

### Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

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

**Nr.:** [RSR 29-2014](#)

**Dato:** 22. desember 2014

**Saksnr.:** 2014/29708-avi

**Opphever:** Forskrift om 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og andre besiktelser m.m.

**Referanse til:** Regler for passasjer- og lasteskip mv. 2014 s. 446.

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

## Ny forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

### Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger ( i det følgende vist til som sertifikatforskriften). Sertifikatforskriften trer i kraft 1. januar 2015. Fra samme tidspunkt oppheves følgende forskrifter:

- a) forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.
- b) forskrift 4. september 1987 nr. 855 om anmeldelse av nybygg, besiktelse og sertifisering m.v. av flyttbare innretninger.

### Høring

Forslag til ny sertifikatforskrift var på offentlig høring fra 2. juni til 8. august 2014. Det kom inn total 19 høringssvar fra 18 ulike høringsinstanser. 10 hadde ingen merknader. Kommenterte utdrag av merknadene og innspillene er tatt inn i vedlegg til rundskrivet her.

Forskriften som fastsettes ved rundskrivet har en del endringer sammenlignet med forslaget som var på høring. Det er hovedsakelig redaksjonelle endringer, slik som forenkling av språklige uttrykk, fjerning av unødvendige eller overflødige sondringer og andre grep som er gjort for å videreføre gjeldende rett. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at verken omfanget eller innholdet av endringene krever ny offentlig høring.

I det følgende vil det bli skrevet noe om bakgrunnen for ny sertifikatforskrift, videre vil enkelte bestemmelser som er endret sammenlignet med forskriftsforslaget, bli kommentert særskilt.

### Bakgrunn for ny sertifikatforskrift

Ny sertifikatforskrift er ledd i direktoratets opprydding av forskrifter som gjennomfører det internasjonale regelverket som blant annet flaggstater skal revideres etter jf. IMO Res.A.1070(28)<sup>1</sup>. Målsetningen med oppryddingen tar sikte på å gjøre regelverket mer oversiktlig, forbedre tilgjengeligheten for brukerne og bidra til at vedlikeholdet blir mindre ressurskrevende for det offentlige.

Sertifikatforskriften har bestemmelser om hvilke tilsyn som skal begjæres for å få utstedt og opprettholdt sertifikater som kreves etter følgende internasjonale instrumenter:

<sup>1</sup> IMO INSTRUMENTS IMPLEMENTATION CODE (III CODE)

- Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, (SOLAS 1974)
- Den internasjonale konvensjonen av 1966 om lastelinjer (Lastelinjekonvensjonen 1966) og tilhørende protokoll av 1988
- Den internasjonale konvensjonen av 2006 om arbeids- og levevilkår for sjøfolk (MLC 2006)
- Direktiv 2009/45/EU om sikkerhetsregler og –standarder for passasjerskip.

I tillegg viderefører sertifikatforskriften kravene om nasjonale sertifikater. Disse sertifiseringsreglene er i dag gjennomført i ulike forskrifter. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at å samle sertifikatbestemmelser som i dag er spredt på flere forskrifter i en felles forskrift, vil gjøre det lettere for brukerne å skaffe seg den nødvendige oversikten som kreves for å begjære sertifiseringstilsyn.

### **Nærmere om den internasjonale reguleringen av sertifikater**

Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) kapittel I inneholder krav om sertifikater for skip som omfattes av SOLAS.

SOLAS kapittel I har krav om de primære sikkerhetssertifikatene som skal utstedes til passasjer- og lasteskip, krav om tilhørende tilsyn og inspeksjoner som skal vise at sertifikatkravene er oppfylt og dermed kan utstedes. Videre har SOLAS kapittel I bestemmelser om hva som kreves for å opprettholde sertifikatene. SOLAS kapittel I har også bestemmelser om sertifikatenes varighet, eventuelt når de blir ugyldige.

Virkeområdet til SOLAS kapittel I er begrenset til passasjer- og lasteskip på internasjonal reise, og har krav om sikkerhetssertifikat for passasjerskip, sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip, sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip og sikkerhetssertifikat for radio på lasteskip. Kapitlet informerer også om hvordan og i hvilket omfang flaggstatsmyndigheten bør inspisere skipene i forbindelse med de forskjellige tilsynene som kreves både for å få utstedt sertifikater og for å opprettholde disse. IMO har utviklet retningslinjer for de forskjellige tilsynene som kreves for utstedelse, opprettholdelse og fornyelse av sertifikatene. Retningslinjene følger av IMO-resolusjon A.1053(27) av 20. desember 2011 «Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification». Retningslinjene for et harmonisert tilsyns og sertifiseringsregime oppdateres jevnlig, sist ved IMO-resolusjon A.1076(28). Sjøfartsdirektoratet bruker disse retningslinjene i sine tilsyn med norske skip når rederiet har framsatt begjæring om internasjonale sertifikater.

SOLAS kapittel I omfatter ikke alle sertifikater som konvensjonen og det underliggende regelverket regulerer. Etter hvert som konvensjonen er blitt endret og nye kapitler er kommet til, finnes det nå sertifikatregler også andre steder i konvensjonen og i regelverk som er gitt med hjemmel i SOLAS<sup>2</sup>. Dette gjelder kapitlene om skip

- som fører faste laster i bulk (SOLAS kapittel VI)
- som fører farlig gods (SOLAS kapittel VII),
- som skal ha sertifikat for sikkerhetsstyringssystem (ISM) (SOLAS kapittel IX),
- som er hurtiggående (SOLAS kapittel X og HSC koden)
- som skal ha sertifikat for maritim sikring (ISPS) (SOLAS kapittel XI-2)

<sup>2</sup> Se f.eks. BCH koden, IBC koden, GC koden, IGC koden

Sjøfartsdirektoratet har gjennomført SOLAS kapitlene nevnt ovenfor i egne forskrifter for de ulike kapitlene. Sertifikatene som kreves etter disse er derfor ikke omfattet av den nye sertifikatforskriften. De forskjellige vedleggene til IMOs regelverk om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger (MARPOL) har også sertifikatregler. MARPOL er gjennomført i norsk ved forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Sertifikatbestemmelsene i MARPOL er heller ikke omfattet av den nye sertifikatforskriften.

Ny sertifikatforskrift som blant annet gjennomfører SOLAS kapittel I i norsk rett, bør ses i sammenheng med de nye forskriftene<sup>3</sup> som blant annet gjennomfører SOLAS 1974 kapitlene II-1, II-2, III, IV, V, VI, VII og XII i norsk rett. Kravene som skal oppfylles for at for eksempel et lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart skal få utstedt sikkerhets sertifikat for konstruksjon lasteskip, følger av ny byggeforskrift som gjennomfører SOLAS kapittel II-1 og ny brannsikringsforskrift som gjennomfører SOLAS kapittel II-2. Det framgår av det som er skrevet innledningsvis om formålet med direktoratets opprydding i regelverket og rundskriv som har fastsatt forskriftene vist til i fotnote 3 (nedenfor) at det er forskriftsstrukturen som er endret, ikke det materielle innholdet i forskriftene.

### **Merknader til paragrafer i sertifikatforskriften**

Til § 1

Virkeområdebestemmelsen er endret sammenlignet med høringsutkastet. Endringene er gjort for å sikre at gjeldende rett videreføres og at ordlyden i paragrafen harmoniseres med ordlyden i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

§ 1 første ledd bokstav a avgrensner virkeområdet av forskriften til lasteskip med største lengde 15 meter eller mer. I samme bokstav er det imidlertid også tatt inn en betinget utvidelse av virkeområdet. Ordlyden i bokstav a første komma «..hvis annet ikke er angitt i de enkelte paragrafene», gjelder §§ 22 og 23 som krever at lasteskip med største lengde 8 meter eller mer, skal ha sikkerhets sertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip.

§ 1 første ledd bokstav b er endret fra «fritidsfartøy» slik det sto i høringsutkastet, til «skip som brukes utenfor næringsvirksomhet» som tilsvarende ordlyden i skipssikkerhetsloven.

§ 1 har videre fått et nytt andre ledd som utvider virkeområdet slik at norske skip uansett størrelse som brukes i oljevernberedskap eller som beredskapsfartøy, også blir omfattet av og skal sertifiseres etter bestemmelsene i forskriften jf. §§ 28, 29, 30 og 31.

I nytt tredje ledd framgår det at forskriften ikke gjelder for lasteskip med lengde (L) under 24 meter som er omfattet av virkeområdet til forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. og kun driver virksomhet som beskrevet der. Bestemmelsen er tatt inn for fjerne eventuell tvil med hensyn til om slike fartøy skal ha fartssertifikat eller andre sertifikater som kreves etter forskriften. Bestemmelsen er i første

---

<sup>3</sup> Se forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip (SOLAS II-1), forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip (SOLAS II-2), forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip (SOLAS III), forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjon for skip og flyttbare innretninger (SOLAS IV), forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger (SOLAS V), forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektene (SOLAS VI), forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om frakt av farlig last å norske skip og forskrift 1. juli 2014 nr. 956 om supplerende sikkerhetstiltak for bulkskip (SOLAS XII)

rekke fastsatt av pedagogiske hensyn og Sjøfartsdirektoratet forventer at den totale ressursbruken i næringen og i det offentlige reduseres som en konsekvens av dette.

#### Til § 2

Paragraf 2 er flyttet fra kapittel 2 til kapittel 1 i sertifikatforskriften. Videre er § 2 første ledd bokstav a forskjellig sammenlignet med høringsutkastet. § 2 første ledd bokstav a krever at tilsyn skal begjæres når det er inngått avtale om bygging av et skip. Bestemmelsene i § 2 klargjør ellers vilkårene i skipssikkerhetsloven § 43 fjerde og femte ledd jf. samme lov § 47 første ledd.

Bokstav d kan ses i sammenheng med §§ 39 og 40,1. Ifølge § 40 skal rederiet rapportere om forhold som kan innebære at sertifikatet blir ugyldig etter § 39 første ledd bokstav f. Etter en eventuell rapport, vil Sjøfartsdirektoratet vurdere om det vil være nødvendig å foreta endringer, enten på grunnlag av informasjonen som mottas fra rederiet eller etter å ha inspisert skadene eller manglene. Hvis skadene eller manglene blir vurdert som så alvorlige at skipet må repareres, vil det bli gitt pålegg om dette. § 2 første ledd bokstav d vil få anvendelse i slike tilfeller.

Ordlyden i bokstav e er endret sammenlignet med høringsutkastet. Bakgrunnen for endringen er å få fram at det ikke spiller noen rolle om det er rederiet eller klassifikasjonsselskapet som sier opp avtalen om klassegodkjenning.

Ordlyden i bokstav f er endret noe etter høringen, men innholdet er det samme.

#### Til § 3

Paragraf 3 i høringsutkastet hadde to ledd. Disse to leddene er splittet og utgjør nå henholdsvis §§ 3 og 4 i sertifikatforskriften. § 3 er flyttet fra kapittel 2 til kapittel 1 under generelle bestemmelser.

Kapittel 2 har endret ordlyd i og med at § 2 og § 3 nå er tatt inn i kapittel 1 – Generelle bestemmelser.

#### Til § 6

§ 6 første ledd har fått ny bokstav d som krever at sikkerhets sertifikatet for passasjerskip (på internasjonal reise) skal ha et vedlegg som angir hvilken signifikant bølgehøyde skipet kan oppfylle som følge av de særlige stabilitetskravene som gjelder for roro-passasjerskip i utenriksfart jf. forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip kapittel 4. Se også tilsvarende bestemmelse i § 18 andre ledd bokstav b i ny sertifikatforskrift. Kravet som er tatt inn i første ledd bokstav d er en videreføring av kravet i opphevet forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere § 24 attende ledd.

Ellers når det gjelder krav om dispensasjonssertifikat, utløses et slikt krav kun i de tilfellene hvor rederiet har søkt om og direktoratet har gitt dispensasjon fra et krav som følger av SOLAS. I høringsutkastet var dette vist med ordlyden «..dersom aktuelt..».

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at den etterfølgende ordlyden gir tilstrekkelig klarhet og konsumerer uttrykket «..dersom aktuelt..» og som derfor er slettet.

Dispensasjonssertifikatet er reders bevis på at flaggstaten har unntatt skipet fra et eller flere preskriptive krav i SOLAS og er følgelig et viktig dokument i forbindelse med havnestatskontroller.

I § 6 andre ledd er det tilføyd en bestemmelse som sier at radiotilsyn også skal være utført før sikkerhetsattest utstedes. Dette er jo innlysende all den tid sikkerhetsattest for passasjerskip skal påtegnes at radiotilsyn er gjennomført.

Til § 7

§ 7 er endret ved at kravene som skal oppfylles for at det kan utstedes et sertifikat som kreves etter § 6, nå følger av første ledd. I forslaget som var høring var det i § 6 (nå § 7) tredje ledd tatt inn en liste av forskrifter som inneholdt sertifikatkravene. I tillegg var «andre relevante krav» nevnt. Flere høringsmerknader uttrykte skepsis til denne løsningen. Sjøfartsdirektoratet forutsetter at rederier som profesjonelle aktører er kjent med hvor de forskjellige sertifikatkravene finnes. Konkret informasjon vil også framgå av skjema som blir brukt ved søknad om og ved gjennomføring av tilsyn. Sjøfartsdirektoratets forskriftsstruktur som nå er realisert med lett identifiserbare forskrifter som gjennomfører de forskjellige SOLAS kapitlene (se fotnote 3 ovenfor), videre med henvisning til IMO resolusjon A.1053(27), vil etter direktoratets vurdering gjøre det lett å finne fram til kravene som gjelder og hva sertifikattilsynene vil omfatte.

Systematikken som kort er vist til ovenfor, er benyttet gjennomgående i alle bestemmelser som omfatter hvordan og på hvilke grunnlag tilsynene skal gjennomføres.

Til forskjell fra høringsutkastet er det i første ledd bokstav c tatt inn en bestemmelse om utvendig bunntilsyn ved hvert fornyelsestilsyn.

I første ledd bokstav c romertall i. og ii. er det satt inn spesifikke vilkår for når skipsbunnen skal inspiseres mens skipet er tørt. De spesifikke henvisningene til «tørt» bunntilsyn menes for alle praktiske formål at skipet enten er satt på slipp eller ligger i tørrdokk. Det kan tenkes andre metoder for å inspisere skipsbunnen når skipet er «tørt». Hvis slike metoder blir presentert som et alternativ til slipping eller tørrdocking, vil direktoratet selvfølgelig vurdere slike mulige løsninger.

I andre ledd bokstav c romertall iii. er det til forskjell fra høringsutkastet, tatt inn et alternativ til hyppigheten av «tørt» bunntilsyn som følger av romertall i. og ii. Tilsynsintervallet for tørt bunntilsyn kan økes til 60 måneder. Et slikt forlenget intervall betinger spesielle former for bunntilsyn når skipet ligger i sjøen. Vilkårene følger av MSC.1/Circ.1348. Det er bare rene passasjerskip som kan øke intervallet til 60 måneder. Roro-passasjerskip skal uansett følge intervallene for tørre bunntilsyn som følger av § 7 andre ledd bokstav c romertall i og ii.

Til § 8

Med unntak av noen mindre redaksjonelle endringer tilsvarer bestemmelsene i § 8 tekstene som var på offentlig høring.

Til § 9

§ 9 første ledd bokstav e er endret sammenlignet med høringsutkastet for bedre å vise sammenhengen med bestemmelsene i § 36. Utvendig bunninspeksjon skal finne sted to ganger i løpet av sertifikatperioden på fem år. Bunntilsynene skal skje når skipet er satt på slipp eller ligger i tørrdokk, dvs. skipet er tørt. Den maksimale tiden mellom to «tørre» bunntilsyn er 36 måneder. I de tilfellene som framgår av § 37 første og andre ledd, kan tilsynet med det utvendige skroget forlenges tilsvarende. Tilfellet som er nevnt i § 37 første ledd er ikke relevant for bunntilsyn og er derfor ikke nevnt. I tilfellet som er nevnt i § 37 andre ledd, kan sertifikatfornyelse forlenges med inntil tre måneder. Dette intervallet vi

likevel kunne overstyres av det maksimale intervallet mellom to påfølgende «tørre» bunntilsyn som er 36 måneder.

§ 9 andre og tredje ledd har tilsvarende systematikk som nevnt i merknadene til § 7 første ledd ovenfor.

Til § 10

Det materielle innholdet i § 10 er uendret fra høringsutkastet.

Til § 11

Med unntak for tilsvarende systematikk som i § 7 første ledd, § 9 første, andre og tredje ledd, er det materielle innholdet i § 11 uendret fra høringsutkastet.

Til § 12

§ 12 viderefører i hovedsak høringsutkastets § 11 – se for øvrig merknader og direktoratets tilhørende kommentarer slik de framgår av høringsmatrisen.

Til § 13

§ 13 er heller ikke endret med unntak av kommentarene som er gitt til § 7 første ledd og § 9 første, andre og tredje ledd ovenfor.

Til §§ 14 til 16

Paragrafene 14 til 16 har mindre språklige endringer sammenlignet med høringsutkastet.

Til § 17

Virkeområdet i § 17 er nå endret slik at krav om MLC-tilsyn med skip som ikke skal ha MLC-sertifikat, er begrenset til skip sertifisert for fartsområde 3 eller større fartsområde dvs. sjøgående skip.

Til § 18

§ 18 første ledd er endret noe språklig for å gjøre innholdet klarere. Uttrykket «havområder i EØS..» er endret til «innenriksfart i EØS...»

Til § 19

§ 19 første ledd bokstav c er ny og har tilsvarende ordlyd og systematikk som § 7 første ledd bokstav c romertall i og ii.

Bokstav d er også ny og omhandler tilsyn av tiltak mot luft- og oljeforurensning på skip som ikke skal ha IAPP og IOPP sertifikater. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at norske passasjerskip klasse A, B, C og D som seiler i innenriksfart i en vertsstat skal ha IAPP og IOPP sertifikater og at tilsyn med slike skip vil følge av miljø sikkerhetsforskriften.

Til § 20

§ 20 første ledd bokstav a, b og c inneholder tre alternative vilkår for når et passasjerskip skal ha passasjersertifikat.

I forskriften brukes begrepet «passasjerskip». Med dette mener Sjøfartsdirektoratet skip som fører mer enn 12 passasjerer og skal være sertifisert for dette. Noen fartøy som fører 12 eller færre passasjerer skal også ha sertifikat for føring av passasjerer. Hva slags kategorier skip dette er, følger av § 20 andre ledd.

Femte ledd er endret språklig for å klargjøre mulige operasjonelle begrensinger som kan eller skal framgå av sertifikatet. Dette gjelder begrensninger for hurtiggående passasjerfartøy og operasjonelle begrensninger for skip som er vernet eller fredet jf. forskrift 17. juni 2014 nr. 768 om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer § 3 første ledd.

Til § 21

§ 21 er endret ved at første ledd nå har en struktur tilsvarende øvrige paragrafer som omhandler tilsyn med de forskjellige sertifikatene (se f.eks. §§ 7, 9, 11).

Første ledd bokstav c gjelder årlig tilsyn som kan finne sted innenfor tidsintervallet 3 måneder før eller 3 måneder etter årsdagen. Bestemmelsen er knyttet til opprettholdelse av sertifikatet, ikke fornyelse som må være gjennomført før sertifikatperioden på fem år er utløpt, med mindre det er søkt om utsettelse etter § 37.

Første ledd bokstav d gjelder bunntilsyn og strukturen følger den samme som i § 7 første ledd bokstav c, § 9 første ledd bokstav e og § 19 første ledd bokstav c. Det er krav om bunntilsyn ved årlige tilsyn. I løpet av sertifikatperioden skal to av fem bunntilsyn gjennomføres når skipet er tørt, dvs. satt på slipp eller i ligger i tørrdøkk. De øvrige tre bunntilsyn i en femårs periode kan gjennomføres ved dykkerundersøkelser. Dette er ikke eksplisitt nevnt og ordlyden som er valgt åpner følgelig for eventuelle innovative løsninger og prosesser for bunntilsyn mens skipet ligger i sjøen.

Skip med passasjersertifikat skal ikke ha IOPP eller IAPP sertifikater. Første ledd bokstav e har likevel bestemmelser om tilsyn med tiltak mot olje- og luftforurensning kfr. § 19 bokstav d.

Til § 22

§ 22 er endret ved at meterverdien for lasteskip i innenriksfart som skal ha sikkerhets sertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip, er satt til 8 meter største lengde eller mer, sammenlignet med 15 meter største lengde eller mer i høringsutkastet.

Kravet om at lasteskip med største lengde 8 meter eller mer skal ha sikkerhets sertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip er for så vidt ikke et nytt krav, men må ses i sammenheng med ny forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip. Når driften av lasteskip med største lengde under 15 meter har gjort det nødvendig, har det tidligere også vært krav om radiosertifikat.

Når det nå er fastsatt en ny forskrift om bygging og utrustning av lasteskip med største lengde 8 meter eller mer (men med lengde (L) under 24 meter), så er det korrekt å synliggjøre at disse fartøylene omfattes av kravet om sikkerhets sertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at noen flere mindre lasteskip må begjære sertifikatet som kreves etter § 22.

Til § 23

Paragraf 23 første ledd har nå samme systematikk som øvrige tilsyns paragrafer i forskriften jf. første ledd i §§ 7, 9, 11.

Til § 24

Virkeområdebestemmelsen i § 24 første ledd er presisert sammenlignet med høringsutkastet.

Til § 25

§ 25 er endret ved at første ledd nå har en struktur tilsvarende øvrige paragrafer som omhandler tilsyn med de forskjellige sertifikatene (se f.eks. §§ 7, 9, 11).

Andre ledd har bestemmelser om tilsyn med tiltak mot olje- og luftforurensning tilsvarende som for passasjerskip i innenriksfart kfr. §§ 19 og 21.

