

**Mottakere av rundskrivet:** (sett kryss)

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

**Nr.:** **Korr. 1 RSR 13-2021**

**Dato:** 5. november 2021

**Saksnr.:** 2021/19300-41

**Opphever:**

**Referanse til:**

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

# Endring i flere forskrifter til skipssikkerhetsloven som følge av endringer i direktiv 2009/45 om innenriks passasjerskip og behov for endring av reglene om bunntilsyn for lasteskip

## 1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av flere forskrifter til skipssikkerhetsloven som følge av endringer i direktiv 2009/45 om innenriks passasjerskip og behov for endring av reglene om bunntilsyn for lasteskip.

Forskriftene som endres er

- Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart (innenrikspassasjerskipforskriften)
- Forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip (hurtigbåtforskriften)
- Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften)
- Forskrift 24. november 2014 nr. 1458 om havnestatskontroll (havnestatskontrollforskriften)

I forbindelse med publiseringen i Lovdata, ble det gjort mindre korreksjoner i forskrift om endring av forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart. Korreksjonene er redaksjonelle.

Korreksjonene er tatt inn i revidert manus til forskriften nevnt ovenfor og fastsatt ved korrigeret rundskriv 13-2021 datert 5. november 2021.

Sammenlignet med endringsforskriften nevnt ovenfor som ble fastsatt 15. september 2021, er følgende endringer fastsatt ved det korrigerete rundskrivet RSR 13-2021:

## Under romertall I i endringsforskriften:

Sjøfartsdirektoratets rundskriv består av 2 serier, **serie R: Forskrifter, lover og konvensjoner**, og **serie V: Veiledninger og fortolkninger**.

(Sdir. 2003.02 AIT) [https://sjofartsdir-my.sharepoint.com/personal/tkga\\_sdir\\_no/Documents/00 til sdir/RSR - fastsettelse av endring i flere forskrifter til ssl. som følge av endringer i direktiv 200945 og behov for endring av reglene om bunntilsyn for lasteskip.DOCX](https://sjofartsdir-my.sharepoint.com/personal/tkga_sdir_no/Documents/00%20til%20sdir/RSR%20-%20fastsettelse%20av%20endring%20i%20flere%20forskrifter%20til%20ssl%20som%20f%C3%B8lge%20av%20endringer%20i%20direktiv%20200945%20og%20behov%20for%20endring%20av%20reglene%20om%20bunntilsyn%20for%20lasteskip.DOCX)

**Teksten «som trafikkerer ruter» er fjernet fra § 8 andre ledd bokstav c punkt 2 og tredje ledd bokstav d punkt 2. Teksten skulle ha vært fjernet i opprinnelig forskriftsmanus, og ordene gir ingen mening slik de står i opprinnelig forskriftsmanus.**

**I § 8D andre ledd bokstav c erstattes ordlyden "bevegelsehemninger" med ordlyden "nedsatt bevegelsesevne". Opprinnelig forskriftsmanus sa at «funksjonshemninger» skulle erstattes med «nedsatt bevegelsesevne», men denne ordlyden er ikke brukt i § 8D andre ledd bokstav c.**

EU har fastsatt direktiv (EU) 2017/2108 av 15. november 2017 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF om sikkerhetsregler og -standarder for passasjerskip som er ett av tre direktiver i en ny passasjerskipspakke. Målet har vært å forenkle og strømlinje regelverket for passasjerskipssikkerhet med sikte på å opprettholde EU-regler der det er nødvendig og hensiktsmessig, å sikre korrekt gjennomføring av disse og å fjerne eventuelle overlappende forpliktelser.

Videre har EU fastsatt forordning (EU) 2020/411 av 19. november 2019 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF om sikkerhetsstandarder for passasjerskip med hensyn til sikkerhetskrav til passasjerskip i innenriksfart, hvor de tekniske reglene i vedlegg I i direktiv 2009/45 erstattes.

Direktiv 2009/45 er gjennomført i norsk rett i flere forskrifter, og direktivendringene medfører derfor behov for endringer i disse forskriftene. Direktiv 2017/2108 og forordning 2020/411 er vedtatt innlemmet i EØS-avtalen, men ikrafttredelsesdato er ikke kjent. I EU var gjennomføringsfrist for endringene i direktiv 2017/2108 den 21. desember 2019, og forordning 2020/411 vil ha virkning i EU fra den 19. september 2021.

På grunn av fordelene med å ha like tekniske krav i Norge som i EU, gjennomfører Sjøfartsdirektoratet endringer i regelverket som innholdsmessig tilsvarer endringene i EU-regelverket med virkningstidspunkt fra samme dato som i EU; 19. september 2021. Like regler i Norge og EU vil både sikre tilsvarende sikkerhetsnivå i EU og Norge, sikre like konkurransevilkår mellom norske og EU-flaggede skip, og være en fordel ved eventuell omflugging av berørte skip innenfor EU/EØS-området.

Når de aktuelle EØS-komiteebeslutningene trer i kraft, vil de berørte forskriftene endres ved at det vil refereres til EU-rettsaktene i ingressen på Lovdata, og ved at vedlegget i forordning 2020/411 tas inn i innenrikspassasjerskipforskriften i sin helhet.

Norske skip som skal ha *sikkerhets sertifikat for konstruksjon av lasteskip* (CCC) skal gjennomgå tilsyn som beskrevet i sertifikatforskriften § 9, basert på *Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification* (HSSC). Sjøfartsdirektoratet gjeninnfører adgangen til at annenhver inspeksjon av utsiden av fartøyets bunn kan gjennomføres med fartøyet flytende. Opphevet forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m., hadde denne muligheten gjennom § 24 første ledd bokstav c. En utilsiktet endring da gjeldende sertifikatforskrift ble fastsatt i 2014 var at denne muligheten falt ut.

