Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

# Rundskriv - Serie R

**Nummer:** RSR 11-2024

**Dato:** 05.12.2024

**Saksnummer:** 2023/118046-8.

## Fastsettelsesrundskriv for forskrift om endring i forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart og endringer i andre forskrifter

## I. Generelt om forskriftsendringene

### 1. Om fastsettelsen

Sjøfartsdirektoratet fastsetter endringer i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart (forskrift om innenriks passasjerskip), forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip (byggeforskriften) og forskrift 22. desember 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften).

Endringsforslaget var på høring fra 8. oktober 2024 til 20. november 2024. Ingen av høringsmottakerne hadde innspill til forslaget.

### 2. Kort om endringene

Direktiv (EU) 2023/946 (heretter omtalt som 2023/946) harmoniserer den probabilistiske beregningsmetoden for skadestabilitet i SOLAS og øvrige krav som følger av direktiv 2003/25/EF (heretter omtalt som 2003/25). Gjennomføringsfristen for direktiv 2023/946 i EU er 5. desember 2024. Direktivet er vedtatt innlemmet i EØS-avtalen, men ikrafttredelsesdato er ikke kjent. På grunn av fordelene med å ha samme tekniske krav i Norge som i EU fastsetter Sjøfartsdirektoratet endringer i regelverket som innholdsmessig tilsvarer endringene i EU-regelverket. Virkningstidspunktet vil bli fra samme dato som i EU: 5. desember 2024.

Like regler i Norge og EU vil sikre både tilsvarende sikkerhetsnivå i EU og Norge, og like konkurransevilkår mellom norske og EU-flaggede skip. Like regler vil også være en fordel ved eventuell omflagging av berørte skip innenfor EØS-området.

Når den aktuelle EØS-komitebeslutningen trer i kraft, vil de berørte forskriftene endres ved at det vil refereres til EU-rettsaktene i ingressen på Lovdata.

Forskriftsendringene kan forenkle dokumentasjonskravet for nybygg sammenlignet med det som kreves i dag. Sikkerhetsnivået ivaretas gjennom en økt påkrevd overlevelsesindeks (R-faktor) for skip med 1350 eller færre personer om bord (POB) sammenlignet med de nylig oppdaterte standardene for passasjerskipsstabilitet i SOLAS som trådte i kraft i 2020. Samtidig forblir den opprinnelige deterministiske beregningsmetoden et alternativ for disse skipene.

I utgangspunktet gjelder reglene for roro-passasjerskip i internasjonal fart, men gjennom direktiv 2009/45/EF artikkel 7 er også stabilitetskravene gjeldende for roro-passasjerskip i innenriksfart i klasse A, B, og C bygget 1. oktober 2004 eller senere, samt roro-passasjerskip i klasse A og B bygget før 1. oktober 2004.

Nye roro-passasjerskip sertifisert for mer enn 1350 passasjerer skal følge stabilitetskravene i SOLAS 2020 kapittel II-1 del B.

For nye roro-passasjerskip sertifisert for 1350 eller færre passasjerer kan rederiet velge mellom å følge vedlegg 1 del A, som tilsvarer de opprinnelige kravene i 2003/25, eller vedlegg 1 del B, som krever bruk av SOLAS 2020 kapittel II-1 del B med en justering når det gjelder kravet til R-faktor i SOLAS regel II-1/B/6.2.3. Begge alternativene forutsetter uansett at en følger SOLAS kapittel II-1 del B til B4 i gjeldende versjon. Ved bruk av de nye reglene i vedlegg 1 del B er signifikant bølgehøyde ikke lenger en relevant parameter.

Eksisterende roro-passasjerskip som var i trafikk i EØS-området senest 5. desember 2024, skal følge de opprinnelige kravene i 2003/25. Eksisterende passasjerskip som først settes i trafikk i EØS-området etter 5. desember 2024, kan velge mellom nye eller opprinnelige stabilitetskrav.