Til § 26

Første ledd bokstav a i § 27 er endret sammenlignet med høringsutkastet. Endringen er ikke vesentlig og er gjort fordi det er rederiet som i søknadsprosessen opplyser om ønsket farts- og radiodekningsområder. Fartssertifikatet for fiske- og fangstfartøy har selvfølgelig opplysninger om fartsområdet fiske- eller fangstfartøyet er sertifisert for. Det samme gjelder for radiodekningsområdet.

Til § 27

Intervall for tilsyn av tiltak mot olje- og luftforurensning er endret fra årlig, til hvert fjerde år, dvs. ved førstegangstilsyn og ved hvert påfølgende fornyelsestilsyn.

Til § 28

§ 28 er presisert for å få fram at hvis skipets ordinære sertifikat gir uttrykk for at skipet kan brukes i oljevernberedskap, er det ikke nødvendig med eget sertifikat for oljevernberedskap.

Det følger av virkeområdebestemmelsen i § 1 andre ledd at fartøy som brukes til oljevernberedskapsoppgaver kan ha største lengde under 15 meter. Lasteskip med største lengde under 15 meter skal ha fartøyinstruks. Disse lasteskipene skal i tillegg til fartøyinstruks som kreves etter forskrift 19. desember 2014 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip kapittel 10, enten ha eget sertifikat for oljevernberedskap eller fartøyinstruksen kan ha opplysninger som åpner for skipet kan brukes i oljevernberedskap.

Til § 29

Teksten i høringsutkastets § 29 er endret slik at strukturen nå tilsvarer strukturen i andre paragrafer om tilsyn jf. §§ 7, 9, 11 osv.

Til § 30

Ordlyden i første ledd er blitt presisert for å få fram bruksområdene til skip som skal ha sertifikat for beredskapsfartøy.

Til § 31

Strukturen i § 31 er endret tilsvarende som strukturen i § 29 vist til ovenfor.

Til § 32, 33 og 34

Sjøfartsdirektoratet er i ferd med å revidere bestemmelser om vilkår for sleping og hvilke tillatelser og sertifikater som eventuelt kreves når et skip skal slepe jf. forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m. (besiktelsesforskriften) kapitlene 11 og 12. Når forskriften som er fastsatt ved rundskrivet her trer i kraft, er ikke revisjonsarbeidet nevnt ovenfor ferdig ennå. Inntil nye bestemmelser om sleping har trådt i kraft, skal visse skip som skal slepe følge

bestemmelsene i vedlegget til sertifikatforskriften. Vedlegget viderefører gjeldende rett slik den følger av kapitlene 11 og 12 i besiktelsesforskriften.

Paragrafene 33 og 34 er foreløpig uten innhold, men er satt inn slik at de sammen med § 32 tar inn bestemmelser om sleping.

Til § 35

§ 35 var § 32 i høringsutkastet og det er kun gjort mindre redaksjonelle endringer.

Til § 36

Paragraf 36 har fått en annen struktur sammenlignet med høringsutkastet. Endringen er gjort for å at det skal være lettere å se forutsetningene for å harmonisere de forskjellige sertifikatene.

Det har tidligere ikke vært krav om harmonisering av sertifikater for skip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart. For å effektivisere tilsynsprosessen både for rederiet og for tilsynsmyndighetene, er tiden moden til å innføre slik harmonisering.

Til § 37

§ 37 har § 34 i høringsutkastet som utgangspunkt.

§ 37 første, andre og femte ledd har tilsvarende materielt innhold som § 34 første, andre og tredje ledd i høringsutkastet. Det førende vilkåret i andre ledd er at skipet eller den flyttbare innretningen befinner seg i et område i verden hvor tilsynet, enten dette er Sjøfartsdirektoratet eller delegert myndighet, normalt ikke er til stede. Tilsynet kan følgelig ikke gjennomføres.

§ 37 tredje, fjerde og sjette ledd er nye og viderefører gjeldende rett slik den følger av forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover § 1-9.

Til § 38

Ordlyden i § 38 (§ 35 i høringsutkastet) er presisert for å gjøre det tydelig hvilke dokumenter som er lagt til grunn ved sertifiseringen etter MLC og at disse skal være tilgjengelige for de som har sitt arbeide om bord.

Til § 39 og 40

Bestemmelsene i §§ 39 og 40 tilsvarer §§ 36 og 37 i høringsutkastet. Det er ikke gjort noen materielle endringer i forskriften som fastsettes. Paragrafene er derfor ikke kommentert ytterligere.

Til § 41

Dispensasjonsbestemmelsene i § 41 er endret noe sammenlignet med § 38 i høringsutkastet.

Den viktigste endringen gjelder adgangen Sjøfartsdirektoratet har til å unnta lasteskip fra kravet om to utvendige bunntilsyn i løpet av femårsperioden (sertifikatperioden) mens skipet enten er satt på slipp eller ligger i tørrdokk, dvs utvendig bunntilsyn mens skipet er tørt på land.

Unntaket skal ses i sammenheng med vilkårene og omfanget av tilsyn som følger av IMO-resolusjon A.1053(27) punkt 4.6.2.2 som viser til hovedregelen om to utvendige bunntilsyn

mens skipet enten er satt på slipp eller ligger i tørrdokk. En eventuell dispensasjon krever selvfølgelig at bunntilsynet som gjennomføres mens skipet ligger i sjøen, i stedet for mens skipet er tørt, har en kvalitet som gjør at tilstanden av skipets utvendige bunn og tilhørende utstyr blir undersøkt på en måte som innebærer at resultatet overbeviser direktoratet om at skipet oppfyller sertifikatkravene.

Bulk og tankskip som er 15 år eller eldre skal ha to utvendige bunntilsyn i løpet av en femårsperiode der skipene er satt på slipp eller ligger i tørrdokk. Andre lasteskip som er 15 år eller eldre skal vurderes særskilt om det kan gis dispensasjon fra to tørre utvendige bunntilsyn i løpet av sertifikatperioden som er fem år. Uansett, det skal ikke gå mer enn 60 måneder mellom to utvendige bunntilsyn mens skipet er tørt.

#### **Økonomiske og administrative konsekvenser av ny sertifikatforskrift**

Ny forskrift 22. desember 2014 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger viderefører i all hovedsak gjeldende rett. Det er fastsatt noen mindre men viktige materielle endringer. Disse er kommentert ovenfor. Endringene som spesielt gjelder lasteskip med største lengde under 15 meter, har videre vært omtalt i forbindelse med utarbeiding av ny forskrift 19. desember 2014 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip.

Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at endringene, enten disse er redaksjonelle eller materielle, totalt sett vil forenkle og effektivisere saksbehandlingen som kreves for å sertifisere skip og fartøy som omfattes av ny sertifikatforskrift.

Det vises for øvrig til Sjøfartsdirektoratets merknader i høringsbrevet.

Lars Alvestad e.f.  
fung. sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen  
avdelingsdirektør

Vedlegg: Forskrift 22. desember 2014 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger  
Høringsmatrise

## **Forskrift 22. desember 2014 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger**

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 22.12.2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 13, 22a, 41, 42, 43 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og delegeringsvedtak 19. august 2013 nr. 1002.

EØS-henvisninger: EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 55b (direktiv 94/57/EF endret ved direktiv 97/58/EF, direktiv 2001/105/EF og direktiv 2002/84/EF), nr.56f (direktiv 2009/45/EF endret ved direktiv 2010/36/EF), nr. 56q (forordning (EF) nr. 789/2004).

### **Kapittel 1. Generelle bestemmelser**

#### **§ 1 Virkeområde**

- (1) Forskriften gjelder for norske
  - a) lasteskip med største lengde 15 meter eller mer, hvis annet ikke er angitt i de enkelte paragrafene
  - b) skip som brukes utenfor næringsvirksomhet og har største lengde 24 meter eller mer
  - c) lektere med største lengde 15 meter eller mer
  - d) passasjerskip
  - e) fiske- og fangstfartøy med største lengde 15 meter eller mer
  - f) flyttbare innretninger.
- (2) Forskriften gjelder også for norske skip som skal brukes i oljevernberedskap eller som beredskapsfartøy, uansett størrelse.
- (3) Forskriften gjelder ikke for lasteskip med lengde (L) under 24 meter som er omfattet av virkeområdet til forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. og kun driver virksomhet som beskrevet der.

#### **§ 2 Begjæring om tilsyn**

- (1) Rederiet skal sende begjæring om tilsyn så snart som mulig når skip eller flyttbar innretning
  - a) er avtalt bygget
  - b) skal ha utstedt eller opprettholdt sertifikat
  - c) skal ha tilsyn for arbeids- og levevilkår (MLC-tilsyn) uten utstedelse av sertifikat
  - d) er pålagt reparasjon etter havari, skade eller mangler
  - e) skal få eller har fått utført endringer av skrog, arrangement, maskineri, utstyr og andre komponenter
  - f) får slettet sin klasse i anerkjent klassifikasjonsselskap
  - g) overføres til et norsk skipsregister.
- (2) For flyttbar innretning som har ligget i opplag i mer enn tolv måneder skal rederiet begjære tilsyn før den flyttbare innretningen settes i drift.
- (3) Begjæringen sendes til
  - a) Sjøfartsdirektoratet på fastsatt skjema, unntatt i tilfeller som nevnt i bokstav b til d i leddet her
  - b) klassifikasjonsselskapet, når tilsynsmyndigheten er delegert til anerkjent klassifikasjonsselskap
  - c) godkjent radioinspeksjonsforetak når det gjelder radiotilsyn
  - d) Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), når det gjelder tilsyn av elektrisk anlegg på lasteskip, lektere og fiskefartøy uten klasse i anerkjent klassifikasjonsselskap og på passasjerskip.

#### **§ 3 Krav til anerkjente klasseinstitusjoner**

EØS-avtalen vedlegg XIII (direktiv 94/57/EF, endret ved direktiv 97/58/EF, direktiv 2001/105/EF og direktiv 2002/84/EF) om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse, gjelder som forskrift med de endringer og tillegg som følger av protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

### **Kapittel 2. Overføring av skip og flyttbare innretninger til norsk skipsregister**

#### **§ 4** *Tilsyn med lasteskip og passasjerskip som skal overføres til et norsk skipsregister fra skipsregister i EØS-området*

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56q (forordning (EF) nr. 789/2004 av 21. april 2004) om overføring av lasteskip og passasjerskip mellom skipsregistrene i EØS-området og om opphevelse av Rådets forordning (EØF) nr. 613/91 gjelder som forskrift, med de tilpasninger som følger av protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

#### **§ 5** *Dokumentasjon ved begjæring om overføring til et norsk skipsregister*

(1) For skip eller flyttbare innretninger som verken tidligere har hatt norsk sertifikat eller omfattes av § 4, skal rederiet sammen med begjæringen sende opplysninger om redningsredskaper, stabilitet, brannsikrings- og brannsløkkingsarrangement, innredningsarrangement og eventuelt slepe- og ankerhånderingsutstyr som fremgår av fastsatt dokumentliste.

(2) For fiske- og fangstfartøy skal rederiet sende opplysningene som går fram av dokumentlisten i vedlegg 3 til forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover.