Et flytende bunntilsyn som utføres under gode forhold, med passende utstyr og opplært personell vil være likeverdig et tørt bunntilsyn. Om disse forutsetningene er til stede og dersom det ikke er forhold eller gjøres funn som krever utbedring i tørrdokk, bør flytende bunntilsyn krediteres på lik linje med bunntilsyn utført i tørrdokk.

SOLAS Reg. I/10 (a) sier at fartøy skal gjennomgå minst to bunntilsyn i løpet av en sertifikatperiode, men presiserer ikke hvorvidt slike tilsyn skal utføres flytende eller i dokk. HSSC anbefaler at bunntilsyn skal skje i tørrdokk, men åpner for at annethvert bunntilsyn kan utføres flytende, med forbehold om at det er god sikt i vannet, tilfredsstillende strømforhold, at inspeksjonen foretas med kvalifisert personell og utstyr mv. Under disse forutsetningene vil et flytende bunntilsyn være å anse som likeverdig med et bunntilsyn utført i tørrdokk.

Endringene som er fastsatte medfører en harmonisering av vårt regelverk med SOLAS.

## 2. Høring

Endringsforskriften var på høring fra 18. juni til 31. august 2021. Kortere høringsfrist enn normalt ble begrunnet med at endringene som følger av EU-regelverket bør være kjent for næringen, og at kort høringsfrist var nødvendig for å sikre muligheten for å gjennomføre deler av regelverket på samme tidspunkt som i EU. For endringene knyttet til bunntilsyn for lasteskip ble kort høringsfrist begrunnet med at dette er et oversiktlig forslag med begrensede konsekvenser for næringen.

Sjøfartsdirektoratet har mottatt 11 høringsinnspill, 8 av disse var uten merknader. Advokatforeningen og Nordland fylkeskommune støtter Sjøfartsdirektoratets forslag til forskriftsendringer.

NHO Sjøfart er i utgangspunktet positiv til like tekniske krav i EU og i Norge, men mener at det er for kort tid mellom høringsfrist og foreslått virkningsdato, da nye tekniske regler vil påvirke pågående anbudsprosesser. Videre støtter NHO Sjøfart ikke forslaget om tilbakevirkende kraft for IGF-koden, og anslår ombyggingskostnader på 40-50 MNOK per fartøy som er bygd i henhold til utgått forskrift 9. september 2005 nr. 1218 om bygging og drift av passasjerskip drevet med gass.

Sjøfartsdirektoratet har vurdert innspillene, og kommet til at forskriften trer i kraft med virkning fra 19. september 2021. Vi har ikke konkrete holdepunkter for å kunne si at ikrafttredelsesdatoen blir en utfordring for næringen, og fordelene med å ha samme ikrafttredelsestidspunkt som i EU vektlegges dermed tyngst.

Når det gjelder kravet til skip som bruker drivstoff med lavt flammepunkt i vedlegg I avsnitt 1 kapittel II-1 del G er Sjøfartsdirektoratet enig i at ordlyden kan tolkes slik at det oppstilles et generelt tilbakevirkende krav for alle «nye skip» (kjølstrukket eller tilsvarende etter 1. mai 2000) som er blitt bygget om til å bruke drivstoff med lavt flammepunkt. Det er imidlertid ingen indikasjoner i forordningens grunnlagsdokument eller de diskusjonene og vurderingene som Sjøfartsdirektoratet har deltatt i EU som tilsier at det har vært meningen å gi kravet virkning også for skip der ombyggingen har skjedd tilbake i tid. Gjennomgående er det forutsatt at endringen gjøres i tråd med kravene i SOLAS, noe som tilsier at dette må forstås å kun gi tilbakevirkende kraft for eldre skip der ombyggingen skjer frem i tid.

I norsk rett er IGF-koden gjennomført i forskrift 27. desember 2016 om skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C, som også omfatter innenriks passasjerskip med sikkerhets sertifikat (EU) for passasjerskip klasse A-D. For disse skipene har det vært krav om å følge kravene i IGF-koden ved ombygginger som nevnt etter 1. januar 2017. Det er dermed Sjøfartsdirektoratets vurdering at endringene i direktiv 2009/45 og de tilhørende endringene i innenriks passasjerskipforskriften ikke medfører eller utløser ytterligere konsekvenser for skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C enn de som allerede følger av gjeldende rett.

## 3. Nærmere om regelverket – viktige direktivendringer

### *Virkeområde*

Direktiv 2017/2108 endrer virkeområdet for direktiv 2009/45 slik at dette begrenses til skip med lengde (L) 24 meter eller mer. Grensen på 24 meter er innført fordi reglene ble vurdert å være lite egnede for mindre fartøy. REFIT-øvelsen viste også at de fleste skip under 24 meter blir konstruert i andre materialer enn stål, og at få slike skip flagges om. Det er derfor heller ikke behov for å beholde harmoniserte krav for slike fartøy av konkurransehensyn. Det er i EU vedtatt ikke-bindende retningslinjer for konstruksjon av passasjerskip med lengde under 24 meter som medlemsstatene kan velge å bruke. Norske passasjerskip med lengde under 24 meter er uavhengig av dette underlagt krav til sertifisering.

Videre presiseres virkeområdet for annen persontransport og endringsdirektivet unntar skipstyper som de spesifikke sikkerhetsreglene etter direktiv 2009/45 ikke passer for. Det gjelder seilskip, tenderfartøy og offshore servicefartøy som frakter industrielt personell.

