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 06-2023**
Dato:	9. oktober 2023
Saksnr.:	2022/66188-11/HHBR/MTS
Opphever:	-
Referanse til:	Forskrift 6. september 1999 nr. 1047 om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip

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

RSR – Endringer i forskrift om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt endringer i forskrift 6. september 1999 nr. 1047 om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip. Endringene trer i kraft straks.

Forslag til endringer ble sendt på offentlig høring den 6. juli 2022 og høringsfristen utløp 6. oktober. Ni instanser sendte innspill, se vedlagte høringsmatrise.

Forskrift 6. september 1999 nr. 1047 om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip (forskrift nr. 1047) gjennomfører endringer som vil følge av direktiv 2017/2109/EU som gjør endringer i direktiv 98/41/EF. Det er besluttet at direktiv 2017/2109/EU skal innlemmes i EØS-avtalen, og endringene i forskrift nr. 1047 er nødvendige som følge av dette.

Oversikt over endringene

Virkeområdet i direktiv 2017/2109/EU er harmonisert med direktiv 2009/45 som endret[1], ved at direktivet gjelder skip som opererer i havområde A-D, og at skip som bare går i innenriksfart i «port areas» er unntatt, jf. artikkel 3.1. og definisjonen av «port area» i artikkel 2 i direktiv 2017/2109. Med «port area» menes skip i fartsområde 2 eller lavere fartsområder. Dette er i samsvar med forståelsen av eksisterende direktiv 98/41/EF og forskrift nr. 1047. Passasjerskip i internasjonal fart til/fra EU-havn omfattes også av direktivet, jf. art. 2 jf. art. 3, som ikke begrenser definisjonen av passasjerskip og virkeområdet til skip i innenriks fart.

Rederier som har fartøy som foretar reiser hvor de enkelte strekningene er på 20 nautiske mil eller mer, skal ifølge direktiv 2017/2109/EU nå rapportere på nasjonalitet og fødselsdato. I dag kan rederiene velge å rapportere «[a]lderskategori (voksen, barn eller spedbarn), alder eller fødselsår»[2]. Videre står det i direktiv 2017/2109/EU at denne informasjonen skal rapporteres senest 15 minutter etter avgang, og ikke 30 minutter slik det står i § 6 i forskrift nr. 1047 i dag. Det har kommet høringsinnspill om at rapporteringsfristen fremdeles bør være 30 minutter. På dette punktet har direktoratet imidlertid ikke handlingsrom, da direktiv 2017/2109/EU artikkel 5 er helt klar på at rapporteringen ikke skal skje senere enn 15 minutter etter avgang.

[1] Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart og RSR 13-2021
[2] Forskrift nr. 1047 § 6

Direktiv 2017/2109/EU endrer også kravet til framgangsmåten ved rapportering av antall passasjerer fra dagens krav om rapportering til rederiets landorganisasjon, til krav om elektronisk rapportering via nasjonal meldeportal[3] i samsvar med direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter.

Etter innspill fra Kystverket, endres henvisningene i den fastsatte forskriften fra «nasjonal meldeportal» til «SafeSeaNet Norway. der rapporteringen skal gjøres i nasjonal meldeportal i Norge.

For å imøtekomme utfordringer for skip som verken har mulighet til å kople seg på nasjonal meldeportal eller har AIS installert ombord, kan medlemsstatene tillate rapportering innen rederiorganisasjonen i en overgangsperiode fram til 20. desember 2023.

Håndteringen av personopplysninger i samsvar med direktiv 2017/2109/EU skal skje i samsvar med GDPR[4].

Merknader til de enkelte paragrafer som endres

§ 2 Definisjoner

Direktiv 2017/2109/EU gjør endringer i definisjonene. Her slettes eksisterende bokstaver a og b i § 2. Videre blir det tatt inn en definisjon av «hurtiggående fartøy» og «registreringsansvarlig»[5].

Når det gjelder definisjonen av hurtiggående fartøy i direktiv 98/41 og 2017/2109/EU, er definisjonen i direktivet den samme som i SOLAS og forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip, for skip i utenriksfart.

Begrepet «registreringsansvarlige» er det samme begrepet som brukes i den offisielle svenske oversettelsen av direktiv 2017/2109/EU. I tillegg blir det gjort endringer i definisjonen av «rutefart» der det nå går frem at «rutefart» også omfatter en rekke seilinger fra og til samme havn uten andre anløp.

Det er i eksisterende forskrift lagt til grunn at direktivet ikke gjelder i fartsområde 2 og lavere fartsområde. Dette er i samsvar med direktiv 2017/2109/EU, der begrepet «havneområde» blir brukt om området vi betegner som fartsområde 2 og lavere fartsområder.