### **Kapittel 3. Tilsyn med og sertifikater for skip og flyttbare innretninger**

#### **§ 6** *Sikkerhetssertifikat for passasjerskip*

(1) Skip som fører mer enn tolv passasjerer på internasjonal reise skal ha

- a) sikkerhetssertifikat for passasjerskip
- b) dispensasjonssertifikat som viser betingelser for eventuelle dispensasjoner som er gitt etter SOLAS SLS.14/Circ.115/Add.3
- c) vedlegg til sikkerhetssertifikat for passasjerskip som angir hvor mange livbåter og annet redningsutstyr skipet må ha når det på en bestemt reise har færre passasjerer enn det er sertifisert for.
- d) vedlegg til sikkerhetssertifikat for passasjerskip som oppgir hvilken begrensning i signifikant bølgehøyde roro-passasjerskip har, som følge av de særlige stabilitetskravene som gjelder for roro-passasjerskip.

(2) Gyldig tilsynserklæring for elektriske anlegg skal foreligge og radiotilsyn skal være utført før sikkerhetssertifikat for passasjerskip kan utstedes.

(3) Sikkerhetssertifikat for passasjerskip utstedes med varighet inntil tolv måneder.

Dispensasjonssertifikatet som nevnt i første ledd kan ikke gis lenger varighet enn sikkerhetssertifikat for passasjerskip.

#### **§ 7** *Tilsyn for sikkerhetssertifikat for passasjerskip*

Skip som skal ha sikkerhetssertifikat for passasjerskip skal gjennomgå følgende tilsyn, basert på IMO-resolusjon A.1053(27), for å vise at skipet oppfyller kravene til konstruksjon og utrustning som gjelder for passasjerskip på internasjonal reise:

- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
- b) fornyelsestilsyn hver tolvte måned, jf. § 35
- c) utvendig tilsyn av skipets bunn utføres ved hvert fornyelsestilsyn.
  - i. Minst to av bunntilsynene som kreves etter bokstav c, skal i løpet av en femårsperiode skje når skipet er tørt.
  - ii. Det skal ikke gå mer enn 36 måneder mellom to tilsyn av bunnen når skipet er tørt.
  - iii. Passasjerskip som følger de særskilte føringene i IMO-resolusjon A.1053(27) jf. MSC.1/Circ.1348, kan i stedet for kravene etter bokstav c romertall i og ii, i løpet av en femårsperiode gjennomføre et bunntilsyn når skipet er tørt. Femårsperioden følger varigheten av skipets Internasjonale lastelinjesertifikat.

#### **§ 8** *Sikkerhetssertifikater for lasteskip i utenriksfart*

- (1) Lasteskip med bruttotonnasje 300 eller mer i utenriksfart skal ha sikkerhets sertifikat for radio.
- (2) Lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart skal ha
  - a) sikkerhets sertifikat for konstruksjon av lasteskip
  - b) sikkerhets sertifikat for utstyr på lasteskip
  - c) dispensasjonssertifikat som viser betingelser for eventuelle dispensasjoner som er gitt etter SOLAS SLS.14/Circ.115/Add.3.
- (3) Gyldig tilsynserklæring for elektriske anlegg eller gyldig klassesertifikat skal foreligge før sikkerhets sertifikat for utstyr og konstruksjon av lasteskip kan utstedes.
- (4) Sikkerhets sertifikat for konstruksjon av lasteskip, utstyr på lasteskip og radio på lasteskip utstedes med varighet inntil fem år. Dispensasjonssertifikat som nevnt i første ledd kan ikke gis lenger varighet enn sikkerhets sertifikatene for lasteskip.

**§ 9** *Tilsyn for sikkerhets sertifikat for konstruksjon av lasteskip, utstyr på lasteskip og radio på lasteskip*

(1) Skip som skal ha sikkerhets sertifikat for konstruksjon av lasteskip skal gjennomgå følgende tilsyn, basert på IMO A.1053(27), for å vise at skipet oppfyller kravene til konstruksjon av lasteskip:

- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
- b) fornyelsestilsyn hvert femte år, jf. § 35
- c) mellomliggende tilsyn innen tre måneder før eller etter den andre eller tredje årsdagen for sertifikatet. Det mellomliggende tilsynet kan erstatte det årlige tilsynet som kreves etter bokstav d
- d) årlig tilsyn innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årsdag på sertifikatet
- e) utvendig tilsyn av skipets bunn minst to ganger i løpet av femårsperioden for sertifikatets varighet.
  - i. Bunntilsyn skal skje når skipet er tørt. Ett bunntilsyn skal utføres ved fjerde årsdag eller i forbindelse med fornyelsestilsynet for sertifikatet.
  - ii. Når varigheten av skipets sikkerhets sertifikat blir forlenget, kan fristen for bunntilsyn forlenges tilsvarende. Det skal likevel ikke gå mer enn 36 måneder mellom to bunntilsyn.

(2) Skip som skal ha sikkerhets sertifikat for utstyr på lasteskip skal gjennomgå følgende tilsyn, basert på IMO A.1053(27), for å vise at skipet oppfyller kravene til utstyr på lasteskip:

- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
- b) fornyelsestilsyn hvert femte år, jf. § 35
- c) periodisk tilsyn innen tre måneder før eller etter den andre eller tredje årsdagen for sertifikatet. Det periodiske tilsynet kan erstatte det årlige tilsynet av utstyr som kreves etter bokstav d
- d) årlig tilsyn innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årsdag på sertifikatet.

(3) Skip som skal ha sikkerhets sertifikat for radio på lasteskip skal gjennomgå følgende tilsyn, basert på IMO A.1053(27), for å vise at skipet oppfyller kravene til radiokommunikasjonsutstyr på lasteskip:

- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
- b) fornyelsestilsyn hvert femte år, jf. § 35
- c) periodisk tilsyn innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årsdag.

(4) Gjennomførte mellomliggende, periodiske og årlige tilsyn, og utvendig tilsyn av skipets bunn, dokumenteres med påtegning av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet.

**§ 10** *Internasjonalt lastelinjesertifikat for passasjer- og lasteskip*

(1) Passasjerskip med lengde (L) 24 meter eller mer på internasjonal reise og lasteskip med lengde (L) 24 meter eller mer i utenriksfart skal ha

- a) internasjonalt lastelinjesertifikat

- b) dispensasjonssertifikat som viser betingelser for eventuelle dispensasjoner som er gitt fra lastelinjekravene.
- (2) Rapport om tilstand ved tildeling av fribord (Record of Condition of Assignment of Load Lines) skal foreligge før internasjonalt lastelinjesertifikat utstedes. Rapporten skal være signert og stemplet av Sjøfartsdirektoratet, anerkjent klassifikasjonsselskap eller av annen stat som er part i Den internasjonale lastelinjekonvensjonen.
- (3) Internasjonalt lastelinjesertifikat utstedes med varighet inntil fem år. Dispensasjonssertifikatet som nevnt i første ledd kan ikke gis lenger varighet enn det internasjonale lastelinjesertifikatet.

#### **§ 11** *Tilsyn for internasjonalt lastelinjesertifikat*

- (1) Skip som skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat skal gjennomgå følgende tilsyn, basert på IMO A.1053(27), for å vise at skipet oppfyller kravene til lastelinje for skip:
  - a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
  - b) fornyelsestilsyn hvert femte år
  - c) årlig tilsyn innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årsdag på sertifikatet.
- (2) Gjennomførte årlige tilsyn dokumenteres ved påtegning av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet.

#### **§ 12** *Farts- og driftssertifikat for flyttbar innretning*

- (1) Flyttbare innretninger skal ha farts- og driftssertifikat for flyttbar innretning. I tillegg til sertifikater den flyttbare innretningen skal ha etter andre forskrifter gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven, omfatter farts- og driftssertifikatet følgende sertifikater:
  - a) sikkerhetsertifikat for konstruksjon av flyttbar innretning
  - b) sikkerhetsertifikat for utstyr på flyttbar innretning
  - c) sikkerhetsertifikat for radioinstallasjon på flyttbar innretning
  - d) lastelinjesertifikat for flyttbar innretning.
- (2) Farts- og driftssertifikatet skal ha to vedlegg:
  - a) Vedlegg 1 opplyser om eventuelle konstruksjons- og operasjonsbegrensninger som gjelder for den flyttbare innretningen.
  - b) Vedlegg 2 angir forskriftene den flyttbare innretningen er sertifisert etter, og dispensasjoner fra disse.
- (3) Før farts- og driftssertifikat utstedes skal det foreligge gyldig tilsynsrapport for elektriske anlegg.
- (4) Sertifikater for flyttbare innretninger utstedes med varighet inntil fem år.

#### **§ 13** *Tilsyn for sertifikater for flyttbar innretning*

Flyttbare innretninger som skal ha farts- og driftssertifikat skal gjennomgå følgende tilsyn for å vise at den flyttbare innretningen oppfyller kravene til konstruksjon, utstyr og drift for flyttbare innretninger:

- a) førstegangstilsyn før den flyttbare innretningen tas i bruk
- b) fornyelsestilsyn hvert femte år. Tilsynet kan starte inntil seks måneder før sertifikatenes utløpsdato

#### **§ 14** *Sertifikat for arbeids- og levevilkår*

- (1) Lasteskip og passasjerskip, med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart, skal ha sertifikat for arbeids- og levevilkår. Sertifikatet består av en sertifikatdel og en erklæring om arbeids- og levevilkår.
- (2) Erklæringen om arbeids- og levevilkår består av to deler:
  - a) Del 1 utarbeides av Sjøfartsdirektoratet og gir informasjon om
    - i. reglene som gjennomfører ILO-konvensjon nr. 186 om sjøfolks arbeids- og levevilkår (MLC)

- ii. vesentlig likeverdig gjennomføring av MLC i norsk rett, jf. MLC artikkel VI nr. 3
  - iii. eventuelle dispensasjoner fra MLC kapittel 3, gitt med hjemmel i forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip.
- b) Del 2 utarbeides av rederiet og skal vise
- i. hvordan kravene beskrevet i del 1 oppfylles
  - ii. hvilke tiltak som er satt i verk for å sikre en stadig forbedring og kontinuerlig etterlevelse av reglene for arbeids- og levevilkårene om bord
  - iii. hvordan etterlevelsen av reglene kontinuerlig kontrolleres, hvem som er ansvarlig for kontrollen, hvor etterlevelsen dokumenteres og hvilke tiltak som skal settes i verk når manglende etterlevelse avdekkes.
- (3) Sertifikat for arbeids- og levevilkår utstedes med varighet inntil fem år. Certifikatet blir ugyldig dersom driften av skipet overføres til et annet rederi.

#### **§ 15** *Tilsyn for sertifikat for arbeids- og levevilkår*

- (1) Skip som skal ha sertifikat for arbeids- og levevilkår skal gjennomgå følgende tilsyn for å vise at skipet oppfyller kravene til arbeids- og levevilkår på skip:
- a) førstegangstilsyn før sertifikat kan utstedes første gang
  - b) mellomliggende tilsyn mellom andre og tredje årssdag for sertifikatet
  - c) fornyelsestilsyn hvert femte år.
- (2) Tilsyn etter denne bestemmelsen kan alternativt begjæres gjennomført i forbindelse med revisjon av sikkerhetsstyringssystemet om bord.
- (3) Gjennomført mellomliggende tilsyn dokumenteres ved at sertifikatet påtegnes av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet.

