Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Nummer: **RSR 06-2025**

Dato: 25.06.2025

Saksnummer: 2024/5027-1

Endring av passasjerskipsregelverk i forbindelse med ikrafttredelse av direktiv 2017/2108, 2017/2109, 2017/2110, 2023/946 og forordning 2020/411 i EØS-avtalen

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i flere forskrifter som følge av ikrafttredelse i EØS-avtalen av flere direktiver og en forordning som berører regelverket for passasjerskip.

Med forbehold om ikrafttredelse av regelverk knyttet til anerkjente klasseselskap i EØS-avtalen[1], ble de følgende rettsaktene vedtatt innlemmet i EØS-avtalen:

- direktiv (EU) 2017/2108 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF om sikkerhetsregler og -standarder for passasjerskip (EØS-komitebeslutning 107/2020 av 14. juli 2020)
- direktiv (EU) 2017/2109 om endring av rådsdirektiv 98/41/EF om registrering av personer som reiser med passasjerskip til eller fra havner i medlemsstatene i Fellesskapet, og om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2010/65/EU om meldeformaliteter for skip som ankommer til eller avgår fra havner i medlemsstatene (EØS-komitebeslutning 107/2020 av 14. juli 2020)
- direktiv (EU) 2017/2110 om en inspeksjonsordning med hensyn til sikker drift av ro-ro- og høyhastighetspassasjerskip i fast rutefart og om endring av direktiv 2009/16/EF og oppheving av rådsdirektiv 1999/35/EF (EØS-komitebeslutning 107/2020 av 14. juli 2020)
- forordning (EU) 2020/411 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF om sikkerhetsstandarder for passasjerskip med hensyn til sikkerhetskrav til passasjerskip i innenriksfart (EØS-komitebeslutning 163/2020 av 23. oktober 2020)
- direktiv (EU) 2023/946 om endring av direktiv 2003/25/EF med hensyn til innføring av forbedrede stabilitetskrav og tilpasningen av direktivet til stabilitetskravene fastsatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (EØS-komitebeslutning 37/2024 av 2. februar 2024)

Disse tre EØS-komitebeslutningene trer i kraft 1. august 2025.

2. Sikkerhetsregler og -standarder for innenriks passasjerskip (direktiv 2017/2108 og forordning 2020/411 som korrigert ved forordning 2022/1180)

Direktiv 2017/2108 og forordning 2020/411 som korrigert ved forordning 2022/1180 medførte endringer i direktiv 2009/45 om sikkerhetsregler og standarder for passasjerskip. I EU var gjennomføringsfrist for endringene i direktiv 2017/2108 den 21. desember 2019, og forordning 2020/411 hadde virkning i EU fra den 19. september 2021.

På grunn av fordelene med å ha like tekniske krav i Norge som i EU, gjennomførte Sjøfartsdirektoratet endringer i regelverket som innholdsmessig tilsvarer endringene i EU-regelverket med virkningstidspunkt

[1] EØS-komitebeslutning 107/2020 fastslår at beslutningen trer i kraft den dagen EØS-beslutningen som gjennomfører direktiv 2009/15/EF om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse. trer i kraft. EØS-komitebeslutning 163/2020 og 37/2024 fastslår at disse beslutningene trer i kraft når beslutning 107/2020 trer i kraft.

fra samme dato som i EU; 19. september 2021, se regelverksrundskriv RSR 13-2021[2]. Like regler i Norge og EU sikrer tilsvarende sikkerhetsnivå i EU og Norge, sikrer like konkurransevilkår mellom norske og EU-flaggede skip, og er en fordel ved eventuell omflagging av berørte skip innenfor EØS-området. På dette tidspunktet var det også allerede besluttet at direktivendringene skulle inntas i EØS-avtalen.

Direktiv 2009/45 er gjennomført i norsk rett i flere forskrifter, og direktivendringene medførte behov for endringer i disse forskriftene:

- Forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart (innenrikspassasjerskipforskriften)

- Forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip (hurtigbåtforskriften)

- Forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften)

- Forskrift om havnestatskontroll (havnestatskontrollforskriften)

I høringen for endringene som ble gjennomført i 2021[3] var det foreslått tekniske endringer i innenrikspassasjerskipforskriften som skulle fastsettes ved ikrafttredelse i EØS-avtalen, for å sikre korrekt gjennomføring av forordning 2020/411. Det kom ikke merknader til forslagene til regelverksendringer ved EU-rettsaktenes ikrafttredelse i Norge, men det er i etterkant avklart med Justisdepartementet at det ikke er nødvendig med en egen inkorporasjonsbestemmelse for forordningen ettersom den kun endrer et direktiv.

Når det gjelder forordning 2022/1180 retter denne en feil i vedlegg I i forordning 2020/411[4]. Denne feilen ble oppdaget i forbindelse med arbeidet med regelverksendringene i 2021. Rettelsen er dermed allerede tatt høyde for i innenrikspassasjerforskriften. Det er derfor nå kun fastsatt endringer i havnestatskontrollforskriften § 3 hvor det er tatt inn en referanse til forordning 2022/1180.

Direktivendringene ellers er allerede gjennomført i norsk rett, og i de overnevnte forskriftene oppdateres EØS-referansen til å omfatte direktiv 2017/2108 som endret ved forordning 2020/411 og 2022/1180.

3. Registrering av ombordværende på passasjerskip (direktiv 2017/2109)
Reglene i direktiv 2017/2109 medførte endringer i direktiv 98/41/EF om registrering av personer som reiser med passasjerskip i EØS-området. Den 9. oktober 2023 fastsatte Sjøfartsdirektoratet endringer i forskrift 6. september 1999 nr. 1047 om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip slik at denne er i samsvar med direktiv 2017/2109, se regelverksrundskriv RSR 6-2023[5]. Ikrafttredelse av dette direktivet medfører dermed ingen regelverksendringer i norsk rett, men EØS-referansen i forskriften oppdateres.

4. Inspeksjonsordning for passasjerskip – vertsstatskontroll (direktiv 2017/2110)
Direktiv 2017/2110 opphever vertsstatsdirektivet (1999/35/EF). Konseptet med vertsstatskontroll ble innført for å legge til rette for samarbeid om sikkerhet for roro-passasjerskip mellom EUs medlemsstater og tredjeland før EU-utvidelsen i 2004. Ved innføringen av havnestatskontrolldirektivet ble kontroll med fremmede skip formalisert og harmonisert på EU-nivå. Det er vurdert at konseptet med en egen

[2] Endring i flere forskrifter til skipssikkerhetsloven som følge av endringer i direktiv 2009/45 om innenriks passasjerskip og behov for endring av reglene om bunntilsyn for lasteskip - Sjøfartsdirektoratet
[3] Forslag om endring i flere forskrifter til skipssikkerhetsloven som følge av endringer i direktiv 2009/45 om innenriks passasjerskip og behov for endring av reglene om bunntilsyn for lasteskip - Sjøfartsdirektoratet
[4] Sikkerhetsstandarder for passasjerskip: rettelse - regjeringen.no
[5] Endringer i forskrift om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip - Sjøfartsdirektoratet

vertsstatskontroll ikke lenger er relevant, og at kontroll med fremmede skip bør reguleres av *ett* sett med regler. Det innføres ingen nye materielle krav, men direktiv 2017/2110 rydder opp i en del uklarheter og tar bort overlappende kontrollforpliktelser.

Kontrollforpliktelser overfor skip som fører en annen stats flagg overføres til havnestatskontrolldirektivet, først og fremst gjennom at det innføres en ny artikkel 14a i det direktivet. Kontrollforpliktelser overfor norskflaggede rutegående roro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøy som går mellom Norge og tredjeland, samt tilsvarende fartøy med EU-klasse A som opererer innenriks, reguleres av direktiv 2017/2110.

Forskriftsendringer som følge av endringsdirektiv 2017/2110 var på høring fra 10. oktober til 1. desember 2019[6]. Sjøfartsdirektoratet mottok syv høringsinnspill, alle uten merknader. I høringen var det foreslått å gjennomføre reglene i sertifikatforskriften og i havnestatskontrollforskriften. I arbeidet med fastsettelse ble det besluttet å gjennomføre reglene i havnestatskontrollforskriften og i en ny forskrift om kontroll av rutegående roro- og hurtiggående passasjerskip. Dette medfører ikke materielle endringer sammenlignet med forslaget som var på høring.

Ved gjennomgangen av innenrikspassasjerforskriften og hurtigbåtforskriften i forbindelse med forskriftsendringer knyttet til direktiv 2017/2108, ble det klart at to bestemmelser i disse forskriftene som gjennomfører bestemmelser i vertsstatsdirektivet ikke hadde vært vurdert i ovennevnte høring i 2019. Dette ble derfor omfattet av høringen i 2021[7]. Vi mottok ikke merknader til de foreslåtte endringene knyttet til opphevingen av vertsstatsdirektivet i høringen.

Nærmere om endringene
Endringene medfører at vertsstatskontrollforskriften oppheves. I stedet vil kontroll av roro- og hurtiggående passasjerskip i rute reguleres gjennom havnestatskontrollforskriften og i ny forskrift om kontroll av rutegående roro- og hurtiggående passasjerskip.

Den nye forskriften gjelder for norske rutegående roro-passasjerskip eller hurtiggående passasjerfartøy som går mellom Norge og tredjeland, samt norske fartøy med EU-klasse A som opererer innenriks. Dette er angitt i virkeområdebestemmelsen i § 1.

