Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
07.04.2025	2024/6848-10	Linda Dehlin Fluvåg
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
	32	52 74 53 03

Instanser i henhold til høringsliste

Høring - forskrift om mindre rettelser i diverse forskrifter hjemlet i skipssikkerhetsloven m.fl.

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring utkast til forskrift om mindre redaksjonelle endringer i en rekke forskrifter som direktoratet forvalter.

Høringsinnspill sendes til Sjøfartsdirektoratet innen 1. august 2025 til post@sdir.no. Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider, sdir.no.

Spørsmål om høringen kan rettes til seniorrådgiver Linda Dehlin Fluvåg, tlf. 52745303, eller per e-post til ldfl@sdir.no.

Bakgrunnen for forslaget
Som en del av Sjøfartsdirektoratets kvalitetssystem noteres mindre behov for endringer i forskriftene som blir forvaltet av direktoratet. Endringene dreier seg ofte om rent redaksjonelle korrigeringer, men som likevel kan føre til misforståelser og dermed forårsake unødig tidsbruk hos direktoratets kunder. Sjøfartsdirektoratet mener at det er hensiktsmessig å samle disse endringene i en felles endringsforskrift.

Nærmere om forslaget
Formålet med endringene er i all hovedsak å rette opp i redaksjonelle feil som av ulike grunner har oppstått. Samtlige forskrifter som det foreslås endringer i er helt eller delvis hjemlet i skipssikkerhetsloven og produktkontrolloven.

Kommentarer til de enkelte endringene

I

Til endringer i forskrift 31. januar 1984 nr. 227 om sikringstiltak mot brann og eksplosjon på flyttbare innretninger:

Til § 1. Definisjoner
I nr. 5 står det «MOU-klasseinstitusjon: Anerkjent klasseinstitusjon som det er inngått tilleggsavtale med om å utføre kontroll og besiktigelse mv. av flyttbare iv2nretninger»

Skrivefeilen i setningens siste ord rettes opp i, og teksten endres til «MOU-klasseinstitusjon: Anerkjent klasseinstitusjon som det er inngått tilleggsavtale med om å utføre kontroll og besiktigelse mv. av flyttbare *innretninger*».

Til § 25. Gassdeteksjon
I nr. 2, 2.1 står det «[g]assdetekroter», som endres til «*gassdetektorer*».

Til § 25. Gassdeteksjon

I nr. 3, 3.1, andre punktum står setningen «[p]å boredekk skal det være installert en gassdeteksjonssetnral eller ett slave panel som klart viser hvor det er detektert gass.» Setningen endres til: p]å boredekk skal det være installert en *gassdeteksjonssentral eller et slavepanel som viser hvor det er oppdaget gass*».

Endringene innebærer at utilsiktede og åpenbare skrivefeil i forskriften rettes, samtidig som språket klargjøres.

II

Til endringer i forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjerskip, lasteskip og lektere:

SOLAS 74 kapittel II-1 som er gjort kjent sammen med forskriften skal slettes.

Tilføyelsen av SOLAS 74 kapittel II-1 i forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere skjedde ved en inkurie da forskrift 18. desember 2023 nr. 2173 om endring i diverse forskrifter hjemlet i skipssikkerhetsloven ble fastsatt.

SOLAS 74 kapittel II-1 er gjort kjent i tilknytning til forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip. En duplisering av Sjøfartsdirektoratets tolkning av SOLAS 74 kapittel II-1 er verken nødvendig eller ønskelig og skal følgelig ikke være tilgjengelig fra forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere.

Til § 14e. Hindring av og kontroll med vanninntrenging osv. (SOLAS regel II-1/22):
Leddet, (1), ser slik ut i dag:

(1) Alle vanntette dører skal holdes lukket under fart, unntatt under forhold som fastsatt i tredje ledd. Vanntette dører med en bredde på mer enn 1,2 m i maskinrom, som er tillatt etter byggeforskriften § 3, jf. SOLAS regel II-1/13 nr. 9, kan bare åpnes under de omstendighetene som er angitt i nevnte ledd. En dør som åpnes i samsvar med leddet her, skal være klar til å lukkes øyeblikkelig. Enhver dør som åpnes i samsvar med dette nummeret, skal kunne lukkes øyeblikkelig.

Leddet skal etter endringen ha følgende innhold:

(1) Alle vanntette dører skal holdes lukket under fart, unntatt under forhold som fastsatt i tredje ledd. Vanntette dører med en bredde på mer enn 1,2 m i maskinrom, som er tillatt etter byggeforskriften § 3*, jf. SOLAS regel II-1/13.9*, kan bare åpnes under de omstendighetene som er angitt i nevnte ledd. *En dør som åpnes i samsvar med leddet her, skal være klar til å lukkes øyeblikkelig.*

De to siste setningene i (1) regulerer det samme forholdet, og den siste setningen tas derfor ut. Samtidig rettes referansen til internasjonalt regelverk.

Leddet, (4), ser slik ut i dag:

(4) Maskinelt betjente vanntette skyvedører som er tillatt etter byggeforskriften § 3, jf. SOLAS regel II-1/13 nr. 9, skal lukkes før skipet går fra havn, og lukking av dem før skipets avreise fra havn skal innføres i skipsdagboken.

Leddet skal etter endringen ha følgende innhold:

(4) Maskinelt betjente vanntette skyvedører som er tillatt etter byggeforskriften § 3, jf. *SOLAS regel II-1/13.9*, skal lukkes før skipet går fra havn, og lukking av dem før skipets avreise fra havn skal innføres i skipsdagboken.

Leddet, (5), ser slik ut i dag:

(5) Vanntette dører som er montert i vanntette skott som skiller lasterom i mellomdekk i samsvar med regel 13.8.1, skal lukkes før reisen begynner, og holdes lukket under fart. Tidspunktet for åpning og lukking av slike dører skal innføres i skipsdagboken.

Leddet skal etter endringen ha følgende innhold:

(5) Vanntette dører som er montert i vanntette skott som skiller lasterom i mellomdekk i samsvar med *SOLAS regel II-1/13.8.1*, skal lukkes før reisen begynner, og holdes lukket under fart. Tidspunktet for åpning og lukking av slike dører skal innføres i skipsdagboken.

Leddet, (6), ser slik ut i dag:

(6) For skip som er underlagt SOLAS II-1 regel 1.1.1.1 og bygget før 1. januar 2024, skal landgangs-, laste- og drivstoffporter som er montert under skottdekket på passasjerskip og fribordsdekket på lasteskip, lukkes vanntett og sikres forsvarlig før reisen begynner, og holdes lukket under fart.

Leddet skal etter endringen ha følgende innhold:

(6) For skip som er underlagt *SOLAS regel II-1/1.1.1.1* og bygget før 1. januar 2024, skal landgangs-, laste- og drivstoffporter som er montert under skottdekket på passasjerskip og fribordsdekket på lasteskip, lukkes vanntett og sikres forsvarlig før reisen begynner, og holdes lukket under fart.

Leddet, (8), ser slik ut i dag:

(8) Følgende dører som er plassert over skottdekket på passasjerskip og fribordsdekket på lasteskip, skal lukkes og låses før reisen begynner, og holdes lukket og låst til skipet er ved neste kaiplass:

1. lastedører i siden eller i ytterkledningen til lukkede overbygninger
2. baugporter montert på steder som angitt i nr. 8.1
3. lastedører i kollisjonsskottet
4. ramper som danner et annet lukkesystem enn de som er definert i nr. 8.1. til og med nr. 8.3.

Leddet skal etter endringen ha følgende innhold:

(8) Følgende dører som er plassert over skottdekket på passasjerskip og fribordsdekket på lasteskip, skal lukkes og låses før reisen begynner, og holdes lukket og låst til skipet er ved neste kaiplass:

a. lastedører i siden eller i ytterkledningen til lukkede overbygninger
b. baugporter montert på steder som angitt i *bokstav a.*
c. lastedører i kollisjonsskottet
d. ramper som danner et annet lukkesystem enn de som er definert i *åttende ledd bokstav a til c.*

Leddet, (14), ser slik ut i dag:

(14) Når lysventilene nevnt i byggeforskriften § 3, jf. SOLAS regel II-1/15 nr. 3.2, i et mellomdekk har nederste kant under en linje trukket parallelt med skottdekket i borde på passasjerskip og fribordsdekket i borde på lasteskip og har sitt laveste punkt 1,4 m pluss 2,5 % av skipets bredde over vannet når skipet går fra havn, skal alle lysventiler i dette mellomdekket være vanntett lukket og låst før skipet forlater havn, og de skal ikke åpnes før skipet kommer til neste havn.

Leddet skal etter endringen ha følgende innhold:

(14) Når lysventilene nevnt i byggeforskriften § 3, jf. *SOLAS regel II-1/15.3.2*, i et mellomdekk har nederste kant under en linje trukket parallelt med skottdekket i borde på passasjerskip og fribordsdekket i borde på lasteskip og har sitt laveste punkt 1,4 m pluss 2,5 % av skipets bredde over vannet når skipet går fra havn, skal alle lysventiler i dette mellomdekket være vanntett lukket og låst før skipet forlater havn, og de skal ikke åpnes før skipet kommer til neste havn.

Leddet, (16), ser slik ut i dag:

(16) Når last transporteres i rom nevnt i byggeforskriften § 3 jf. SOLAS regel II-1/15 nr. 5.2, skal lysventilene og deres blindlokk lukkes vanntett og låses før lasten tas om bord, og denne lukkingen og låsingen skal innføres i skipsdagboken som foreskrevet av Sjøfartsdirektoratet.

Leddet skal etter endringen ha følgende innhold:

(16) Når last transporteres i rom nevnt i byggeforskriften § 3 jf. *SOLAS regel II-1/15.5.2*, skal lysventilene og deres blindlokk lukkes vanntett og låses før lasten tas om bord, og denne lukkingen og låsingen skal innføres i skipsdagboken som foreskrevet av Sjøfartsdirektoratet.

Endringene i § 14e. gjøres for å rette språklige feil og sikre korrekte referanser til internasjonalt regelverk.

III

Til endringer i forskrift 30. juni 1987 nr. 580 om vakthold for dekksavdelingen og maskinavdelingen på norske fiske- og fangstfartøy:

Til vedlegg A kapittel V Overtakelse av vakten. (Punkt 8):
Det står «Avløsende offiser skal ikke overlate vakten til avløsende offiser hvis han har noen som helst grunn til å tro at sistnevnte øyensynlig ikke er i stand til å utføre sine plikter effektivt. Han skal i så fall underrette føreren om dette.»
Ordlyden endres til: *«Avløsende offiser skal av den offiser som blir avløst underrettes om følgende:»*

Til vedlegg A kapittel V Overtakelse av vakten. (Punkt 10):
Det står: «Hvis en viktig manøvre er under utførelse på tidspunktet for overlevering av vakten, skal den avsluttes av den offiser som blir avløst med mindre anne ordre gis av føreren.»
Ordlyden i punkt 10 endres til: «Hvis en viktig manøvre er under utførelse på tidspunktet for overlevering av vakten, skal den avsluttes av den offiser som blir avløst med mindre *annen* ordre gis av føreren.»

Endringene gjøres for å rette feil i regelverket.

IV

Til endringer i forskrift 6. september 1999 nr. 1047 om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip:

Til § 4. Registrering
I (1) står det at «[r]ederiet skal utpekte […]», som endres til «[r]ederiet skal *utpeke*».

Endringen gjøres for å rette språklig feil i regelverket.

V

Til endringer i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer:

Til § 2-1. Konstruksjon
I (2) nr. 1 og 2 står «DNV GLs», som skal endres til «*DNVs*» begge steder.

Til § 2-3a. Beskyttelse mot fylling gjennom åpninger i skroget under vannlinjen
I (1) første setning står det: «*For fartøy bygget etter 1. januar 2010 som har bevegelige deler som er ført gjennom skroget under den dypeste driftsvannlinje, f.eks. sonar, f.eks. sonar, skal det være arrangert en indre vanntett barriere som hindrer videre fylling av fartøyet ved en eventuell lekkasje.»*
Ordlyden «f.eks. sonar, f.eks. sonar» endres til «*f.eks. sonar*».

Til § 2-15. Anker- og fortøyningsutrustning
I (4) nr. 4 står «DNV GLs», som skal endres til «*DNVs*».

Endringene gjøres for å rette språklige feil i regelverket og for å sikre at foretak gjengis med korrekte og oppdaterte navn.

VI

Til endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip:

Tabellen i vedlegg 2A: Stuingsplaner for ADR-transportenheter med pakket farlig last i klasse 1 etter IMDG og ADR/RID (eksplosive stoffer og gjenstander) for roro-skip uten fastmonterte skumslukkeanlegg
Tittelen for kolonne b) ser slik ut i dag:
«Passasjerskip med åpent roro-dekk som fører inntil 12 når ADR-transportenheten plasseres på oppmerket felt for farlig last forut eller akter på fartøyet og det rundt ADR-transportenheten er en sikkerhetssone på minst 3 meter til øvrige kjøretøy»

Kolonne b) skal etter endringen ha følgende innhold:
«Passasjerskip med åpent roro-dekk som fører inntil 12 *passasjerer* når ADR-transportenheten plasseres på oppmerket felt for farlig last forut eller akter på fartøyet og det rundt ADR-transportenheten er en sikkerhetssone på minst 3 meter til øvrige kjøretøy»

Endringen gjøres for å unngå misforståelser av regelverket.

VII

Til endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektere:

Til § 3: Supplerende bestemmelser om lastsikringsmanual, faktahefte for stabilitet og styrke og laste- og losseplan for lasteskip og lektere

Første ledd ser slik ut i dag:
Lasteskip og lektere skal ha om bord lastsikringsmanual etter SOLAS regel VI/5.6.

Første ledd skal etter endringen ha følgende innhold:
Lasteskip og lektere skal ha om bord lastsikringsmanual etter SOLAS regel VI/5.6. *For lasteskip i innenriks fart og lektere i alle fartsområder kreves det ikke at manualen er godkjent.*

I første ledd føyes det til en ny setning. Setningen innebærer en lemping av krav til godkjenning av lastesikringsmanual, i tråd med slik 2006-versjonen av forskriften var. Den samme lempingen av kravet var tenkt videreført i ny forskrift, men ble utelatt ved en feil. SOLAS krever at administrasjonen skal godkjenne lastsikringsmanualen, men sier ikke hvilke kriterier som skal legges til grunn utover at lastsikringsmanualen skal utarbeides etter en «standard som minst er likeverdig med retningslinjene som er utarbeidet av organisasjonen». De nærmere kravene reguleres i MSC.1/Circ.1353. Det ser ikke ut til at det følger av sirkulæret at administrasjonen selv må gjennomgå lastsikringsmanualene. Gjeldende rett, og slik forskriften ble praktisert i den tidligere forskriften, er at manualene ikke kreves godkjent.

VIII

Til endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip:

Til forskriftens vedlegg 1, under regel III/29 er det en fotnote med referanse til res. A.1078(28). Denne referansen må endres til riktig nummer på referansen, som er: *A.1072(28*).

Forskriftens regel 29 inneholder en fotnote hvor det vises til «Revised guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies» (resolusjon A.1078(28)». Retningslinje

A.1078(28) som det vises til, har ikke denne tittelen, men det har retningslinje A.1072(28). Referansen endres derfor til A.1072(28) for at bestemmelsen skal kunne fungere som tiltenkt.

IX

Til endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip:

Referansen til SOLAS 1074 kapittel II-1 ser slik ut i dag:
Norsk ikke-autorativ oversettelse av SOLAS 1974 kapittel II-1 sist endret ved MSC.496(105).

Referansen endres til:
SOLAS 1974

Endringen gjøres for å oppdatere regelverket.

X

Til endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip:

Til § 2. Brannsikring på skip i utenriksfart:
Bokstav b ser slik ut i dag:
Det internasjonale regelverket for brannsikkerhetssystem (FSS-koden), jf. MSC.98(73), som endret ved MSC.206(81), MSC.217(82) MSC.292(87), MSC.311(88), MSC.327(90), MSC.339(91), MSC.367(93), MSC.403(96), MSC.410(97), MSC.457(101) og MSC.484(103)

Bokstav b skal etter endringen ha følgende innhold:
Det internasjonale regelverket for brannsikkerhetssystem (FSS-koden) *konsolidert utgave 2015, som endret ved* MSC.457(101) og MSC.484(103)

Til § 7. Brannpumper og brannledninger på passasjerskip i innenriksfart
Annet ledd viser til «skip etter første ledd bokstav a til f», men opplistingen i første ledd går kun fra a til e. Første setning i annet ledd i § 7 endres dermed til «[f]or skip etter første ledd bokstav a *til e*».

Til oversettelsen av SOLAS, regel 9.7., skal etter endringen bytte ut overskriften «Beskyttelse av avgrensninger av lasterom» med følgende overskrift: «*Ventilasjonssystemer*».

I forskriften er det tatt inn en oversettelse av SOLAS, og overskriften til regel 9.7 – «Beskyttelse av avgrensninger av lasterom» er feil. Overskriften er den samme i både regel 9.6 og 9.7. I den opprinnelige teksten i SOLAS står det «Ventilation systems» for 9.7. På norsk vil tittelen på 9.7. da bli «Ventilasjonssystemer».

Endringene gjøres for å oppdatere regelverket.

XI

Til endringer i forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger:

Til § 15. Navigasjonshjelpemidler:

Sjette ledd ser slik ut i dag:

Kravet om brovaktalarm gjelder ikke for følgende skip i fartsområde 4 eller mindre fartsområder eller skip med bruttotonnasje under 500 i liten kystfart:

a. passasjerskip som går i fast rute og der overfartstiden ikke overstiger 12 minutter
b. passasjerskip med kontinuerlig brovakt bestående av minst to personer
c. skip med passasjersertifikat som fører 12 eller færre passasjerer, og som ikke er hurtiggående fartøy.

Sjette ledd skal etter endringen ha følgende innhold:
Kravet om brovaktalarm gjelder ikke *for skip* i fartsområde 4 eller mindre fartsområder eller skip med bruttotonnasje under 500 i liten kystfart*, når skipet oppfyller ett av følgende vilkår*:

a. passasjerskip som går i fast rute og der overfartstiden ikke overstiger 12 minutter
b. passasjerskip med kontinuerlig brovakt bestående av minst to personer
c. skip med passasjersertifikat som fører 12 eller færre passasjerer, og som ikke er hurtiggående fartøy.

Slik ordlyden er formulert i dag ser Sjøfartsdirektoratet at den kan gi rom for misforståelse. For å tydeliggjøre at bestemmelsen oppstiller tre ulike alternativer i bokstav a til er det foreslått å endre ordlyden.

XII

Til endringer i forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv.:

Til vedlegg 7: Tilleggskrav som gjelder dersom intern produksjonskontroll og overvåket produktprøving angitt i modul A1 brukes:
Under overskriften Konstruksjon og produksjon i vedlegg 7, er det i bokstav b. referert til vedlegg 1 del A nr. 3.2
Korrekt referanse er: vedlegg 1 del A *nr. 3.3*.

XIII

Til endringer i forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr:

Til § 3a. Elektronisk merking av skipsutstyr:

Bestemmelsen ser slik ut i dag:
EØS-avtalen vedlegg II kapittel XXXII nr. 4 (forordning (EU) 2018/414) om tekniske kriterier for elektronisk merking av skipsutstyr og EØS-avtalen vedlegg II kapittel XXXII nr. 5 (forordning (EU) 2018/608) om utfyllende bestemmelser til skipsutstyrsdirektivet om identifikasjon av visse typer skipsutstyr som kan merkes elektronisk, gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 og avtalen for øvrig.

Bestemmelsen skal etter endringen ha følgende innhold:
EØS-avtalen vedlegg II kapittel XXXII nr. 4 (forordning (EU) 2018/414) *om utfylling av skipsutstyrsdirektivet med hensyn til angivelse av bestemte typer skipsutstyr som med fordel kan merkes elektronisk* og EØS-avtalen vedlegg II kapittel XXXII nr. 5 (forordning (EU) 2018/608) *om tekniske kriterier for elektronisk merking av skipsutstyr*, gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 og avtalen for øvrig.

Endringene gjøres for å rette feil i ordlyden som kan føre til misforståelser.

XIV

Til endringer i forskrift 8. september 2017 nr. 1368 om ballstvannbehandling på skip og flyttbare innretninger:

§ 2. Rensing av ballastvann
§ 2 a: første setning oppheves.
§ 2 b: hele bokstaven oppheves.

§ 3. Utskifting av urenset ballastvann
Paragrafen oppheves.

§ 6. Unntak fra krav om ballastvannbehandling
Første setning: henvisningen til § 3 fjernes.
Ordlyden blir etter endringen: «*Kravene om ballastvannbehandling etter § 2 og § 5 gjelder ikke*».

§ 9. Likeverdige løsninger
Henvisningen til § 3 fjernes og erstattes med henvisning til § 2.
Ordlyden blir etter endringen: «Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad godkjenne andre metoder for ballastvannbehandling enn de som følger av *§ 2*, jf. § 4, hvis metodene sikrer tilsvarende beskyttelsesnivå for helse, miljø, eiendom og ressurser.»

§ 13. Innfasing av krav til renseteknologi
Paragrafen oppheves.

Tidspunktene som det vises til i §§ 2 og 13 har passert og bestemmelsene dermed ikke lenger aktuelle, og innholdet i § 3 er ikke lenger gjeldende ettersom § 13 oppheves. De andre endringene foretas som følge av de opphevde bestemmelsene. Bestemmelsene som oppheves holder ingenting av ytterligere materiell verdi for forskriften.

XV

Til endringer i forskrift 7. juni 2019 nr. 710 om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard:

§ 2. Tilsyn og dokumentasjon.
Første ledd første setning:
Skipet skal ha om bord en bekreftelse fra flaggstaten på at det er ført tilsyn etter IMO-resolusjon A 1104(29), og at kravene i denne forskriften er oppfylt.

Ordlyden skal endres til:
Skipet skal ha om bord en bekreftelse fra flaggstaten på at det er ført tilsyn etter *IMO-resolusjon A.1186(33)* og at kravene i denne forskriften er oppfylt.

Endringen gjøres for å rette opp feil i ordlyden.

XVI

Forskriften trer i kraft straks.

Økonomiske og administrative konsekvenser
Endringene som er foreslått er rettelser som ikke innebærer materielle endringer av regeltekst, men korrigeringer av feil som har oppstått av ulike grunner. Målet med denne forskriften er å rette skrivefeil og

andre misforståelser, slik at regelverket kan praktiseres slik det er tiltenkt. De foreslåtte endringene vil ikke innebære administrative eller økonomiske konsekvenser utover å ha klargjørende effekt.

Alf Tore Sørheim
konstituert Sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

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