Direktivet omfatter opprinnelig heller ikke skip som er bygget i annet enn stål eller likeverdig materiale. Endringsdirektivet har tatt inn en definisjon av likeverdig materiale, som bl.a. medfører at skip bygget i aluminium, under visse forutsetninger, omfattes av direktivet. Bakgrunnen for denne presiseringen er ulik praktisering av reglene i EØS-området. For skip i likeverdig materiale som ikke er sertifisert etter direktivet er fristen for å oppfylle direktivets krav satt til 22. desember 2025.

De nye definisjonene fastslår at med «likeverdig materiale» forstås «aluminiumslegering eller ethvert annet ikke-brennbart materiale som i seg selv eller på grunn av anvendt isolasjon opprettholder tilsvarende egenskaper som stål når det gjelder struktur og motstandsdyktighet ved utgangen av den fastsatte standard brannprøvingen det har vært utsatt for». Med «standard brannprøving» forstås «en prøving der prøvestykker av de aktuelle skott eller dekk i en prøvingsovn utsettes for temperaturer som omtrentlig svarer til standard tidstemperaturkurve i samsvar med prøvingsmetoden angitt i det internasjonale regelverket for brannprøvingsmetoder (2010) fastsatt ved IMO-resolusjon MSC.307(88) av 3. desember 2010, i gjeldende versjon». Sjøfartsdirektoratet har vurdert at kompositt ikke oppfyller kravene for å være «likeverdig materiale» til stål i direktivets forstand, og dermed at skip bygget i kompositt faller utenfor innenrikspassasjerskipforskriften. Slike fartøy skal sertifiseres med passasjersertifikat.

Tilsvarende endringer er gjennomført i innenrikspassasjerskipforskriften og sertifikatforskriften.

#### *Endret definisjon av havområder*

Endringsdirektivet har forenklet definisjonen av «havområder», som er bestemmende for hvilke krav som stilles til skipene som går i de ulike områdene. Kriteriene "der skipbrudne personer kan ilandsettes" og "nødhavn" er fjernet som en del av definisjonen på havområde C og D. Inndeling i havområdene A, B, C og D består, og baseres på avstand til kysten og sannsynlig signifikant bølgehøyde. Medlemsstatene er forpliktet til å dele inn sine kystområder i henhold til dette, og publisere en liste over havområder på administrasjonens nettsider.

Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av kriteriene for havområde A, B, C og D fått utarbeidet en oversikt over havområdegrensene i norske farvann, som er tilgjengelig i kartløsning på [kart.sdir.no](http://kart.sdir.no). De nye grensene fastsettes ved forskriftsendringen i denne høringen. Tydelig informasjon om link til kartløsningen vil bli publisert på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

Sjøfartsdirektoratet tolker direktivet slik at havområdene skal måles fra land, og de nye grensene som er tilgjengelige i kartløsningen er utarbeidet med dette utgangspunktet.

Havområde D er avgrenset slik at fartsområde 2 og mindre jf. forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder ikke regnes som havområder innen EØS, se også forslag til nytt § 1 fjerde ledd bokstav f som fastslår at innenrikspassasjerskipforskriften ikke gjelder for skip som er sertifisert for fartsområde 2 og mindre.

Ettersom de nye havområdegrensene er endret sammenlignet med tidligere praksis, er det gitt overgangsordninger for skip som berøres av endringene, se mer under punkt 4.1.

### *Nye tekniske regler*

Ved forordning 2020/411 fastsettes det nye tekniske regler for passasjerskip i innenriksfart i EU/EØS. Vedlegg I avsnitt 1 gjelder i EU for skip som er kjølstрукket eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 19. september 2021. Vedlegg I avsnitt 2 gjelder i EU for skip som er kjølstрукket eller som var på et tilsvarende byggetrinn 19. september 2021 eller senere.

For å få et ensartet teknisk regelverk i EU/EØS-området har Sjøfartsdirektoratet fastsatt at samme dato skal være avgjørende i den norske forskriften. Dette vil sikre at skip som er kjølstрукket etter denne datoen fritt vil kunne omflagges mellom EU-land og Norge.

Over tid har strukturen i vedlegg I gradvis blitt forskjellig fra strukturen i SOLAS og har medført at det er vanskelig å sammenligne sikkerhetsstandarden på passasjerskip i innenriks fart med eksisterende internasjonale krav. En slik re-strukturering som nå er gjennomført legger til rette for senere endringer og gjør det enklere å sammenligne krav og omforente retningslinjer slik at verft, rederier og classeselskap vil kunne jobbe innenfor SOLAS sitt rammeverk.

Endringene i vedlegg I omfatter blant annet:

- De seneste endringene i SOLAS, inkludert IMO Resolusjonene MSC.366(93), MSC.380(94), MSC.386(94), MSC.392(95), MSC.394(95), MSC.395(95), MSC.404(96), MSC.409(97), MSC.421(98) og MSC.436(99) har blitt vurdert med hensyn til relevans for skipene under direktivets virkeområde. Et begrenset antall endringer har blitt bestemt og innført med tilbakevirkende kraft. Dette er reflektert i avsnitt 1 i vedlegg I som har fått regler for bruk av asbest, slepe- og fortøyningsutstyr, vern mot støy, nødslepeprosedyrer og skip som bruker drivstoff med lavt flammepunkt. Merk at for skip som bruker drivstoff med lavt flammepunkt tolker Sjøfartsdirektoratet regelverket slik at det ikke medfører eller utløser ytterligere konsekvenser for skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C enn de som allerede følger av gjeldende rett, se punkt 2 over.
- Som følge av at vedlegg I avsnitt 2 kapittel II-1 del 2 nå refererer til SOLAS kapittel II-1, del B til B-4 i sin helhet, med unntak av regel II-1/8-1 (Safe Return to Port), vil det bli et økt krav til overlevelsessevne (R-faktor) for alle passasjerskip og strengere kriterier ved skade som involverer roro-lasterom for roro-passasjerskip.
- Nåværende lempinger fra SOLAS regel II-1/17-1 for roro-passasjerskip i klasse D og roro-passasjerskip klasse C under 40 meter vil ikke bli videreført for skip bygget etter 19. september 2021.
- Krav til skip under 24 meter er fjernet etter at direktiv 2009/45 ikke lenger gjelder skip under 24 meter.
- Tekniske klargjøringer etter at definisjonen av "likeverdige materiale" i direktiv 2009/45 nå er endret til å inkludere aluminium.
- Forbedring av lesbarheten og dermed muligheten for å sammenligne vedleggene med de internasjonale konvensjonene.
- Korrigering av uklarheter og uoverensstemmelser knyttet til manglende og ukorrekte referanser.

