Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

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

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

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

Nr.:	**RSR 12-2016**
Dato:	7. juli 16
Saksnr.:	2014/43317
Opphever:	
Referanse til:	Forskrift om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (Sikkerhetsforskriften)

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

Forskrift endringer i sikkerhetsforskriften

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift av 22.juni 2004 nr. 972 om sikkerhet, pirat- og terrorberedskapstiltak og bruk av maktmidler om bord på skip og flyttbare boreinnretninger (sikkerhetsforskriften).

Forskriften trer i kraft 1. januar 2017

Høring
Endringsforskriften var på offentlig høring fra 6.november 2015 til 22.januar 2016. Sjøfarsdirektoratet mottok svar fra 20 høringsinstanser, hvorav 8 hadde forslag til endring. Høringsmatrisen som viser merknadene og Sjøfartsdirektoratets kommentarer til disse er vedlagt rundskrivet.

Bakgrunn
I sårbarhetsvurderingen av innenriks sjøtransport som ble gjennomført i henhold til denne forordningen har det blitt meldt inn et behov for endringer i sikkerhetsforskriften. I vurderingen er det lagt vekt på at enkelte skip i innenlands fart oppfyller kriterier vurdert som attraktive for en terrorhandling. Det er denne vurderingen som har initiert endringen om sikringstiltak for skip som ikke faller inn under The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS koden).

Sjøfartsdirektoratet fastsetter med dette krav om stikkprøvekontroll av passasjerer, kjøretøy og last i innenlands passasjertransport. Disse og andre tiltak vil basere seg på en sikringsvurdering som rederiet selv skal utføre. Direktoratet mener dette vil være hensiktsmessige tiltak for å redusere risiko for sikkerhetstrusler.

De ny bestemmelsene gjelder passasjerfartøy som går i innenriks fart i Norge og som tilbyr overnatting. Reglene gjelder derfor ikke ordinær ferjetrafikk eller passasjerdrift uten overnatting.

I forordning 725/2004[1] artikkel 3.3 første ledd følger det at medlemsstatene, etter en obligatorisk risiko- og sårbarhetsvurdering, skal beslutte i hvilket omfang man skal anvende bestemmelsene. Dette betyr at Norge ikke er forpliktet til å gjennomføre alle materielle bestemmelser i forordningen for norske skip i innenriksfart, men kan velge de bestemmelsene som ivaretarsikkerheten på en tilfredsstillende måte.

Direktoratet har vurdert det slik at det ikke er et behov for å implementere ISPS regelverket fullt ut for den norske innenriksflåten.

[1] Se https://lovdata.no/static/SF/pdf/32004r0725.pdf?timestamp=1464474031000

Verken norske skip i innenriksfart eller anløpshavnene som benyttes, vil ved en slik løsning omfattes av ISPS-koden. De økonomiske konsekvensene vil således bli betydelig mindre enn ved en full implementering, samtidig som sikkerheten ivaretas på en tilfredsstillende måte.

Hjemmel
Endringen i sikkerhetsforskriften fastsettes med hjemmel i skipssikkerhetsloven § 39, tredje ledd, bokstav a. Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kravene til sikkerhets- og terrorberedskapen på skip, herunder hvilke skip som skal være omfattet av reglene.

Harmonisert med internasjonalt regelverk
De nye reglene er laget med utgangspunkt i MSC.1/Circ.1283[2], Appendix B, Guidelines for non-SOLAS passenger vessels. Dette er retningslinjer som er ment å gi veiledning til skip som ikke omfattes av ISPS regelverket. I arbeidet med å utforme reglene har vi valgt bort de delene av veiledningen som ikke er relevante sikringstiltak. Dette er vurderinger som er gjort sammen med representanter fra næringen.

Basis for tiltakene er en sikringsvurdering som rederiet skal utføre. Dette er ment å korrespondere med den sikringsvurderingen som gjøres i ordinært ISPS arbeid. Sikringsvurderingen skal oppdateres hvert femte år eller når driften av fartøyet endres slik at det er nødvendig med en oppdatering. Utover dette er det foreslått fleksible løsninger hvor rederiet, basert på sikringsvurderingen og en vurdering av forholdene eller, kan sette i verk eller intensivere kontroll og tiltak for å motvirke en eventuell økt trussel.

Den grunnleggende metodikken for tiltakene er at det er rederiet og mannskapet som er nærmest til å analysere risikoen og oppdage forhold som krever ytterligere undersøkelser. De kjenner mannskap, rutiner og utstyr og vil derfor kunne justere både vurderingene og tiltakene basert på dette.

Endringene innebærer ikke at anløpshavnene må gjøre tiltak. De nye reglene vil heller ikke gjelde for passasjerskip som kun har et begrenset tilbud til yrkessjåfører for hvile på lugar.

Økonomiske og administrative konsekvenser
Endringen innebærer at rederiet skal vurdere risikoen og gjøre tiltak. Disse tiltakene omfatter stikkprøvekontroll av passasjerer, kjøretøy og gods, men antas ikke å kreve store ekstrautgifter verken for det offentlige eller berørte operatører. Nye sikringsvurderinger og sikringsplaner for skip, eller adgangskontroll til bro, maskinrom o.l. forventes heller ikke å medføre vesentlige kostnader.

Det bør påregnes noen kostnader til opplæring og etablering av endringene som av sikringssystemet.

Årsaken til at det forventes bare mindre økonomiske og administrative konsekvenser er at tiltaket i liten grad vil kreve nye ressurser i form av installasjoner på land eller ekstra personell i rederienes organisasjoner.

Bjørn Pedersen
fung.sjøfartsdirektør

Arild Viddal
fung.underdirektør

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

[2] http://www.imo.org/en/OurWork/Security/Guide_to_Maritime_Security/Guidance/Documents/MSC.1%20Circ.1283.pdf