

Høringsliste

Høring - Forslag til endring i forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til endringer i forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger på høring. Høringsfristen er 22. mars 2022, og høringsuttalelser sendes til post@sdir.no.

Ta kontakt med Jan Reinert Vestvik på jrve@sdir.no ved spørsmål om høringen.

Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider: www.sdir.no

1. Bakgrunn

Gjennom medlemskapet i FNs Internasjonale skipsfartsorganisasjon (IMO) og EØS-avtalen er Norge forpliktet til å gjennomføre internasjonale krav om navigasjonshjelpemidler og sikker navigasjon. Krav til navigasjon og navigasjonsutstyr på skip reguleres av den internasjonale konvensjon 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS) kapittel V, og i tillegg en rekke EØS-direktiver.

1.1 Hva er problemet og hva vil vi oppnå?

Forskrift 5. mai 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger (forskrift 1157) gjelder for alle sertifiserte passasjerskip, lasteskip og flyttbare innretninger, med unntak av fiskefartøy.

Noen av reglene i SOLAS kapittel V har ikke vært fullstendig gjennomført i eksisterende forskrifter. Videre har forskrift 1157 hatt en snevrere dispensasjonshjemmel enn det som er gitt anledning til etter SOLAS kapittel V, samtidig som det ikke har vært eksplisitt hjemmel for at skip midlertidig kan seile med defekt utstyr. Sjøfartsdirektoratet ønsker nå å revidere forskriften for å få den fullt ut i samsvar med SOLAS kapittel V og forvaltningspraksis på området. Samtidig foreslås det enkelte lempinger/tilpassede regler for norske fartøy innenriks. Sjøfartsdirektoratet foreslår også en endring i virkeområdet i forskrift 1157 som innebærer at krav til lasteskip med lengde (L) under 24 meter, og som har bruttotonnasje under 500, skal følge vedlegg II til forskrift 1157, istedenfor kravene i §§ 3 til 23. Innholdet i vedlegg II skal i løpet av 2022 flyttes over i forskrift 1853¹ ved revisjon av forskrift 1853 slik at man får samlet flere av reglene for disse skipene i én forskrift.

I tillegg foreslår direktoratet at det skal innføres krav om AIS på alle passasjerskip, samt krav om AIS og brovaktalarm på flere lasteskip.

¹ Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip



Kravene i forskriftsforslaget er hjemlet i skipssikkerhetsloven § 2 andre ledd, § 9, § 11 og § 14. Forslaget er i all hovedsak en videreføring og klargjøring av gjeldende rett, og forskriftsfesting av fast forvaltningspraksis. Det er et mål at forslaget skal gjøre det enda lettere for næringen å skaffe seg oversikt, samt å orientere seg i gjeldende regelverk når Sjøfartsdirektoratet nå foreslår å samle ytterligere krav til navigasjon og navigasjonshjelpemidler i den eksisterende navigasjonsforskriften, i tillegg til at formuleringene skal være dekkende sammenlignet med SOLAS kapittel V. Eksisterende kapittel 4 er foreslått omstrukturert ved at bærekraftene til navigasjonsutstyr for det meste er samlet i en tabell som gir oversiktlig informasjon om krav til utstyr for de ulike skipstypene og flyttbare innretninger. I tillegg foreslås det at forskrift 1980², som inneholder utdaterte referanser til SOLAS, oppheves, og at kravet om rapportering i forskrift 1980 tas inn i forskrift 1157. Det foreslås en omnummerering av paragrafene i den eksisterende forskriften som følge av de strukturelle endringene som foreslås, og for å få en mer brukervennlig forskrift.

Forslaget vil også gjøre handlingsrommet større for rederiene dersom de opplever midlertidig defekt utstyr om bord, noe som vil føre til mindre administrasjon både for rederiet og Sjøfartsdirektoratet.

2. Nærmere om den internasjonale reguleringen

2.1 SOLAS kapittel V

2.1.1 Virkeområde

Kapittelet kommer ifølge regel 1 i utgangspunktet til anvendelse for alle typer skip, også skip i innenriksfart. For skip som benyttes i fart innenfor den enkelte stats grunnlinje bestemmer havnestaten i hvilken utstrekning SOLAS kapittel V skal få anvendelse. Videre skal flaggstaten etter kapittel V regel 1.4 ta stilling til i hvilken utstrekning deler av kapitlet (navigasjonssystemer og utstyr, sikt fra broen, atkomstmidler for los, bruk av styremaskin og sjøkart og nautiske publikasjoner) ikke skal gjelde for skip med bruttotonnasje mindre enn 150 på en hvilken som helst reise, for skip med bruttotonnasje mindre enn 500 i innenriks fart, samt for fiskefartøy uansett størrelse.

2.1.2 Saklig område

SOLAS kapittel V inneholder krav til navigasjonsvarsler, meteorologiske observasjoner, søk og redning, seilingsruter, trafikksentraler, bemanning, og krav til navigasjonssystemer, utstyr og broprosedyrer. Noen av disse kravene ligger til andre myndighetsorganers ansvarsområde. Krav til utstyr, broprosedyrer, vedlikehold og navigasjonshjelpemidler ligger under Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde og kan hjemles i skipssikkerhetsloven § 2 andre ledd, § 9, § 11 og § 14. Reglene som gjelder sjøtrafikk og seilingsruter ligger under Kystverkets ansvarsområde, mens redningstjenesten ligger under Justis- og beredskapsdepartementets ansvarsområde. Videre finnes det krav til testing av skip for elektromagnetisk kompatibilitet og til at elektrisk utstyr som installeres ikke skal forstyrre funksjonaliteten til annet utstyr. Disse kravene gjennomføres av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

2.1.3 Regler i SOLAS kapittel V som er gjennomført et annet sted

Enkelte andre krav som faller under Sjøfartsdirektoratets ansvarsområde i henhold til SOLAS kapittel V er ikke tatt inn i dette utkastet. Dette gjelder f.eks. krav om planlegging av reisen. Grunnen er at kravet har sammenheng med bemanningen og vaktholdet om bord, som er regulert i vaktholdforskriftene både for lasteskip og passasjerskip og for fiskefartøy. Direktoratet har valgt å la kravene bli værende i forskriftene om vakthold.

Regel 24 i SOLAS kapittel V om bruk av selvstyreanlegg er heller ikke tatt med i dette utkastet. Det er et krav som sier at det skal være mulig å slå over til manuell styring når det er dårlig sikt eller stor trafikk. Vakthavende

² Forskrift 27. mai 1980 nr. 1 om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler m.v.

offiser skal da ha mulighet for å få bistand av en annen person til styringen. Kravet er gjennomført ved driftsforskriften³ § 11 og vaktholdforskriften⁴ vedlegg A pkt. 35.

2.2 EØS-avtalen

EØS-avtalen har også bestemmelser som berører navigasjonshjelpemidler og navigasjonssikkerhet. Kravene er innarbeidet i direktivene 2002/59/EF om trafikkovervåking med endringene i direktivene 2009/17/EF, 2009/18/EF og 2011/15/EU og standardene i direktiv 98/18/EF (skipsutstyrsdirektivet). Direktiv 2002/59/EF omfatter bl.a. tidlig implementering av krav til AIS og VDR. Det kan ikke gis dispensasjon fra krav i EØS-direktivene, med mindre direktivet selv gir mulighet for det.

3 Valg av metode for implementering av internasjonalt regelverk

Internasjonale regler kan i hovedsak gjennomføres i norsk rett på to måter. Det vanligste er at hver enkelt regel skrives om i norsk språkdrakt og tas inn i lov eller forskrift (transformasjon). En annen måte er å fastsette at de internasjonale reglene skal gjelde direkte som norsk lov eller forskrift (inkorporasjon). Sistnevnte metode forutsetter at de internasjonale reglene er utarbeidet slik at de lar seg anvende direkte.

Skipsfartens internasjonale karakter gjør det særlig ønskelig å bruke inkorporasjon som gjennomføringsmetode fordi de internasjonale bestemmelsene da kan anvendes direkte. Dette er særlig viktig for den internasjonale delen av næringen som vanligvis forholder seg direkte til de internasjonale konvensjonene og direktiver.