For en fullstendig oversikt over endringene, se vedlegg I.

### *Unntak, likeverdige løsninger og tilleggskrav - Opprettelsen av en database*

For å lette framgangsmåten og for å sikre forutsigbarhet og transparens, skal EU-Kommisjonen opprette en database hvor meldte tiltak fra medlemsstatene om unntak, likeverdige løsninger og tilleggskrav til direktivet publiseres, og hvor både opprinnelig utkast og tiltakets endelige versjon er tilgjengelig.

#### 4. Nærmere om de enkelte bestemmelsene

##### 4.1 Forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart (innenrikspassasjerskipforskriften)

###### § 1. Virkeområde

Virkeområdet endres i tråd med direktivendringene som beskrevet over, og det presiseres at forskriften gjelder skip bygd av i stål eller likeverdig materiale.

Tidligere andre ledd er vurdert som overflødig, og erstattes med en overgangsregel for skip bygget i likeverdig materiale som ikke allerede oppfyller kravene i forskriften. Sjøfartsdirektoratets oversikt tilsier at dette ikke vil være en utfordring for norske skip, og det er derfor fastsatt å gjøre overgangsregelen gjeldende for skip bygd før 20. desember 2017, som er datoen i direktivet. Dette vil gi harmonisert regelverk med EU og være en fordel ved eventuelle innflagginger av slike skip fra EU-land.

I tredje ledd er det inntatt en ny andre setning hvor det presiseres hva som utgjør «større reparasjoner, endringer og ombygginger» i tråd med direktivets definisjon. I direktivet fremgår det at med «større reparasjoner, endringer og ombygginger» menes:

- enhver endring som vesentlig endrer et skips dimensjoner, for eksempel forlengelse ved å tilføye et nytt midt-parti,
- enhver endring som vesentlig endrer et skips passasjerkapasitet, for eksempel bildekk ombygd til passasjer-innredning,
- enhver forandring som vesentlig øker et skips levetid, for eksempel renovering av passasjerinnredningen på et helt dekk,
- enhver ombygging av skip til passasjerskip.

Tidligere fjerde ledd er vurdert som overflødig, og er slettet. I nytt fjerde ledd presiseres det hvilke skip forskriften ikke gjelder for. Her inntas de nye presiseringene som følger av direktivet knyttet til seilskip, tenderfartøy og skip som brukes til transport eller innkvartering av industrielt personell.

I fjerde ledd inntas også noen fartøytyper som allerede er unntatt, men hvor dette ikke har vært presisert i den norske forskriften. Dette gjelder skip som ikke har mekaniske framdriftsmidler, treskip som følger forskrift 23. januar 2020 nr. 69 om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer, og skip som går utelukkende i fartsområde 1 og 2, som Sjøfartsdirektoratets definerer som beskyttede områder tilsvarende havneområder.

Når det gjelder originale historiske passasjerskip og kopier av slike skip, endres dagens forskriftstekst med en henvisning til skip som omfattes av forskrift 17. juni 2014 nr. 768 om særlige regler for skip som er vernet eller fredet. Dette samsvarer med Sjøfartsdirektoratets praksis, som er at historiske skip må være vernet/fredet av Riksantikvaren for å være unntatt innenrikspassasjerskipforskriften.

###### § 2. Definisjoner

Definisjoner oppdateres i tråd med endringene i direktivet, dette gjelder «baughøyde», «personer med nedsatt bevegelseevne», «hurtiggående passasjerfartøy», «regelverket for intakt stabilitet», «havnestat». I tillegg legges til følgende definisjoner fra direktivet; «seilskip», «likeverdig materiale»,

«standard brannprøving» og «tenderfartøy». Definisjonen av «godkjent organisasjon» endres i tråd med tidligere endringer i forskriften, slik at dette begrepet erstattes med «anerkjent klasseselskap».

Definisjonene av «alder», «ESA», «havneområde», «internasjonale konvensjoner», «nødhavn», «skip med heldekk» og «utenriks fart» er overflødige og/eller ikke lenger relevante og fjernes.

Definisjonen av «havområde» endres slik at det kun vises til område som definert i § 5. Setningen «Ved anvendelse av bestemmelsene om radiokommunikasjon gjelder likevel definisjonen av havområde i regel IV/2 i SOLAS 1974» fjernes da den skaper uklarhet. Denne er hentet fra direktiv 2009/45, og er der tatt med fordi en på engelsk benytter begrepet «sea area» både i direktivet og i SOLAS regel IV/2. På norsk benyttes begrepet «radiodekningsområde» i tilknytning til bestemmelser om radiokommunikasjon.

Det er også gjennomført noen mindre redaksjonelle endringer i bestemmelsen.