**3. Bakgrunnen for direktiv 2023/946**

I etterkant av ulykken med roro-passasjerskipet MS Estonia i 1994 ble stabilitetskravene for roro-passasjerskip innført i SOLAS. Samtidig ble det gjennom Stockholm-avtalen avtalt strengere krav for stabilitet for partene i avtalen. Kommisjonen vurderte at det var behov for at Stockholm-avtalens krav ble gjort gjeldende i hele EU, og disse stabilitetskravene ble gjennomført i EU gjennom 2003/25. Det fremheves i punkt 3 i fortalen til 2003/25 at

> *"the most dangerous problem for the stability of a ro-ro passenger ship with an enclosed ro-ro deck, following collision damage, is the one posed by the effect of a buildup of significant amounts of water on that deck."*

Stabilitetskravene i 2003/25 er implementert i norsk regelverk gjennom forskrift om innenriks passasjerskip §§ 8B og 8C, byggeforskriften §§ 37 til og med 42, og forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip (heretter kalt hurtigbåtforskriften) §§ 7A, 8, 8B og 8C. Det anses ikke nødvendig å endre hurtigbåtforskriften som følge av 2023/946, se mer om dette under punkt II 1.3.

Med IMO-resolusjon MSC.421(98), fastsatt 15. juni 2017, ble det innført nye stabilitetskrav for passasjerskip, inkludert roro-passasjerskip internasjonalt. EU gjennomførte deretter en evaluering av behovet for endringer i 2003/25. Endringsdirektiv 2023/946 bygger på flere tekniske studier og rapporter som sammenligner sikkerhetsnivået ved bruk av SOLAS-reglene og reglene i 2003/25. For roro-passasjerskip med over 1350 passasjerer ble det konkludert med at sikkerhetsnivået er minst likeverdig i SOLAS 2020 og 2003/25, og dermed kan SOLAS 2020 brukes. For skip med 1350 eller færre passasjerer er det vurdert at det er behov for ytterligere krav for skip som skal gå i passasjertrafikk i Europa sammenlignet med det SOLAS 2020 sikrer.

For roro-passasjerskip sertifisert for 1350 eller færre personer kan de nye utregningsreglene være vanskelig å implementere for enkelte skipsdesign. Derfor gis det valgfrihet i hvilken utregningsmåte disse skipene benytter. Flaggstaten skal rapportere videre til Kommisjonen/ESA hvilken metode som benyttes. Etter 10 år skal det tas en vurdering av om muligheten til å benytte seg av regelverket fra vedlegg I del A fortsatt skal videreføres. Dette begrunner rapporteringskravene som kreves for disse skipene.

Både i 2003/25 og i 2023/946 følger de tekniske utregningsreglene av vedlegg til selve direktivet. Da 2003/25 ble gjennomført i de ovennevnte forskriftene, ble derimot de tekniske reglene inntatt i forskriftstekstene.

**4. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt**

Endringene i de enkelte forskriftene er hjemlet i følgende bestemmelser i skipssikkerhetsloven:

- Forskrift om innenriks passasjerskip: skipssikkerhetsloven §§ 9, 11 og 13, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og delegeringsvedtak 19. august 2013 nr. 1002

- Byggeforskriften: skipssikkerhetsloven §§ 9, 11, og 13 jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590
- Sertifikatforskriften: skipssikkerhetsloven § 9, § 11 og § 13, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og delegeringsvedtak 19. august 2013 nr. 1002

Det er først og fremst rederiene som er pliktsubjekter.

## II. Nærmere om forskriftsendringene

### 1.1 Generelt

Da 2003/25 ble gjennomført i byggeforskriften, forskrift om innenriks passasjerskip og hurtigbåtforskriften, gikk en i stor grad bort fra regelstrukturen som fulgte av direktivet. Som vist til under punkt I. 2 er det nå flere valgmuligheter for hvilke regler som skal følges. For å gjøre reglene enklere å forstå er strukturen i forskriftene nå mer likt det som følger av direktiv 2023/946.

For å gjøre forskriftene mer oversiktlige flyttes de tekniske utregningskravene fra paragrafene i forskriftene til vedlegg. De nåværende utregningsreglene for forskrift om innenriks passasjerskip følger da av vedlegg IV avsnitt A, og de nye reglene følger av vedlegg IV avsnitt B. De nåværende utregningsreglene følger for byggeforskriften av vedlegg III avsnitt A, og de nye reglene følger av vedlegg III avsnitt B. Denne inndelingen er valgt fordi den tilsvarer oppsettet i direktiv 2023/946.

Formålet med direktiv 2023/946 er først og fremst å harmonisere dagens deterministiske regler i 2003/25 med den probabilistiske standarden som følger av SOLAS 2009, samtidig som sikkerhetsnivået opprettholdes. Som nevnt gir SOLAS 2020 et økt sikkerhetsnivå for skip sertifisert for mer enn 1350 personer om bord, mens det for skip med færre enn 1350 personer om bord ble funnet et behov for å øke kravet til påkrevd overlevelsesindeks (R-faktor). Reglene i vedleggenes del B er ansett for å være enklere å anvende, da det ikke vil gi et ytterligere dokumentasjonskrav utover det som kreves gjennom SOLAS konsolidert utgave 2020 og 2009/45.

### 1.2 «Eksisterende» og «nytt» roro-passasjerskip

I direktivet skilles det mellom «existing» («eksisterende») og «new» («nytt») roro-passasjerskip. «Eksisterende» roro-passasjerskip defineres på følgende måte i direktivets artikkel 1 (1) b

> *"`existing ro-ro passenger ship` means a ro-ro passenger ship the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction before 5 December 2024; a similar stage of construction means the stage at which:*
> *(i)construction identifiable with a specific ship begins; and*
> *(ii)assembly of that ship has commenced comprising at least 50 tonnes or 1 % of the estimated mass of structural material, whichever is less;"*

Et «nytt» roro-passasjerskip defineres i artikkel 1 (1) c:

> «*new ro-ro passenger ship" means a ro-ro passenger ship which is not an existing ro-ro passenger ship"*

I forskrift om innenriks passasjerskip finnes allerede begrepene «eksisterende passasjerskip»[1] og «nytt passasjerskip»[2], men her er det «nytt» passasjerskip som eksplisitt defineres. Et «eksisterende» passasjerskip defineres som et skip som ikke er et nytt skip. Begrepene er definert på samme måte for roro-passasjerskip i 2003/25.

[1] Se forskrift om innenriks passasjerskip § 2 c
[2] Se forskrift om innenriks passasjerskip § 2 n

For å unngå forvirring ved at begrepene blir ulike for passasjerskip og roro-passasjerskip, blir ikke begrepene «eksisterende» og «nytt» roro-passasjerskip brukt etter disse forskriftsendringene.

Byggeforskriften har ingen definisjon av «eksisterende» og «nytt» passasjerskip. Ut fra hensynet til sammenheng i regelverket er heller ikke begrepene tatt inn i endringene i byggeforskriften.

Det må fremheves at å ikke innta disse begrepene kun er gjort av praktiske grunner, og innholdsmessig behandler endringsforskriften begrepene «eksisterende» og «nytt» roro-passasjerskip på samme måte som i direktivet.

**1.3 Hurtigbåtforskriften**
Som tidligere nevnt er det i hurtigbåtforskriften stabilitetskrav for roro-passasjerskip i §§ 7A, 8, 8B og 8C. Nye hurtiggående roro-passasjerskip følger derimot HSC-koden og trenger da ikke å forholde seg til stabilitetskrav i hurtigbåtforskriften. Dette følger av hurtigbåtforskriften § 8 (18), jf. § 2 bokstav j eller bokstav k, jf. § 1 (4).

Det er kun hurtiggående roro-passasjerskip som følger DSC-koden som skal følge stabilitetskravene i hurtigbåtforskriften, jf. hurtigbåtforskriften § 1 (4) bokstav d og § 8 (18). Dette er fartøy som er bygget og satt i drift i Norge før 5. desember 2024, og derfor følger de någjeldende stabilitetskrav. Det er derfor ikke behov for å endre hurtigbåtforskriften.

## 2. Kommentarer til bestemmelsene

### 2.1 Endringer i forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart
***§ 8B. Stabilitetskrav for roro-passasjerskip***

Sjøfartsdirektoratet fastsetter en ny utforming av bestemmelsen.

I overskriften er «utfasing av» fjernet fordi det ikke lenger er relevant.

Bestemmelsen definerer først hva som menes med «roro-passasjerskip» i denne sammenhengen. I andre ledd framgår hvilke stabilitetskrav nye roro-passasjerskip sertifisert for 1350 eller færre personer skal følge. I tredje ledd framgår hvilke stabilitetskrav eksisterende roro-passasjerskip som settes i rute etter direktivet trer i kraft skal følge. I fjerde ledd framgår hvilke stabilitetskrav roro-passasjerskip som er i rutetrafikk i EØS-området før direktivet trer i kraft skal følge.

I femte ledd framgår rederienes rapporteringsplikt til Sjøfartsdirektoratet. Som nevnt under punkt 1.3 er det i direktiv 2023/946 rapporteringskrav for nye roro-passasjerskip sertifisert for 1350 personer eller færre. Sjøfartsdirektoratet anser det som mest praktisk at rederiene selv leverer den påkrevde informasjonen på fastsatt skjema. Sjøfartsdirektoratet vil deretter rapportere denne informasjonen til ESA i tråd med direktiv 2023/946 artikkel 2 andre ledd.

I forslaget blir ikke stabilitetsregelverket for nye roro-passasjerskip sertifisert for mer enn 1350 personer nevnt. Det er fordi disse skipene uansett skal følge stabilitetskravene i SOLAS, jf. forskrift om innenriks passasjerskip § 8 (2) a.

Sjette ledd gjelder også etter nåværende regelverk, se forskrift om innenriks passasjerskip § 8 B (13). Bestemmelsen er endret ved at man presiserer at det er rederiene som skal følge vedlegget. Sjøfartsdirektoratet anser at det er tilstrekkelig å kun komme med en referanse til vedlegget her. I høringsbrevet ba Sjøfartsdirektoratet om en tilbakemelding dersom det ble ansett for å være behov for å legge disse i et eget vedlegg til forskriften. Ingen av høringsmottakerne meldte om et slikt behov.

***§ 8C tredje ledd***
Bestemmelsen blir ikke materielt endret. Det er kun henvisningen som endres fra § 8B til vedlegg IV avsnitt A.

**2.2 Endringer i forskrift om bygging av skip**
***§ 37. Skadestabilitet for roro-passasjerskip i utenriks rutefart***
Innholdet i andre og til og med sjette ledd er identisk med forskrift om innenriks passasjerskip, og det henvises derfor til punkt 2.1.

Heller ikke i denne bestemmelsen blir stabilitetsregelverket for nye roro-passasjerskip sertifisert for mer enn 1350 personer nevnt. Dette er fordi det følger av byggeforskriftens § 3 at disse skipene skal følge SOLAS-regelverket.

I nåværende forskrift er det ikke en tilsvarende bestemmelse som det som står i sjette ledd. Siden kravet gjelder også for fartøy som følger byggeforskriften foreslås den nå tatt inn i forskriften.

***§ 38. Bestemmelse av signifikant bølgehøyde***
Første og fjerde ledd er endret ved at det nå blir vist til vedlegg I avsnitt A istedenfor § 37. Utover dette er bestemmelsen uendret, og det er ingen materielle endringer.

***§§ 39 til og med 41***
Disse bestemmelsene foreslås endret fordi reglene nå følger av vedlegg III avsnitt A.

**2.3 Endringer i sertifikatforskriften**
***§§ 6 (1) d og 18 (2) b***
I direktivets artikkel 8 er det krav om sertifikat hvor det står hvilke stabilitetsregler skipet følger. Norge har hittil praktisert denne regelen ved at det står oppført maksimum bølgehøyde i godkjenning av stabiliteten. Dette kravet er gjennomført i sertifikatforskriften §§ 6 (1) d og 18 (2) b.

I direktiv 2023/946 følger kravet av artikkel 6 og artikkel 8. Det er kun henvisningene som trenger å endres for å være i tråd med det nye direktivet. For å få frem hvor kravene er hjemlet, er det nå vist til de aktuelle forskriftene med tilhørende vedlegg.

## III. Administrative og økonomiske konsekvenser

**Konsekvenser for næringen og berørte instanser**
Den nye utregningsmetoden forventes ikke å være mer tidkrevende enn den nåværende. Dersom kravene tas hensyn til i designfasen, antas det at endringene ikke får negative økonomiske konsekvenser for næringen. For eksisterende skip som settes inn i trafikk i EØS-området etter 5. desember 2024, kan kravene imidlertid medføre ombyggingskostnader for de aktuelle rederiene.

Det anses som praktisk at rederiet selv sender inn informasjonen til Sjøfartsdirektoratet som skal rapporteres videre, istedenfor at direktoratet må hente ut denne informasjonen fra den innsendte dokumentasjonen. Dette vil medføre noe administrativt arbeid for rederiene.

**Konsekvenser for det offentlige**
Endringsdirektivet innebærer gjennomføring av endringene i det aktuelle regelverket samt rapportering til Kommisjonen om nye roro-passasjerskip med 1350 eller færre passasjerer.

Rapporteringskravene som følger av art. 6 (2) andre ledd vil være relativt omfattende. Som vist ovenfor vil det lette arbeidsbyrden dersom rederiene selv sender inn informasjonen til Sjøfartsdirektoratet.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
konstituert sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid