Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
15.06.2021	2021/19300-4	Marte Hustveit Hauge
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
	072.3	52 74 51 47

Høringsmottakere

Høring - 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

1. Hva saken gjelder

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring et forslag til endring av flere forskrifter til skipssikkerhetsloven som følge av endringer i *direktiv 2009/45/EF av 6. mai 2009 om sikkerhetsregler og -standarder for passasjerskip*, samt behov for endring av reglene om bunntilsyn for lasteskip i sertifikatforskriften.

Høringsfrist er 24. august 2021, og eventuelle innspill sendes post@sdir.no. Høringsfristen er satt til 10 uker, som er noe kortere enn normal høringsfrist. Kortere høringsfrist begrunnes med at endringene som følger av EU-regelverket bør være kjent for næringen, og at kort høringsfrist er nødvendig for å sikre muligheten for å gjennomføre deler av regelverket på samme tidspunkt som i EU. For endringene knyttet til bunntilsyn for lasteskip begrunnes kort høringsfrist med at dette er et oversiktlig forslag med begrensede konsekvenser for næringen.

Høringen er også tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sdir.no. Spørsmål om høringen kan rettes til Marte Hustveit Hauge på epost mhha@sdir.no, med kopi til post@sdir.no på grunn av ferieavvikling under høringsperioden.

2. Bakgrunn for forslaget

EU har fastsatt direktiv *(EU) 2017/2108 av 15. november 2017 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF om sikkerhetsregler og -standarder for passasjerskip* som er ett av tre direktiver i en ny passasjerskipspakke. Direktivet endrer direktiv 2009/45, og endringene er et resultat av EU-Kommisjonens REFIT-program. Målet har vært å forenkle og strømlinje regelverket for passasjerskipssikkerhet med sikte på å opprettholde EU-regler der det er nødvendig og hensiktsmessig, å sikre korrekt gjennomførelse av disse og å fjerne eventuelle overlappende forpliktelser.

Videre har EU fastsatt forordning *(EU) 2020/411 av 19. november 2019 om endring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF om sikkerhetsstandarder for passasjerskip med hensyn til sikkerhetskrav til passasjerskip i innenriksfart*, hvor de tekniske reglene i vedlegg I i direktiv 2009/45 erstattes.

Direktiv 2009/45 er gjennomført i norsk rett i flere forskrifter, og direktivendringene medfører derfor behov for endringer i disse forskriftene. Sjøfartsdirektoratet har identifisert at følgende forskrifter må endres:

- 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)

Direktiv 2017/2108 og forordning 2020/411 er vedtatt innlemmet i EØS-avtalen, men ikrafttredelsesdato er ikke kjent. I EU var gjennomføringsfrist for endringene i direktiv 2017/2108 den 21. desember 2019, og forordning 2020/411 vil ha virkning i EU fra den 19. september 2021.

På grunn av fordelene med å ha like tekniske krav i Norge som i EU, foreslår Sjøfartsdirektoratet i denne høringen endringer i regelverket som innholdsmessig tilsvarer endringene i EU-regelverket, og foreslår virkningstidspunkt fra samme dato som i EU; 19. september 2021. Like regler i Norge og EU vil både sikre tilsvarende sikkerhetsnivå i EU og Norge, sikre like konkurransevilkår mellom norske og EU-flaggede skip, og være en fordel ved eventuell omflagging av berørte skip innenfor EU/EØS-området.

Når de aktuelle EØS-komitebeslutningene trer i kraft, vil de berørte forskriftene endres ved at det vil refereres til EU-rettsaktene i ingressen på Lovdata, og ved at vedlegget i forordning 2020/411 tas inn i innenrikspassasjerskipforskriften i sin helhet.

Norske skip som skal ha *sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip* (CCC) skal gjennomgå tilsyn som beskrevet i sertifikatforskriften § 9, basert på *Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification* (HSSC). Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjeninnføre adgangen til at annenhver inspeksjon av utsiden av fartøyets bunn kan gjennomføres med fartøyet flytende. Opphevet forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m., hadde denne muligheten gjennom § 24 første ledd bokstav c. En utilsiktet endring da gjeldende sertifikatforskrift ble fastsatt i 2014 var at denne muligheten falt ut.

Et flytende bunntilsyn som utføres under gode forhold, med passende utstyr og opplært personell vil være likeverdig et tørt bunntilsyn. Om disse forutsetningene er til stede og dersom det ikke er forhold eller gjøres funn som krever utbedring i tørrdokk, bør flytende bunntilsyn krediteres på lik linje med bunntilsyn utført i tørrdokk.

SOLAS Reg. I/10 (a) sier at fartøy skal gjennomgå minst to bunntilsyn i løpet av en sertifikatperiode, men presiserer ikke hvorvidt slike tilsyn skal utføres flytende eller i dokk. HSSC anbefaler at bunntilsyn skal skje i tørrdokk, men åpner for at annethvert bunntilsyn kan utføres flytende, med forbehold om at det er god sikt i vannet, tilfredsstillende strømforhold, at inspeksjonen foretas med kvalifisert personell og utstyr mv. Under disse forutsetningene vil et flytende bunntilsyn være å anse som likeverdig med et bunntilsyn utført i tørrdokk.

Endringene som foreslås medfører en harmonisering av vårt regelverk med SOLAS.

3. Nærmere om forslaget - viktige direktivendringer

Virkeområde

Direktiv 2017/2108 endrer virkeområdet for direktiv 2009/45 slik at dette begrenses til skip med lengde (L) 24 meter eller mer. Grensen på 24 meter er innført fordi reglene ble vurdert å være lite egnede for mindre fartøy. REFIT-øvelsen viste også at de fleste skip under 24 meter blir konstruert i andre materialer enn stål, og at få

slike skip flagges om. Det er derfor heller ikke behov for å beholde harmoniserte krav for slike fartøy av konkurransehensyn. Det er i EU vedtatt ikke-bindende retningslinjer for konstruksjon av passasjerskip med lengde under 24 meter som medlemsstatene kan velge å bruke. Norske passasjerskip med lengde under 24 meter er uavhengig av dette underlagt krav til sertifisering.

Videre presiseres virkeområdet for annen persontransport og endringsdirektivet unntar skipstyper som de spesifikke sikkerhetsreglene etter direktiv 2009/45 ikke passer for. Det gjelder seilskip, tenderfartøy og offshore servicefartøy som frakter industrielt personell.

Direktivet omfatter opprinnelig heller ikke skip som er bygget i annet enn stål eller likeverdig materiale. Endringsdirektivet har tatt inn en definisjon av likeverdig materiale, som bl.a. medfører at skip bygget i aluminium, under visse forutsetninger, omfattes av direktivet. Bakgrunnen for denne presiseringen er ulik praktisering av reglene i EØS-området. For skip i likeverdig materiale som ikke er sertifisert etter direktivet er fristen for å oppfylle direktivets krav satt til 22. desember 2025.

De nye definisjonene fastslår at med «likeverdig materiale» forstås «aluminiumslegering eller ethvert annet ikke-brennbart materiale som i seg selv eller på grunn av anvendt isolasjon opprettholder tilsvarende egenskaper som stål når det gjelder struktur og motstandsdyktighet ved utgangen av den fastsatte standard brannprøvingen det har vært utsatt for». Med «standard brannprøving» forstås «en prøving der prøvestykker av de aktuelle skott eller dekk i en prøvingsovn utsettes for temperaturer som omtrentlig svarer til standard tidstemperaturkurve i samsvar med prøvingsmetoden angitt i det internasjonale regelverket for brannprøvingsmetoder (2010) fastsatt ved IMO-resolusjon MSC.307(88) av 3. desember 2010, i gjeldende versjon». Sjøfartsdirektoratet har vurdert at kompositt ikke oppfyller kravene for å være «likeverdig materiale» til stål i direktivets forstand, og dermed at skip bygget i kompositt faller utenfor innenrikspassasjerskipforskriften. Slike fartøy skal sertifiseres med passasjersertifikat.

Tilsvarende endringer foreslås i innenrikspassasjerskipforskriften og sertifikatforskriften.

Endret definisjon av havområder

Endringsdirektivet har forenklet definisjonen av «havområder», som er bestemmende for hvilke krav som stilles til skipene som går i de ulike områdene. Kriteriene "der skipbrudne personer kan ilandsettes" og "nødhavn" er fjernet som en del av definisjonen på havområde C og D. Inndeling i havområdene A, B, C og D består, og baseres på avstand til kysten og sannsynlig signifikant bølgehøyde. Medlemsstatene er forpliktet til å dele inn sine kystområder i henhold til dette, og publisere en liste over havområder på administrasjonens nettsider.

Sjøfartsdirektoratet har på bakgrunn av kriteriene for havområde A, B, C og D fått utarbeidet en oversikt over havområdegrensene i norske farvann, som er tilgjengelig i kartløsning på kart.sdir.no. De nye grensene foreslås fastsatt ved forskriftsendringen i denne høringen. Tydelig informasjon om link til kartløsningen vil bli publisert på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

Sjøfartsdirektoratet tolker direktivet slik at havområdene skal måles fra land, og de nye grensene som er tilgjengelige i kartløsningen er utarbeidet med dette utgangspunktet.

Havområde D er avgrenset slik at fartsområde 2 og mindre jf. forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder ikke regnes som havområder innen EØS, se også forslag til nytt § 1 fjerde ledd bokstav f som fastslår at innenrikspassasjerforskriften ikke gjelder for skip som er sertifisert for fartsområde 2 og mindre.

Ettersom de nye havområdegrensene endres sammenlignet med dagens praksis, foreslås det overgangsordninger for skip som berøres av endringene.

Nye tekniske regler

Ved forordning 2020/411 fastsettes det nye tekniske regler for passasjerskip i innenriksfart i EU/EØS. Vedlegg I avsnitt 1 gjelder i EU for skip som er kjølstrukket eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 19. september 2021. Vedlegg I avsnitt 2 gjelder i EU for skip som er kjølstrukket eller som var på et tilsvarende byggetrinn 19. september 2021 eller senere.

For å få et ensartet teknisk regelverk i EU/EØS-området foreslår Sjøfartsdirektoratet at samme dato skal være avgjørende i den norske forskriften. Dette vil sikre at skip som er kjølstrukket etter denne datoen fritt vil kunne omflagges mellom EU-land og Norge. Ettersom forordningen ikke er tatt inn i EØS-avtalen enda, er vi likevel ikke forpliktet til å benytte denne datoen. Vi ber derfor særlig om innspill på om næringen mener at det er hensiktsmessig å ha 19. september 2021 som brytningsdato, eller om et senere tidspunkt er mer hensiktsmessig. Det understrekes at reglene i forordning 2020/411 uansett senest vil gjelde fra ikrafttredelsesdato gjennom EØS-avtalen, som enda ikke er kjent.

Over tid har strukturen i Vedlegg I gradvis blitt forskjellig fra strukturen i SOLAS og har medført at det er vanskelig å sammenligne sikkerhetsstandarden på passasjerskip i innenriks fart med eksisterende internasjonale krav. En slik re-strukturering som nå er gjennomført legger til rette for senere endringer og gjør det enklere å sammenligne krav og omforente retningslinjer slik at verft, rederier og klasseselskap vil kunne jobbe innenfor SOLAS sitt rammeverk.

Endringene i vedlegg I omfatter blant annet:

- De seneste endringene i SOLAS, inkludert IMO Resolusjonene MSC.366(93), MSC.380(94), MSC.386(94), MSC.392(95), MSC.394(95), MSC.395(95), MSC.404(96), MSC.409(97), MSC.421(98) og MSC.436(99) har blitt vurdert med hensyn til relevans for skipene under direktivets virkeområde. Et begrenset antall endringer har blitt bestemt og innført med tilbakevirkende kraft. Dette er reflektert i avsnitt 1 i vedlegg I som har fått regler for bruk av asbest, slepe- og fortøyningsutstyr, vern mot støy, nødslepeprosedyrer og skip som bruker drivstoff med lavt flammepunkt.
- Som følge av at vedlegg I del 2 nå refererer til SOLAS kapitel II-1, del B til B-4 i sin helhet, med unntak av regel II-1/8-1 (Safe Return to Port), vil det bli et økt krav til overlevelsesevne (R-faktor) for alle passasjerskip og strengere kriterier ved skade som involverer roro-lasterom for roro-passasjerskip.
- Nåværende lempinger fra SOLAS regel II-1/17-1 for roro-passasjerskip i klasse D og roro-passasjerskip klasse C under 40 meter vil ikke bli videreført for skip bygget etter brytningsdatoen.
- Krav til skip under 24 meter er fjernet etter at direktiv 2009/45 ikke lenger gjelder skip under 24 meter.
- Tekniske klargjøringer etter at definisjonen av "likeverdig materiale" i direktiv 2009/45 nå er endret til å inkludere aluminium.
- Forbedring av lesbarheten og dermed muligheten for å sammenligne vedleggene med de internasjonale konvensjonene.
- Korrigering av uklarheter og uoverensstemmelser knyttet til manglende og ukorrekte referanser.

For en fullstendig oversikt over endringene, se forskriftsmanus for vedlegg I.

Unntak, likeverdige løsninger og tilleggskrav - Opprettelsen av en database

For å lette framgangsmåten og for å sikre forutsigbarhet og transparens, skal EU-Kommisjonen opprette en database hvor meldte tiltak fra medlemsstatene om unntak, likeverdige løsninger og tilleggskrav til direktivet publiseres, og hvor både opprinnelig utkast og tiltakets endelige versjon er tilgjengelig.

4. Nærmere om de enkelte bestemmelsene

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

§ 1. Virkeområde

Virkeområdet endres i tråd med direktivendringene som beskrevet over, og det presiseres at forskriften gjelder skip bygd av i stål eller likeverdig materiale.

Dagens andre ledd vurderes som overflødig, og erstattes med en overgangsregel for skip bygget i likeverdig materiale som ikke allerede oppfyller kravene i forskriften. Sjøfartsdirektoratets oversikt tilsier at dette ikke vil være en utfordring for norske skip, og det foreslås derfor å gjøre overgangsregelen gjeldende for skip bygd før 20. desember 2017, som er datoen i direktivet. Dette vil gi harmonisert regelverk med EU og være en fordel ved eventuelle innflagginger av slike skip fra EU-land. Alternativt kan datoen settes til ikrafttredelsesdatoen for forskriften, og vi ber om tilbakemelding dersom næringen ser behov for dette.

I tredje ledd foreslås det en ny andre setning hvor det presiseres hva som utgjør «større reparasjoner, endringer og ombygginger» i tråd med direktivets definisjon. I direktivet fremgår det at med «større reparasjoner, endringer og ombygginger» menes:

- enhver endring som vesentlig endrer et skips dimensjoner, for eksempel forlengelse ved å tilføye et nytt midt-parti,
- enhver endring som vesentlig endrer et skips passasjerkapasitet, for eksempel bildekk ombygd til passasjer-innredning,
- enhver forandring som vesentlig øker et skips levetid, for eksempel renovering av passasjerinnredningen på et helt dekk,
- enhver ombygging av skip til passasjerskip.

Dagens fjerde ledd vurderes som overflødig, og foreslås slettet. I nytt fjerde ledd, dagens femte ledd, presiseres det hvilke skip forskriften ikke gjelder for. Her inntas de nye presiseringene som følger av direktivet knyttet til seilskip, tenderfartøy og skip som brukes til transport eller innkvartering av industrielt personell.

I nytt fjerde ledd inntas også noen fartøytyper som allerede er unntatt, men hvor dette ikke har vært presisert i den norske forskriften. Dette gjelder skip som ikke har mekaniske framdriftsmidler, treskip som følger forskrift 23. januar 2020 nr. 69 om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer, og skip som går utelukkende i fartsområde 1 og 2, som Sjøfartsdirektoratets definerer som beskyttede områder tilsvarende havneområder.

Når det gjelder originale historiske passasjerskip og kopier av slike skip, foreslås det å endre dagens forskriftstekst med en henvisning til skip som omfattes av forskrift 17. juni 2014 nr. 768 om særlige regler for skip som er vernet eller fredet. Dette samsvarer med Sjøfartsdirektoratets praksis, som er at historiske skip må være vernet/fredet av Riksantikvaren for å være unntatt innenrikspassasjerskipforskriften.

§ 2. *Definisjoner*

Definisjoner oppdateres i tråd med endringene i direktivet, dette gjelder «baughøyde», «personer med nedsatt bevegelsesevne», «hurtiggående passasjerfartøy», «regelverket for intakt stabilitet», «havnestat». I tillegg legges til følgende definisjoner fra direktivet; «seilskip», «likeverdig materiale», «standard brannprøving» og «tenderfartøy». Definisjonen av «godkjent organisasjon» endres i tråd med tidligere endringer i forskriften, slik at dette begrepet erstattes med «anerkjent klasseselskap».

Definisjonene av «alder», «ESA», «havneområde», «internasjonale konvensjoner», «nødhavn», «skip med heldekk» og «utenriks fart» er overflødige og/eller ikke lenger relevante og fjernes.

Definisjonen av «havområde» endres slik at det kun vises til område som definert i § 5. Setningen «Ved anvendelse av bestemmelsene om radiokommunikasjon gjelder likevel definisjonen av havområde i regel IV/2 i SOLAS 1974» fjernes da den skaper uklarhet. Denne er hentet fra direktiv 2009/45, og er der tatt med fordi en på engelsk benytter begrepet «sea area» både i direktivet og i SOLAS regel IV/2. På norsk benyttes begrepet «radiodekningsområde» i tilknytning til bestemmelser om radiokommunikasjon.

Det foreslås også noen mindre redaksjonelle endringer i bestemmelsen.

§ 3 Plikter

Sjøfartsdirektoratet foreslår å oppheve bestemmelsen i § 3 om rederiets, arbeidsgivers, skipsførerens og andre som jobber om bord sine plikter, ettersom dette følger klart av skipssikkerhetsloven §§ 6, 19 og 20.

§ 4 Dispensasjon

Forskriftens § 4 fastslår i første ledd at Sjøfartsdirektoratet kan fravike kravene i forskriften etter skriftlig søknad. Slike fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til, og Sjøfartsdirektoratet forstår dette slik at det ikke kan gis fritak fra direktivets krav etter § 4 første ledd. Bestemmelsen anses å være overflødig og utdatert, og foreslås derfor fjernet.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å erstatte dagens første ledd med en bestemmelse som viser at for spesifikke krav i forskriften kan det tillates likeverdige løsninger, forutsatt at de likeverdige løsningene er minst like effektive som kravene i forskriften. Dette følger av direktivet artikkel 9 (2). Direktivbestemmelsen bruker ordlyden «allowing equivalents for certain specific requirements», og vi forstår dette som fastsatte, spesifikke krav, i motsetning til funksjonskrav. Det er derfor foreslått å bruke ordlyden «spesifikke krav» i bestemmelsen, og det foreslås å gjøre tilsvarende endring i § 4 andre ledd, som reflekterer fraviksmulighetene i direktivets artikkel 9 (3).

Dersom det gis tillatelse til fritak eller likeverdige løsninger i tråd med direktivet, krever direktivet at EFTAs Overvåkningsorgan (ESA) skal underrettes. Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre tredje ledd for å tydeliggjøre denne prosessen, og for å få frem at det er en mulighet at vedtaket må omgjøres etter vurdering fra ESA/EU-Kommisjonen.

§ 5. Havområder og passasjerskipsklasser

Definisjonene av havområder og passasjerskipsklasser oppdateres i tråd med endringene i direktivet, og foreslås tatt inn i § 5 første og andre ledd. I tredje ledd fastsettes havområdene i tråd med definisjonene i direktivet, og det informeres om at disse grensene er tilgjengeliggjort i en kartløsning som er tilgjengelig på nett. Se kart.sdir.no og velg temalag «Havområder EØS».

Da passasjerskipsdirektivet først ble innført hadde vi ikke bølgemålinger eller -beregninger for hele kysten, og det ble etablert en midlertidig praksis der havområdene ble plassert inn i de eksisterende fartsområdene slik at havområde D tilsvarte fartsområde 3, havområde C tilsvarte fartsområde 4 og havområde B tilsvarte liten kystfart. De nye bølgeberegningene, som også tar hensyn til avstand fra land, jf. definisjonene i direktivet, gjør det nå mulig å endre praksis slik at havområdene og nødvendig passasjerskipsklasse samsvarer bedre med den opprinnelige intensjonen i regelverket.

Vi endrer her en langvarig midlertidig praksis, og det er avdekket flere områder hvor det vil bety at passasjerskip som går i fast rute burde vært sertifisert for en høyere passasjerskipsklasse. Dette er fartøy som går på langvarige kontrakter, og direktoratet mener det er hensiktsmessig å fase inn den nye praksisen i forbindelse med nye anbud. I fjerde ledd foreslås det en overgangsordning for fartøy i samband under kontrakter som berøres av endringen i havområder. Det foreslås at de berørte fartøyene skal kunne forholde seg til dagens praksis til utløpet av kontrakten som er inngått.

Sjøfartsdirektoratet har oversikt over hvilke samband dette gjelder, og det finnes både samband der fartøyene vil få krav om høyere klasse og samband der det vil bli tillatt med lavere klasse. Statens vegvesen har allerede begynt å utlyse anbud etter de nye beregningene, i samråd med Sjøfartsdirektoratet. Der en lavere passasjerskipsklasse blir tillatt, vil Sjøfartsdirektoratet akseptere at skip med den nye lavere passasjerskipsklassen benyttes.

I femte ledd foreslås det også en overgangsordning for andre fartøy som berøres av endringene i havområdegrensene, det vil si passasjerskip som ikke går på en fast kontrakt, men som på tidspunktet for ikrafttredelse av forskriften har et sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriksfart. For denne gruppen fartøy er det mer utfordrende å lage passende overgangsregler, da det ikke er mulig å ha oversikt over konsekvensene i samme grad som for faste samband. Det antas rederiene har større mulighet til å justere og tilpasse operasjonsområdet for fartøy som ikke går på anbudskontrakter. Det foreslås at disse fartøyene skal følge den nye praksisen knyttet til eventuell høyere passasjerskipsklasse innen to år fra ikrafttredelse av forskriften.

§ 8. Tekniske og utstyrsmessige krav

I denne bestemmelsen er henvisningene til grensen på 24 meter fjernet som følge av nytt virkeområde for direktivet. Krav til skip under 24 meter er fjernet. Noen referanser til vedlegget er endret for at disse skal være korrekte etter at vedlegget endres. For en mer utfyllende beskrivelse av endringer i tekniske krav, se over.

Andre ledd bokstav a foreslås endret slik at det fremgår tydelig at for det som etter forskriften defineres som nye skip (dvs. de skip som er kjølstrukket eller på et tilsvarende byggetrinn fra og med 1. mai 2000) må det skilles mellom skip som er kjølstrukket eller på et tilsvarende byggetrinn før og etter en bestemt dato. I EU vil denne datoen være 19. september 2021, og som nevnt over foreslår Sjøfartsdirektoratet samme dato i Norge.

Bestemmelsens tredje ledd bokstav d vurderes som overflødig ettersom alle overgangsfrister er utløpt, og denne foreslås derfor fjernet. Det er også gjort mindre redaksjonelle endringer.

ESA aksepterte i brev av 6. november 2006 Norges notifikasjon om å innvilge fritak for nye og eksisterende skip i klasse C og D vedrørende krav til (1) hurtig mann-over-bord-båt og (2) landings- og evakueringsområder for helikoptre, og disse fritakene fremgår av § 8 andre ledd bokstav c og tredje ledd bokstav e.

I forskriften ble det stilt som et vilkår for fravik at skipene i klasse C eller D «trafikkerer ruter som er beskyttet mot påvirkning fra åpent hav». En nærmere gjennomgang av ordlyden i ESAs brev og ordlyden i Direktivet (tidligere artikkel 7(3) i Direktiv 98/18, nåværende artikkel 9(3) i Direktiv 2009/45), viser imidlertid at dette vilkåret bare knytter seg til «øyhavsområder» («including in its archipelagic sea areas sheltered from open sea effects»). Det er således behov for å korrigere ordlyden i den norske forskriften. Sjøfartsdirektoratet mener at dette bør løses ved å fjerne henvisningen til «ruter som er beskyttet mot påvirkning fra åpent hav», og har foreslått slike endringer i § 8.

§ 8A. Spesielle krav til redningsvester

Ved en feil er det vist til SOLAS «1966 Amendments» i § 8A, og Sjøfartsdirektoratet benytter anledningen til å korrigere dette til «1996 Amendments».

§ 8B. Stabilitetskrav og utfasing av roro-passasjerskip

I første ledd gjøres en endring i tråd med endringer i direktivet. Alle oppgraderingskrav for eldre A- og B-roropassasjerskip skal være oppfylt i dag, noe som gjør at bestemmelsen endres.

I femte ledd første setning og i bokstav b skal riktig referanse være til «tredje ledd», og Sjøfartsdirektoratet benytter anledningen til å korrigere dette.

Femtende ledd foreslås opphevet ettersom fristene for overgangsordningene er utløpt og bestemmelsen ikke lenger er relevant.

§ 8C. Sesongbestemt og tidsbegrenset rutetrafikk

Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre tittelen til «Stabilitetskrav for roro-passasjerskip - sesongbestemt og tidsbegrenset rutetrafikk», for å tydeliggjøre at denne bestemmelsen er knyttet til kravene i § 8B. Innholdet i denne paragrafen er basert på artikkel 9 i EU-direktiv 2003/25 (Stockholmsavtalen).

Sjøfartsdirektoratet benytter også anledningen til å korrigere en uriktig referanse i § 8C fjerde ledd, hvor det skal vises til sertifikatforskriften § 18 andre ledd bokstav b, ikke til § 6 i samme forskrift.

§ 8D. Sikkerhetskrav for personer med nedsatt funksjonsevne

I denne bestemmelsen foreslås det endringer i ordlyd i tråd med direktivet, forsøkt tilpasset oppdatert norsk begrepsbruk. Ordlyden «bevegelseshemmede personer» erstattes med ordlyden «personer med nedsatt bevegelsesevne», tilsvarende i definisjonen i § 2 bokstav b.

Videre erstattes ordlyden «personer med sensoriske funksjonhemninger» med «personer med sensorisk funksjonsnedsettelse», «funksjonshemninger» erstattes med ordlyden «nedsatt bevegelsesevne» og «sensoriske svekkelser» erstattes med ordlyden «sensorisk funksjonsnedsettelse».

Sist foreslås det å fjerne teksten i første ledd om at MSC sirkulære nr. 735 av 24. juni 1996 skal følges «i den utstrekning det passer». Dette gjøres for å fjerne uklarhet rundt og tydeliggjøre at retningslinjen skal følges.

Vedlegg I

Vedlegg I i forskriften erstattes i sin helhet av innholdet i forordning 2020/411, i konsolidert utgave.

Vedlegg II

Det vurderes å ikke være nødvendig å innta malen for sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriksfart i forskrift, og det foreslås derfor å slette vedlegg II *Mønster for sikkerhetssertifikat for passasjerskip.*

4.2 Forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip

DSC-koden - §§ 1 og 6

Hurtigbåtforskriften § 1 fjerde ledd bokstav c foreslås endret slik at det fremgår klart at det er IMO-res. A.373(X) av 14. november 1977 (DSC-koden) i gjeldende versjon, det vil si som endret ved resolusjon MSC.37(63), MSC.186(79), MSC.224(82) og MSC.360(92), som skal oppfylles av fartøyene som omfattes av denne bestemmelsen. § 6 andre ledd endres tilsvarende.

Havområder - §§ 2 og 8

I dagens forskrift § 2 bokstav f er «havområde» definert. Sjøfartsdirektoratet vurderer at dagens definisjon er upresis både fordi bestemmelsene i hurtigbåtkoden som det refereres til gjelder fartøyklasser, ikke havområder, og fordi begrepet «havområde» benyttes med annet innhold videre i forskriften. Vi foreslår av denne grunn å slette definisjonen i § 2 bokstav f, og i tråd med dette foreslås også tittelen på § 8 endret.

§ 3 Plikter

Sjøfartsdirektoratet foreslår å oppheve bestemmelsen i § 3 om rederiets, arbeidsgivers, skipsførerens og andre som jobber om bord sine plikter, ettersom dette følger klart av skipssikkerhetsloven §§ 6, 19 og 20.

4.3 Forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

§ 9 Tilsyn for sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip, utstyr på lasteskip og radio på lasteskip og § 41 Dispensasjon

Det foreslås å endre ordlyden i sertifikatforskriften § 9 første ledd bokstav e, og oppheve sertifikatforskriften § 41 første ledd bokstav e.

Ordlyden i sertifikatforskriften § 9 første ledd bokstav e sier at bunntilsyn skal skje når skipet er tørt. Denne ordlyden stemmer ikke overens med HSSC punkt 4.6.2.2, som sier at bunntilsyn bør skje med skipet i tørrdokk, men at vekselvise tørre/flytende bunntilsyn kan aksepteres dersom tilsynet utføres under tilfredsstillende forhold med passende utstyr og med opplært personell. Fleksibiliteten som gis gjennom HSSC kommer derfor ikke frem i sertifikatforskriften.

I sertifikatforskriften § 9 første ledd bokstav e står det at ett bunntilsyn skal utføres ved fjerde årsdag eller i forbindelse med fornyelsestilsynet for sertifikatet. Ordlyden i HSSC punkt 4.6.1 krever derimot at ett av de to bunntilsynene som kreves i løpet av en femårsperiode skal utføres i forbindelse med fornyelsestilsynet av sertifikatet, men at dette bunntilsynet derimot kan utføres i perioden mellom fjerde og femte årsdag for sertifikatet.

Gjennom SOLAS Reg. I/14 (e) og Reg. I/14 (f) åpnes det for at sertifikatperioden kan forlenges med inntil henholdsvis tre måneder og én måned. Både SOLAS Reg. I/14 (e) og SOLAS Reg. I/14 (f) er tatt inn i sertifikatforskriften gjennom henholdsvis § 37 andre ledd og § 37 femte ledd. Med *five-year period* menes sertifikatperioden, med eller uten forlengelser (ref. HSSC pkt. 5.7). Bunntilsyn er omtalt i SOLAS Reg. I/10 (a) (v) og gjengitt nedenfor:

> *a minimum of two inspections of the outside of the ship's bottom during any five year period, except where regulation 14(e) or (f) is applicable. Where regulation 14(e) or (f) is applicable, this five year period may be extended to coincide with the extended period of validity of the certificate. In all cases the interval between any two such inspections shall not exceed 36 months;*

Ettersom CCC utstedes med en varighet som fastsettes av flaggstaten, men likevel ikke lenger enn fem år, sier SOLAS Reg. I/10 (a) (v) at i løpet av 5 år (sertifikatets originale varighet) skal det være minst to bunntilsyn. Dersom sertifikatvarigheten forlenges (enten med inntil 3 måneder gjennom sertifikatforskriften § 37 andre ledd eller med inntil én måned gjennom sertifikatforskriften § 37 femte ledd) skal minst to bunntilsyn utføres i løpet av samme periode. Det skal uansett aldri gå mer enn 36 måneder mellom to bunntilsyn.

I sertifikatforskriften § 41 første ledd bokstav e åpnes det for at lasteskip som ved mellomliggende eller ved andre eller tredje år i en sertifikatperiode har krav om et tørt bunntilsyn kan få dispensasjon fra kravet om tørt bunntilsyn med forbehold om at skipet kan foreta et tilfredsstillende bunntilsyn flytende. Derimot åpnes det ikke for at bunntilsynet ved fornyelse kan utføres flytende. For å harmonisere med HSSC foreslår Sjøfartsdirektoratet derfor å oppheve § 41 første ledd bokstav e.

§ 18. Sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriksfart

Bestemmelsens første ledd endres for å reflektere at passasjerskip i innenriksfart med lengde under 24 meter ikke lenger omfattes av kravet om å ha sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriksfart.

Det presiseres også i første ledd, andre setning, at fritak som er gitt i samsvar med innenrikspassasjerskipforskriften § 4, samt likeverdige løsninger og fritak som benyttes i samsvar med samme forskrift § 8, skal inntas i skipets sikkerhetssertifikat, jf. direktivets artikkel 13 (4).

§ 20. Passasjersertifikat

Paragraf 20 om passasjersertifikat endres slik at passasjerskip som tidligere skulle ha sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriksfart nå skal ha passasjersertifikat etter denne bestemmelsen. Dette gjelder som nevnt alle passasjerskip med lengde under 24 meter uavhengig av byggetidspunkt, seilskip, skip uten mekaniske fremdriftsmidler og skip som er bygget i annet materiale enn stål eller annet likeverdig materiale.

For skip som er vernet eller fredet og omfattes av forskrift 17. juni 2014 nr. 768 om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer, presiseres det i første ledd, andre setning, at disse skal ha passasjersertifikat for vernet eller fredet skip.

4.4 Forskrift om havnestatskontroll

§ 3. Passasjerskip i innenriksfart i Norge

Bestemmelsen i havnestatskontrollforskriften § 3 endres ved at det tas inn referanse til endringsdirektiv til 2017/2108 og forordning 2020/411. Bestemmelsen endres videre slik at direktivet kun er gjeldende for skip med lengde 24 meter eller mer.

Videre foreslår Sjøfartsdirektoratet å endre ordlyden i andre ledd slik at det fremgår tydelig at det er passasjerskip som faller utenfor direktivet som er ment å omfattes av denne bestemmelsen, og ikke for eksempel tredjelandsskip som ikke er sertifisert etter direktivet. Begrunnelsen for å innta denne bestemmelsen fra 1. januar 2020 fremgår av Sjøfartsdirektoratets rundskriv RSR 4 – 2019:

> «Skipssikkerhetsloven § 44 gir hjemmel for havnestatskontroller av alle skip. Sjøfartsdirektoratet ønsker likevel i annet ledd å konkretisere kravet til sikkerhetsstandard som i praksis har blitt stilt til passasjerskip som skal operere i fartsområde 1 og 2 eller som for eksempel på grunn av sitt

byggemateriale ikke kommer inn under direktivet. Disse skipene skal ha dokumentasjon utstedt av flaggstaten som viser at skipet har samme sikkerhetsnivå som norske passasjerskip i tilsvarende fartsområde. Det er flaggstaten som må gjøre en gjennomgang av skipet for å bekrefte sikkerhetsnivået. Sjøfartsdirektoratet kontrollerer sikkerhetsnivået ved havnestatskontroll i norsk havn.»

4.5 Regelverksendringer ved EU-rettsaktenes ikrafttredelse i Norge

Ved ikrafttredelsen av EØS-komitebeslutning 107/2020 av 14. juli 2020, vil i tillegg til direktiv 2017/2108 også 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* tas inn i EØS-avtalen. Forskriftsendringer som følge av endringsdirektiv 2017/2110 har allerede vært på høring, se høring av 10. oktober 2019 med saksnummer 2019/89409-2, tilgjengelig på våre nettsider. 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 (1999/35), som vil utgå ved gjennomføringen av direktiv 2017/2110, ikke har vært vurdert i ovennevnte høring i 2019.

Bestemmelsene dette gjelder er 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. Bestemmelsene foreslås derfor fjernet ved ikrafttredelsen av direktiv 2017/2110 i Norge.

Videre må forordning 2020/411 gjennomføres ved inkorporasjon idet EØS-komitebeslutning 163/2020 av 23. oktober 2020 trer i kraft. Dette vil kreve mindre tekniske endringer i innenrikspassasjerforskriften, men vil ikke medføre materielle endringer i regelverket. Forordningen foreslås gjennomført i ny § 7, hvor det også presiseres at vedlegg I i forordningen gjengis i konsolidert utgaver i vedlegg I i forskriften. Avhengig av brytningsdatoen for de tekniske reglene, vil det også kunne være nødvendig å presisere i forskriftsteksten hvilken dato som skal gjelde der forordningen viser til en annen dato.

Disse endringene gjøres altså først når EØS-komitebeslutning 107/2020 og 163/2020 trer i kraft, og disse endringene er derfor skilt ut i eget forskriftsmanus.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

Endret virkeområde

Endringene i virkeområdet for innenrikspassasjerforskriften vil medføre at noen skip vil måtte re-sertifiseres fra å ha sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriksfart til passasjersertifikat.

Hovedsakelig vil skip som går over til passasjersertifikat måtte oppfylle krav som i hovedsak tilsvarer krav som følger av innenrikspassasjerskipforskriften. Det er én vesentlig forskjell når det gjelder forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip som kan føre til oppgraderingskrav for skip som faller ut av innenrikspassasjerskipforskriften. Denne forskriften krever et marint evakueringssystem (MES) når det er mer enn 1,5 m fra innskipingsdekk til vannlinjen, jf. § 10, mens innenrikspassasjerskipforskriften krever MES når det er mer enn 4,5 m fra innskipingsdekk til vannlinjen jf. vedlegg I kapittel III.

Sjøfartsdirektoratet har forsøkt å få oversikt over hvilke fartøy dette gjelder, og har etter dette inntrykk av at dette gjelder svært få skip. Sjøfartsdirektoratet har ikke identifisert kostnader knyttet til selve resertifiseringen av skipet.

Endringer i havområder

For de skipene som på grunn av sitt operasjonsområde etter nye havområdegrenser må ha høyere passasjerskipsklasse, vil endringen kunne medføre kostnader i form av dyrere fartøy i neste anbudskontrakt. Samtidig vil også en del samband få lempeligere krav. Direktoratet har ikke gjennomført en økonomisk analyse, men legger til grunn at det ikke skal bli noen tilleggskostnader i inneværende anbudsperioder.

For de offentlige etatene som ved neste anbudskonkurranse vil måtte kreve høyere passasjerskipsklasse for enkelte samband, vil dette også kunne medføre at driften av sambandet blir dyrere.

For Sjøfartsdirektoratet har utarbeidelse av grenser og en publiserbar kartløsning medført kostnader som har vært dekket over gjeldende budsjett.

Endringer i tekniske krav

Endringene i vedlegg I som følge av forordning 2020/411 medfører strengere sikkerhetskrav for nye passasjerskip som bygges etter brytningsdatoen. Det nye regelverket har blitt underlagt retningslinjene for kost-/nytteanalyser i IMO (Formal Safety Assement) som skal sikre kostnadseffektive løsninger. Endringene antas derfor ikke å medføre økonomiske og administrative konsekvenser av vesentlig betydning for næringen, eller for administrasjonen.

Endringer i kravet om bunntilsyn for lasteskip

De foreslåtte endringene kan medføre reduserte behov for tørrdokktjenester og økt bruk av bunntilsyn ved kai. Endringen vurderes som en lettelse for rederiene, da de i større grad vil ha mulighet til å erstatte annenhver dokking med flytende inspeksjon uten å måtte søke om dispensasjon.

Praksis for fjerntilsyn og flytende bunntilsyn er allerede til stede. Sjøfartsdirektoratet mener derfor at de foreslåtte endringene ikke medfører uheldige økonomiske konsekvenser for næringen, men heller åpner for fleksibiliteten som følger av HSSC.

Med hilsen

Lars Alvestad	Linda Bruås
Fung. Sjøfartsdirektør	Fung. avdelingsdirektør

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

Vedlegg

1 Forskriftsmanus
2 Forskriftsmanus Vedlegg I
3 Forskriftsmanus ved innlemmelse i EØS-avtalen