSK INDRE FARVANN		
1. Fartøyets navn	2. Posisjonsangivelse	3. Tidspunkt for posisjonsangivelse
4. Angi rapporteringspunkt		
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Norsk Grunnlinje	Kvitsøy i Rogaland	Stad i Sogn & Fjordane
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rørvik i Nord Trøndelag	Landegode i Nordland	Tromsø i Troms
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Angi neste rapporteringspunkt (evt. havn)		6. Antatt ankomsttidspunkt til neste rapporteringspunkt (evt. havn)
7. Merknader		8. Dato og underskrift (fartøyets fører)

DEL B (ANVENDES NÅR MELDINGER OM ANLØP AV RAPPORTERINGS-PUNKTER GIS MUNTLLIG, JF. FORSKRIFTENS § 21

OPPLYSNINGER VED ANLØP AV RAPPORTERINGS-PUNKTER I NORSK INDRE FARVANN	
1.	Fartøyets navn
2.	Posisjonsangivelse
3.	Tidspunkt for posisjonsangivelse
4.	Angi rapporteringspunkt (Norsk grunnlinje, Kvitsøy i Rogaland, Stad i Sogn og Fjordane, Rørvik i Nord Trøndelag, Landegode i Nordland, Tromsø i Troms eller Honningsvåg i Finnmark)
5.	Angi neste rapporteringspunkt (evt. havn.)
6.	Antatt ankomsttidspunkt til neste rapporteringspunkt (evt. havn)
7.	Merknader

Vedlegg 3

1. Prosedyrer

Melding skal sendes i følgende tilfeller:

Seilingsplan (SP)

Posisjonsrapport (PR)

Avviksrapport (DR)

Sluttrapport (FR)

Farlig last rapport (DG) Når en hendelse medfører tap eller utslipp av pakket farlig last, herunder farlig last i transportabel tank eller tankkjøretøy, fraktcontainer eller andre transportenheter som inneholder pakker.

Skadelig last rapport (HS) Når en hendelse medfører tap eller utslipp av olje (Annex I til MARPOL 73/78) eller skadelig flytende stoffer i bulk (Annex II til MARPOL 73/78)

Forurensende last rapport (MP) Når en hendelse medfører tap eller utslipp av skadelige stoffer i pakket form, herunder farlig last i transportabel tank eller tankkjøretøy, fraktcontainer eller andre transportenheter som inneholder pakker (Annex III til MARPOL 73/78)

Andre opplysninger

2. Rapporteringsformat og prosedyrer

- 2.1 Deler av nedenfor nevnte rapporteringsformat som ikke har relevans for den aktuelle meldingsrutine skal utelates fra meldingen.
- 2.2 Hvis språkproblemer oppstår, bør meldingen gis på engelsk i overensstemmelse med det standardiserte navigasjonsvokabularet. Alternativt bør FNs internasjonale kode for signaler anvendes for å sende detaljerte opplysninger. Når FNs internasjonale kode for signaler anvendes, skal relevant bokstavtegn tas med i teksten og angis i alfabetisk rekkefølge.
- 2.3 Posisjonsangivelse skal gis ved kursforandring og inneholde informasjon om bredde- og lengdegrad som angitt i punkt C nedenfor, samt bokstavkode for rute mellom hvert rapporteringspunkt, for eksempel RL ("rhumb line"), GC("great circle") eller coastal eller ved passering av markante rapporteringspunkter i kystfarvann, dato og tidspunkt angitt med en 6-sifret kode som i punkt B nedenfor.

