



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

Vår dato
19.11.2005
Deres referanse
200503219-3/IHE

Vår referanse og arkivkode
200515491-2/008
Vår saksbehandler / Direkte telefon
Kristin Åsgard Kleven 22 45 45 84

Nærings- og handelsdepartementet
Postboks 8014 dep
0030 OSLO

Høringsuttalelse til NOU 2005:14 På rett kjøp - Ny skipssikkerhetslovgivning

Det vises til brev fra Nærings- og handelsdepartementet av 15. august 2005 i sakens anledning. Nedenfor følger Sjøfartsdirektoratets kommentarer til utredningen og lovforslaget. Vår kommentar er delt inn i en generell og spesiell del med kommentarer til den enkelte lovbestemmelse.

1. Generelle kommentarer

Sjøfartsdirektoratet støtter i all hovedsak Sjødyktighetslovutvalgets innstilling som fremkommer i NOU 2005:14 "På rett kjøp".

Dette er et arbeid som har vært lenge etterlengtet da Sjøfartsdirektoratets nåværende rammelov, *Sjødyktighetsloven*, er umoderne som tilsynslov og bærer preg av å være både lite fleksibel, utdatert, uhensiktsmessig og lite helhetlig. Utvalgets utkast til en ny og tidsriktig rammelov gir etter Sjøfartsdirektoratets oppfatning en ny og helhetlig regulering av sikkerhet, helse og miljø i skipsfarten, noe som vil innebære en forenkling både for brukerne og myndighetene.

Sjøfartsdirektoratet støtter forslaget om å legge til rette for større fleksibilitet både mht hvilke tilsynsobjekter som skal kontrolleres, hvordan kontrollen skal foregå, hvem som kan forestå kontrollen og hvilke reaksjonsmidler tilsynet kan benytte. Direktoratet synes også det er fornuftig at loven åpner for et skille mellom tilsyn og tilsynsmyndighet, slik det legges opp til i utkastets § 7-1.

Det er etter vår vurdering fornuftig at det åpnes opp for andre type tilsyn enn regelmessig kontroll. Sjøfartsdirektoratet ser positivt på at det legges opp til en systemkontroll med en tydeliggjøring av sikkerhetsstyringssystem og innføring av prinsippet om et slikt system for alle typer skip. Det er viktig at dette løstes opp i lovs form for å synliggjøre viktigheten av prinsippet.

Det uttrykkes i utredningen under sikkerhetsstyring at minimumskrav ikke nødvendigvis er tilstrekkelige og at rederiet må foreta en konkret vurdering av om minimumsvilkårene er tilstrekkelige for det aktuelle skipet. For å synliggjøre lovens bestemmelser først og fremst er minimumskrav, bør det etter vår oppfatning inntas i lovteksten en bestemmelse om at dersom det er fastsatt et minimumskrav, har rederiet likevel en plikt til å vurdere om nevnte minimumskrav er tilstrekkelige til å fylle lovens funksjonskrav. Sjøfartsdirektoratet har derfor foreslått et nytt ledd i § 2-2. Se nedenfor under punkt 2 (§2-2) for en nærmere begrunnelse for forslaget.

Send dokumenter elektronisk. Sjøfartsdirektoratet oppfordrer alle som har mulighet til å sende inn brev og dokumentasjon elektronisk som e-post til postmottak@sjofartsdir.no. Vedlegg i størrelse inntil A3 kan sendes på formatene til MS Office, Acrobat Reader, eller scannet som bilder i TIF-format. Dokumentasjon som skal godkjennes må fortsatt sendes inn på papir i det antall eksemplarer som fremgår av tegningslistene.