### *§ 3 Plikter*

Sjøfartsdirektoratet opphever bestemmelsen i § 3 om rederiets, arbeidsgivers, skipsførers og andre som jobber om bord sine plikter, ettersom dette følger klart av skipssikkerhetsloven §§ 6, 19 og 20.

### *§ 4 Dispensasjon*

Tidligere § 4 fastslo i første ledd at Sjøfartsdirektoratet kunne fravike kravene i forskriften etter skriftlig søknad. Slike fravik måtte ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til, og Sjøfartsdirektoratet forstod dette slik at det ikke kunne gis fritak fra direktivets krav etter § 4 første ledd. Bestemmelsen anses å være overflødig og utdatert, og er derfor fjernet.

Paragraf 4 første ledd er erstattet med en bestemmelse som viser at for spesifikke krav i forskriften kan det tillates likeverdige løsninger, forutsatt at de likeverdige løsningene er minst like effektive som kravene i forskriften. Dette følger av direktivet artikkel 9 (2). Direktivbestemmelsen bruker ordlyden «allowing equivalents for certain specific requirements», og vi forstår dette som fastsatte, spesifikke krav, i motsetning til funksjonskrav. Ordlyden «spesifikke krav» er derfor brukt i § 4 første ledd, og tilsvarende endring er gjennomført i § 4 andre ledd som reflekterer fraviksmulighetene i direktivets artikkel 9 (3).

Dersom det gis tillatelse til fritak eller likeverdige løsninger i tråd med direktivet, krever direktivet at EFTAs Overvåkningsorgan (ESA) skal underrettes. Sjøfartsdirektoratet endrer tredje ledd for å tydeliggjøre denne prosessen, og for å få frem at det er en mulighet at vedtaket må omgjøres etter vurdering fra ESA/EU-Kommisjonen.

### *§ 5. Havområder og passasjerskipsklasser*

Definisjonene av havområder og passasjerskipsklasser oppdateres i tråd med endringene i direktivet, og tas i § 5 første og andre ledd. I tredje ledd fastsettes havområdene i tråd med definisjonene i direktivet, og det informeres om at disse grensene er tilgjengeliggjort i en kartløsning som er tilgjengelig på nett. Se [kart.sdir.no](http://kart.sdir.no) og velg temalag «Havområder EØS».

Da passasjerskipsdirektivet først ble innført hadde vi ikke bølgemålinger eller -beregninger for hele kysten, og det ble etablert en midlertidig praksis der havområdene ble plassert inn i de eksisterende fartsområdene slik at havområde D tilsvarte fartsområde 3, havområde C tilsvarte fartsområde 4 og havområde B tilsvarte liten kystfart. De nye bølgeberegningene, som også tar hensyn til avstand fra land,

jf. definisjonene i direktivet, gjør det nå mulig å endre praksis slik at havområdene og nødvendig passasjerskipsklasse samsvarer bedre med den opprinnelige intensjonen i regelverket.

Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av kriteriene for havområde A, B, C og D fått utarbeidet en oversikt over havområdegrensene i norske farvann, som er tilgjengelig i kartløsning på [kart.sdir.no](http://kart.sdir.no). De nye grensene fastsettes som nevnt ved forskriftsendringen i denne høringen.

Vi endrer her en langvarig midlertidig praksis, og det er avdekket flere områder hvor det vil bety at passasjerskip som går i fast rute burde vært sertifisert for en høyere passasjerskipsklasse. Dette er fartøy som går på langvarige kontrakter, og direktoratet mener det er hensiktsmessig å fase inn den nye praksisen i forbindelse med nye anbud. I fjerde ledd er det fastsatt en overgangsordning for fartøy i samband under kontrakter som berøres av endringen i havområder. De berørte fartøyene skal kunne forholde seg til dagens praksis til utløpet av kontrakten som er inngått. Etter høringsrunden er teksten endret slik at det fremgår at det er tilstrekkelig at kontrakt er inngått før 19. september 2021, det er ikke et krav at fartøyet allerede skal være i drift per denne datoen.

Med forbehold om at aktørene som berøres også bør kontrollere de publiserte kartene, er det Sjøfartsdirektoratets vurdering at følgende samband vil få strengere krav:

- Mortavika-Arsvågen endres fra havområde D til havområde C
- Haugesund-Utsira endres fra havområde C til havområde B i perioden 1. mai-30. september og blir dermed klassifisert som havområde B hele året
- Fedje-Sævrøy endres fra havområde D til havområde C
- Svolve-Skrova-Skutvik endres fra havområde C til havområde B
- Melbu-Fiskebøl endres fra havområde D til havområde C
- Stokkvågen-Onøy-Lovund-Træna endres fra havområde C til havområde B

Sambandet Bodø-Moskenes blir klasse B hele året. Tidligere dispensasjoner blir ikke videreført.

Vi anslår at disse sambandene får lempeligere krav:

- Småge-Orta-Sandøya-Finnøya-Ona endres fra havområde B til C
- Bognes-Lødingen endres fra havområde C til D

Statens vegvesen har allerede begynt å utlyse anbud etter de nye beregningene, i samråd med Sjøfartsdirektoratet. Der en lavere passasjerskipsklasse blir tillatt, vil Sjøfartsdirektoratet akseptere at skip med den nye lavere passasjerskipsklassen benyttes.

I femte ledd er det gitt en overgangsordning for andre fartøy som berøres av endringene i havområdegrensene, det vil si passasjerskip som ikke går på en fast kontrakt, men som på tidspunktet for ikrafttredelse av forskriften har et sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriksfart. For denne gruppen fartøy er det mer utfordrende å lage passende overgangsregler, da det ikke er mulig å ha oversikt over konsekvensene i samme grad som for faste samband. Det antas rederiene har større mulighet til å justere og tilpasse operasjonsområdet for fartøy som ikke går på anbudskontrakter. Disse fartøyene skal følge den nye praksisen knyttet til eventuell høyere passasjerskipsklasse innen to år fra ikrafttredelse av forskriften.



### *§ 8. Tekniske og utstyrmessige krav*

I denne bestemmelsen er henvisningene til grensen på 24 meter fjernet som følge av nytt virkeområde for direktivet. Krav til skip under 24 meter er fjernet. Noen referanser til vedlegget er endret for at disse skal være korrekte etter at vedlegget endres. For en mer utfyllende beskrivelse av endringer i tekniske krav, se over.

Andre ledd bokstav a endres slik at det fremgår tydelig at for det som etter forskriften defineres som nye skip (dvs. de skip som er kjølstрукket eller på et tilsvarende byggetrinn fra og med 1. mai 2000) må det skilles mellom skip som er kjølstрукket eller på et tilsvarende byggetrinn før og etter 19. september 2021.

Bestemmelsens tredje ledd bokstav d er vurdert som overflødig ettersom alle overgangsfrister er utløpt, og fjernes. Det er også gjort mindre redaksjonelle endringer.

ESA aksepterte i brev av 6. november 2006 Norges notifikasjon om å innvilge fritak for nye og eksisterende skip i klasse C og D vedrørende krav til (1) hurtig mann-over-bord-båt og (2) landings- og evakueringsområder for helikoptre, og disse fritakene fremgår av § 8 andre ledd bokstav c og tredje ledd bokstav e.

I forskriften ble det stilt som et vilkår for fravik at skipene i klasse C eller D «trafikkerer ruter som er beskyttet mot påvirkning fra åpent hav». En nærmere gjennomgang av ordlyden i ESAs brev og ordlyden i Direktivet (tidligere artikkel 7(3) i Direktiv 98/18, nåværende artikkel 9(3) i Direktiv 2009/45), viser imidlertid at dette vilkåret bare knytter seg til «øyhavsområder» («including in its archipelagic sea areas sheltered from open sea effects»). Det er således behov for å korrigere ordlyden i den norske forskriften. Sjøfartsdirektoratet har løst dette ved å fjerne henvisningen til «ruter som er beskyttet mot påvirkning fra åpent hav» i § 8.

### *§ 8A. Spesielle krav til redningsvester*

Ved en feil er det vist til SOLAS «1966 Amendments» i § 8A, og Sjøfartsdirektoratet benytter anledningen til å korrigere dette til «1996 Amendments».

### *§ 8B. Stabilitetskrav og utfasing av roro-passasjerskip*

I første ledd gjøres en endring i tråd med endringer i direktivet. Alle oppgraderingskrav for eldre A- og B-roropassasjerskip skal være oppfylt i dag, noe som gjør at bestemmelsen endres.

I femte ledd første setning og i bokstav b skal riktig referanse være til «tredje ledd», og Sjøfartsdirektoratet benytter anledningen til å korrigere dette.

Femtende ledd oppheves ettersom fristene for overgangsordningene er utløpt og bestemmelsen ikke lenger er relevant.

### *§ 8C. Sesongbestemt og tidsbegrenset rutetraffikk*

Sjøfartsdirektoratet endrer tittelen til «Stabilitetskrav for roro-passasjerskip - sesongbestemt og tidsbegrenset rutetraffikk», for å tydeliggjøre at denne bestemmelsen er knyttet til kravene i § 8B. Innholdet i denne paragrafen er basert på artikkel 9 i EU-direktiv 2003/25 (Stockholmsavtalen).

Sjøfartsdirektoratet benytter også anledningen til å korrigere en uriktig referanse i § 8C fjerde ledd, hvor det skal vises til sertifikatforskriften § 18 andre ledd bokstav b, ikke til § 6 i samme forskrift.

#### *§ 8D. Sikkerhetskrav for personer med nedsatt funksjonsevne*

I denne bestemmelsen gjennomføres endringer i ordlyd i tråd med direktivet, forsøkt tilpasset oppdatert norsk begrepsbruk. Ordlyden «bevegelseshemmede personer» erstattes med ordlyden «personer med nedsatt bevegelsesevne», tilsvarende i definisjonen i § 2 bokstav b.

Videre erstattes ordlyden «personer med sensoriske funksjonshemninger» med «personer med sensorisk funksjonsnedsettelse», «funksjonshemninger» erstattes med ordlyden «nedsatt bevegelsesevne» og «sensoriske svekkelser» erstattes med ordlyden «sensorisk funksjonsnedsettelse».

Sist fjernes teksten i første ledd om at MSC sirkulære nr. 735 av 24. juni 1996 skal følges «i den utstrekning det passer». Dette gjøres for å fjerne uklarhet rundt og tydeliggjøre at retningslinjen skal følges.

#### *Vedlegg I*

Vedlegg I i forskriften erstattes i sin helhet av innholdet i forordning 2020/411, i konsolidert utgave. Det er vist til forskriftens § 8 første ledd bokstav c i avsnitt 1 kapittel 1 nr. 6. Det gjøres videre oppmerksom på at det i vedlegg I avsnitt 2 kapittel II-1 del B om intaktstabilitet, oppdeling og skadestabilitet er gjort en endring sammenlignet med forordning 2020/411. I forordning 2020/411 fastslår bestemmelsen at skip skal anvende kravene i de relevante bestemmelsene i SOLAS kapittel II-1 del B til B-4, med endringer. Ved en feil er det ikke sagt at dette gjelder med unntak av regel 8-1, og EU-kommisjonen arbeider med å gjennomføre en slik endring i teksten. I vedlegg I i innenrikspassasjerforskriften er dette unntaket tatt inn.