Ved revisjon av dagens forskrift har Sjøfartsdirektoratet valgt å foreslå en kombinasjon av transformasjon og inkorporasjon. Som nevnt under punkt 2 inneholder SOLAS kapittel V regler som hører inn under ulike offentlige etaters ansvarsområder, i tillegg til at det er ulike ansvarssubjekter i flere av reglene. Kapittel V i SOLAS kan derfor ikke inkorporeres i sin helhet.

Der SOLAS kapittel V har enkelte detaljerte regler som kun gjelder for skip, har direktoratet foreslått å gjennomføre disse reglene ved direkte henvisning til SOLAS. Dette gjelder SOLAS kapittel V regel 15 om brotforming og regel 32 om farmeldinger. I tillegg er det enkelte henvisninger til IMO-rundskriv og -resolusjoner i forskriftsforslaget. Disse inneholder mange detaljerte krav og retningslinjer og henvisningene gjør teksten mer leservennlig og oversiktlig. I tillegg er brukerne av regelverket allerede meget godt kjent med henvisninger til internasjonalt regelverk via andre eksisterende forskrifter.

4. Prinsipielle spørsmål

Handlingsrommet i SOLAS kapittel V og endring i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om innenriks passasjerskip (forskrift 305)

SOLAS kapittel V gjelder i utgangspunktet for alle skip, men havnestaten har likevel mulighet for å unnta skip innenfor grunnlinjene. I gjeldende forskrift er dette handlingsrommet benyttet i § 5 første ledd, § 18 femte ledd og § 19 første ledd, men i stedet for å bruke «grunnlinjen» eller «indre farvann» som grense, er det brukt «skip med fartsområde liten kystfart eller større» i § 5 og «innenriksfart» i §§ 18 og 19. Fartsområde 4 og mindre anses å være innenfor grunnlinjene, mens «innenriksfart» er definert i forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder § 5 jf. §§ 6-11 og strekker seg 20 nautiske mil ut fra grunnlinjen. I tillegg gir SOLAS mulighet for å unnta skip med bruttotonnasje under 500 og som ikke er på internasjonal reise, fra deler av kapittel V. For at unntaket i forslaget til ny § 15 syvende ledd ikke skal gå ut over handlingsrommet i SOLAS foreslår direktoratet å endre til «skip i fartsområde 4 eller mindre fartsområder eller skip med bruttotonnasje under 500 i liten kystfart». Med denne formuleringen menes skip som er i det geografiske området definert som henholdsvis fartsområde 4 og liten kystfart i fartsområdeforskriften, uavhengig av hvilket sertifikat skipet har.

³ Forskrift 15. september 1992 nr. 704 om driftsordninger på norske skip

⁴ Forskrift 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip

Eksempelvis kan et passasjerskip med sertifikat for EØS havområde C operere både innenfor og utenfor grunnlinjen, men unntaket i § 15 syvende ledd gjelder bare hvis de er i det geografiske området definert som fartsområde 4 eller mindre fartsområder.

I § 6 første ledd første setning foreslås det å sette inn ordet «i» i stedet for «med» for å klargjøre at det er snakk om fart i det geografiske området liten kystfart eller større, uavhengig av hvilket sertifikat skipet har. Unntaket i § 19 er foreslått opphevet.

Direktoratet har vurdert om det ville være mer hensiktsmessig å bruke innenfor/utenfor grunnlinjen eller indre farvann som grense i disse reglene. De fleste av direktoratets regler er bygget opp rundt områdene definert i fartsområdeforskriften. Et annet moment som taler for å bruke fartsområdene, er at en endring til grunnlinjen/indre farvann også ville gjort unntakene gjeldende i indre farvann ved Svalbard og Jan Mayen, noe som ikke er tilsiktet. Direktoratet legger til grunn at fartsområde 4 i sin helhet ligger innenfor grunnlinjen og at den foreslåtte endringen vil være i samsvar med handlingsrommet i SOLAS.

5. Merknader til de enkelte paragrafer

§ 1 Virkeområde

Sjøfartsdirektoratet foreslår en endring i § 1 bokstav a som innebærer at lasteskip med lengde (L) under 24 meter, og som har bruttotonnasje under 500 skal følge kapittel 5 og 6, § 2 og vedlegg II til forskriften. Forslaget om å endre virkeområdebestemmelsen må ses i sammenheng med det pågående arbeidet med revidering av forskrift 1853⁵, hvor det jobbes med å samle flere av reglene for denne fartøygruppen i én forskrift, herunder krav til navigasjon og navigasjonshjelpemidler. På bakgrunn av dette arbeidet planlegger Sjøfartsdirektoratet å flytte innholdet i vedlegg II til forskrift 1853 i løpet av 2022.

Videre foreslår Sjøfartsdirektoratet å legge til et nytt annet ledd som gir uttrykk for forvaltningspraksis for skip med sikkerhets sertifikat for hurtiggående fartøy. Det følger av SOLAS kapittel X regel 3 at hurtiggående fartøy som oppfyller HSC 1994-koden eller 2000-koden, anses å oppfylle reglene i SOLAS kapittel I til kapittel IV og kapittel V regel, 18, 19 og 20. Dette er grunnen til at de bare skal følge kapittel 2, 3, 5 og 6 og § 2 og § 23 i den reviderte forskriften.

§ 2 Dokumentasjon

Her videreføres eksisterende § 2 med en mindre språklig justering der ordet «kunne» slettes.

Kapittel 2 Operasjonelle krav

§ 3 Vedlikehold og reparasjon

Innholdet i eksisterende § 3 foreslås flyttet til ny § 16. Se nærmere omtale lenger nede.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjennomføre SOLAS kapittel V regel 16.2 i § 3.

Det foreslås en hovedregel om at alle rimelige tiltak skal treffes for å holde navigasjonshjelpemidlene i funksjonsdyktig stand til enhver tid. Dette viser til at det skal være et jevnt og planmessig vedlikehold av navigasjonshjelpemidlene.

Praksis når det oppstår feilfunksjoner eller midlertidig defekter på navigasjonshjelpemidler om bord, er at rederiet eller skipsfører tar kontakt med Sjøfartsdirektoratet for å be om tillatelse til å gjennomføre en reise til en havn der man kan få reparert utstyret, herunder operere frem til første anledning der utstyret kan repareres. Det er ikke formell hjemmel for å tillate dette i dag, og tillatelser har blitt gitt fra sak til sak, ofte etter at det har vært dialog mellom både inspektører og Sjøfartsdirektoratets hovedkontor. Dette har medført

⁵ Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip

en hel del administrasjon for både rederiene og Sjøfartsdirektoratet. Det vil derfor lette den praktiske gjennomføringen dersom man nå får forskriftsfestet forslaget sitt annet ledd som gir skipsfører tillatelse til, på angitte vilkår, å foreta en seilas til en havn der de kan få reparert utstyret, eller fortsette i operasjon for kortest mulig tidsrom frem til reparasjon kan finne sted, uten at skipsfører må kontakte direktoratet for å få tillatelse. Det forutsettes at rederiet har prosedyrer for håndtering av slike hendelser, og at dette kan etterprøves ved kontroll av rederiets sikkerhetsstyringssystem. Regelen skal gjelde både for skip og flyttbare innretninger.

§ 4 Samhandlingsplan for søk og redning

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjennomføre SOLAS V/7.3 om samhandlingsplan for søk og redning. Passasjerskip på internasjonal reise skal ha en plan for samhandling med søk- og redningstjenester. Planen skal være i samsvar med MSC.1/Circ. 1079/Rev 1 om utarbeidelse av planer for samhandling mellom søk- og redningstjenester og passasjerskip. Planen skal inneholde krav til periodiske øvelser for å teste planens effektivitet. Dette vil sikre en effektiv håndtering av uønskede hendelser der søk- og redningsressurser skal koordineres, og er særlig viktig for skip som har et stort antall passasjerer.