Postadresse
Postboks 8123 Dep
0032 Oslo
Norge

Kontoradresse
Stensberggt. 27
0170 Oslo
Norge

Telefon
22 45 45 00

Telefaks
22 45 45 01
E-post
postmottak@sjofartsdir.no

Organisasjonsnummer
NO 974 761 262 MVA
Internett
www.sjofartsdir.no

Sjøfartsdirektoratet ser positivt på at rederens ansvar som pliktsubjekt tydeliggjøres i utkast til ny skipssikkerhetslov. Etter vår vurdering er det viktig at man nå får en klarere beskrivelse av ansvaret mellom reder og fører og at ansvaret i større grad enn nå plasseres hos reder.

Sjøfartsdirektoratet gir også sin tilslutning til forslaget om mer fleksible reaksjonsformer som tilsynet kan benytte. Dette vil gi tilsynet mulighet for mer effektive og hensiktsmessige reaksjonsformer enn de man har i dag og legges et større press på etterlevelse av pålegg gitt av tilsynet.

Ved vedtakelse av de nye promillebestemmelsene i 2004 ble de vedtatt plassert i sjølovens kapittel 6A. Sjøfartsdirektoratet gikk i sin høringsuttalelse inn for å plassere promillebestemmelsene i sjødyktighetsloven. Promillereglene ble imidlertid plassert i sjøloven, først og fremst fordi sjødyktighetsloven var under revisjon. Sjøfartsdirektoratet anser det derfor som naturlig at alkoholbestemmelsene i sjøloven nå overføres til den nye skipssikkerhetsloven ettersom rusmisbruk kan ha en stor negativ effekt på sikkerheten til sjøs.

I forhold til konsekvenser for tilsynet, vil direktoratet særlig fremheve at et system med mer overordnet kontroll basert på egenkontrollprinsippet, vil være en mer krevende tilsynsform med større ressursbehov for tilsynet. Vi tenker her særlig på innføring av sikkerhetsstyringssystem for flere typer skip. Innføring av tvangsmulkt og overtredelsesgebyr vil også medføre administrative konsekvenser for tilsynet. Dersom loven gis anvendelse for forsvarets skip, slik det legges opp til i utkastet § 1-2 tredje ledd, så vil det også få ressursmessige konsekvenser ved at Sjøfartsdirektoratet blir tilført en oppgave man ikke har ansvaret for i dag. Direktoratet mener for øvrig at myndigheten til å utstede personlige sertifikater er en oppgave som ikke bør delegeres, slik utredningen antyder kan bli aktuelt i fremtiden.

Direktoratet vil også peke på at det vil være behov for å tilpasse forskrifter som er gitt i medhold av de seks lovene som foreslås opphevet, og at det gis en ikrafttredelse av loven som i tilstrekkelig grad tar høyde for en slik gjennomgang.

Sjøfartsdirektoratet forutsetter også at de administrative og økonomiske konsekvensene vil bli vurdert i gjennomgangen.

2. Kommentarer til den enkelte paragraf

Til utkastets § 1-2 (lovens saklige virkeområde)

I relasjon til passasjerskip er det gjennomført at internasjonale bestemmelser for passasjerskip kommer til anvendelse for slike skip når de kan føre (er sertifisert for) mer enn tolv passasjerer. Av dette følger at alle skip med mer enn tolv passasjerer om bord skal ha et sertifikat for føring av passasjerer. Fartøy i internasjonal fart med tolv passasjerer og mindre regnes som lasteskip. Etter gjeldende bestemmelser følger det imidlertid at enkelte skip som kan føre inntil tolv passasjerer likevel skal ha sertifikat for føring av passasjerer.

Det er foreslått i lovteksten at det kan gis unntak for deler av loven/forskrifter for skip under 24 meter. Det finnes imidlertid fartøy over 24 meter med tolv passasjerer og mindre som ikke kan sies å være lasteskip (større seilbåter, luksusyachter osv), og hvor det kan være behov for å foreta delvis fritak i loven med tilhørende forskrifter. Vi foreslår derfor at det i utkastets § 1-2 tredje ledd bør inntas et nytt underpunkt som lyder:

-) skip som kan føre inntil tolv passasjerer

Direktoratet savner også en klargjøring av om ekstremспорт, når det er en næringsvirksomhet, bør falle inn under den nye loven.

Til utkastets § 2-2 (Rederiets alminnelige plikter)

Det uttrykkes i utredningen at minimumskrav som uttrykkes direkte ikke nødvendigvis er tilstrekkelig, og at rederiet må foreta en konkret vurdering av om minimumsvilkårene er tilstrekkelige for det aktuelle skipet. Direktoratet mener dette er et så vidt sentralt prinsipp at det bør komme til uttrykk i lovtkastet at det eksisterer en plikt til å vurdere om oppfyllelse av minimumskrav angitt i loven eller forskrifter gir en tilfredsstillende beskyttelse av liv, helse og miljø for det enkelte skip. Vi foreslår at dette prinsippet tas inn i § 2-2 som et nytt fjerde ledd, med følgende ordlyd:

Rederiet har en selvstendig plikt til å vurdere om minimumskrav som er uttrykt i loven eller forskrifter gitt i medhold av loven, gir en tilstrekkelig beskyttelse av liv, helse, miljø og materielle verdier.

Til utkastets § 3-1 (teknisk sikkerhet)

§ 3-1 er den eneste rene bestemmelsen som regulerer teknisk sikkerhet. De øvrige bestemmelsene i kapittel 3 er først og fremst driftsbestemmelser. Samtidig er de fagområder som dekkes av § 3-1 svært omfattende. Direktoratet er av den oppfatning at enkelte viktige tekniske fagområder burde kommet direkte til uttrykk i lovteksten, i tillegg til de som er oppramset i annet ledd. Vannrett integritet og skipets flyteevne er to tekniske forhold som er av så sentral betydning at de etter vårt syn burde vært nevnt uttrykkelig. Derne er det slik at tekniske installasjoner om bord i skip i dag er av en slik art at det meste om bord er avhengig av, eller blir påvirket av elektrisk energi. I gjeldende forskrifter gitt i medhold av sjødyktighetsloven er det en blanding av spesifikke krav og henvisninger til regelverk fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). I utkast til lovt tekst er ikke bestemmelser om skipets elektriske installasjoner nevnt, og heller ikke i utredningen for øvrig så vidt vi kan se. Direktoratet mener derfor at elektriske installasjoner også burde vært eksplisitt nevnt i § 3-1.

Vi foreslår at utkastets § 3-1 annet ledd endres som følger:

- a) skrogstyrke og vannrett integritet
- b) stabilitet og flyteevne
- c) maskineri og elektriske installasjoner

Til utkastets § 3-4 (Last og ballast)

Bestemmelsen bruker ordet "bæreevne". Direktoratet vil påpeke at ordet "flyteevne" er en mer riktig teknisk benevnelse, og foreslår at bestemmelsen endres som følger:

[...] på en slik måte at dets stabilitet og flyteevne ikke settes i fare, [...]

Til utkastets § 3-8

Direktoratet kan ikke se at utredningen drøfter om sertifiseringslovens bestemmelse i § 5 nr. 3 om et års klagefrist ved tilbakekall av sertifikater dersom sertifikatnehaveren ikke lenger oppfyller sertifikatvilkårene. Sjøfartsdirektoratet mener gode grunner kan tale for at denne klagefristen videreføres i den nye loven, og ber departementet vurdere dette i det videre arbeid med loven. Likeledes mener direktoratet at det hersker en del usikkerhet knyttet til hjemmel for å tilbakekalle eller midlertidig suspendere sertifikater ved mistanke om promillekjøring eller føring av skip i påvirket tilstand. Dette burde etter vårt syn kommet klarere frem i forbindelse med den nye lovgivningen.

Til utkastets § 3-11 (Skipsførerens plikter etter dette kapittel) og tilhørende straffebestemmelser

Det fremgår av § 3-11 første ledd bokstav d at det er skipsførerens ansvar å sørge for at han selv er kvalifisert. Dette burde i stede være rederiets primæransvar, jf. også ISM kodens 6.1.1. som sier uttrykkelig at selskapet skal sørge for at skipsføreren er behørig kvalifisert. Skipsføreren bør heller ha et medvirkningsansvar for at andre ombordværende er tilstrekkelig kvalifisert. I forhold til straff bør det være riktig at også skipsføreren kan straffes for manglende egne kvalifikasjonskrav, og i og for seg også hos andre ombordværende. § 3-11 første ledd bokstav d bør således flyttes til, og inkorporeres i annet ledd bokstav d, og vedkommende straffebud tilsvarende endres.

Til utkastets § 4-1 (Sikkerhetsinnretninger og utstyr)

Direktoratet foreslår en redaksjonell endring § 4-1 annet ledd bokstav f, slik at ordet "sikkerhetsinnretninger" også inkluderes. "Verneinnretninger" oppfattes som en mer passiv beskyttelse av en potensiell fare, mens en "sikkerhetsinnretning" regnes som noe mer aktivt som i en farefull operasjon kan aktiviseres. Selv om sikkerhetsinnretninger nevnes i første ledd, anses det som et bedre signal om det også tas med under bokstav f i eksemplifiseringen. Det foreslås at § 4-1 annet ledd bokstav f får følgende ordlyd:

f) verne- og sikkerhetsinnretninger

Til utkastets § 4-4 (Hviletid)

I første setning i tredje ledd må henvisningen til annet ledd strykes. Dette skyldes at første og annet ledd i gjeldende lov § 12 nr.1. og nr. 2 er slått sammen til første ledd i utkastet.

Til utkastets § 4-7 annet ledd

Skipsførerens plikter bør etter vårt syn forsterkes. Det bør inntas en plikt for skipsføreren til også å sørge for at det legges til rette for at syke og skadede får nødvendig behandling enten om bord eller i land, etter mønster fra sjømannslovens § 27 første ledd. Annet ledd foreslås som følger:

Syke og skadede kan i nødvendig utstrekning tas under behandling og skal få forsvarlig behandling om bord eller i land.

Det bør samtidig vurderes om unnlattelse til å sørge for at forsvarlig behandling gis gjøres straffbart. Vi tenker her først og fremst på situasjoner hvor skipsføreren unnlater å tilkalle nødvendig hjelp eller gå til land slik at nødvendig behandling blir gitt, og ikke tilfeller hvor behandling blir gitt av skipsføreren, men hvor denne i ettertid viser seg å være feil.

Til utkastets § 4-9 (Skipsførerens plikter etter dette kapittel)

I annet ledd bokstav c bør det også presiseres at skipsføreren har ansvar for en forsvarlig forvaltning av legemidler om bord. Vi foreslår at bokstav c får følgende ordlyd:

c) skipet er utstyrt med nødvendige legemidler og at disse forvaltes på forsvarlig måte, jf. ...

Til utkastets § 5-7 (Skipsførerens plikter etter dette kapittel) og tilhørende straffebestemmelser

Sjøfartsdirektoratet savner en klar bestemmelse – og plikt på skipsføreren – om at han ved fare for forurensning umiddelbart skal sette i verk alle nødvendige tiltak for å forhindre forurensning. Videre savner direktoratet også en ansvarliggjøring av skipføreren om dagbokføring av ojedagboken. Slik dagbok omfattes ikke av § 3-6 annet ledd bokstav c, men er nevnt i § 5-3 annet ledd bokstav d. Dog slik at en tydeliggjøring av at dette er skipsførerens ansvar ikke er statuert, på samme måte som for dekkdagboken, jf. § 3-11 første ledd bokstav b. Uriktig eller mangelfull dagbokføring er heller ikke gjort straffbart, i motsetning til dekkdagbøker, jf. § 10-3 første ledd. Direktoratet foreslår følgende tilføyelser om disse forhold:

§ 5-7 første ledd, tilføy følgende nye underpunkter:

c) at alle nødvendige tiltak for å begrense eller forhindre forurensning iverksettes umiddelbart ved forurensning eller fare for forurensning.

d) at dagbøker som nevnt i § 5-3 annet ledd bokstav e føres på en korrekt måte.