Paragraf 2 til 4 angir hvilke kontroller som skal gjennomføres av disse skipene. Det skal gjennomføres en kontroll før skipet settes inn i rute, hvor skipet kontrolleres opp mot kravene og kontrollpunktene i vedlegg 1 og 2. Sjøfartsdirektoratet kan akseptere en utsettelse av kontrollen inntil en måned etter oppstart av ruten dersom vilkårene i § 2 tredje ledd er oppfylt.

Etter oppstart i ruten skal det gjennomføres en årlig kontroll som verifiserer samsvar med kravene i vedlegg 2. I tillegg skal det gjennomføres en kontroll mens skipet er underveis, hvor kravene i vedlegg 3 verifiseres. Kontroll mens skipet er underveis skal skje mellom fire og åtte måneder etter både den første og den årlige kontrollen.

Av § 4 fremgår det at skipet som hovedregel også skal gjennomgå kontroll dersom det er gjennomført reparasjoner eller større endringer, eller skipet bytter rederi eller klasseselskap. Sjøfartsdirektoratet kan gjøre unntak fra dette kravet basert på kriteriene i § 4 andre punktum.

I havnestatskontrollforskriften består endringene i å oppdatere referansen til havnestatskontrolldirektivet i § 4 første ledd, slik at også endringene som følger av direktiv 2017/2110 omfattes.

[6] Sjøfartsdirektoratets saksnummer 2019/89409-1 og 2.
[7] Forslag om endring i flere forskrifter til skipssikkerhetsloven som følge av endringer i direktiv 2009/45 om innenriks passasjerskip og behov for endring av reglene om bunntilsyn for lasteskip - Sjøfartsdirektoratet

Som nevnt over gjøres det også endringer i innenrikspassasjerforskriften og hurtigbåtforskriften. Dette gjelder innenrikspassasjerforskriften § 8 første ledd bokstav d, og hurtigbåtforskriften § 35. Disse bestemmelsene gjennomfører bestemmelsen i vertsstatsdirektivet artikkel 13(4) som krever at dersom en annen EØS-stat er berørt av rutetrafikken til et roro-passasjerskip eller et hurtiggående passasjerfartøy som vertsstat, skal beredskapsplanen utarbeides i samarbeid med denne staten. Bestemmelsene krever også at reglene i SOLAS III/29 og retningslinjene for beredskapsplaner i Res. A.852(20) skal følges, noe som vurderes å være dekket gjennom hhv. innenrikspassasjerforskriften § 8 andre ledd bokstav a og tredje ledd bokstav a og hurtigbåtforskriften §§ 5 og 6. I tillegg til disse bestemmelsene fjernes § 2 bokstav bb i innenrikspassasjerforskriften, ettersom begrepet «vertsstat» ikke lenger er brukt i forskriften. Den sistnevnte endringen er vurdert å være en redaksjonell endring som ikke krever høring.

Økonomiske og administrative konsekvenser
Rasjonaliseringen av inspeksjoner vil være tidsmessig besparende for rederiene og kontrollmyndighetene. Hva som kontrolleres endres ikke, slik at gjeldende sikkerhetsnivå ivaretas. Tilsynsrapporter skal lastes opp i en inspeksjonsdatabase som allerede er godt kjent for kontrollmyndighetene i EØS-området. På den måten ivaretas de særlige inspeksjonspunktene og intervallene for inspeksjon som tidligere lå i vertstatskontrolldirektivet. Det er vurdert at endringene ikke medfører noen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for rederinæringen eller for flaggstatsadministrasjonen.

5. Stabilitetskrav for ro-ro passasjerskip (direktiv 2023/946)
Reglene i direktiv 2023/946 medførte endringer i direktiv 2003/25/EF om særlige stabilitetskrav for roro-passasjerskip. På grunn av fordelene med å ha samme tekniske krav i Norge som i EU, som nevnt over, fastsatte Sjøfartsdirektoratet den 3. desember 2024 endringer i innenrikspassasjerskipforskriften, forskrift om bygging av skip samt sertifikatforskriften slik at disse ble i samsvar med direktiv 2023/946. Endringene trådte i kraft 5. desember 2024, se regelverksrundskriv RSR 11-2024[8]. Ikrafttredelse av direktiv 2023/946 i EØS-avtalen medfører dermed ingen endringer i norsk regelverk, men EØS-referansen i forskriftene oppdateres. EØS-referansen oppdateres også i hurtigbåtforskriften, selv om gjennomføringen av direktiv 2023/946 ikke medførte endringer i denne forskriften.

Thomas Angell Bergh
Fungerende sjøfartsdirektør

Henrikke Roald
Fungerende avdelingsdirektør

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

[8] Fastsettelsesrundskriv for forskrift om endring i forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart og endringer i andre forskrifter - Sjøfartsdirektoratet