TELEGRAFI	TELEFON	FUNKSJON	NØDVENDIG INFORMASJON
Systemnavn (eks. AMVER, AUSREP, MAREP, ECAREG, JASREP)	Systemnavn (eks. AMVER, AUSREP, MAREP, ECAREG, JASREP)	Identifikasjonsnavn	Skipets rapporteringssystem eller nærmeste hensiktsmessige kystradiostasjon.
	<i>Fullstendig status</i>	<i>Typebestemmelse</i>	<i>Typebestemmelse</i>
SP			Seilingsplan
PR			Posisjonsrapport
DR			Avviksrapport
FR			Sluttrapport
DG			Farlig last rapport
HS			Skadelige last rapport
MP			Forurensende last rapport
Angi i full tekst			Rapport om andre relevante forhold
A	Skip (alpha)	Skip	Navn, radiokallesignal, eller registreringshavn og flagg
B	Tidspunkt (bravo)	Dato og tidspunkt for hendelse	En 6-sifret gruppe som angir dag (første to siffer), timer og minutter (siste fire siffer). Dersom annet enn UTC benyttes, nevntidspunkt i området
C	Posisjon (Charlie)	Posisjon	En 4-sifret gruppe som angir breddegrader i grader og minutter avsluttende med N(nord) eller S(sør) og en 5-sifret gruppe som angir lengdegrader avsluttende med E(øst) eller W(vest): eller
D	Posisjon (delta)	Posisjon	Nøyaktig peiling (første tre siffer) og avstand (status tidspunkt) i nautiske mil fra et tydelig gjenkjennelig landemerke (angi landemerke)
E	Kurs (echo)	Riktig kurs	En 3-sifret gruppe
F	Fart (foxtrot)	Fart i knop og tiendels knop	En 3-sifret gruppe
G	Avgangstidspunkt (golf)	Avgangssted	Neste ankomststed
H	Entré (hotel)	Dato, tidspunkt og sted for entré inn i rapporteringssystem	Entré tidspunkt uttrykkes som i (B) og entréposisjon uttrykkes som i (C) eller (D)
I	Destinasjon og ETA (India)	Destinasjon og forventet ankomsttidspunkt	Navn på ankomststed med angivelse av dato og tidspunkt uttrykt som i (B)
J	Fører/Skipper (juliet)	Fører/Skipper	Bekreft om fartøyet har statslos om bord
K	Exit (kilo)	Dato, tidspunkt og sted for sluttmelding til rapporterings- systemet eller ankomst til fartøyets ankomststed	Avgangstid uttrykt som i (B) og avgangs posisjon uttrykt som i (C) eller (D)
L	Rute/kurs (lima)	Ruteinformasjon	Planlagt rute
M	Radiokommuni- kasjon (mike)	Radiokommuni- kasjon	Oversikt over alle navngitte stasjoner/ frekvensovervåking
N	Neste rapport (november)	Tidspunkt for neste rapport	Tid og sted uttrykt som i (B)
O	Dypgående (oscar)	max aktuell dypgående målt i meter	4-sifret gruppe angir meter og cm
P	Last (papa)	Last om bord	Lasten, i tillegg en oversikt over farlig last og også økt risiko ved skadelig gass som kan være farlig for personer eller omgivelser. (Sjekk mer detaljert instruks)
Q	Mangler, skade, tap, begrensninger (quebec)	Mangler/skade/tap/ andre begrensninger	Nærmere oversikt over mangler, skader tap, eller andre begrensninger. (Sjekk mer detaljert instruks)
R	Forurensning/farlig last mistet over bord (romeo)	Beskrivelse av forurensning eller farlig last mistet over bord	Nærmere oversikt over hvilken form for forurensning (olje, kjemikalier, etc.) eller farlig last mistet over bord: angi posisjon som i (C) eller (D). (Sjekk mer detaljert instruks)
S	Været (sierra)	Værforhold	Nærmere oversikt over de rådende værforhold på havet
T	Representant (tango)	Skipets representant og/eller eier	Nærmere oversikt over navn og utførlige opplysninger over skipets representant eller eier eller begge for anskaffelse av informasjon (Sjekk mer detaljert instruks)
U	Størrelse og type (uniform)	Skipets størrelse og type	Detaljer om lengde, bredde, tonnasje etc. som er påbudt.
V	Medisinsk personell (victor)	Medisinsk personell	Lege, legens assistent, sykesøster, personell uten medisinsk utdannelse
W	Personer (whiskey)	Det totale antall personer om bord	Nevn antall
X	Merknader (x-ray)	Diverse	All annen viktig informasjon som kan kaste lys over hendelsen, herunder andre fartøy som er involvert i hendelsen, eller som deltar i en bergingssituasjon. (Sjekk mer detaljert instruks).
Y	Videreformidling (yankee)	Anbefale at rapport blir formidlet videre til andre systemer, f.eks.: AMVER, AUSREP, JASREP, MAREP. etc.	Innholdet av rapporten.
Z	Rapport fullført (zulu)	Rapport fullført	Mer informasjon er ikke nødvendig

3. RETNINGSLINJER FOR PÅKREVET DETALJ - RAPPORTERING

3.1 Rapport om farlig gods (DG)

3.1.1 Rapporten skal inneholde punktene A, B, C (eller D), M, Q, R, S, T, U, X fra ovennevnte rapporteringsformat: detaljer for R skal være som følger:

- | | | |
|---|---|---|
| R | 1 | Korrekt teknisk betegnelse eller navn på lasten. |
| | 2 | FN nummer eller nummer |
| | 3 | IMO fareklasse eller klassifisering |
| | 4 | Navnet på industriproduktene i lasten, hvis oppgitt, eller mottaker/avsender. |
| | 5 | Beskrivelse av emballasje, inkl. identifikasjonsmerke. Spesifiser om det er flyttbar tank eller tankvogn, eller kjøretøy eller fraktecontainer eller annen fraktetransportenhet som inneholder emballasje. Nevn også offisielle registreringsmerker og nummer som angir enhetene. |
| | 6 | Angi mengde last og dens tilstand. |
| | 7 | Om mistet last forble flytende eller sank. |
| | 8 | Om tapet er vedvarende. |
| | 9 | Årsaken til tap av last. |

3.1.2 Hvis tilstanden til fartøyet er slik at det er fare for ytterligere tap av pakket farlig last over bord, skal rapporten inneholde informasjon fra punkt P og Q i ovennevnte standardformat: detaljer for P skal være som følger:

- | | | |
|---|---|---|
| P | 1 | Korrekt teknisk navn eller navnet på lasten. |
| | 2 | FN nummer eller nummer. |
| | 3 | IMO fareklasse eller klassifisering |
| | 4 | Navnet på industriproduktene i lasten hvis oppgitt, eller mottaker/avsender. |
| | 5 | Beskrivelse av emballasje, inkl. identifikasjonsmerke. Spesifiser om det er flyttbar tank eller tankvogn, eller kjøretøy eller fraktecontainer eller annen fraktetransportenhet som inneholder emballasje. Nevn også offisielle registreringsmerker og nummer som angir enhetene. |
| | 6 | Angi mengde last og dens tilstand. |

3.1.3 Nærmere opplysninger som ikke er tilgjengelige ved avrapportering, bør gis ved utfyllende tilleggsopplysninger eller meldinger.

3.2 Rapport om skadelig last (HS)

3.2.1 Ved utslipp av skadelig last skal en HS rapport inneholde punktene A, B, C (eller D), E, F, L, M, N, Q, R, S, T, U, X fra ovennevnte rapporteringsformat. Detaljene for P, Q, R, T og X skal være som følger:

- | | | |
|---|---|---|
| P | 1 | Oljetype eller korrekt teknisk betegnelse på den skadelige flytende substansen ombord. |
| | 2 | FN nummer eller nummer. |
| | 3 | Forurensningskategori (A, B eller D), på den skadelige flytende substansen om bord. |
| | 4 | Beskrivelse av industriproduktene i lasten, hvis informasjon om mottaker eller avsender foreligger og det er formålstjenlig; deres navn og adresse. |
| | 5 | Mengde last |

- | | | |
|---|---|---|
| Q | 1 | Tilstanden til fartøyet når det er relevant for situasjonen |
| | 2 | Evne til å frakte last/ballast/drivstoff. |

- | | | |
|---|----|---|
| R | 1 | Oljetype eller korrekt teknisk betegnelse på den skadelige substansen som er sluppet ut i sjøen. |
| | 2 | FN nummer eller nummer |
| | 3 | Forurensningskategori (A, B, C eller D), for den skadelige substansen. |
| | 4 | Beskrivelse av industriproduktene i lasten, hvis informasjon om mottaker eller avsender foreligger og det er formålstjenlig; deres navn og adresse. |
| | 5 | Et overslag over mengden av last. |
| | 6 | Om tapt, eller utslippet last fløt eller sank |
| | 7 | Om tapet eller utslippet vedvarer eller om det er stoppet. |
| | 8 | Årsaken til tap eller utslipp. |
| | 9 | Anslå eventuell bevegelse og hvilken retning tapt last eller utslipp beveger seg; gi løpende oversikt hvis mulig. |
| | 10 | Hvis mulig, vurderer området i havoverflaten der utslippet har forekommet. |