Det bør også tilføy en ny bestemmelse om at forsettlig eller grov uaktsom overtredelse av § 5-7 [bokstav c og d] også er straffbare.

Til utkastets § 6-1 (Forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip)

Direktoratet foreslår at det inntas et nytt underpunkt i annet ledd om at det kan gis forskrifter om sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat. Sertifikatene ble innført i forbindelse med gjennomføringen av ISPS koden, og det naturlige hjemlingen av kravene vil være § 6-1.

Til utkastets § 7-2 (Tilsyn med rederiets sikkerhetsstyringssystem)

Det bør presiseres i paragrafens overskrift og teksten for øvrig at bestemmelsen også er ment å omfatte skipets sikkerhetssystem, og ikke bare rederiets. Sjøfartsdirektoratet foreslår følgende endringer til § 7-2:

Overskriften endres til:

§ 7-2 Tilsyn med rederiets og *skipets* sikkerhetsstyringssystem

Første ledd, første punktum endres til:

Det skal føres tilsyn med rederiets og *skipets* sikkerhetsstyringssystem.

Annet ledd endres til:

Departementet gir forskrifter om den nærmere gjennomføringen av tilsynet med rederiets og *skipets* sikkerhetsstyringssystem.

For øvrig medfører det ikke riktighet når det i utredningen slås fast at IMO Res. A 913 (22) ikke er bindende. Denne er i dag gjort bindende i forskriftsverket.

Til utkastets § 7-3 (Besiktelse)

Sjødyktighetsloven hadde hjemmel for å kontrollere norske skip i fart ved grunn til mistanke om sjødyktighet i § 12 nr. 3. Selv om departementet kan gi forskrifter om besiktelse i henhold til § 7-3 femte ledd, burde det komme tydeligere frem om det er hjemmel til å fastsette forskrifter som gir anledning til å kontrollere norske skip *under fart*.

Direktoratet foreslår nytt underpunkt i § 7-3 femte ledd:

-) adgangen til å stanse og borde skip i fart for å foreta besiktelse.

Til utkastets § 7-8 (Gebyrer)

I lovteksten benyttes uttrykket tilsynsmyndighetens *utgifter*. Sjøfartsdirektoratet mener at begrepet *kostnader* er et mer dekkende og riktigere begrep å benytte i lovteksten. Dette også sett i relasjon til det igangsatte arbeidet med et kostnadsbasert gebyrsystem for direktoratet. Vi legger også til grunn at følgende arbeidsoppgaver vil omfattes av § 7-8:

- revisjoner av skip/rederi/foretak
- tegningsgjennomgang/godkjenning
- tjenester som inngår i begrepet overordnet kontroll
- risikovurderinger
- konsulentvirksomhet

Vi vil også peke på at det ved vedtakelse av NIS- loven ble presisert at NIS- gebyrene minst skulle dekke direktoratets utgifter i tilknytning til skipene. Dette gjelder også visse forpliktelser som faller på NHD, for eksempel Norges IMO- bidrag på 7-8 mill. kroner årlig.

Når det gjelder gebyr for utstedelse av maritime personellsertifikater, hjemles disse i dag i forvaltningsloven og sertifiseringsloven. Sjøfartsdirektoratet er noe usikker på om det er disse gebyrene også faller inn under § 7-8. Den fremtidige hjemlingen av disse gebyrene bør etter vårt syn kommenteres i lovforarbeidene.

Sjøfartsdirektoratet er noe usikker på om det er ment at § 7-8 skal kunne hjemle gebyrer i forbindelse med søknader om dispensasjon etter fraviksbestemmelser. Det uttales i utredningen at utk. § 7-8 er ment å i

hovedsak videreføre bestemmelsen i sjødl. § 14. Det har vært noe tvilsomt om gebyrer for dispensasjoner omfattes av denne bestemmelsen i sjødyktighetsloven, og direktoratet ber derfor departementet avklare om dispensasjoner faller inn under ordlyden i § 7-8, jf. uttrykket "og liknende".

Direktoratet er for øvrig positiv til at sertifikater kan trekkes tilbake ved manglende betaling av gebyrer, jf. § 8-3. Det foreslås følgende endring til § 7-8 første ledd:

Tilsynsmyndighetens *kostnader* ved tilsyn...

Til utkastet § 8-5 Nektelse av adgang til norsk sjøterritorium

Bestemmelsen omhandler nektelse av adgang til norsk sjøterritorium for skip som ikke oppfyller fastsatte krav. Imidlertid skal også skip nektes adgang i henhold til direktiv 95/21/EF med senere endringer hvis det oppfyller fastsatte krav, men kommer fra et land som står på listen i Paris MOU og det har vært tilbakeholdt et vist antall ganger i løpet av en bestemt periode. Den bestemmelse har således ikke klar nok hjemmel i loven i henhold til den foreslåtte ordlyd. Vi foreslår derfor følgende tilføyelse til § 8-5 annet ledd:

Departementet gir forskrifter om gjennomføring etter første ledd, *herunder bestemmelser om nektelse av anløp til norsk havn på bakgrunn av tidligere tilbakeholdelser, forhold ved skipets flaggstat og andre sikkerhetsmessige grunner.*

Undersøkelse av skip ved mistanke om ulovlige utslipp mv

Dagens sjødyktighetslov i § 121 har bestemmelser om kyststatens håndhevelse av ulovlige utslippsovertredelser. Det gjelder først og fremst utslipp som er ulovlige i henhold til MARPOL 73/78 i forbindelse med skipets operasjon. Det kan for eksempel dreie seg om at stoffet som slippes ut er ulovlig å slippe ut, at det slippes i et område hvor det ikke er tillatt, eller at det ikke benyttes godkjent overvåkings- og kontrollsystem og/eller at dette er innstilt feil. Det omfatter ikke utslipp som foregår i forbindelse med ulykker og andre hendelser.

Sjødyktighetsloven gir anledning til å stanse og borde skip ved skjellig grunn til mistanke om slike overtredelser. Dette gjelder også skip i uskyldig gjennomfart, som normalt ikke kan kontrolleres når det gjelder utenlandske skip. Bestemmelsen implementerer Havrettstraktatens art. 220. Sjøfartsdirektoratet har inngått avtale med Kystvakten om at de kan forestå slike undersøkelser.

Imidlertid kan Sjøfartsdirektoratet ikke se at denne hjemmelen i dagens sjødyktighetslov § 121 til å foreta slike undersøkelser som skal anvendes i etterforskningssammenheng, er videreført i forslaget til ny skipssikkerhetslov. Det er mulig at man kan ha hjemmel til å utarbeide forskrifter i henhold til §§ 7-3 til 7-5, hvis man oppfatter disse undersøkelser som "besiktelser". Imidlertid er det ikke den vanlige forståelse. Tilsyn og besiktelsessystemet er tilrettelagt for å gjennomføre et system for at skipet gjennom hele sin levetid skal opprettholde en sikker standard. Besiktelsessystemet vil ikke omfatte undersøkelser i forbindelse med ulovlige handlinger som foretas mer eller mindre bevisst, og som skal brukes i etterforskningssammenheng.

Sjøfartsdirektoratet er derfor av den oppfatning at hjemlingen for å implementere havrettstraktatens art. 220 i forskrift ikke er tilstrekkelig i forslag til skipssikkerhetsloven. Sjøfartsdirektoratet vil derfor foreslå en ny § 8-6 som gir tilsynet adgang til å foreta undersøkelser av utenlandske skip som befinner seg i norsk territorium, herunder Norges økonomiske sone eller på norsk kontinentalsokkel, ved mistanke om manglende oppfyllelse av internasjonale miljøbestemmelser.

§8-6 (Undersøkelse, stansing og bording av utenlandske skip)

Med de begrensninger som følger av folkeretten, kan utenlandske skip som befinner seg i de områder som nevnt i § 1-3, undersøkes for å kontrollere om det foreligger brudd på internasjonale overenskomster som Norge har tiltrådt. Om nødvendig kan skipet stanses og bordes.

Departementet gir forskrifter om gjennomføring etter første ledd, *herunder overtredelser i annen stats farvann og opplysningsplikt overfor tilsynet.*

Alternativt kan bestemmelsen plasseres i kapittel 7.

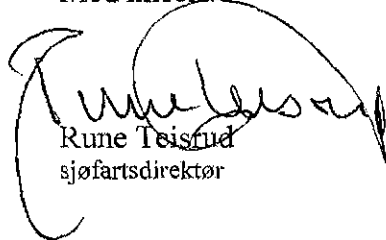
Til utkastets § 9-2 Inndrivelse av overtredelsesgebyr

Slik lovteksten er formulert må det etableres et system med direkte fakturering/kontant betaling for å få noen effekt. Forslaget avviker fra dagens ordning ved fakturering og regnskapsføring via Statens innkrevingsentral.

Til kapittel 10 (straff)

Skyldgraden for overtredelse av vaktholdbestemmelsene er i utkastets § 10-3 og § 10-4 satt til forsett eller grov uaktsomhet. Sjøfartsdirektoratet mener skyldgraden her bør være uaktsomhet, på samme måte som for navigering. Vakthold, eksempelvis utkikk, er noe som krever en høy grad av aktsomhet og kontinuerlig årvåkenhet. Selv korte perioder med manglende vakthold kan få fatale følger. Skyldgraden for overtredelse av vaktholdbestemmelsene i utkastets § 10-3 og § 10-4 bør derfor være uaktsomhet.

Med hilsen



Rune Teisrud
sjøfartsdirektør



Kristin Asgard Kleven
stabsdirektør



Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Directorate

Telefaks

Dato: 22.11.2005

Vår ref/ arkivkode:

Til firma: **NHD**

Til telefaks: **22 24 27 79**

Att: **Terje Hernes Pettersen**

Deres ref:

Avsender: Liv Gulbrandsen

Vår telefaks: 22 45 45 01

E-post: postmottak@sjofartsdir.no

Direkte telefon: 22 45 45 85

Antall sider sendt, inkl. denne: 8

Original ettersendes ikke pr. post.
 Original ettersendes pr. post..

Til Terje

Vennligst se vedlagte brev.

Med hilsen

Liv Scharp Gilbrandsen e.f.

Send dokumenter elektronisk. Sjøfartsdirektoratet oppfordrer alle som har mulighet til å sende inn brev og dokumentasjon elektronisk som e-post til postmottak@sjofartsdir.no. Vedlegg i størrelse inntil A3 kan sendes på formatene til MS Office, Acrobat Reader, eller scannet som bilder i TIF-format. Dokumentasjon som skal godkjennes må fortsatt sendes inn på papir i det antall eksemplarer som fremgår av tegningslistene.

Postadresse
Postboks 8123 Dep
0032 Oslo
Norge

Kontoradresse
Stensberggt. 27
0170 Oslo
Norge

Telefon
22 45 45 00

Telefaks
22 45 45 01
E-post
postmottak@sjofartsdir.no

Organisasjonsnummer
NO 974 761 262 MVA
Internett
www.sjofartsdir.no