#### *Vedlegg II*

Vedlegg II *Mønster for sikkerhetssertifikat for passasjerskip* slettes, da det er vurdert å ikke være nødvendig å ha malen for sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriksfart i forskrift.

## **4.2 Forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip**

### *DSC-koden - §§ 1 og 6*

Hurtigbåtforskriften § 1 fjerde ledd bokstav c endres slik at det fremgår klart at det er IMO-res. A.373(X) av 14. november 1977 (DSC-koden) i gjeldende versjon, det vil si som endret ved resolusjon MSC.37(63), MSC.186(79), MSC.224(82) og MSC.360(92), som skal oppfylles av fartøyene som omfattes av denne bestemmelsen. § 6 andre ledd endres tilsvarende.

### *Havområder - §§ 2 og 8*

Definisjonen i § 2 bokstav f av «havområde» slettes, og i tråd med dette endres også tittelen på § 8. Sjøfartsdirektoratet vurderer at denne definisjonen er upresis både fordi bestemmelsene i hurtigbåtkoden som det refereres til gjelder fartøyklasser, ikke havområder, og fordi begrepet «havområde» benyttes med annet innhold videre i forskriften.

### § 3 Plikter

Sjøfartsdirektoratet opphever bestemmelsen i § 3 om rederiets, arbeidsgivers, skipsførerens og andre som jobber om bord sine plikter, ettersom dette følger klart av skipssikkerhetsloven §§ 6, 19 og 20.

### 4.3 Forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

#### § 9 Tilsyn for sikkerhets sertifikat for konstruksjon av lasteskip, utstyr på lasteskip og radio på lasteskip og § 41 Dispensasjon

Ordlyden i sertifikatforskriften § 9 første ledd bokstav e endres, og sertifikatforskriften § 41 første ledd bokstav e oppheves.

Tidligere sa ordlyden i sertifikatforskriften § 9 første ledd bokstav e at bunntilsyn skal skje når skipet er tørt. Denne ordlyden stemmer ikke overens med HSSC punkt 4.6.2.2, som sier at bunntilsyn bør skje med skipet i tørrdokk, men at vekselvise tørre/flytende bunntilsyn kan aksepteres dersom tilsynet utføres under tilfredsstillende forhold med passende utstyr og med opplært personell. Flexibiliteten som gis gjennom HSSC har derfor ikke kommet frem i sertifikatforskriften.

I sertifikatforskriften § 9 første ledd bokstav e stod det at ett bunntilsyn skal utføres ved fjerde årsdag eller i forbindelse med fornyelsestilsynet for sertifikatet. Ordlyden i HSSC punkt 4.6.1 krever derimot at ett av de to bunntilsynene som kreves i løpet av en femårsperiode skal utføres i forbindelse med fornyelsestilsynet av sertifikatet, men at dette bunntilsynet derimot kan utføres i perioden mellom fjerde og femte årsdag for sertifikatet.

Gjennom SOLAS Reg. I/14 (e) og Reg. I/14 (f) åpnes det for at sertifikatperioden kan forlenges med inntil henholdsvis tre måneder og én måned. Både SOLAS Reg. I/14 (e) og SOLAS Reg. I/14 (f) er tatt inn i sertifikatforskriften gjennom henholdsvis § 37 andre ledd og § 37 femte ledd. Med *five-year period* menes sertifikatperioden, med eller uten forlengelser (ref. HSSC pkt. 5.7). Bunntilsyn er omtalt i SOLAS Reg. I/10 (a) (v) og gjengitt nedenfor:

*a minimum of two inspections of the outside of the ship's bottom during any five year period, except where regulation 14(e) or (f) is applicable. Where regulation 14(e) or (f) is applicable, this five year period may be extended to coincide with the extended period of validity of the certificate. In all cases the interval between any two such inspections shall not exceed 36 months;*

Ettersom CCC utstedes med en varighet som fastsettes av flaggstaten, men likevel ikke lenger enn fem år, sier SOLAS Reg. I/10 (a) (v) at i løpet av 5 år (sertifikatets originale varighet) skal det være minst to bunntilsyn. Dersom sertifikatvarigheten forlenges (enten med inntil 3 måneder gjennom sertifikatforskriften § 37 andre ledd eller med inntil én måned gjennom sertifikatforskriften § 37 femte ledd) skal minst to bunntilsyn utføres i løpet av samme periode. Det skal uansett aldri gå mer enn 36 måneder mellom to bunntilsyn.

I sertifikatforskriften § 41 første ledd bokstav e var det åpnet for at lasteskip som ved mellomliggende eller ved andre eller tredje år i en sertifikatperiode har krav om et tørt bunntilsyn kan få dispensasjon fra kravet om tørt bunntilsyn med forbehold om at skipet kan foreta et tilfredsstillende bunntilsyn flytende. Derimot åpnes det ikke for at bunntilsynet ved fornyelse kan utføres flytende. For å harmonisere med HSSC opphever Sjøfartsdirektoratet derfor § 41 første ledd bokstav e.

#### *§ 18. Sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart*

Bestemmelsens første ledd endres for å reflektere at passasjerskip i innenriksfart med lengde under 24 meter ikke lenger omfattes av kravet om å ha sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart.

Det presiseres også i første ledd, andre setning, at fritak som er gitt i samsvar med innenrikspassasjerskipforskriften § 4, samt likeverdige løsninger og fritak som benyttes i samsvar med samme forskrift § 8, skal inntas i skipets sikkerhets sertifikat, jf. direktivets artikkel 13 (4).