Det følger av MSC.1/Circ. 1079/Rev 1 at planen skal sendes til redningstjenesten før skipet kommer til et land. For skip som går til mange land, skal planen sendes til en «SAR Data Provider». Den britiske kystvakten koordinerer dette og publiserer en liste over hvilken SAR Data Provider som har arkivert planene, slik at de kan gjøres tilgjengelige for redningstjenesten i det landet en eventuell hendelse oppstår.

Redningsressurser som er meldt inn fra de enkelte medlemsstatene i IMO i samsvar med SOLAS V/7.2 er tilgjengelig for næringen i GISIS-portalen⁶. På Hovedredningsentralen (HRS) sine nettsider ligger informasjon som skal brukes ved utarbeidelse av plan for norske farvann⁷.

§ 5 Internasjonal signalbok og IAMSAR-håndbok

Her videreføres eksisterende § 4.

§ 6 Signaler som skal brukes i nødssituasjoner

Sjøfartsdirektoratet foreslår en språklig endring i § 6 for å klargjøre at det er når skipene går i det geografiske området definert som liten kystfart, eller større fartsområder, kravet skal gjelde. Denne presiseringen gjøres for at det ikke skal være noen tvil om hvem kravet gjelder for etter at forskrift 305 ble oppdatert med angivelse av havområder som går på tvers av de geografiske angivelsene av fartsområder. Skip som følger forskrift 305 skal også følge denne bestemmelsen. Ordet «med» i første setning i eksisterende forskrift er derfor erstattet med ordet «i».

§ 7 Daglig rapportering til rederiet

Her foreslås det å videreføre eksisterende § 6.

§ 8 Operasjonsbegrensninger for passasjerskip i utenriksfart

Her foreslås det en endring av ordlyden slik at den blir mer brukervennlig og mer i samsvar med SOLAS kapittel V regel 30.

§ 9 Ispatroljetjenesten

Her foreslås det en presisering av ordlyden i eksisterende § 8, i samsvar med SOLAS. Den internasjonale ispatroljetjenesten har som formål å overvåke isfjellfaren i Nord-Atlanteren og sende ut varsler til næringen.

⁶ <https://gis.imo.org/Public/Default.aspx>

⁷ <https://www.hovedredningsentralen.no/dokumenter/>

Det er United States Coast Guard som overvåker isforholdene i issesongen (1. februar til 31. juli), og utenom sesongen er det Canada Ice Service som overvåker situasjonen.⁸

§ 10 Farevarsler

Forslaget om ny § 10 erstatter dagens forskrift 27. mai 1980 nr. 1 om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler m.v. (forskrift 1980), og gjennomfører eksisterende SOLAS kapittel V regel 31 og 32. Regel 31 er transformert i forskriften, mens direktoratet foreslår å gjøre regel 32 gjeldende ved inkorporasjon. Regel 32 inneholder detaljert informasjon om innholdet i varsler.

I forskrift 1980 står det at varsler skal sendes til havnedirektøren i Oslo. Sjøfartsdirektoratet foreslår å ikke videreføre denne bestemmelsen. Varsler skal sendes til «relevante myndigheter». Når det gjelder farer for navigeringen er det Kystverket som er nasjonal koordinator for navigasjonsvarsel for skip i innenriks fart, og som skal ha farevarslene som er knyttet til farer for navigeringen. Til sammenligning er det også i havne- og farvannsloven § 11 vist til at farevarsler skal sendes til nasjonal koordinator for navigasjonsvarsler, noe som ifølge Prop.86 L (2018–2019) Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven), er Kystverket.

§ 11 Bruk av styremaskin

Her foreslås det å videreføre eksisterende § 10.

§ 12 Styremaskin - prøving og øvelser

Her foreslås det å videreføre eksisterende § 11.

Kapittel 3 Broutforming og sikt fra boren

§ 13. Broutforming

Første ledd:

Sjøfartsdirektoratet foreslår å ta med en henvisning til SOLAS kapittel V regel 15, MSC Circ. 982 og SN.1/Circ. 288. Det skal tas hensyn til disse ved alle beslutninger som berører broutforming og arrangement av navigasjonssystemer og navigasjonsutstyr på broen. Dette er i samsvar med SOLAS kapittel V regel 15. I tidligere forvaltningspraksis har man tatt hensyn til SOLAS kapittel V regel 15 med videre henvisninger til retningslinjer.

Direktoratet har valgt å ikke ta med referanser til resolusjon MSC.86(70) fordi innholdet i denne ivaretas av forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr (forskrift 1042).

I tilfeller der enkelte krav kan fremstå urimelige eller unødvendige på det enkelte skipet, kan rederiet gjøre mindre tilpasninger. Et eksempel på dette er de detaljerte kravene i 5.1.2 og 5.1.3 i vedlegg til MSC Circ. 982.

Annet ledd:

Sjøfartsdirektoratet foreslår et nytt annet ledd for å kodifisere dagens forvaltningspraksis når det gjelder arbeidsstasjon for overvåking av fremdriftsmaskineri. Stadig flere fartøy bygges uten eget maskinkontrollrom, men har i stedet denne arbeidsstasjonen på broen. Annet ledd slår fast at broen først og fremst skal være innrettet for å ivareta sikkert brovakthold. Hvis maskinkontrollrommet skal plasseres på bro må det ikke forstyrre de primære funksjonene og det må ikke legges opp til at maskinavdelingens kontorfunksjoner utføres på bro. Direktoratet anbefaler at skip tilrettelegges slik at fremdriftsmaskineriet kan overvåkes fra minst ett annet sted enn broen. Videre vises det til SOLAS kapittel V regel 15, som blant annet sier at broen skal utformes slik at distraksjoner minimeres.

⁸ <https://www.navcen.uscg.gov/?pageName=IIPHome>

§ 14 Sikt fra broen

Første ledd:

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre første ledd gjeldende også for passasjerskip med største lengde under 15 meter, i tråd med dagens forvaltningspraksis for passasjerskip. Disse små fartøyene vil sjelden ha problem med å oppfylle kravene i første ledd. Skip med ukonvensjonell utforming kan unntas jf. tredje ledd.

I første ledd foreslås det en presisering av regelen i bokstav b. Teksten endres til å omfatte last, laste- og losseinretninger eller andre gjenstander utenfor styrehuset. Dette er i samsvar med teksten i SOLAS. For å dokumentere at kravet er oppfylt må eksempelvis kraner, last (containere, trailere. etc.) være inntegnet på tegninger som viser siktlinjer og blindsektorer.

IMO har gitt ut en omforent fortolkning av kravet i bokstav f (MSC.1/Circ. 1350/Rev.1). Denne inneholder blant annet vilkår når kamera brukes som alternativ til brovinger. Direktoratet legger denne fortolkningen til grunn ved tilsyn i forbindelse med nybygg eller ombygging.

I tredje ledd foreslås det å ta inn flyttbare innretninger, da alternativet med ukonvensjonell utforming er en aktuell problemstilling også for flyttbare innretninger.

I fjerde ledd forslår Sjøfartsdirektoratet å ta inn bestemmelsen i SOLAS kapittel V regel 22.4.1 og .2. Regel 22.4.1.3 står allerede i dagbokforskriften⁹. Bestemmelsen skal sikre at ballastvannoperasjoner foregår i samsvar med skipets eller den flyttbare innretningens ballastvannplan, samt at endrede siktlinjer og blindsektorer som følge av operasjonen hensyntas.

Kapittel 4 Navigasjonshjelpemidler

§ 15 Navigasjonshjelpemidler

Sjøfartsdirektoratet foreslår å omstrukturere kapittel 4 i den eksisterende forskriften. I forslaget til ny § 15 fastsettes bærekravene i samsvar med SOLAS kapittel V regel 19. I tråd med direktoratets mål om et klart og brukervennlig regelverk foreslår direktoratet at bærekravene i SOLAS kapittel V regel 19 stilles opp i en tabell.

Første ledd:

Tabellen gjelder for passasjerskip og lasteskip bygget 1. juli 2002 eller senere, og for flyttbare innretninger. Tallene i kolonne 2 og 3 angir bruttotonnasje som innslagspunkt for de enkelte kravene. Flyttbare innretninger har i dag ikke bruttotonnasjegranser som innslagspunkt for bærekraav, unntatt for ECDIS og brovaktalarm. Flyttbare innretninger har uansett, i de fleste tilfeller, større bruttotonnasje enn det som er angitt som innslagspunkt for utstyrene i den foreslåtte tabellen, og dette får dermed ikke noen praktisk betydning. Innholdet i tabellen er i hovedsak likt dagens forskrift, men det er foreslått å utvide kravet om AIS og brovaktalarm til å gjelde noen flere skip. Som en konsekvens av dette, vil også noen flere skip få krav om kursindikator (THD). Hvis skipet har gyrokompass som kan sende kursinformasjon til AIS er det ikke nødvendig å installere THD i tillegg. Det er foreslått en lemping for skip med bruttotonnasje under 150, som kan benytte magnetkompass klasse B etter det nye forslaget. I tillegg foreslår direktoratet å forskriftsfeste praksis om unntak fra kravet om dagslyssignallampe i fartsområde 2 og mindre.

Utstyrsbenevnelsene som er brukt i tabellen samsvarer i hovedsak med de som brukes i forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr. I eksisterende forskrift er begrepsbruken mer varierende, noe som har ført til spørsmål om hvilket utstyr som kreves. Dette gjelder særlig kravet om magnetkompass på mindre skip. Utstyret listes opp i samme rekkefølge som i SOLAS kapittel V regel 19 med unntak av noen krav som gjelder alle skip og flyttbare innretninger, og som er plassert øverst i tabellen. Hver linje i tabellen angir et nytt krav som kommer i tillegg til de andre kravene. Det vil si at hvis et rederi for eksempel velger å ta om bord et gyrokompass i stedet

⁹ Forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger

for reserve magnetkompass, så skal dette komme i tillegg til gyrokompasset som kreves når bruttotonnasjen er 500 eller større.

Brovaktalarm:

Brovaktalarmens formål er å overvåke aktiviteten på broen og varsle om fravær av aktivitet for å forhindre sjøulykker¹⁰. Varslingen skjer i flere trinn, der alarmen først går på broen og til slutt i mannskapsområder der det sannsynligvis er personell som kan gjøre korrigerende tiltak. I dag er det ikke krav om brovaktalarm på lasteskip med bruttotonnasje under 150. Statens Havarikommisjon (SHK) skriver i rapport Sjø 2015/06¹¹ at en «tilsvarende barriere vil kunne bidra til å forhindre ulykker som følge av båtførers søvnighet også for mindre lasteskip».

Ulykken SHK skriver om i rapport 2015/06 førte til forlis. Andre ulykker som skyldes at vakthavende på bro har sovnet, har ført til materielle og miljømessige skader. Sjøfartsdirektoratet foreslår at lasteskip med største lengde 12 meter eller mer skal få krav om brovaktalarm. Direktoratet presiserer at brovaktalarmen er ment som en ny sikkerhetsbarriere, og at det fortsatt er like viktig som før at hviletidsbestemmelsene overholdes. I denne sammenheng viser direktoratet til at rapport Sjø 2015/06 påpeker at vakthavende «hadde opparbeidet seg et betydelig søvnunderskudd».

Kostnaden ved å installere brovaktalarm vil variere avhengig av skipets størrelse og antall lugarer og oppholdsrom alarmen skal installeres i. Forslaget om utvidelse av kravet vil gjelde de minste skipene. Direktoratet har innhentet prisestimat fra en leverandør som anslår en kostnad mellom 26.500 og 47.510 kroner eks. mva. for innkjøp og installasjon. Nytteverdien av tiltaket er etter direktoratets vurdering større enn kostnaden.

AIS:

Sjøfartsdirektoratet foreslår nå å gjøre kravet om AIS (klasse A) gjeldende for alle passasjerskip uavhengig av størrelse, jf. SOLAS kapittel V regel 19.2.1.6. Det følger også av direktiv 2002/59/EC med endringer i 2009/17/EC, 2009/18/EC og 2011/15/EU at det er krav til AIS etter SOLAS kapittel V for alle passasjerskip som ankommer havn i en medlemsstat.

Videre foreslår Sjøfartsdirektoratet å gjøre krav til AIS gjeldende for lasteskip med lengde 12 meter eller mer. Dette innebærer at dagens § 19 fjerde ledd ikke videreføres.

Intensjonen med AIS-systemet da det ble innført var å øke skipssikkerheten, bidra til sikrere og mer effektiv navigasjon og beskyttelse av det marine miljøet. Videre var hensikten å forenkle identifiseringen av skip, assistere ved skipssporing, forenkle informasjonsutveksling og gi en bedre oversikt for situasjonsforståelse, både for navigatører om bord i skip og i forbindelse med trafikkovervåkning fra land.

Den største svakheten med AIS-systemet er at det ikke nødvendigvis viser det fulle bildet av trafikksituasjonen i og med at ikke alle skip har krav om dette utstyret (f.eks. fritidsfartøy, fiskefartøy og statseide skip). Systemet er også avhengig av at alle skip som har krav om AIS, har utstyret aktivert og at de sender korrekt informasjon.

Fordelene med AIS er at signalene ikke blir svekket av vær eller sjø, slik som radarsignalet blir. I tillegg får navigatøren nyttig informasjon om trafikken rundt seg, som man ellers ikke ville hatt, eller som man måtte innhente ved bruk av radiokommunikasjon. Direktoratet bruker også AIS-data, blant annet for overordnet risikokartlegging og for risikovurdering på skipsnivå (risikobasert tilsyn).

Det kan også nevnes at det som en følge av direktiv 2017/2109 kommer nytt krav til framgangsmåten ved rapportering av antall passasjerer¹² på passasjerskip. Dagens krav gjelder rapportering til rederiets

¹⁰ IMO-resolusjon MSC.128(75) vedlegg avsnitt 1

¹¹ <https://havarikommisjonen.no/Sjofart/Avgitte-rapporter/2015-06>

¹² forskrift 6. september 1999 nr. 1047 om optelling og registrering av ombordværende på passasjerskip

landorganisasjon, mens direktiv 2017/2109 krever elektronisk rapportering via nasjonal meldingsportal for skip (SafeSeaNet) i henhold til direktiv 2010/65/EU om rapporteringsformaliteter, eller rapportering via AIS for skip som ikke har tilstrekkelige datasystemer eller internettforbindelse. AIS kan dermed være særlig gunstig for enkelte skip med tanke på rapportering.

Kostnaden ved installasjon vil variere fra skip til skip. Direktoratet har innhentet prisestimat fra en leverandør som anslår en kostnad mellom 31.890 og 46.040 kroner eks. mva. for innkjøp og installasjon. For de som i tillegg installerer THD er det estimert 26 700 kroner i utgifter for kjøp og installasjon av THD. Nytteverdien av tiltaket er etter direktoratets vurdering større enn kostnaden.

Annet ledd:

I gjeldende forskrift er det krav om at skip med bruttotonnasje under 150 skal ha kommunikasjonsutstyr som kan formidle kursinformasjon til nødstyreposisjonen. Kravet foreslås utvidet til å gjelde alle skip og flyttbare innretninger i samsvar med SOLAS kapittel V.

Tredje ledd:

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjennomføre SOLAS kapittel V regel 19.2.6 i tredje ledd.

Fjerde ledd:

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjennomføre SOLAS kapittel V regel 19.5 i fjerde ledd. Kravet foreslås flyttet fra eksisterende § 17 tredje ledd bokstav c, og med en språklig justering som harmonerer mer med teksten i SOLAS.

Femte ledd:

Sjøfartsdirektoratet foreslår å erstatte dagens § 23 første ledd med nytt femte ledd i § 15. Samtidig klargjøres kravet slik at det blir i samsvar med SOLAS kapittel V regel 19 1.2.1 og forarbeidene til dagens forskrift. I rundskriv RSR 16-2014 til dagens forskrift står det at «Rederiet kan ikke bruke krav fra begge regelsettene, men må velge enten det ene eller andre settet av bestemmelser».

Vedlegg I til forskriften er omstrukturert på samme måte som første ledd i ny § 15. Det foreslås at kravene i vedlegg I tas inn i en tabell som skal bidra til et klart og brukervennlig regelverk. Tabellen skal ivareta krav, herunder krav som er gitt med tilbakevirkende kraft, for skip med ulik byggedato. Det nye vedlegget inneholder de samme lempingene som er nevnt for første ledd i § 15, samt forslagene om å utvide kravet om AIS og brovaktalarm.

Skip som utstyres i henhold til vedlegg I skal også oppfylle bestemmelsene i § 15 andre til åttende ledd og resten av forskriften.

Sjette ledd:

Eksisterende § 18 femte ledd foreslås flyttet til § 15 sjette ledd fordi innholdet i denne er knyttet til bærekraftet i tabellen i § 15 første ledd. I sjette ledd foreslår direktoratet å endre fra «skip i innenriksfart» til «skip i fartsområde 4 eller mindre fartsområder eller skip med bruttotonnasje under 500 i liten kystfart». Dagens formulering der unntaket gjelder i innenriksfart, er ikke i samsvar med handlingsrommet i SOLAS kapittel V regel 1 som omtalt innledningsvis i punkt 2.1.1. Dette innebærer at passasjerskip med bruttotonnasje 500 eller mer i liten kystfart ikke lenger kan benytte unntaket. I og med at dette unntaket i eksisterende forskrift ikke krever søknad, har ikke Sjøfartsdirektoratet oversikt over hvor mange skip som blir rammet av endringen. Det foreslås en overgangsordning for disse skipene i niende ledd. På samme måte som i forslag til § 6 viser fartsområdene her i sjette ledd til de geografiske områdene definert i fartsområdeforskriften, og ikke til fartsområdet skipet er sertifisert for.

Syvende ledd:

I syvende ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet en lemping for skip i fartsområde 4 eller mindre fartsområder, i samsvar med gjeldende praksis. Bestemmelsen viderefører også gjeldende § 16 fjerde ledd bokstav c om skip med bruttotonnasje under 1 600.

Åttende ledd:

Kravet i gjeldende § 17 første ledd om lektere foreslås flyttet til ny § 15 åttende ledd.

Niende ledd:

Sjøfartsdirektoratet foreslår en overgangsordning på ett år fra planlagt ikrafttredelsesdato for skip som får nytt krav om brovaktalarm. Dette gjelder passasjerskip med bruttotonnasje 500 eller mer i liten kystfart som har brukt unntaket i § 18 femte ledd slik det lød frem til vedtagelsen av denne endringen, og lasteskip med bruttotonnasje under 150.

Tiende ledd:

Sjøfartsdirektoratet foreslår en overgangsordning på ett år fra planlagt ikrafttredelsesdato for skip som får nytt krav om AIS.

§ 16 Sjøkart, nautiske publikasjoner og ECDIS

Første ledd:

Eksisterende forskrift § 3 foreslås flyttet til ny § 16. Dette kravet hører sammen med kravene i SOLAS kapittel V regel 19. Sjøfartsdirektoratet foreslår samtidig å fjerne henvisningen til IMO-resolusjonen A.817(19) og MSC.232(82). Det som går frem av IMO-resolusjonen og MSC er ivarettatt gjennom skipsutstyrsforskriften som gjelder for alle skip og flyttbare innretninger. Forslaget til annen setning ivaretar regelen i Res. 232(82) som sier at "ECDIS with adequate back-up arrangements may be accepted as complying with the up-to-date charts required by regulations V/19 and V/27 of the 1974 SOLAS Convention, as amended".

Annet ledd:

Annet ledd inneholder kravene i gjeldende § 14. Overgangsperioden for eksisterende skip er passert, og direktoratet foreslår å oppdatere og forenkle teksten i samsvar med dette.

§ 17 Magnetkompass

SOLAS kapittel V regel 19 inneholder, i tillegg til bærekraftene som gjennomføres i § 15, en del funksjonskrav til utstyret. Disse er foreslått tatt inn i § 17-20 og er satt opp tematisk etter utstyrstype.

Første ledd:

Denne bestemmelsen gjelder alle typer magnetkompass og peileinnretninger til magnetkompass som er nevnt i forslaget til § 15 første ledd og i vedlegg I.

Annet ledd:

Kravet om riktig justert kompass, samt å utarbeide deviasjonstabell eller kurver, gjelder de som skal ha klasse A-kompass.

Tredje ledd:

Peileinnretningen skal kunne brukes til å peile horisonten rundt. I samsvar med SOLAS-kravet for skip bygget før 1. juli 2002 gjelder kravet til peilinger horisonten rundt bare så langt det er praktisk mulig.

Fjerde ledd:

I gjeldende forskrift § 16 tredje ledd bokstav a er det en referanse til SLS.14/Circ. 233. Innholdet i denne er nærmere omtalt i veiledningsrundskriv RSV 3-2021. Sjøfartsdirektoratet foreslår at innholdet i rundskrivet skal tas inn i ny § 17 fjerde ledd. Dette gjør regelverket lettere tilgjengelig og mer brukervennlig.

§ 18 Gyrokompass

Forslaget til § 18 første, annet og tredje ledd er en videreføring av dagens krav i eksisterende § 16.

Peileinnretningen i fjerde ledd skal kunne brukes til å peile horisonten rundt. SOLAS-kravet for skip bygget før 1. juli 2002 er at dette gjelder så langt det er praktisk mulig.

§ 19 Brovaktalarm

Bærekravet for brovaktalarm er flyttet fra eksisterende § 18 første ledd til ny § 15. Det kommer frem av forslaget til § 15 første ledd hvem som har krav til brovaktalarm, samtidig som innfasingskravet for nytt krav om brovaktalarm for enkelte skip går frem av forslaget til § 15 niende ledd.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å slette dagens annet og tredje ledd i § 18 da overgangsordningene ikke lenger er aktuelle.

Eksisterende § 18 fjerde ledd er omformulert i nytt første ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet om automatisk aktivering av brovaktalarmen kun videreføres for skipene i vedlegg II. Den nye formuleringen i § 19 samsvarer bedre med SOLAS V/19 2.2.3.

Eksisterende femte ledd blir flyttet opp i nytt sjette ledd i § 15. Ser merknader til § 15 sjette ledd.

§ 20 Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

Bærekravet til AIS er foreslått flyttet til § 15. Eksisterende annet og tredje ledd i § 19 blir nytt første og annet ledd i § 20. Det foreslås at eksisterende § 19 fjerde ledd slettes.

§ 21 Ferdsskriver (VDR)

Eksisterende § 20 fjerde ledd er et krav som stilles til Norge som flaggstat, og er ikke et krav rettet til skipet eller rederiet. Direktoratet foreslår derfor å slette eksisterende fjerde ledd. Samtidig foreslås det å slette eksisterende § 20 femte ledd bokstav b da tidsperioden er over. Resten er en videreføring av gjeldende rett i § 20, mens eksisterende § 20 tredje ledd deles inn i tre ledd for å tydeliggjøre kravene og gjøre teksten mer lettlest.

§ 22 Globalt system for identifisering og sporing av fartøy (LRIT)

Det er krav til LRIT både i SOLAS kapittel V regel 19-1 og direktiv 2002/59 EC artikkel 6b der sistnevnte sier at alle skip som er omfattet av SOLAS kapittel V regel 19-1 skal ha LRIT når de ankommer en havn i en medlemsstat.

SOLAS regel 19-1 4.1 har ikke vært korrekt gjennomført i forskriften. Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre endringer for å få regelverket i samsvar med SOLAS. Det innebærer at skip og flyttbare innretninger bygget før 31. desember 2008 nå får krav om LRIT. Skip og flyttbare innretninger som kun opererer innenfor radiodekningsområde A1 og er utstyrt med AIS er likevel unntatt.

Videre endres ordlyden i bestemmelsen noe for at innholdet skal samsvare bedre med SOLAS-teksten. Det foreslås å gjøre endringer i eksisterende § 21 fjerde ledd for å få kravet i samsvar med SOLAS.

§ 23 Integrerte navigasjons- og brosystemer

Her foreslås det en videreføring av eksisterende § 22.

Kapittel 5 Atkomstmidler for los

§ 24 Atkomstmidler for los

Første ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å ta inn en henvisning til IMO Resolution A.1045(27) som gir anbefalinger om atkomstmidler og arrangement for sikker overføring av los. Dette samsvarer med SOLAS kapittel V regel 23.2.

Annet og tredje ledd er en videreføring av dagens forskriftstekst.

§ 25 Entringskrav

Sjøfartsdirektoratet foreslår noen mindre språklige justeringer for å harmonisere ordlyden bedre med SOLAS, eksempelvis er «sikringens belastningspunkt» byttet ut med «festepunktene». Ellers er det ikke endringer i gjeldende krav.

§ 26 Forholdsregler for atkomst til skipets dekk

I første ledd forslår Sjøfartsdirektoratet å gjennomføre SOLAS kapittel V regel 23.2.2 som i dagens forskrift er mangelfullt gjennomført når det gjelder opplæring av personell og testing av utstyr. Direktoratet foreslår å dele opp eksisterende § 27 første ledd i to ledd, i tillegg til at det foreslås et nytt tredje og fjerde ledd i samsvar med SOLAS kapittel V regel 23. I femte ledd videreføres eksisterende § 27 annet ledd med en presisering i bokstav a om å ha håndtak på begge sider av åpningen.

§ 27 Utstyr og belysning

Første ledd

Eksisterende første ledd bokstav e foreslås slettet da denne er dekket av § 26 annet ledd.

Annet ledd

Annet ledd viderefører eksisterende § 28 annet ledd.

Nytt tredje ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjennomføre SOLAS kapittel V regel 23.2.1 om renhold, vedlikehold, stuing og bruk av atkomstmidlene for los.

Nytt fjerde ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjennomføre SOLAS kapittel V regel 23.2.4 om registrering av når losleder første gang ble tatt i bruk, og loggføring av reparasjoner.

Kapittel 6 Avsluttende bestemmelser

§ 28 Dispensasjon

Bestemmelsen som foreslås i § 28 første ledd gjennomfører SOLAS kapittel I regel 5 og kapittel V regel 3 og gir åpning for at alternative løsninger etter skriftlig søknad kan bli vurdert som likeverdige med forskriftens krav. Denne åpningen er ny i forhold til eksisterende forskrift der man ikke har hatt en hjemmel for å godkjenne likeverdige løsninger. Ordlyden «...når det dokumenteres...» medfører at den som søker må overbevise Sjøfartsdirektoratet om at løsningen som foreslås oppfyller forskriftskravene. Dokumentasjon av gjennomførte prøver eller tester av slike alternative løsninger, kan være eksempel på hvordan kravet kan oppfylles.

For ordens skyld kan det nevnes at skip bygd etter forskrift 305, som gjennomfører direktiv 2009/45 skal følge SOLAS kapittel V, og at dispensasjoner som gis innenfor rammene av hva som aksepteres etter § 28 dermed er akseptable også for skip bygd etter forskrift 305.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å utforme bestemmelsens annet ledd i slik at den ivaretar hensynet til SOLAS kapittel V regel 3. Frem til i dag har dispensasjonsbestemmelsen i eksisterende § 24 vært avgrenset til å gjelde for skip med fartsområde 1 og 2, skip med bruttotonnasje under 150 eller skip med bruttotonnasje under 500 i innenriksfart, og bare for kravene i eksisterende § 16 og § 17. Sjøfartsdirektoratet finner det ønskelig at den nasjonale forskriften ikke skal være strengere enn det SOLAS gir åpning for. Det vil gi kundene større fleksibilitet, gjøre det norske flagget enda mer konkurransedyktig og gjøre det enklere for anerkjente klasseselskap (RO) som anvender SOLAS direkte gjennom klasseavtalen.

Det tas med et vilkår om at en dispensasjon ikke kan gå ut over internasjonale forpliktelser, nærmere bestemt direktiv 2002/59. Man tar da hensyn til at navigasjonsforskriften også gjennomfører EU-direktiv der det setts krav om AIS, VDR og LRIT. Dette kan det ikke gis dispensasjon fra i større utstrekning enn direktivet tillater.

Ordlyden i § 28 annet ledd gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å treffe vedtak om dispensasjon fra forskriftens krav. En dispensasjon krever at rederiet sender inn en skriftlig søknad som skal inneholde informasjon og begrunnelser som direktoratet kan vurdere på bakgrunn av hensyn og interesser som kravene som det søkes om unntak fra skal ivareta. Hvorvidt det skal treffes et vedtak som unntar rederiet fra bestemte forpliktelser, avgjøres etter en konkret vurdering. Rederier som søker om dispensasjon, har ikke krav på å få denne innvilget selv om vilkårene i dispensasjonsbestemmelsen er oppfylt. Utgangspunktet er at kravene i forskriften skal oppfylles. Kun i tilfeller der gode grunner tilsier dette, vil det være åpning for å treffe et dispensasjonsvedtak.

Det er to muligheter for å gi dispensasjon i annet ledd, jf. bokstavene a og b.

Etter bokstav a er kriteriene som følger:

«det dokumenteres at kravet ikke er vesentlig og at unntaket vurderes sikkerhetsmessig forsvarlig» At kravet ikke er vesentlig, vil si at det aktuelle kravet anses å være mindre vesentlig vurdert opp mot de ekstraordinære grunnene som danner grunnlaget for en dispensasjon. I saksbehandlingen av slike søknader kan det også tenkes at utfallet av samfunnsøkonomiske vurderinger kan legges til grunn. En dispensasjon etter bokstav a kan kun gis hvis frafall av det aktuelle kravet likevel vil gi en løsning som totalt anses sikkerhetsmessig forsvarlig. Unntak etter bokstav a vil også være aktuelt i de spesielle tilfellene der forskriftskravet på grunn av sin generelle utforming er vanskelig å anvende på det konkrete skipet.

Når det gjelder begrepet «sikkerhetsmessig forsvarlig» må det foretas vurderinger både ut fra hensynet til å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier.

Etter bokstav b er kriteriene som følger:

«det dokumenteres at kompensierende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften». Begrepet «kompensierende tiltak» er relativt vidt og kan omfatte en rekke tiltak, inkludert innovative tiltak, så lenge det vurderes å opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene som følger av forskriften.

I tredje ledd forslår Sjøfartsdirektoratet å gjennomføres SOLAS kapittel V regel 3.1 for skip som ikke hovedsakelig drives frem av mekanisk fremdrift. Formuleringen «et skip som drives fram ved hjelp av seil, selv om det er utstyrt med mekanisk framdrift til bruk som hjelpekraft og i nødssituasjoner» er lik definisjonen av seilskip i direktiv 2017/2108 artikkel 1. Sjøfartsdirektoratet anser denne definisjonen i samsvar med SOLAS, og det er også i samsvar med direktoratets praksis når det gjelder seilskip. Tilsvarende formulering er brukt i forskrift 305¹³. Regelen innebærer at disse skipene kan unntas fra en del regler som ikke er praktiske for den aktuelle skipstypen.

¹³ Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart

Det kan imidlertid ikke gis dispensasjon fra kravet til AIS på seilskip i større utstrekning enn direktiv 2002/59 tillater. Kravet til AIS gjelder ifølge direktivet ikke for «traditional ships», der «‘traditional ships’ means all kinds of historical ships and their replicas including those designed to encourage and promote traditional skills and seamanship, that together serve as living cultural monuments, operated according to traditional principles of seamanship and technique.» Øvrige seilskip kan få dispensasjon dersom vilkårene i forskriften her er oppfylt, og det ikke strider mot direktivet å gi dispensasjon.

I SOLAS er det noen steder åpnet for at skip kan ha om bord annet utstyr (other means) i stedet for det utstyret som er eksplisitt nevnt i regelverket. Sjøfartsdirektoratet har valgt å ikke ta inn alternativet med “other means” fortløpende i paragrafene, men legger opp til at dette skal være ivaretatt av dispensasjonsregelen der man kan søke om å få bruke annet utstyr. Rederiet måtte i alle tilfeller søke om å få ha om bord annet utstyr i stedet for det som er eksplisitt nevnt, jf. SOLAS kapittel V regel 19.3 som har følgende ordlyd: “When “other means” are permitted under this regulation, such means must be approved by Administration in accordance with regulation 18.”

§ 29 Ikrafttredelse

Her foreslås det å videreføre eksisterende § 29.

Ikrafttredelse

Direktoratet foreslår at forskriften trer i kraft i løpet av 2022. Da tas det høyde for høringsperioden og tid til å bearbeide høringsforslag. I tillegg skal forskriften klargjøres for digitalisering. Det er som nevnt ovenfor og i merknaden til vedlegg II foreslått overgangsregler for de som får krav om nytt utstyr.

Vedlegg II

Navigasjon og navigasjonshjelpemidler

Vedlegg II gjelder som nevnt ovenfor kun for lasteskip med lengde (L) under 24 meter, og som har bruttotonnasje under 500. Disse skipene skal, istedenfor kravene i §§ 3 til 23 i forskrift 1157, følge kravene i dette vedlegget. Ved utforming av vedlegg II har brukervennlighet og tilpasning av krav for denne fartøygruppen vært et hovedfokus.

Til dels videreføres kravene som gjelder for denne fartøygruppen i dag. Det foreslås en nedre grense i bærekraftene for noe av utstyret som kreves. Grensen for krav til sikt fra styrehus er foreslått utvidet til å gjelde for skip med største lengde 12 meter eller mer. Det foreslås videre å innføre krav til brovaktalarm og AIS på skip med største lengde 12 meter eller mer.

1. Vedlikehold og reparasjon

Denne bestemmelsen er tilsvarende lik forslaget i § 3, se her merknaden til denne bestemmelsen ovenfor.

2. Internasjonal signalbok og IAMSAR-håndbok

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet om IAMSAR-håndboken, som i dag følger av § 4 første ledd, kun skal gjelde skip med største lengde 8 meter eller mer. Den foreslåtte endringen vil være i samsvar med handlingsrommet i SOLAS. En åttimeters-grense er allerede en etablert grense for denne fartøygruppen i forskrift 1853.

I nr. 2 videreføres eksisterende § 4 andre ledd.

3. Signaler som skal brukes i nødssituasjoner

Denne bestemmelsen er tilsvarende lik forslaget i § 6, se her merknaden til denne bestemmelsen ovenfor.

4. Ispatroljetjenesten

Denne bestemmelsen er tilsvarende lik forslaget i § 9, se her merknaden til denne bestemmelsen ovenfor.

5. Farevarsler

Denne bestemmelsen er tilsvarende lik forslaget i § 10, se her merknader til denne bestemmelsen ovenfor.

6. Bruk av styremaskin

Her videreføres eksisterende § 10.

7. Styremaskin- prøving og øvelser

Eksisterende § 11 første ledd andre punktum videreføres i nr. 1, og eksisterende § 11 første ledd første punktum videreføres i nr. 6.

Kravene i nr. 2, 3, 4 og 5 er en videreføring av eksisterende § 11 andre til femte ledd.

8. Utforming av styrhus

I dag reguleres krav til utforming av styrhus i § 12. Styrhuset skal være utformet i samsvar med retningslinjene i MSC/Circ.982. Sjøfartsdirektoratet foreslår å ta med en henvisning til SOLAS kapittel V regel 15 i nr. 8 istedenfor å henvide til hele MSC/Circ.982. Videre foreslår vi en nedre grense på 12 meter for tilleggskravene i bokstav a og b, som vil gi en lemping sammenlignet med eksisterende § 12.

Forslaget i bokstav a vil ivareta krav om hensiktsmessig plassering av navigasjonsutstyr og samsvarer med MSC/Circ.982 og navigasjonshjelpemiddelforskrift § 24¹⁴.

Det foreslåtte kravet i bokstav b samsvarer med MSC/Circ 982 nr. 5.1.2.1.

9. Sikt fra styrhus

Krav til sikt fra styrhuset følger i dag av § 13 og gjelder skip med største lende 15 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet foreslår her en endring om at siktkravene skal gjelde for skip med største lengde 12 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet antar at de fleste i denne fartøygruppen allerede ivaretar disse kravene, og at forslaget om nedre grense for skip med største lengde på 12 meter eller mer i praksis ikke vil ha noen betydning.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at eksisterende § 13 første ledd bokstav e ikke videreføres, ettersom denne fartøygruppen ikke har egen styreposisjon med egen rormann.

Sjøfartsdirektoratet foreslår videre at eksisterende § 13 første ledd bokstav i ikke videreføres.

Sammenlignet med eksisterende § 13 første ledd bokstav a foreslår Sjøfartsdirektoratet i bokstav a at kravet om 500 meter rett forover ikke videreføres. Begrensningen i sikt foran baugen kan være maksimalt to skipslengder, men ikke mer enn 500 meter, jf. § 13 første ledd bokstav a. Det siste parametere er ikke relevant for skip med største lengde under 24 meter (L) hvor to skipslengder maksimalt kan bli 48 meter.

Sammenlignet med eksisterende § 13 første ledd bokstav b og c er det i nr. 1 bokstav b og c kun gjort språklige endringer.

I bokstav d foreslår Sjøfartsdirektoratet en lemping og forenkling av kravet i eksisterende § 13 første ledd bokstav d for å ivareta siktkravet akterover. Forslaget er ment som en tilpasning for denne fartøygruppen ettersom de aller fleste skipene i denne størrelsen ikke har brovinge.

Sammenlignet med dagens § 13 første ledd bokstav g, h, j og k er det i nr. 1 bokstav g, h, j og e kun gjort språklige endringer.

¹⁴ Forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrhus- og radioarrangementer for skip (opphevet)

I bokstav f foreslår Sjøfartsdirektoratet en tilpasning av ordlyden for denne fartøygruppen sammenlignet med kravet i eksisterende § 13 første ledd bokstav f. Forslaget i andre punktum vil være i tråd med dagens forvaltningspraksis.

I bokstav i foreslår Sjøfartsdirektoratet en presisering av eksisterende § 13 første ledd bokstav l for å beskrive tydeligere innholdet i kravet. I stedet for dagens krav om minst to frontvinduer med klar sikt forslår vi en tilpassing av kravet for denne fartøygruppen som innebærer krav om minst étt vindu med klar sikt.

I nr. 2 foreslås det å videreføre eksisterende § 13 andre ledd.

Dagens § 13 tredje ledd videreføres med forenklet ordlyd i nr. 3.

10. Navigasjonshjelpemidler

Slik som i forslag til § 15 foreslås det også her at bærekravene i SOLAS V regel 19 stilles opp i en tabell. Sjøfartsdirektoratet har hatt en gjennomgang av bærekravene som gjaldt før og etter 2002, jf. eksisterende § 23. Etter direktoratets vurdering foreligger det ingen forskjell i krav til navigasjonshjelpemidler for denne fartøygruppen. Direktoratet foreslår derfor at nr. 10.1 gjelder for alle uavhengig av byggeår.

Magnetkompass klasse B

I dag har lasteskip med største lengde under 15 meter krav om magnetkompass i henhold til ISO standard ISO 25862:2009, jf. § 16 første ledd. Krav om magnetkompass klasse B må ses i sammenheng med kravene om rattmerket skipsutstyr i skipsutstyrsforskriften. I nr. 6 gir vi en overgangsordning om at skip med største lengde under 15 meter, kan beholde magnetkompass med den standard som gjaldt da kompasset ble tatt om bord, frem til det byttes ut.

Globalt navigasjonssatelitt system (GNSS)

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet om GNSS skal gjelde for skip med største lengde 8 meter eller mer. Dette gir en lemping sammenlignet med dagens krav i § 15, og vil være i samsvar med handlingsrommet i SOLAS.

Radarreflektor

Kravet til radarreflektor følger i dag av § 17 første ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår at dette kravet kun skal gjelde for skip under 12 meter, og må ses i sammenheng med forslag til krav om AIS for skip med største lengde over 12 meter. Forslaget vil innebære en lemping sammenlignet med i dag, og samsvarer med handlingsrommet i SOLAS.

Standard magnetkompass klasse A

Her videreføres eksisterende § 16 tredje ledd bokstav a.

Peileinnretning

I dag følger dette kravet av § 16 tredje ledd bokstav b. Sjøfartsdirektoratet foreslår her en lemping om at kravet kun skal gjelde for skip i utenriksfart. Forslaget vil samsvare med handlingsrommet i SOLAS.

Brovaktalarm

Se her merknaden til § 15 ovenfor.

AIS

Se her merknaden til § 15 ovenfor.

Dagmorselampe (aldislampe)

I dag følger dette kravet av § 16 tredje ledd bokstav e.

Sjøfartsdirektoratet foreslår her en lemping om at kravet kun blir gjeldende for skip i utenriksfart. Forslaget samsvarer med handlingsrommet i SOLAS.

Radar 9-GHz (3cm) med elektronisk plottehjelp (EPA)

Her videreføres eksisterende § 17 andre ledd bokstav b og c.

Kursindikator (THD)

Her videreføres eksisterende § 17 andre ledd bokstav e.

Ekkolodd

Her videreføres eksisterende § 17 andre ledd bokstav a.

Logg som viser hastighet gjennom vannet

I dag gjelder dette kravet for alle skip med bruttotonnasje 300 eller mer, jf. § 17 andre ledd bokstav d. Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet om å kunne lese av fart gjennom vannet ikke videreføres for denne fartøygruppen i innenriksfart. For denne fartøygruppen er det ikke krav om ARPA eller ATA, og det vil dermed ikke være påkrevd med informasjon til radar om fart gjennom vannet. Forslaget vil samsvare med handlingsrommet i SOLAS.

For forslagene i nr. 2 og 3 se begrunnelsen til § 15 og § 16 ovenfor.

Når det gjelder forslaget i nr. 4 se merknaden til radarreflektor ovenfor.

I nr. 5 foreslår Sjøfartsdirektoratet en lemping sammenlignet med dagens krav. Forslaget vil samsvare med handlingsrommet i SOLAS.

I nr. 7 foreslår Sjøfartsdirektoratet en lemping av dagens krav om å ha et reservemagnetkompass, jf. § 16 tredje ledd bokstav d. Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering vil en THD også ivareta de samme funksjonskravene som reservemagnetkompasset, og derfor foreslås direktoratet at THD kan brukes istedenfor.

I nr. 8 og 9 foreslår Sjøfartsdirektoratet en overgangsordning på ett år fra planlagt ikrafttredelsesdato for skip som får nytt krav om AIS og brovaktalarm.

11. Sjøkart og nautiske publikasjoner

Sjøfartsdirektoratet foreslår en klargjøring av dagens krav i nr. 1 om at seilas skal planlegges og i nr. 5 om at skip som bruker papirkart skal ha et kartbord i styrhuset.

Når det gjelder ordlyden i nr. 2 se begrunnelsen til § 17 ovenfor.

Forslaget i nr. 3 og 4 er hentet fra RSV 12-2019, og er en forskriftsfesting av muligheten som følger av dette rundskrivet.

Sjøfartsdirektoratet foreslår i nr. 6 en lemping og forenkling sammenlignet med i dag. Kravet tilpasses de aller minste fartøyene, og gjør det mulig å bruke en annen elektronisk løsning for å ivareta krav om sjøkart.

12. Magnetkompass

I eksisterende § 16 tredje ledd bokstav a er det en referanse til SLS.14/Circ. 233. Istedenfor å vise til denne referansen har Sjøfartsdirektoratet foreslått i nr. 10.6 at GNSS-THD eller gyrokompass kan brukes som alternativ til reservemagnetkompass. Etter hva Sjøfartsdirektoratet er kjent med er løsningen med to gyrokompass som beskrives i SLS.14/Circ. 233 en løsning som ikke brukes av denne fartøygruppen. Utover dette foreslår direktoratet å videreføre dagens krav.

13. Brovaktalarm

Her videreføres dagens § 18 første og fjerde ledd, med språklige endringer.

14. Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

Her videreføres eksisterende § 19 andre og tredje ledd, med språklige endringer.

15. Globalt system for identifisering og sporing av skip (LRIT)

Denne bestemmelsen er tilsvarende lik forslaget i § 22, se her merknader til denne bestemmelsen ovenfor.

16. Reservemagnetkompass

Her videreføres eksisterende § 16 tredje ledd bokstav d.

17. Integreerte navigasjons- og brosystemer

Her videreføres eksisterende § 22.

6. Administrative og økonomiske konsekvenser

Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

Forslaget til revidert navigasjonsforskrift innebærer en harmonisering med SOLAS kapittel V. Noen regler er presisert, andre er tatt inn i forskrift 1157 for første gang fordi de var mangelfullt gjennomført tidligere. Forskriften fremstår nå oppdatert og komplett i forhold til internasjonalt regelverk, gjeldende rundskriv og uttalte endringsbehov.

Samlingen av bærekraftene for navigasjonsutstyr i tabeller gjør det mer oversiktlig og lett å finne frem til aktuelle krav for de enkelte skip som er omfattet av forskriften. Ved siden av harmonisering med internasjonale krav, har brukervennlighet vært et hovedfokus under revisjonsarbeidet. I tillegg til en bedre brukeropplevelse for kundene, vil den reviderte forskriften også gjøre sertifiseringsprosessen lettere for anerkjente klasseselskap (RO) som benytter SOLAS direkte via klasseavtalen.

Kravene i vedlegg I for skip bygget før 1. juli 2002 er foreslått samlet i en oversiktlig tabell. Denne endringen innebærer en betydelig klargjøring og økt brukervennlighet når det gjelder denne gruppen av skip. Det eksisterende vedlegget er fragmentert og det er vanskelig å se det helhetlige bildet av krav for disse skipene.

Videre vil forslaget til gjennomføring av SOLAS kapittel V regel 16.2 i forslaget til ny § 3 bidra til mindre administrasjon for både rederiene og Sjøfartsdirektoratet. Rederiet må hensynta slike situasjoner i sikkerhetsstyringssystemet, men dette anses å være en betydelig lettelse i byrden for rederiene når de slipper å ta kontakt med direktoratet for å be om tillatelse hver gang det oppstår situasjoner med midlertidig defekt utstyr.

Sjøfartsdirektoratet ønsker å heve sikkerheten ved å innføre krav til AIS på alle passasjerskip, og krav til AIS for lasteskip over 12 meter. Videre innføres det krav om brovaktalarm for lasteskip som vil medføre en kostnad for rederiene som ikke har hatt dette utstyret tidligere. Kostnadene ved installasjon vil variere fra skip til skip. Direktoratet anslår en kostnad mellom 31.890 og 46.040 kroner eks. mva. for innkjøp og installasjon av AIS, og en kostnad mellom 26.500 og 47.510 kroner eks. mva. for innkjøp og installasjon av brovaktalarm. For skip som både må installere AIS og brovaktalarm, vil det bety en total kostnad på mellom 58 000 og 94 000 eks. mva for innkjøp og installasjon.

Ved innføring av nye krav til utstyr vil det for direktorat sin del være behov for å kontrollere at kravet blir gjennomført i forbindelse med de periodiske tilsynene om bord. Erfaringsmessig vil innføringen av nye krav også medføre at det i oppstartsfasen går med en del tid til saksbehandling, eksempelvis av dispensasjonssøknader.

Ved utforming av vedlegg II har brukervennlighet vært et hovedfokus, og direktoratet har tilpasset reglene særskilt for denne fartøygruppen.

Med hilsen

Lars Alvestad
fungerende sjøfartsdirektør

Arild Viddal
fungerende avdelingsdirektør

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

Vedlegg:
Utkast til forskrift
Høringsliste