#### **§ 16** *Midlertidig sertifikat for arbeids- og levevilkår*

- (1) Et midlertidig sertifikat for arbeids- og levevilkår med gyldighet inntil seks måneder kan utstedes for
- a) nybygg
  - b) skip som overføres til et norsk skipsregister
  - c) skip som et rederi overtar ansvaret for driften av, når skipet er nytt for vedkommende rederi.
- (2) Midlertidig sertifikat kan utstedes etter gjennomført tilsyn som så langt som det er rimelig og praktisk mulig kan verifisere at skipet oppfyller reglene i MLC vedlegg A5-I, og rederiet har
- a) søkt om utstedelse av erklæring om arbeids- og levevilkår del 1
  - b) utarbeidet tilfredsstillende prosedyrer som viser at reglene som gjennomfører MLC kan etterleves
  - c) bekreftet at skipsføreren er kjent med reglene og sitt ansvar for å gjennomføre dem.
- (3) Et midlertidig sertifikat kan ikke forlenges. Det kan heller ikke utstedes flere midlertidige sertifikater til samme skip før endelig sertifikat for arbeids- og levevilkår er utstedt.

#### **§ 17** *MLC-tilsyn av skip som ikke skal ha sertifikat for arbeids- og levevilkår*

- (1) Lasteskip og passasjerskip sertifisert for fartsområde 3 eller større og passasjerskip klasse A, B, C eller D, som ikke skal ha sertifikat for arbeids- og levevilkår, kfr. § 14 første ledd, skal gjennomgå MLC-tilsyn ved
- a) førstegangstilsyn og andre eller tredje fornyelsestilsyn i en femårsperiode for sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart eller konstruksjons- og utstyrssertifikat utstedt etter DSC-koden
  - b) førstegangstilsyn, fornyelsestilsyn og andre eller tredje periodiske tilsyn i sertifikatperioden for sikkerhets sertifikat for hurtiggående fartøy
  - c) førstegangstilsyn, fornyelsestilsyn og andre eller tredje årlige tilsyn i sertifikatperioden for passasjersertifikat
  - d) førstegangstilsyn og mellomliggende tilsyn i sertifikatperioden for fartssertifikat for lasteskip.
- (2) MLC-tilsynet kan alternativt begjæres gjennomført i forbindelse med revisjon av sikkerhetsstyringssystemet om bord.

(3) Det skal ikke gå mer enn 36 måneder mellom to MLC-tilsyn.

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

(1) Passasjerskip klasse A, B, C eller D som går i innenriksfart i EØS-området, skal ha sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart hvis skipet

- a) er bygget 1. mai 2000 eller senere
- b) er bygget før 1. mai 2000 og har lengde (L) 24 meter eller mer.

(2) Sikkerhets sertifikatet skal ha

- a) vedlegg som angir hvor mange livbåter og andre redningsredskaper skipet må ha når det på en bestemt reise har færre passasjerer enn det er sertifisert for
- b) vedlegg som oppgir hvilken begrensning i signifikant bølgehøyde roro-passasjerskip klasse A og B og roro-passasjerskip klasse C bygget 1. oktober 2004 eller senere har, som følge av de særlige stabilitetskravene som gjelder for roro-passasjerskip.

(3) Under forflytning uten last eller passasjerer kan passasjerskip klasse C eller D passere havområder klasse B.

(4) Gyldig tilsynserklæring eller installasjonsbevis for elektriske anlegg skal foreligge og radiotilsyn skal være utført før sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart kan utstedes.

(5) Sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart utstedes med varighet inntil tolv måneder.

### **§ 19** *Tilsyn for sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart*

Skip som skal ha sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriksfart, skal gjennomgå følgende tilsyn, basert på IMO A.1053(27), for å vise at skipet oppfyller kravene til konstruksjon og utrustning som gjelder for passasjerskip klasse A, B, C eller D:

- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
- b) fornyelsestilsyn hver tolvte måned
- c) utvendig tilsyn av skipets bunn skal utføres ved hvert fornyelsestilsyn.
  - i. Minst to utvendig bunntilsyn i løpet av en femårsperiode skal skje når skipet er tørt.
  - ii. Det skal ikke gå mer enn 36 måneder mellom to bunntilsyn når skipet er tørt.
- d) førstegangstilsyn og andre eller tredje fornyelsestilsyn i en femårsperiode for passasjerskip i innenriks fart som ikke skal ha internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning (IOPP) eller internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP), skal også omfatte tiltak mot olje- og luftforurensning.

### **§ 20** *Passasjersertifikat*

(1) Skip som fører mer enn tolv passasjerer i innenriksfart skal ha passasjersertifikat når det

- a) er bygget før første mai 2000 med lengde (L) under 24 meter, eller
- b) er et hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter, eller
- c) går i fartsområde 2 eller mindre.

(2) Skip som fører tolv eller færre passasjerer, og som brukes i rutetrafikk, organisert lege- og ambulansetjeneste eller organisert skoleskyss, skal ha passasjersertifikat.

(3) Under forflytning uten last eller passasjerer kan skip med passasjersertifikat passere fartsområder i innenriksfart som er opptil to fartsområder større enn det som går fram av passasjersertifikatet.

(4) Gyldig tilsynserklæring eller installasjonsbevis for elektriske anlegg skal foreligge før passasjersertifikat kan utstedes.

(5) Passasjersertifikat utstedes med varighet inntil fem år. Eventuelle operasjonelle begrensninger som følge av at skip er hurtiggående, vernet eller fredet, skal framgå av passasjersertifikatet.

### **§ 21** *Tilsyn for passasjersertifikat*

(1) Skip som skal ha passasjersertifikat skal gjennomgå følgende tilsyn for vise at skipet oppfyller kravene til konstruksjon og utrustning som gjelder for passasjerskip i innenriksfart

- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
  - b) fornyelsestilsyn hvert femte år
  - c) årlig tilsyn innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årsdag på sertifikatet
  - d) årlig utvendig tilsyn av skipets bunn.
    - i. Minst to utvendige bunntilsyn i løpet av femårsperioden for passasjersertifikatets varighet skal skje når skipet er tørt.
    - ii. Det skal ikke gå mer enn 36 måneder mellom hvert bunntilsyn når skipet er tørt.
  - e) førstegangstilsyn, fornyelsestilsyn og andre eller tredje årlige tilsyn i sertifikatperiodens varighet for passasjerskip i innenriks fart, skal også omfatte tiltak mot luft- og oljeforurensning.
- (2) Tilsynet gjennomføres ikke før Sjøfartsdirektoratet har mottatt rederiets erklæring på fastsatt skjema om at kravene i relevante forskrifter er oppfylt.
- (3) Gjennomførte årlige tilsyn dokumenteres ved at sertifikatet påtegnes av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet.

#### **§ 22** *Sikkerhetssertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip*

- (1) Følgende skip skal ha sikkerhetssertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip:
- a) lasteskip med største lengde 8 meter eller mer med fartsområde 1 eller større i innenriksfart, og lasteskip med bruttotonnasje under 300 i utenriksfart
  - b) skip som brukes utenfor næringsvirksomhet
  - c) passasjerskip som skal ha passasjersertifikat.
- (2) Sikkerhetssertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip utstedes med varighet inntil fem år.

#### **§ 23** *Tilsyn for sikkerhetssertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip*

- (1) Skip som skal ha sikkerhetssertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip skal gjennomgå følgende tilsyn, basert på IMO A.1053(27), for å vise at kravene til radiokommunikasjonsutstyr som gjelder for skipet er oppfylt:
- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
  - b) årlig tilsyn innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årsdag for sertifikatet
  - c) fornyelsestilsyn hvert femte år.
- (2) Gjennomførte årlige tilsyn dokumenteres ved at radiosertifikatet påtegnes av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet.

#### **§ 24** *Fartssertifikat for lasteskip og lektere*

- (1) Følgende skip skal ha fartssertifikat med fastsatt fartsområde:
- a) lasteskip med største lengde 15 meter eller mer i innenriksfart
  - b) lasteskip med største lengde 15 meter eller mer, og bruttotonnasje under 500, i utenriksfart
  - c) skip som brukes utenfor næringsvirksomhet
  - d) lekter som enten er bemannet, brukes til føring av farlig eller forurensende last i bulk eller brukes i fartsområde 3 eller større.
- (2) Fartssertifikat utstedes ikke før gyldig klassesertifikat, tilsynserklæring for elektriske anlegg eller installasjonsbevis for elektriske anlegg foreligger.
- (3) Fartssertifikatet utstedes med varighet inntil fem år.
- (4) Lasteskip og lektere, med bruttotonnasje under 50, med byggekontrakt inngått før 1. januar 2015, og som er levert før 1. januar 2016, skal ha fartssertifikat etter denne forskriften senest
- a) 1. januar 2017 når fartøyet er kjølsturket 1. januar 1990 eller senere
  - b) 1. januar 2018 når fartøyet er kjølsturket før 1. januar 1990.

#### **§ 25** *Tilsyn for fartssertifikat for lasteskip og lektere*

(1) Skip som skal ha fartssertifikat for lasteskip og lektere skal gjennomgå følgende tilsyn som viser at kravene til konstruksjon og utrustning for lasteskip, lektere og skip som brukes utenfor næringsvirksomhet er oppfylt:

- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
  - b) fornyelsestilsyn hvert femte år
  - c) mellomliggende tilsyn mellom sertifikatets andre og tredje årssdag
  - d) utvendig tilsyn av skipets bunn ved hvert fornyelsestilsyn og mellomliggende tilsyn.
    - i. Utvendig bunntilsyn skal skje når skipet er tørt.
    - ii. Det skal aldri gå mer enn 36 måneder mellom to bunntilsyn .
- (2) Førstegangstilsyn, fornyelsestilsyn og mellomliggende tilsyn med lasteskip og lektere i innenriksfart som ikke skal ha internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning (IOPP) eller sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP), skal også omfatte tiltak mot olje- og luftforurensning.
- (3) Tilsynet gjennomføres ikke før Sjøfartsdirektoratet har mottatt rederiets erklæring på fastsatt skjema om at kravene i relevante forskrifter er oppfylt.
- (4) Gjennomført mellomliggende tilsyn dokumenteres ved at fartssertifikatet påtegnes av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet.

#### **§ 26** *Fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy*

- (1) Fiske- og fangstfartøy skal ha
- a) fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy
  - b) dispensasjonssertifikat som viser betingelser for eventuelle dispensasjoner som er gitt fra Sjøfartsdirektoratets regelverk.
- (2) Gyldig klassesertifikat, tilsynserklæring for elektriske anlegg eller installasjonsbevis for elektriske anlegg skal foreligge før fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy kan utstedes.
- (3) Dispensasjonssertifikat etter første ledd kan ikke gis lengre varighet enn fartssertifikatet.

#### **§ 27** *Tilsyn for fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy*

- (1) Fiske- og fangstfartøy skal gjennomgå følgende tilsyn som viser at kravene til konstruksjon og utrustning av fiske- og fangstfartøy er oppfylt:
- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk
  - b) fornyelsestilsyn hvert fjerde år
  - c) mellomliggende tilsyn innen tre måneder før eller etter den andre årssdagen på sertifikatet
  - d) tilsyn av radioinstallasjoner og AIS.
    - i. for fartøy med lengde (L) 24 meter eller mer og fartøy med fartsområde Bankfiske II eller større skal tilsynet utføres innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årssdag på sertifikatet
    - ii. for fartøy med lengde (L) under 24 meter og fartsområde Bankfiske I eller mindre skal tilsynet utføres innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter annenhver årssdag på sertifikatet..
  - e) utvendig tilsyn av skipets bunn ved hvert fornyelsestilsyn og mellomliggende tilsyn.
    - i. Utvendige bunntilsyn skal skje når skipet er tørt.
    - ii. Det skal aldri gå mer enn 36 måneder mellom to utvendige bunntilsyn.
  - f) førstegangstilsyn og fornyelsestilsyn med fiskefartøy som ikke skal ha internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning (IOPP) eller sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP), skal også omfatte tiltak mot luft- og oljeforurensning.
- (2) Gjennomført mellomliggende tilsyn og tilsyn av radioinstallasjoner dokumenteres ved det aktuelle sertifikatet påtegnes av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet.
- (3) Tilsynet gjennomføres ikke før Sjøfartsdirektoratet har mottatt rederiets erklæring på fastsatt skjema om at kravene i relevante forskrifter er oppfylt.

#### **§ 28** *Sertifikat for skip i oljevernberedskap*

- (1) Skip som brukes i oljevernøvelser eller oljevernaksjoner skal i tillegg til sitt ordinære sertifikat eller fartøyinstruks ha sertifikat for skip i oljevernberedskap, med mindre tillatelsen til å gjøre slikt arbeid følger av det ordinære sertifikatet eller den ordinære fartøyinstruksen.
- (2) Sertifikat for skip i oljevernberedskap utstedes med samme utløpsdato som det ordinære sertifikatet eller den ordinære fartøyinstruksen. For skip som ikke har annet sertifikat, utstedes oljevernsertifikatet med varighet inntil 30 måneder etter avsluttet tilsyn.

#### **§ 29** *Tilsyn for sertifikat for skip i oljevernberedskap*

Skip som skal ha sertifikat for skip i oljevernberedskap skal gjennomgå følgende tilsyn for å vise at kravene til skip i oljevernberedskap er oppfylt:

- a) førstegangstilsyn for slep og oljelenser før skipet tas i bruk som oljevern fartøy
- b) fornyelsestilsyn hvert femte år hvis skipet har fartssertifikat for lasteskip og lektere
- c) fornyelsestilsyn hvert fjerde år hvis skipet har fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy
- d) fornyelsestilsyn hver 30. måned for andre fartøy. Fornyelsestilsynet kan starte inntil seks måneder før sertifikatets utløpsdato uten at neste utløpsdato endres.

#### **§ 30** *Sertifikat for beredskapsfartøy*

(1) Skip som skal ha oppgaver i forbindelse med fare- og ulykkessituasjoner i petroleumsvirksomheten eller brukes ved vakthold rundt innretninger skal ha sertifikat for beredskapsfartøy i tillegg til sertifikat for lasteskip.

(2) Sertifikat for beredskapsfartøy skal ha et vedlegg som viser

- a) beredskapstjenester fartøyet er godkjent for
- b) operasjonelle begrensninger
- c) skipets beredskaps- og redningskapasitet
- d) beredskapsutstyr som skal være om bord.

(3) Sertifikat for beredskapsfartøy utstedes med varighet inntil 5 år.

#### **§ 31** *Tilsyn for sertifikat for beredskapsfartøy*

(1) Skip som skal ha sertifikat for beredskapsfartøy skal gjennomgå følgende tilsyn for å vise at kravene til beredskapsfartøy er oppfylt:

- a) førstegangstilsyn før skipet tas i bruk som beredskapsfartøy
- b) årlig tilsyn innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årssdag for sertifikatet
- c) fornyelsestilsyn hvert femte år.

(2) Gjennomførte årlige tilsyn dokumenteres ved at sertifikatet påtegnes av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet

#### **§ 32** *Sleping og slepetillatelser*

For skip som skal slepe eller drive ankerhåndtering gjelder vedlegg 1.

#### **§ 33** (...)

#### **§ 34** (...)

### **Kapittel 4. Sertifikats gyldighet og rederiets rapporteringsplikt**

#### **§ 35** *Beregning av sertifikatenes utløpsdato*

(1) Ved førstegangsutstedelse av sertifikat beregnes utløpsdatoen fra avsluttet dato for førstegangstilsyn.

(2) Ved fornyelse av sertifikater beregnes ny utløpsdato fra

- a) utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet når fornyelsestilsynet fullføres tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet eller senere

- b) datoen for fullføring av fornyelsestilsynet når dette fullføres mer enn tre måneder før utløpsdatoen på det eksisterende sertifikatet.
- (3) Når skip eller flyttbare innretninger har ligget i opplag eller vært ute av drift på grunn av reparasjoner og endringer i en betydelig periode, kan ny varighet for sertifikater beregnes fra datoen for fornyelsestilsynet selv om dette fullføres etter utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet.
- (4) Når årlig, mellomliggende eller periodisk tilsyn gjennomføres før tidsperiodene angitt i forskriften
  - a) skal årsdagen på sertifikatet ved påtegning endres til en dato som ikke skal være mer enn tre måneder senere enn datoen da tilsynet ble avsluttet
  - b) kan utløpsdatoen for sertifikatet forbli uendret, hvis det gjennomføres tilsyn slik at de tillatte intervallene mellom pålagte tilsyn ikke overskrides.

### **§ 36** *Harmonisering av sertifikatenes utløpsdato*

- (1) Utløpsdatoen for internasjonale sertifikat for passasjerskip på internasjonal reise skal harmoniseres med årsdagen for sikkerhets sertifikatet for passasjerskip. Utløpsdatoen på sertifikater med varighet på fem år skal harmoniseres med utløpsdatoen for skipets internasjonale lastelinjesertifikat.
- (2) Utløpsdatoen for internasjonale sertifikat for lasteskip skal harmoniseres med
  - a) klassesertifikatets utløpsdato når sertifikatet er utstedt av anerkjent klassifikasjonsselskap
  - b) utløpsdatoen for sikkerhets sertifikat for konstruksjon, for lasteskip uten klasse i anerkjent klassifikasjonsselskap
  - c) utløpsdatoen for internasjonalt lastelinjesertifikat, for lasteskip med bruttotonnasje under 500 uten klasse i anerkjent klassifikasjonsselskap.
- (3) Utløpsdatoen for sertifikat for arbeids- og levevilkår trenger ikke harmoniseres etter første og andre ledd.

### **§ 37** *Forlengelse av sertifikatenes varighet*

- (1) Lasteskip, lektere, passasjerskip og flyttbare innretninger kan få sertifikatene påtegnet forlenget varighet med inntil fem måneder fra utløpsdatoen for sertifikatene når fornyelsestilsyn er fullført og nye sertifikater ikke kan plasseres om bord på skipet eller den flyttbare innretningen før de eksisterende sertifikatenes utløpsdato.
- (2) Lasteskip, lektere og passasjerskip, i utenriksfart eller en flyttbar innretning som ikke er i en havn hvor tilsynet kan gjennomføres før sertifikatene utløper, kan etter søknad fra rederiet få påtegnet sertifikatene forlenget varighet med inntil tre måneder. Forlengelsen kan bare gis for å la skipet eller den flyttbare innretningen fullføre en reise til en havn der det kan inspiseres, og bare når forlengelsen er forsvarlig.
- (3) Fiske- og fangstfartøy kan få forlenget varigheten av fartssertifikat for fiske- og fangstfartøy med inntil ett år når Sjøfartsdirektoratet finner det rimelig, sertifikatet ikke tidligere har fått forlenget gyldighetstid og et fullstendig innvendig tilsyn, og et utvendig tilsyn så langt det er mulig uten slippsetting eller dokking, viser at fartøyet oppfyller kravene for sertifikat.
- (4) Fiske- og fangstfartøy som ikke er i norsk havn når fartssertifikatet utløper, kan få forlenget sertifikatets varighet fram til fartøyet kommer til en havn hvor tilsynet kan gjennomføres, likevel ikke lenger enn fem måneder etter den opprinnelige utløpsdatoen.
- (5) Skip eller flyttbar innretning med sertifikat utstedt for en kort reise der sertifikatet ikke er forlenget etter første eller andre ledd, kan etter søknad fra rederiet få sertifikatet påtegnet forlenget varighet med inntil én måned fra utløpsdatoen for sertifikatet. Med kort reise menes en reise hvor verken reisen fra avgangshaven til ankomsthavnen eller returreisen overstiger 1000 nautiske mil.
- (6) Fiske- og fangstfartøy med sertifikat som ikke er forlenget etter fjerde ledd, kan gis inntil én måned forlenget varighet av sertifikatet.

### **§ 38** *Sertifikatets tilgjengelighet*

- (1) Originale sertifikater etter denne forskriften skal være lett tilgjengelige om bord for kontroll.

(2) MLC rapporten etter tilsyn av arbeids- og levevilkår skal gjøres tilgjengelig for alle som har sitt arbeid om bord. Sertifikat for arbeids- og levevilkår og erklæring om arbeids- og levevilkår skal være oppslått om bord på et sted hvor de er tilgjengelige for alle som har sitt arbeid om bord.

### § 39 *Opphør av sertifikatets gyldighet*

- (1) Et sertifikat er ugyldig når
  - a) det er utløpt
  - b) tilsyn ikke er fullført innen fastsatte frister
  - c) sertifikatet ikke er påtegnet av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet
  - d) skipet eller den flyttbare innretningen er overført til et annet lands skipsregister
  - e) det er gjort vesentlige endringer ved skipet eller den flyttbare innretningen, eller utstyr om bord, uten at tilsyn er gjennomført
  - f) tilstanden til skipets eller den flyttbare innretningens skrog, maskineri eller utstyr reduseres i slik grad at kravene som ligger til grunn for sertifikatet ikke lenger er oppfylt.
- (2) Et ugyldig sertifikat kan bli gyldig igjen når manglende tilsyn blir fullført eller sertifikatet blir påtegnet av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet.
- (3) Sjøfartsdirektoratet kan kreve mer omfattende tilsyn når tilsyn ikke har vært utført innen fastsatte frister.

### § 40 *Rederiets rapporteringsplikt*

Rederiet skal rapportere til Sjøfartsdirektoratet når skipet eller den flyttbare innretningen

- a) har vært utsatt for en ulykke eller annen hendelse, eller det oppdages en mangel, som berører sikkerheten på en slik måte at det kan få innflytelse på sertifikatets gyldighet. Når skipet eller den flyttbare innretningen oppholder seg i en annen stats havn, skal relevante myndigheter i den staten også motta rapport.
- b) får slettet sin klasse i anerkjent klassifikasjonsselskap. Årsaken til slettingen skal opplyses.

## **Kapittel 5. Avsluttende bestemmelser**

### § 41 *Dispensasjon*

- (1) Sjøfartsdirektoratet kan dispensere fra sertifikatkravene i forskriften her når rederiet i skriftlig søknad godtgjør at dispensasjonen vil være sikkerhetsmessig forsvarlig. Dispensasjon kan gis til
  - a) skip i innenriksfart som må foreta en enkelt reise i et større fartsområde enn det er sertifisert for, også om reisen skal skje i utenriksfart
  - b) skip i innenriksfart som skal føre flere passasjerer enn skipet er sertifisert for
  - c) skip som ved kompensierende tiltak opprettholder sikkerhetsnivået som kreves i forskriften
  - d) skip som skal foreta prøvetur
  - e) lasteskip som ved mellomliggende eller ved andre eller tredje år i en sertifikatperiode har krav om bunntilsyn av tørt skip. Dispensasjon forutsetter at skipet i stedet kan foreta et tilfredsstillende bunntilsyn når skipet flyter.
- (2) Skip og flyttbare innretninger kan få dispensasjon fra krav i forskriften dersom håndheving av kravene til konstruksjon, redning og radio medfører at nyskapende løsninger ikke kan brukes. For skip eller flyttbar innretning som skal på internasjonal reise kan dispensasjon etter dette leddet omfatte et hvilket som helst krav hvis staten skipet skal anløpe blir underrettet om dispensasjonen og godtar denne.

### § 42 *Ikrafttredelse*

- (1) Forskriften trer i kraft 1. januar 2015.
- (2) Fra samme tid oppheves
  - a) forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.
  - b) forskrift 4. september 1987 nr. 855 om anmeldelse av nybygg, besiktelse og sertifisering m.v. av flyttbare innretninger.

**§ 44** *Endringer i andre forskrifter*

Med virkning fra 1. januar 2015 gjøres følgende endringer i andre forskrifter:

**I**

**I forskrift 19. august 2013 nr. 998 om klagerett for den som har sitt arbeid om bord gjøres følgende endringer:**

§ 5 skal lyde:

*Rett for den som har sitt arbeid om bord til å kreve tilsyn*

*(1) Skipsføreren skal begjære tilsyn etter forskriften her når følgende vilkår er oppfylt:*

- a) over halvparten av de som har sitt arbeid om bord, ikke medregnet skipsføreren og offiserer, setter fram klage for skipsføreren om at skipet ikke oppfyller kravene i skipssikkerhetsloven eller forskrifter om teknisk, operativ og personlig sikkerhet som er fastsatt i medhold av loven*
- b) det er rimelig grunn til å tro at manglene klart utgjør en fare for skipet eller for de som har sitt arbeid om bord*
- c) skipet ligger i norsk havn, eller i utenriks havn for det er norsk utenriksstasjon.*

*(2) Skipsføreren og offiserer skal ikke tas med i beregningen av de som har sitt arbeid om bord etter første ledd.*

*(3) Første ledd gjelder tilsvarende når maskinsjefen eller overstyrmannen setter fram slik klage med hensyn til de delene av skipet, dets tilbehør eller utrustning som er under dennes tilsyn.*

*(4) I utenlandske havner hvor det ikke er norsk utenriksstasjon, skal skipsføreren henvende seg til stedets myndigheter for å få oppnevnt personer som kan gjennomføre tilsyn, dersom vilkårene i første ledd bokstav a og b er oppfylte.*

*(5) Når tilsyn etter denne bestemmelsen utføres utenfor Norge, skal utenriksstasjonen uten opphold sende melding til Sjøfartsdirektoratet. Skipsføreren skal sende melding når ingen utenriksstasjon har vært involvert i saken.*

*(6) Rederiets krav om skadeserstatning mot de som har fremmet en grunnløs klage vurderes etter reglene i skadeserstatningsloven.*

**II**

**I forskrift 20. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip gjøres følgende endringer:**

Kapittel 3 Besiktelse for og utstedelse av sikkerhets sertifikat for passasjerskip oppheves.

**III**

**I forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelse for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover gjøres følgende endringer:**

§§ 1-8 til 1-11 oppheves.

§ 1-12 Fribord blir ny § 3-15.

§§ 1-13 til 1-20 oppheves.

**IV**

**I forskrift 8. februar 2011nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern gjøres følgende endringer:**

§§ 14 og 15 oppheves.

**V**

**I forskrift 16. oktober 1991 nr. 853 om beredskapsfartøy gjøres følgende endringer:**

§§ 6 og 7 oppheves.

## 11. Om sleping og slepetillatelse

### § 48 *Besiktelse for slepetillatelse*

(1) Besiktelse for slepetillatelse skal foretas når sleping skal foregå i liten kystfart eller mindre fart og når minst ett av forholdene i henhold til bokstav a til d er aktuelt:

- a) Slepebåt
    - i. med en bruttotonnasje på 50 og derover og anvendes til sleping i et større fartsområde enn det fartssertifikatet gjelder for
    - ii. er mellom 15 m største lengde og med en bruttotonnasje på 50 og anvendes til sleping i større fartsområde enn innaskjærs fart
    - iii. (...)
  - b) Annet skip enn slepebåt som anvendes til sleping, uansett fartsområde og uansett hvilket sertifikat skipet ellers måtte ha
  - c) Slept gjenstand
    - i. er lekter som har fartssertifikat, og som slepes i et større fartsområde enn det fartssertifikatet gjelder for
    - ii. er lektere med en bruttotonnasje på 50 og derover uten fartssertifikat, og som slepes i et større fartsområde enn beskyttet farvann
    - iii. er et skip som slepes i et større fartsområde enn beskyttet farvann
    - iv. ikke er skip eller lekter og gjenstanden anses å kunne være en fare for den øvrige skipsfart.
  - d) Sleping foregår i norsk territorialfarvann og slepebåt/skip og/eller slept lekter/gjenstand ikke er norsk, og ikke har godkjenning fra myndighet i den stat hvor slepebåt/skip og/eller gjenstand er registrert, eller ved slep av større konstruksjoner e.l., selv om det foreligger godkjenning fra en annen stats myndigheter.
- (2) Slepetillatelse kreves ikke ved slep av lekter i beskyttet farvann eller mindre fart.

### § 49 *Krav til slepebåt/skip som skal utføre sleping*

- (1) Slepebåt/skip skal ha nødvendig slepekraft til normalt å kunne holde en fart på 5 knop i smult vann med det aktuelle slep.
- (2) Slepekraft utover dette kan forlanges når værforhold eller andre spesielle omstendigheter tilsier dette.

### § 50 *Krav til slepeforbindelse*

- (1) Slepeforbindelse skal være slik arrangert at det er mulig å holde slepet under kontroll, også under dårlige værforhold.
- (2) Slepeforbindelsen skal ha slik anordning at den gir beskyttelse mot slitasje som følge av slepets bevegelser.
- (3) Slepeforbindelsen skal ha en slik lengde eller være slik anordnet at sjokkbelastningene dempes.
- (4) Ved sleping i større fartsområde enn beskyttet farvann skal det om bord i slepet finnes en komplett reserve slepeforbindelse. Reserve slepeforbindelse skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjon og være slik arrangert at det hurtig vil være mulig å ta i bruk reservesleperen under alle værforhold under det aktuelle slep.
- (5) Det skal foreligge sertifikat for ståtau, trosser, sjakter og annet løst utstyr som brukes i slepeforbindelsen.
- (6) Med utgangspunkt i tillatt slepekraft, skal alle komponenter i slepeforbindelsen minst være dimensjonert med en sikkerhetsfaktor på 3 mot brudd.

### § 51 *Krav til slept gjenstand mv.*

- (1) Når slepetillatelse kreves, skal det til den av Sjøfartsdirektoratets stasjoner som skal utstede slepetillatelsen, innsendes opplysninger om slepebåt/skip, slepeutstyr, slepeforbindelse og slept gjenstand.
- (2) Den slepte gjenstand skal være konstruert slik at den har tilfredsstillende stabilitet til å kunne tåle de påkjenninger den maksimalt ventes å ville bli utsatt for under slepingen.
- (3) Sjøfartsdirektoratet kan forlange dokumentasjon for den slepte gjenstands styrke fra den som eier eller disponerer denne, f.eks. eventuelt sertifikat fra anerkjent klasseinstitusjon.
- (4) Slepefester på den slepte gjenstand skal være dimensjonert med en sikkerhetsfaktor på 3 mot materialets flytespenning med utgangspunkt i anvendt slepekraft.
- (5) Sjøfartsdirektoratet kan kreve bemanning og stille krav til bemanningens kvalifikasjoner.
- (6) Den slepte gjenstand skal være utstyrt med lanterner og signalfigurer i samsvar med de til enhver tid gjeldende sjøveisregler.

#### **§ 52** *Utstedelse av slepetillatelse*

Slepetillatelsen skal ha tekst som fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, og skal utstedes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet etter at denne har besiktet slepet og funnet det i betryggende stand for den forestående sleping. Stasjonen avgjør i hvert enkelt tilfelle hvorvidt spørsmål om slepetillatelse skal forelegges Sjøfartsdirektoratet for godkjenning.

#### **§ 53** *Ansvarshavende for sleping*

Før slepingen tar til, skal det være klarlagt hvem som er ansvarshavende for slepet. Ansvarshavende skal sørge for at eventuelt påbudt slepetillatelse foreligger, og at eventuelle betingelser knyttet til denne, blir overholdt.

### **12. Besiktelse av slepeutstyr og annen dekks- og sikkerhetsutrustning på forsyningsskip og slepebåter**

#### **§ 54** *Slepe- og ankerhånderingsvinsjer*

- (1) Minst en gang i året skal det foretas grundig kontroll av slepe- og ankerhånderingsvinsj med tilhørende utstyr for å klarlegge slitasje, deformasjon, sprekker, skader o.l. Prøvene skal utføres av kvalifisert personell om bord i henhold til instruks fra produsent. Nødutløsning skal prøves med full slepekraft. Dokumentasjon som viser at kontrollen er foretatt, skal foreligge om bord.
- (2) Hvert 5. år skal slepe- og ankerhånderingsvinsjen besiktes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet. Ved denne besiktelsen skal vinsjen funksjonsprøves som nevnt i første ledd. Etter prøvene skal demontering foretas i den grad dette anses påkrevd. Besiktelsen skal foretas samtidig med sertifikatfornyelsen.

#### **§ 55** *Slepekroker*

- (1) Minst en gang i året skal det av kvalifisert personell om bord foretas grundig kontroll av slepekrok og tilhørende utstyr slik som beskrevet i § 54 for slepe- og ankerhånderingsvinsjer. Dokumentasjon som viser at kontrollen er foretatt skal foreligge om bord.
- (2) Hvert 5. år skal slepekroker med tilhørende utstyr besiktes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet som bestemt i § 54 for slepe- og ankerhånderingsvinsjer. Besiktelsen skal foretas samtidig med sertifikatfornyelsen.

#### **§ 56** *Sikkerhetsutstyr for anvendelse under sleping og ankerhåndtering*

- (1) Hvert år skal utstyr som styrepinner, wire/kjettingstopper, slepeøye o.l., kontrolleres av kvalifisert personell om bord slik som beskrevet i § 54 for slepe- og ankerhånderingsvinsjer. Belastningsprøver og eventuelle nødutløsningsprøver skal utføres i henhold til produsentens instruks. Dokumentasjon som viser at kontrollen er foretatt skal foreligge om bord.
- (2) Hvert 5. år skal utstyr som styrepinner, wire/kjettingstopper, slepeøye o.l. besiktes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet som beskrevet i § 54 for slepe- og ankerhånderingsvinsjer.

Belastningsprøver og eventuelt nødutløsningsprøven skal udføres i henhold til producentens instruks. Besigtelsen skal foretas samtidig med sertifikatfornyelsen.

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

Sjøfartsdirektoratet sende forslag til ny forskrift om sertifikat for skip på høyring 2. juni 2014. Den 16. juni vart det sendt ut ei retting av høyringa.

Direktoratet har motteke 19 høyringssvar frå 18 høyringsinstansar. 8 instansar hadde kommentarar til forslaget. Kommentaranane frå Advokatforeningen var reint redaksjonelle.

Høyringsinstans	Høyringsinnspel	Kommentar
Petroleumstilsynet	Ingen merknad.	-
Arbeidstilsynet	Ingen merknad.	-
Fiskeridirektoratet	Ingen merknad.	-
DNV GL	Ingen merknad.	-
NHO Sjøfart	Ingen merknad.	-
Arbeids- og sosialdepartementet	Ingen merknad.	-
Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknad.	-
Klima- og miljødepartementet	Ingen merknad.	-
Dir. for samfunnsikkerhet og beredskap	Ingen merknad.	-
Hovedredningsentralen i Nord-Norge	Ingen merknad.	-
Fiskebåt	Høvet til forlenging av sertifikat i opptil eitt år, jf. forskrift om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover § 1-19, er ikkje vidareført.	Teken til følgje.
	Andre reglar frå gjeldande forskrift er ikkje med. Kva reglar det er tale om er ikkje presisert.	Sjøfartsdirektoratet har gått gjennom gjeldande forskrift og samanlikna med forslaget til sertifikatforskrift. Vi kan ikkje sjå at fleire reglar manglar no.
	Ønskjer at fartssertifikata skal vare fem år, som for andre skipstypar, i staden for fire.	Torremolinosprotokollen stengjer for dette, men opnar for forlenging i inntil eitt år, sml. over.
	Spørsmål om kva som er meint med «andre relevante krav» i § 27 tredje ledd. Dette må i det minste gå fram av skjema som vert nytta når ein ber om tilsyn.	Formuleringa er teken ut av forskrifta. Fiskefartøy skal oppfylle alle krav som følger av dei forskrifta som gjeld for fartøya.
LO	Støttar forslaget om at radiosertifikat skal vere gyldige i fem år i staden for tre, som no.	-

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

	Støttar forslaget om å endre grensa for kva lekterar som skal ha sertifikat frå 50 bruttotonn til 24 meter.	-
Advokatforeningen	Kap. 1: Endre kapitteloverskrifta til «Virkeområde».	Innhaldet i kapittelet er endra. Difor er kommentaren ikkje teken til følgje.
	§ 1 bokstav a og b: Slå saman til «lasteskip, herunder fritidsfartøy over 24 meter», som i navigasjonsutstyrsforskrifta.	Forskrifta set til dels ulike reglar for fritidsfartøy og andre lasteskip. Difor er det etter Sjøfartsdirektoratet si meining naturleg å halde på skiljet i verkeområde-føresegna.
	§ 1 bokstav d: Ta med definisjon av passasjerskip.	Passasjerskip er definert i byggjeforskrifta. Dette må etter direktoratet si meining vere tilstrekkeleg, ettersom sertifikata berre skal syne at m.a. byggjeforskrifta er oppfylt.
	§ 1 bokstav e: Ta med definisjonen av flyttbare innretningar som går fram av skipssikkerhetsloven § 1.	Definisjonen av flyttbare innretningar i skipssikkerhetsloven gjeld uansett for forskrifta. Likevel er den ikkje tilstrekkeleg til å klårt fastslå kva ei flyttbar innretning er. Omgrepet er også dynamisk, grunna stadig innovasjon. Sjøfartsdirektoratet ønskjer difor å berre nytte den definisjonen som går fram av den til einkvar tid gjeldande forskrift om skipssikkerhetsloven sitt verkeområde for flyttbare innretningar.
Post- og teletilsynet	Forslag om å klårgjere kva sertifikatypar som er femna av forskrifta i § 1.	§ 1 skal innehalde verkeområda til forskrifta, samt vise kva skip som vert omfatta av forskrifta. Sertifikata vert knytt til dei ulike skips- og fartøytpane i de einskilde føresegnaene.
Forsvarsdepartementet	Svar på spørsmål i høyringsbrevet: Forsvaret sine skip er femna av ssl. § 13, men unnatekne frå reglane om tilsyn i ssl. §§ 41, 43 og 47, jf. forskrift om unntak frå	-

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

	skipssikkerhetsloven.	
Norges Rederiforbund	Uheldig at det ikkje er teke større omsyn til ferieavvikling ved fastsetjing av høyringsfrist.	-
	Positiv til å samle alle sertifikat i éi forskrift, men framstillinga vert ufullstendig som følgje av at reglane knytt til ISM og MARPOL framleis står for seg sjølv. Alle relevante sertifikat bør vere omhandla i samleforskrifta.	Sml. kommentar frå Post- og teletilsynet. Sjøfartsdirektoratet si målsetting er i størst mogleg grad å gjera bruk av strukturen i dei internasjonale instrumenta slik dei er gjennomført i norsk rett.
	§ 37: Rapporteringsplikt er ikkje femna av forskriftstittelen. Føresegna bør skiljast ut i eige kapittel.	Overskrifta i kapittel 4 femner rapporteringsplikta etter paragraf 37
	Årleg tilsyn på flyttbare innretningar: Ingen konsekvensvurdering mtp. internasjonale krav og godkjenning frå Ptil. MODU-koden legg opp til årlege tilsyn og meir inngåande mellomliggjande tilsyn. Fare for tilbakehald i utanlandske hamnar, og for problem med sokkelstatar som krev årlege tilsyn.	MODU-koden er ikkje bindande. Det vil framleis vere mogleg å få påteikna sertifikatet kvart år om det er nødvendig. Sett under eitt vil større grad av risikobasert tilsyn bidra til å auke tryggleiken på dei flyttbare innretningane.
	Går ikkje klårt fram av teksten at MARPOL-tilsyn fortsett skal gjerast kvart år.	MARPOL er ikkje femna av forskrifta. Tilvisinga i høyringsbrevet er teken med av informasjonsomsyn.
	«uklart hva som gjelder med hensyn til Lastelinjesertifikat»	
	Sjøfartsdirektoratet/klasseselska pa må uansett om bord årleg, kan difor ikkje sjå at ein kan spare nemneverdig tid eller pengar ved å ta ut krav om årleg tilsyn.	Tilsyna vil ta kortare tid, og ein kan gjerne klare seg med færre inspektørar.
	Ptil: Uroa for maritime sertifikat sitt omdøme hos Ptil. Tilvising til rammeforskrifta § 3 og sitat. Ikkje vurdert om Ptil fortsatt vil seie at innretningane vert operert «i henhold til maritimt driftskonsept» utan årlege tilsyn. Tilsyn og oppfølging viktig for å godta Sdir sitt regelverk på FI.	Sitatet er ikkje frå rammeforskrifta § 3. Med maritimt driftskonsept er meint måten innretninga vert driven, ikkje kva reglar som gjeld for flyttbare innretningar med maritimt driftskonsept.
	«Sertifikater på flyttbare innretninger»: Overskrifta til §	Sertifikatstrukturen for flyttbare innretningar er noko

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

	11 gjev inntrykk av uttømande liste, jf. kommentar til forskriftstittel og § 1.	annleis enn for skip. Difor er også føresegnene som regulerer sertifikat for flyttbare innretningar noko annleis utforma.
	Samlesertifikat for lasteskip: Godkjent av IMO. Noreg bør også innføre dette, for å redusere byråkratiet.	
	§ 30, «klimatemperatur»: Nytt omgrep, bør halde oss til eksisterande omgrep, sjå forskrift om beredskapsfartøy, der ein nyttar «miljøforhold» og «døgnmiddeltemperatur».	Er byttet ut med «operasjonelle begrensninger».
Telenor maritim radio	§ 2: Reiarlaga bør alltid be Sdir om inspeksjon av flyttbare innretningar, også om det gjeld radio.	
	§ 22: Treårig radiosertifikat for flyttbare innretningar er nemnt i høyringsbrevet, men dette har vel aldri vore tale om. Tidlegare fanst treårig for lasteskip i innanriksfart, men i dag får desse femårige sertifikat. Berre passasjerskip som fell utanfor verkeområdet for forskrift om små passasjerskip og forskrift om passasjerskip i innenriks fart får treårige sertifikat for innanriks fart.	-
	Positiv til å oppheve krav om årleg tilsyn på flyttbare innretningar, men viktig å følgje opp med hyppigare inspeksjonar på innretningar med dårleg historikk.	Sjøfartsdirektoratet er samd i vurderinga.
	§ 12, kommentarane: Usikker på kva som er meint med flyttbare innretningar som oppfyller vedlegg 2.	Vedlegg 2 til innretninga sitt farts- og driftssertifikat, jf. forslaget § 11 andre ledd bokstav b.
Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat	Viktig å fokusere på at tariffavtalar vert haldne for å unngå sosial dumping.	
	§ 38: Må forsterke dokumentasjonskrava. Forslag til ny ordlyd som krev skriftleg dokumentasjon.	Kommentaren er teken til følgje, men med annan ordlyd enn føreslått.
	Forskrift om rett til å klage § 5: Ingen kommentarar til endringa i	-

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

16.12.2014

	høyringsbrevet.	
	Er § 5 bokstav a, b og c kumulative?	
	§ 5 bokstav b: Må kome klårare fram at mannskapet må tru mangelen kan utgjere fare, så må fakta verte slegne fast ved inspeksjon. Forslag til ny ordlyd.	Ordlyden er endra.
	Forslag til endring av tredje ledd.	Om forslaget vert teke til følgje, vil det føre til at det ikkje går klårt fram av forskrifta at vilkåra i første ledd gjeld tilsvarande ved klage frå maskinsjef eller overstyrmann.
	§ 5 femte ledd: Uheldig ordlyd. Bør endrast slik at den berre rårar openberre misbrukstilfelle. Forslag til ny ordlyd. Mannskapet sin rett til «sjødyktighetssyn» trekt fram.	Ordlyden er endra for å få klårt fram at skadebotansvar skal byggje på dei alminnelege skadebotreglane i skadeserstatningsloven.