#### *§ 20. Passasjersertifikat*

Paragraf 20 om passasjersertifikat endres slik at passasjerskip som tidligere skulle ha sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart nå skal ha passasjersertifikat etter denne bestemmelsen. Dette gjelder som nevnt alle passasjerskip med lengde under 24 meter uavhengig av byggetidspunkt, seilskip, skip uten mekaniske fremdriftsmidler og skip som er bygget i annet materiale enn stål eller annet likeverdig materiale.

For skip som er vernet eller fredet og omfattes av forskrift 17. juni 2014 nr. 768 om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer, presiseres det i første ledd, andre setning, at disse skal ha passasjersertifikat for vernet eller fredet skip.

### **4.4 Forskrift om havnestatskontroll**

#### *§ 3. Passasjerskip i innenriksfart i Norge*

Bestemmelsen i havnestatskontrollforskriften § 3 endres ved at det tas inn referanse til endringsdirektiv til 2017/2108 og forordning 2020/411. Bestemmelsen endres videre slik at direktivet kun er gjeldende for skip med lengde 24 meter eller mer.

Videre endres ordlyden i andre ledd slik at det fremgår tydelig at det er passasjerskip som faller utenfor direktivet som er ment å omfattes av denne bestemmelsen, og ikke for eksempel tredjelandsskip som ikke er sertifisert etter direktivet. Begrunnelsen for å innta denne bestemmelsen fra 1. januar 2020 fremgår av Sjøfartsdirektoratets rundskriv RSR 4 – 2019:

«Skipssikkerhetsloven § 44 gir hjemmel for havnestatskontroller av alle skip. Sjøfartsdirektoratet ønsker likevel i annet ledd å konkretisere kravet til sikkerhetsstandard som i praksis har blitt stilt til passasjerskip som skal operere i fartsområde 1 og 2 eller som for eksempel på grunn av sitt byggemateriale ikke kommer inn under direktivet. Disse skipene skal ha dokumentasjon utstedt av flaggstaten som viser at skipet har samme sikkerhetsnivå som norske passasjerskip i tilsvarende fartsområde. Det er flaggstaten som må gjøre en gjennomgang av skipet for å bekrefte sikkerhetsnivået. Sjøfartsdirektoratet kontrollerer sikkerhetsnivået ved havnestatskontroll i norsk havn.»

### **5. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget**

#### *Endret virkeområde*

Endringene i virkeområdet for innenrikspassasjerforskriften vil medføre at noen skip vil måtte re-sertifiseres fra å ha sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart til passasjersertifikat.

Hovedsakelig vil skip som går over til passasjersertifikat måtte oppfylle krav som i hovedsak tilsvarer krav som følger av innenrikspassasjerskipforskriften. Det er én vesentlig forskjell når det gjelder forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip som kan føre til oppgraderingskrav for skip som faller ut av innenrikspassasjerskipforskriften. Denne forskriften krever et marint evakueringsystem (MES) når det er mer enn 1,5 m fra innskipingsdekk til vannlinjen, jf. § 10, mens innenrikspassasjerskipforskriften krever MES når det er mer enn 4,5 m fra innskipingsdekk til vannlinjen jf. vedlegg I kapittel III.

Sjøfartsdirektoratet har forsøkt å få oversikt over hvilke fartøy dette gjelder, og har etter dette inntrykk av at dette gjelder svært få skip. Sjøfartsdirektoratet har ikke identifisert kostnader knyttet til selve resertifiseringen av skipet.

#### *Endringer i havområder*

For de skipene som på grunn av sitt operasjonsområde etter nye havområdegrensener må ha høyere passasjerskipsklasse, vil endringen kunne medføre kostnader i form av dyrere fartøy i neste anbudskontrakt. Samtidig vil også en del samband få lempeligere krav. Direktoratet har ikke gjennomført en økonomisk analyse, men legger til grunn at det ikke skal bli noen tilleggskostnader i inneværende anbudsperioder.

For de offentlige etatene som ved neste anbudskonkurranse vil måtte kreve høyere passasjerskipsklasse for enkelte samband, vil dette også kunne medføre at driften av sambandet blir dyrere.

For Sjøfartsdirektoratet har utarbeidelse av grenser og en publiserbar kartløsning medført kostnader som har vært dekket over gjeldende budsjett.

#### *Endringer i tekniske krav*

Endringene i vedlegg I som følge av forordning 2020/411 medfører strengere sikkerhetskrav for nye passasjerskip som bygges etter 19. september 2021. Det nye regelverket har blitt underlagt retningslinjene for kost-/nytteanalyser i IMO (Formal Safety Assessment) som skal sikre kostnadseffektive løsninger. Endringene antas derfor ikke å medføre økonomiske og administrative konsekvenser av vesentlig betydning for næringen, eller for administrasjonen. Se også Sjøfartsdirektoratets vurdering av kravet i vedlegg I avsnitt 1 kapittel II-1 del G knyttet til IGF-koden under punkt 2.

#### *Endringer i kravet om bunntilsyn for lasteskip*

Endringene kan medføre reduserte behov for tørrdokktjenester og økt bruk av bunntilsyn ved kai. Endringen vurderes som en lettelse for rederiene, da de i større grad vil ha mulighet til å erstatte annenhver dokking med flytende inspeksjon uten å måtte søke om dispensasjon.

Praksis for fjerntilsyn og flytende bunntilsyn er allerede til stede. Sjøfartsdirektoratet mener derfor at endringene ikke medfører uheldige økonomiske konsekvenser for næringen, men heller åpner for fleksibiliteten som følger av HSSC.

Lars Alvestad  
Fungerende sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
Fungerende avdelingsdirektør

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