- | | | |
|---|---|---|
| T | 1 | Navn, adresse, telex og telefonnummer til skipets eier og representanter (befrakter, direktør eller operatøren av skipet eller deres agent. |
|---|---|---|

- | | | |
|---|---|--|
| X | 1 | Tiltak som er iverksatt knyttet til utslippet og fartøyet bevegelse. |
| | 2 | Assistanse, bergingsassistanse mv. som det er anmodet om eller som er skaffet til veie av andre. |
| | 3 | Føreren av et assisterende fartøy eller bergingsfartøy skal gi utførlige opplysninger om iverksatte tiltak, samt tiltak som er planlagt. |

3.2.2 Etter at rapport om ovennevnte har funnet sted, er det av hensyn til beskyttelse av det marine miljø viktig at ytterligere relevant informasjon blir gitt så snart som mulig i form av en tilleggsrapport. Denne informasjonen skal inkludere punktene P, Q, R, S og X..

3.2.3 Føreren på ethvert fartøy som deltar i eller som oppfordres til å delta i en bergingsoperasjon, skal rapportere, så langt som overhode mulig, punktene A, B, (eller D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, X fra ovennevnte rapporteringsformat. Føreren bør også holde Kystvakten informert om hendelsesforløpet.

3.3 Rapport over marin forurensning (MP)

3.3.1 Når et utslipp finner sted skal en MP rapport inneholde punktene A, B, C, (eller D), M, Q, R, S, T, U, X fra ovennevnte rapporteringsformat. I tilfelle et sannsynlig utslipp skal P også være inkludert, se for øvrig punkt 3.4. Detaljer for P, Q, R, T og X skal være som følger:

P	1	Korrekt teknisk beskrivelse eller navnet på produktet.
	2	FN nummer eller nummer
	3	IMO fareklasse eller klassifisering
	4	Beskrivelse av risikoemballasjen, hvis det er formålstjenlig, hvis oppgitt, eller mottaker/avsender.
	5	Beskrivelse av emballasje, inkl. identifikasjonsmerke. Spesifiser om det er flyttbar tank eller tankvogn, eller kjøretøy eller fraktecontainer eller annen fraktetransportenhet som inneholder emballasje. Inklusive offisiell registreringsmerker og nummer som anviser enhetene.
	6	En beregning av kvantiteten og også tilstanden til varene.
Q	1	Tilstanden på skipet som er relevant for situasjonen.
	2	Evne til å frakte last/ballast/brennstoff.
R	1	Korrekt teknisk betegnelse eller navn på lasten.
	2	FN nummer eller nummer
	3	IMO risikoklasse eller klassifisering
	4	Beskrivelse av industriproduktene i lasten, eller mottaker eller avsender av lasten.
	5	Beskrivelse av emballasje, inkl. identifikasjonsmerke. Spesifiser om det er flyttbar tank eller tankvogn, eller kjøretøy eller fraktecontainer eller annen fraktetransportenhet som inneholder emballasje. Angi også offisielle registreringsmerker og nummer som angir enhetene.
	6	En beregning av mengde av last og dens tilstand.
	7	Om mistet gods forble flytende eller sank.
	8	Om tapet er vedvarende.
	9	Årsaken til tap av last.
T	1	Navn, adresse, telex og telefonnummer til fartøyets eier og representanter (befrakter, direktør eller operatøren av skipet eller deres agent.)
X	1	Tiltak som er iverksatt knyttet til utslippet og fartøyets bevegelser.
	2	Assistanse, bergingsassistanse mv. som det er anmodet om eller som er skaffet til veie av andre.
	3	Føreren av et assisterende fartøy eller bergingsfartøy skal gi utførlige opplysninger om iverksatte tiltak, samt tiltak som er planlagt.

3.3.2 Etter at rapport om ovennevnte har funnet sted, er det av hensyn til beskyttelse av det marine miljø viktig at ytterligere relevant informasjon blir gitt så snart som mulig i form av en tilleggsrapport. Denne informasjonen skal inkludere punktene P, Q, R, S og X.

3.3.3 Føreren på ethvert fartøy som deltar i eller som oppfordres til å delta i en bergingsoperasjon, skal rapportere, så langt som overhode mulig, punktene A, B, (eller D), E, F, L, M, N, P, Q, R, S, T, U, X fra ovennevnte rapporteringsformat. Føreren bør også holde Kystvakten informert om hendelsesforløpet.

3.4 Sannsynlighet for utslipp

3.4.1 Mulighetene for et utslipp, som følge av skade på fartøyet eller dets utstyr er grunn nok til å skrive en rapport. Ved vurdering av hvorvidt det skal skrives rapport eller ikke, må følgende faktorer, blant mange andre, taes i betraktning:

- 1 skadens omfang, svikt eller havari av fartøy, herunder motor eller annet viktig utstyr; og
- 2 sjø- og vindforhold og trafikk tettheten i området på hendelsestidspunktet

3.4.2 Det er på det rene at det er vanskelig eller upraktisk å utforme en klar og entydig definisjon av hvilke hendelser som det skal rapporteres om. Ikke desto mindre, skal generelle retningslinjer bistå føreren av fartøyet til å skrive rapport i saker som:

- 1 skade, svikt eller sammenbrudd som påvirker sikkerheten på skipet: eksempler på slike hendelser er kollisjon, grunnstøting, brann, eksplosjon, konstruksjonssvikt, overfylling, forskjøvet last og;
- 2 Svikt eller sammenbrudd i maskinrommet eller utstyr som er viktig for navigeringen av fartøyet, eksempler på slike hendelser er svikt eller sammenbrudd i styringssystemet, framdrifanlegget, hovedpanel i elektriske anlegg, essensielle navigasjonshjelpemidler.

Vedlegg II – Behov vedrørende Tollvesenets tilknytning til Forsvarets kystovervåkningssystem COSS

Bakgrunn

Fiskeridepartementet har nedsatt en arbeidsgruppe som skal utarbeide en samordnet forskrift om meldeplikt for fartøyer. Et fellesstatlig meldings- og informasjonssystem (M&I-system) skal støtte innføringen av en slik samordnet forskrift. M&I-systemet skal muliggjøre ett, felles meldingsmottak og videreformidling av informasjonen til de etater som har behov for dette.

Coastal Operations and Surveillance System (COSS) utgjør Forsvarets del av M&I-systemet, og det er avklart at kontrolletater som Politiet og Tollvesenet skal knyttes opp mot COSS.

Toll- og avgiftsdirektoratet (TAD) og Forsvarets logistikkorganisasjon/Informasjons- og kommunikasjonstjenester (FLO/IKT) har på bakgrunn av dette sammen fått i oppdrag å utrede de økonomiske og administrative konsekvensene vedrørende en tilknytning av Tollvesenet til COSS.

Forutsetninger

Denne rapporten beskriver nødvendige tiltak, investeringskostnader og praktiske forhold vedrørende etableringen av en slik tilknytning, samt kostnader og administrative forhold knyttet til drift og vedlikehold av tilknytningen.

Det er her valgt å fokusere på de tiltak som er nødvendig for å få til en oppegående tjeneste på kort sikt. Mer langsiktige tiltak er også beskrevet, men for disse har det ikke vært mulig å gi kostnadsoverslag da dette vil kreve en mer grundig og tidkrevende analyse.

Rapporten baserer seg på at Rammeavtalen² for tilknytning til COSS legges til grunn for etableringen av tilknytningen. Det tas som utgangspunkt at felleskostnader som etter Rammeavtalen skal deles mellom etatene, deles i like deler, dvs 1/3 på hver av Politiet, Tollvesenet og Forsvaret.

Kostnadene for investering, drift og vedlikehold er estimerer og inneholder derfor en viss usikkerhet. Særlig er kostnadene for programvarelisenser usikre da disse vil bli gjenstand for forhandlinger med leverandør.

Ved beregning av kostnader er det lagt til grunn at tjenesten, med unntak av antall brukere og antall brukersteder, er tilnærmet identisk i funksjonalitet, omfang og kvalitet med den tjenesten som i dag leveres til Politiet. Videre er det lagt til grunn et behov for inntil 10 samtidige brukere, eventuelt 70 navngitte brukere, og 12 brukersteder.

² Rammeavtale vedrørende tilknytning til Forsvarets kystovervåkningssystem mellom Justis- og politidepartementet, Finans- og tolldepartementet, Nærings- og handelsdepartementet, Miljøverndepartementet, Fiskeridepartementet og Forsvarsdepartementet

Det legges til grunn at eksisterende funksjonalitet og informasjonsomfang i systemet i all vesentlig grad dekker Tollvesenets behov på kort sikt. Dette innebærer at den informasjonen som tilbys i hovedsak er de registreringer som i dag gjøres på grunnlag av Anløpsforskriften.

Det presiseres at dette er et prisoverslag basert på den tid som har vært til rådighet og ikke et bindende tilbud.

Anskaffelser

Samband

Det må etableres en linje mellom FLO/IKT, Kolsås og TAD, Helsfyr.

Maskinvare

Det må anskaffes en tilknytningsruter som plasseres hos TAD. Ruterens må spesifiseres og konfigureres av FLO/IKT.

Videre forutsettes gjenbruk av brannmurer inkl programvarelisenser og nettverksutstyr (rutere mm) hos TAD og FLO/IKT.

Programvarelisenser for Oracle databasetjener og applikasjonstjener

Det eksisterer lisenser for 20 samtidige brukere i databasen for Politiet. Denne kapasiteten er i dag ikke benyttet fullt ut. Dersom Politiets og Tollvesenets samlede behov ikke overstiger 20 samtidige brukere, vil det inn til videre ikke være nødvendig med nyanskaffelse av databaselisenser. Det vil da kun påløpe vedlikeholdsutgifter for den andelen Tollvesenet benytter. Hvorvidt Tollvesenet kan benytte Politiets lisenser er ikke avklart med PD.

På grunn av endrede lisensbetingelser hos leverandøren er det ikke mulig å anskaffe lisenser for ytterligere samtidige brukere. Dersom det samlede behovet overstiger 20 samtidige brukere, vil det derfor være nødvendig å anskaffe etter de nye lisensbetingelser. Etter en foreløpig henvendelse til leverandøren, fremkommer det at med dagens systemkonfigurasjon vil en slik anskaffelse beløpe seg til et sted mellom ca NOK 500 000 - 700 000 avhengig av lisensform. Merknader for årlig programvarevedlikehold vil ligge på ca NOK 110 000 - 150 000.

Dette er etter vår mening en høy kostnad, tatt i betraktning et bruksmønster hvor den enkelte bruker forventes å ha en relativt sporadisk bruk av systemet. Prisen vil være gjenstand for forhandlinger, men det må også vurderes andre løsninger for om mulig å redusere denne kostnaden.

Hvordan en slik merkostnad eventuelt skal fordeles mellom partene må forhandles, men ut fra en rimelighetsbetraktning vil det være naturlig at Tollvesenet må dekke en større del av anskaffelseskostnaden, sett på bakgrunn av at Tollvesenets tilknytning er en direkte årsak til behovet for ytterligere lisenser, samt de investeringer Politiet og Forsvaret allerede har gjort i utstyr, som kommer Tollvesenet til gode. Fordeling av de årlige vedlikeholdskostnader må også forhandles.

Tekniske tiltak

Hos TAD må følgende tekniske tiltak gjennomføres:

- Rekonfigurasjon og test av brannmur
- Rekonfigurasjon og test av nettverk
- Kvalifisering av løsning/programvare i Tollvesenets konfigurasjon
- Utrulling av programvare hos Tollvesenet

Hos FLO/IKT må følgende tekniske tiltak gjennomføres:

- Konfigurasjon og test av TAD's tilknytningsruter
- Rekonfigurasjon og test av brannmur
- Rekonfigurasjon og test av nettverksutstyr
- Spesifikasjonsarbeide, samt mindre tilpasninger/justeringer av COSS-applikasjon og brukerdokumentasjon

Administrative tiltak

Det vil være behov for sikkerhetsmessige avklaringer mellom berørte parter (PD, TAD og FLO/IKT). Dette for å sikre at sammenknytningen er sikkerhetsmessig akseptert av alle parter.

Det må etableres en tilknytningsavtale mellom Tollvesenet ved TAD og Forsvaret ved FLO/IKT.

Det må etableres driftsrutiner med tilhørende kontaktpunkter mellom TAD og FLO/IKT.

Eksisterende tilknytningsavtale mellom Politiet ved Politiets datatjeneste (PD) og Forsvaret ved FLO/IKT, må reforhandles/justeres. Dette gjelder særlig ift utnyttelse av eksisterende kapasitet og eventuelt behov for oppgradering, samt fordeling av driftskostnader.

Vedlikeholdsavtaler for maskinvare, programvare og datagrunnlag som FLO/IKT har inngått med eksterne underleverandører må justeres.

Tollvesenets brukere må legges inn i COSS.

Drift og vedlikehold

For drift og vedlikehold av tjenesten hos FLO/IKT, benyttes samme organisasjon hos FLO/IKT som i dag drifter og vedlikeholder tjenesten for Politiet og Forsvaret. Det legges til grunn at nivået på driftstjenesten mht omfang og kvalitet er det samme som leveres til Politiet.

Det antas at antall årsverk nødvendig for drift og vedlikehold av systemet sentralt hos FLO/IKT ikke vil endre seg vesentlig ved tilknytning av Tollvesenet. Den totale årsverkskostnaden er derfor ikke endret i forhold til tidligere, men Tollvesenet må dekke sin andel av denne.

Kostnader

Investeringskostnader

Aktivitet	Pris
Etablering av linje mellom FLO/IKT og TAD	10 000
Anskaffelse av maskinvare	50 000
Anskaffelse av lisenser for programvare *)	ca 500 000
Administrative og tekniske tiltak TAD	70 000
Administrative og tekniske tiltak FLO/IKT	300 000
SUM inkl MVA (avrundet)	930 000

*) Jfr. punkt om Programvarelisenser for Oracle databasetjenester og applikasjonstjener.

Av det totale investeringsbeløpet på NOK 430 000 fordeler utgiftene seg til henholdsvis NOK 80 000 hos TAD og NOK 350 000 hos FLO/IKT.

Drifts- og vedlikeholdskostnader

Post	Pris
Linjeleie	60 000
Vedlikehold av maskinvare	50 000
Vedlikehold av programvarelisenser *)	ca 110 000
Vedlikehold av datagrunnlag	35 000
Driftstjenester FLO/IKT	415 000
SUM per år for TAD inkl MVA	670 000

*) Jfr. punkt om Programvarelisenser for Oracle databasetjenester og applikasjonstjener.

Det er ikke beregnet vedlikeholdskostnader for COSS-programvaren ut over normal feilretting og mindre justeringer av funksjonalitet.

Det er ikke tatt med kostnader for avskrivning/gjenanskaffelse av materiell. Som en indikasjon vil investerte kostnader for eksisterende sentralt utstyr fordelt over 5 år utgjøre ca NOK 75 000 per år per etat.

Langsiktige tiltak

Med det antall brukere som er lagt til grunn initielt antas det at det ikke er behov for oppgradering av den sentrale database- og applikasjonstjeneren eller annet sentralt utstyr hos FLO/IKT. Ved en økning av antall brukere eller økt funksjonalitet kan en slik oppgradering bli nødvendig på et senere tidspunkt. Eventuelle kostnader for en

slik oppgradering tas når behovet oppstår, og kostnadsdelingen vil være en forhandlingssak mellom partene (PD, TAD og FLO/IKT). Det kan da være rimelig at TAD bidrar med en forholdsmessig noe større andel, sett på bakgrunn av de investeringer som allerede er gjort i sentralt utstyr av PD og FLO/IKT (ca NOK 800 000). Dette må imidlertid også ses i sammenheng med programvareanskaffelsene.

Med den tid man har hatt til rådighet er det ikke identifisert spesifikke behov for Tollvesenet for innføring av ny funksjonalitet i systemet. En slik vurdering vil være naturlig å gjøre etter at Tollvesenet har høstet erfaring med systemet. Ved behov kan det f.eks utvikles funksjonalitet spesielt tilpasset Tollvesenet, herunder utvidelse av informasjonsgrunnlaget (f.eks tilpasning til andre typer meldinger/felles melding). Andre muligheter er f.eks innføring av et kartsystem for geografisk presentasjon av informasjonen i systemet.

Kostnadene for anskaffelse/utvikling av ny funksjonalitet vil i henhold til Rammeavtalen fordeles mellom de parter som er interessert.