Forskrift nr. 1047 gjelder for norske passasjerskip som etter sitt sertifikat kan føre flere enn 12 passasjerer i fart til eller fra havner i EØS-området. Forskriften er hjemlet i skipssikkerhetsloven der det følger av § 2 første ledd at loven ikke gjelder for skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet. Videre følger det av forarbeidene til skipssikkerhetsloven[6] at det er bruken av fartøyet som avgjør hvilke regler som gjelder for fartøyet. Fartøy som ikke anvendes i kommersiell trafikk, faller utenfor reglene for passasjerskip. Dette vil si at alle fritidsfartøy faller utenfor forskriften.

§ 4 registrering

I § 4 første ledd fastslås at rederiet skal utpekte en registreringsansvarlig for rapportering av opplysninger etter §§ 5 og 6 i nasjonal meldeportal.

Eksisterende annet ledd slettes da ansvaret for rapporteringen i nødsituasjoner, eller etter en ulykke vil være lagt over på offentlige myndigheter jf. direktiv 2017/2109/EU artikkel 10.2.

[3] Den nasjonale meldeportalen SafeSeaNet Norway er en nasjonal meldeportal der skipsfarten bestiller los og sender myndighetspålagte ankomst- og avgangsopplysninger til norske myndigheter og havner. Se mer info: https://www.kystverket.no/sjotransport-og-havn/safeseanet-norway/

[4] Europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2016/679 av 27. april 2016 om vern av fysiske personer i forbindelse med behandling av personopplysninger og om fri utveksling av slike opplysninger samt om oppheving av direktiv 95/46/EF (generell personvernforordning).

[5] I utkastet var også «havneområde» definert. Uttrykket brukes ikke forskriften og slettes i den fastsatte forskriften.

[6] NOU 2005:14 På rett kjøl

Det følger av nytt annet ledd at rederiet skal ha en prosedyre for å sikre riktig og rettidig registrering i nasjonal meldeportal.

Det kommer frem i tredje ledd at opplysningene skal samles inn og registreres slik at det ikke fører til unødvendige forsinkelser for passasjerene i forbindelse med ombord- eller ilandstigning.

Ifølge nytt fjerde ledd skal det være likt system for innhenting av opplysninger på samme rute eller på tilsvarende ruter, jf. tilsvarende regel i eksisterende fjerde ledd der det står «bør».

§ 5 Opptelling

I første ledd er det nå presisert at kravet om telling i første ledd gjelder for alle skip som avgår fra norsk havn. For norske passasjerskip som avgår fra havner utenfor EØS-området for å anløpe havner utenfor EØS-området, følger kravet om telling av SOLAS III regel 27 som er gjort gjeldende via forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip. SOLAS III/27 er også gjort gjeldende for norske og utenlandske skip via forskrift 7. juni 2019 nr. 710 om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard. Tilsvarende gjelder også norske hurtiggående fartøy som går i eller mellom tredjeland, jf. forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskiphurtigbåtforskriften (HSC2000 18.2.5).

I samsvar med direktivet, sier andre ledd at antallet personer om bord skal meldes via SafeSeaNet Norway, og ikke til rederiet. I tillegg er det gjort en redaksjonell endring der «fører» nå er blitt til «skipsfører».

Eksisterende § 5 annet ledd tredje punktum slettes, og det reviderte innholdet i denne flyttes over i nytt tredje ledd.

§ 6 Registrering

Første ledd er oppdatert i samsvar med direktivet ved at det er tatt inn krav om rapportering av fornavn, nasjonalitet og fødselsdato. I eksisterende forskrift kan man velge å registrere initialer og alder, alderskategori eller fødselsår. Det er også presisert at kravet gjelder for skip som avgår fra norsk havn. Videre er det presisert i tredje ledd at opplysningene i første og annet ledd skal rapporteres via nasjonal meldeportal senest 15 minutter etter avgang, i motsetning til dagens krav om senest 30 minutter etter avgang, jf. artikkel 5 nr. 2 i direktivet. Innskjerpingen av rapporteringstiden kommer som en følge av den teknologiske utviklingen, se direktivets fortale punkt 12.

§ 6a Registrere og rapportere utenfor EØS-området

Dette er en gjennomføring av direktiv 98/41 artikkel 6 nr. 1 og 2. Dette skal sikre at norske skip som anløper havner innenfor EØS-området oppfyller forpliktelsene i direktivet. Videre skal det i annet ledd sikre at skip som seiler under flagget til et land utenfor EØS-området må følge de samme forpliktelser som EØS-skip ved anløp av norske havner.

§ 7 Oppbevaring og utlevering av registrerte opplysninger

Direktiv 2017/2109/EU viser til GDPR og det er nå krav om at opplysningene ikke skal oppbevares lenger enn nødvendig. Ordlyden endres i samsvar med dette, ved at opplysninger som er samlet inn etter bestemmelsene i §§ 5, 6 og 6a bare skal brukes i samsvar med formålet og ellers ikke oppbevares lenger enn det som er nødvendig. Opplysningene skal slettes automatisk uten unødig opphold når reisen er trygt gjennomført.

§ 8 Dispensasjon

Overskriften i § 8 endres fra «fravik» til «dispensasjon» i samsvar med vanlig begrepsbruk i nyere forskrifter.

I første ledd endres ordlyden og vilkårene for dispensasjon i samsvar med endringene i direktiv 2017/2109/EU. Dispensasjon kan gis til fartøy i rutefart, som avgår fra norsk havn, som opererer

utelukkende i havområde D eller mindre[7], der reisetiden mellom de enkelte havnene ikke varer mer enn 60 minutter, og der det er søk- og redningsressurser i området. Det er operasjon utelukkende innenfor det geografiske havområdet D eller mindre som er vilkåret her. Det vil si at passasjerskip med sertifikat for fartsområde 3 kan oppfylle vilkåret for dispensasjon dersom de utelukkende opererer i det geografiske området for havområde D eller mindre. Sjøfartsdirektoratet har kartløsninger som viser oversikt over yttergrensene for de ulike havområdene[8].

Videre er det er vilkår for dispensasjon i første ledd at passasjerskipet ikke er hurtiggående. I det norske regelverket finnes litt ulike definisjoner for hurtiggående fartøy[9] som en følge av de ulike definisjonene som finnes i EØS-regelverket og i SOLAS. I forskrift nr. 1047 tas nå inn definisjonen som er lagt til grunn i direktiv 2017/2109/EU, og som er samme definisjon som i SOLAS. Dette innebærer at fartøy i innenriksfart som ikke er sertifisert som hurtiggående fartøy i dag, kan bli å anse som hurtiggående fartøy etter forskrift nr. 1047.

Direktiv 2017/2109/EU strammer dermed inn i forhold til hvilke skip som kan få dispensasjon fra kravet om å rapportere passasjerantallet til nasjonal meldeportal. Skip som tidligere har fått dispensasjon fra å melde inn antallet passasjerer kan nå få plikt til å melde antall passasjerer inn til nasjonal meldeportal fordi de regnes som hurtiggående etter definisjonen i direktiv 2017/2109/EU. Rederiene må selv undersøke om dette gjelder deres fartøy, og eventuelt innrette seg etter de reviderte kravene.

Annet ledd fastslår at det kan gis dispensasjon fra pliktene i § 6 første og annet ledd dersom reisen foregår utelukkende i havområde D eller mindre, enten mellom to havner, eller fra og til samme havn uten å anløpe andre havner. I tillegg må det være søk- og redningsressurser i området. Det er nå presisert at dette unntaket bare kan gis til skip som avgår fra norsk havn.

I tredje ledd gjøres det nå en endring ved at det bare er dispensasjoner gitt etter § 8 annet ledd som skal meldes til ESA. Dette følger av endringene i direktiv 2017/2109/EU.

I fjerde ledd er det gjort en endring i ordlyden ved at det er presisert at regelen viser tilbake på § 8 tredje ledd.

I femte ledd er «sjøgående» byttet ut med «havområde D eller større havområde». Dette viser til det geografiske havområdet skipet befinner seg i.

I femte ledd er det gjort noen språklige justeringer i bokstav d og e som ikke medfører endringer i gjeldende rett.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringene vil først og fremst få administrative konsekvenser for rederiene og for Kystverket. Det må etableres interne rutiner og kanskje også nye IT-løsninger i rederiene for å melde inn til nasjonal meldeportal. Rederiene har allerede systemer for innhenting av opplysninger fra passasjerene. Endringen kan imidlertid få større innvirkning for de som eventuelt måtte ha dispensasjon fra å melde inn antall passasjerer i dag, men som nå må melde inn antall passasjerer

[7] Formuleringen "havområde D *eller mindre*» er satt inn for å få samsvar med ordlyden i § 8 annet ledd.
[8] https://kart.sdir.no/
[9] Forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip har tilsvarende definisjon av hurtiggående fartøy i innenriks fart som direktiv 2009/45. I tillegg har vi definisjonen i SOLAS X reg. 1.3.

fordi de blir å regne som hurtiggående etter § 8 første ledd og definisjonen på hurtiggående fartøy i forskriften.

Det antas at endringene kan få noen økonomiske konsekvenser for rederiene, særlig dersom de trenger nye IT-systemer for å melde inn til nasjonal meldeportal. Eksisterende meldeportal, som administreres av Kystverket, må oppdateres for å ivareta kravene i direktivet. Tilbakemeldingen fra Kystverket er at nødvendige endringer blir gjennomført innen fristen i § 11, som er 30. desember 2023.

Endringene medfører at rederiene ikke lenger trenger godkjenning av registreringssystemene sine slik som i dag. Dette sparer både rederiene og direktoratet for administrativt arbeid.

Knut Arild Hareide
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør