

### 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 03-2019

**Dato:** 07.06.2019

**Saksnr.:** 2018/99521 hhbr

**Opphever:**

**Referanse til:**

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

## Ny forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard.

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt ny forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard. Forskriften trer i kraft 1. januar 2020.

### Høringen

Utkast til forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard var på høring fra 3. desember 2018 til 3. mars 2019.

Det har kommet inn 25 høringssvar. Disse er gjengitt og kommentert i vedlagte høringsmatrise. Oppsummert er høringsinstansene positive til de foreslåtte kravene og at det fastsettes en ny forskrift for passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard. Vi siterer her sysselmannen på Svalbard:

*«Som sikkerhetsfaglige grep og tiltak støtter Sysselmannen innføring av en ny forskrift. Både omfanget av og typen trafikk rundt Svalbard er i endring, og det er både riktig og påkrevet at sikkerheten holder minst den samme standard rundt Svalbard som i sjø- og havområdene utenfor fastlandet for øvrig. I flere tilfeller vil trolig behovet for gjennomtenkte og tydelige krav til sikkerhet være vel så stort rundt Svalbard som ellers i landet grunnet øygruppas klima, beliggenhet og avstand til hjelp ved nødsituasjoner osv.*

*I dette perspektiv og på bakgrunn av ovennevnte har Sysselmannen – med unntak av merknaden nedenfor – ikke kommentarer til forslaget utover å støtte disse som viktige sikkerhetsfaglige tiltak.»*

Justis- og beredskapsdepartementet uttaler også at *«Vi mener det er positivt at det innføres tiltak som vil bedre sikkerheten i skipstrafikken på Svalbard, og har ingen merknader til at det nå fastsettes en egen forskrift om dette.»*

De fleste kommentarene knytter seg til den foreslåtte § 6 om tendervirksomhet. Næringens kommentarer til denne bestemmelsen gjelder tekniske og operative forhold. Sysselmannen mente at forslaget i § 6 siste ledd som åpnet for småturer med tenderfartøy fra skipet potensielt kunne få uheldige miljømessige konsekvenser for miljø og dyreliv, og at dette ikke var tilstrekkelig utredet.

Justis- og beredskapsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Miljødirektoratet og Norsk polarinstitutt støttet Sysselmannens merknad og ønske om en bredere vurdering av konsekvenser av forslaget i § 6 siste ledd. Justis- og beredskapsdepartementet åpner for at forslaget i § 6 siste ledd blir drøftet på departementsnivå. Sjøfartsdirektoratet støtter forslaget om at § 6 siste ledd diskuteres på departementsnivå.

De tekniske og operative kravene som var foreslått i § 6 henger sammen med den foreslåtte bruken i § 6 siste ledd. Sjøfartsdirektoratet vil derfor ikke fastsette disse tekniske kravene nå, men avventer resultatet av drøftelsene i departementene. Det samme gjelder de operative kravene, med unntak av forslagens § 6 femte ledd om avstand til brefronter, som vedtas nå. Dette er et krav det er bred enighet om i næringen.

Tittelen på forskriften og tittelen på § 1 endres i tråd med innspill fra Justis- og beredskapsdepartementet fra forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i Norges territorialfarvann ved Svalbard, til forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard.

### **Nærmere om den nye forskriften - SOLAS med tilhørende Polarkode blir ny sikkerhetsstandard på Svalbard**

Svalbards rettslige stilling gjør at det er viktig med like regler for alle flaggstater, forutsigbarhet og et klart regelverk for skip som frakter passasjerer i territorialfarvannet ved Svalbard.

Sjøfartsdirektoratet mener at Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) med den tilhørende polarkoden<sup>1</sup>, og lastelinjekonvensjonen, er best egnet til å sikre at et skip er bygget, utrustet og driftet på en måte som gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier, jf. skipssikkerhetsloven<sup>2</sup> (ssl) § 9. Polarkoden er målbasert med både funksjonskrav og preskriptive regler, og den kan tilpasses skipstype, størrelse og driftsmønster.

Kravene i konvensjonene, med enkelte unntak og tillegg, gjelder nå som forskrift for passasjerskip som opererer i territorialfarvannet ved Svalbard. Enkelte regler i SOLAS-kapitlene er unntatt for å unngå at skipet får unntak som ikke er ønskelige, eller fordi de gjør anvendelsen av enkelte regler i SOLAS betinget av at skipet har et internasjonalt sertifikat.

Konvensjonene er internasjonalt anerkjente og vedtatt i de forente nasjoners (FNs) internasjonale maritime organisasjon (IMO), som gir minimumsregler for konstruksjon, utstyr og operasjon av skip. Bestemmelser som er fastsatt av IMO anses som balanserte. De forskjellige hensynene som SOLAS-reglene bygger på, ivaretas gjennom IMOs åpne prosesser hvor ulike interesser gis anledning til å fremme sine synspunkter før IMOs medlemsstater fastsetter nye eller endrer eksisterende bestemmelser. Dette sikrer også at den fremtidige utviklingen av regelverket på Svalbard kan skje i takt med nytt regelverk som fremforhandles internasjonalt i IMO, noe som kan være en fordel når vi på Svalbard også regulerer skip som tilhører andre flaggstater.

#### *Byggetidspunkt*

I SOLAS-regelverket legges det til grunn at skipene skal følge kravene som gjaldt på byggetidspunktet, med mindre det er kommet krav til oppgraderinger. Denne ordningen legges også til grunn i denne forskriften.

---

<sup>1</sup> De enkelte kapitlene i SOLAS viser til ulike koder. Disse kodene gjøres gjeldende via henvisningene til kodene i de ulike SOLAS-reglene.

<sup>2</sup> Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

## Kommentarer til de ulike paragrafene

### ***Til § 1 Virkeområde***

#### *Første ledd*

Forskriften gjelder for både norske og utenlandske passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard<sup>3</sup>. Det legges til grunn at et passasjerskip er et skip som fører flere enn 12 passasjerer, tilsvarende som i SOLAS kapittel I regel 2 bokstav f, unntatt skip som tilhører forsvaret eller benyttes i dets tjeneste, jf. § 3 bokstav b.

Norges territorialfarvann ved Svalbard omfatter de indre farvann og sjøterritoriet. Sjøterritoriet omfatter havområdet fra grunnlinjen ut til 12 nautiske mil fra denne, jf. lov 27. juni 2003 nr. 57 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone (territorialfarvannsloven) §§ 1 og 2 og forskrift 1. juni 2001 nr. 556 om norsk sjøterritorium ved Svalbard.

Hvilke områder som hører til Svalbard følger av Svalbardloven § 1. Både passasjerskip som kun opererer i territorialfarvannet ved Svalbard, og passasjerskip på internasjonal reise med anløp på Svalbard, omfattes av forskriften. For utenlandske skip gjelder forskriften med de begrensninger som følger av folkeretten. De indre farvann er fullstendig undergitt Norges jurisdiksjonskompetanse<sup>4</sup>. I sjøterritoriet har Norge i utgangspunktet samme jurisdiksjonskompetanse som i de indre farvann, men denne kompetansen begrenses her av skips rett til uskyldig gjennomfart. Med uskyldig gjennomfart menes en gjennomfart som er rask og uavbrutt og at skipet ikke opptre på en måte som er til skade for kyststatens fred, orden eller sikkerhet. Skip som bare er på uskyldig gjennomfart i sjøterritoriet rundt Svalbard, vil falle utenfor forskriftens virkeområde. Passasjerskip som har stasjonære opphold i sjøterritoriet, vil omfattes av forskriften.

Svalbardtraktaten er lagt til grunn ved utformingen av alle paragrafene i forskriften. Det er samme krav til passasjerskip uansett flaggstat.

Forskriften er ikke uttømmende når det gjelder reguleringen av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard. Norge har fra før gjennomført bl.a. den internasjonale konvensjonen om hindring av forurensning fra skip (MARPOL)<sup>5</sup> og den internasjonale konvensjonen om forebygging av sammenstøt til sjøs (COLREG)<sup>6</sup> som stiller krav til norske og utenlandske skip i norsk territorialfarvann, herunder på Svalbard. Det finnes også krav til for eksempel melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker<sup>7</sup>.

For de fagområder som ikke er regulert i denne forskriften, og som heller ikke er regulert for utenlandske skip via andre av Sjøfartsdirektoratets forskrifter, slik som eksempelvis arbeids- og levevilkår for de som har sitt arbeid om bord, legges det til grunn at skipene skal følge relevante forskrifter i sine respektive flaggstater.

Forskriften gjelder innenfor Norges territorialfarvann ved alle øyene som er omfattet av Svalbardtraktaten.

<sup>3</sup> Offisielle arealtall for Norges sjøarealer pr. 1. januar 2012. <https://www.kartverket.no/kunnskap/fakta-omnorge/Sjoarealer/Sjoomrader/>

<sup>4</sup> Lov 27. juni 2003 nr. 57 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone [territorialfarvannsloven]

<sup>5</sup> Forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger.

<sup>6</sup> Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene).

<sup>7</sup> Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs

### ***Til § 2 Dokumentasjon***

Alle skip skal besiktes i samsvar med IMO-resolusjon A.1120(30), og ha om bord en bekreftelse på at kravene i forskriften er oppfylt. Bekreftelsen skal kunne legges frem for Sjøfartsdirektoratets inspektører ved havnestatskontroll.

Det forutsettes at alle skip har et sertifikat utstedt fra flaggstaten, som sikrer et regime for oppfølging og kontroll.

Bekreftelsen kan være elektronisk, på samme vilkår som gjelder for andre sertifikat på skip som opererer i norsk farvann.

Bekreftelsen skal være på norsk eller engelsk og fornyes hvert femte år.

### ***Til § 3 Definisjoner***

For å gjøre det klart hva som anses som passasjerer og passasjerskip, er dette definert i begynnelsen av forskriften.

Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 konsolidert utgave 2014 med endringer til og med IMO-resolusjon MSC.436(99) er definert i begynnelsen av forskriften. Ved fremtidige endringer av SOLAS vil dette gjøre forskriften enklere å vedlikeholde.

Det er ikke juridisk nødvendig i forskriften å vise til de enkelte koder som er vist til i SOLAS. Eksempelvis er det i SOLAS kapittel II-2 stilt krav til at IMOs internasjonale regelverk for brannsikkersystem (FSS koden) og IMOs regelverk for anvendelse av brannprøvningsmetoder (FTP koden) skal følges. I og med at SOLAS kapittel II-2 blir gjort gjeldende som forskrift, vil disse kodene også gjelde som forskrift uten at det juridisk er nødvendig å nevne dem spesielt. I SOLAS vises det til de inkorporerte kodene via forkortelser som er definert i innledningen i de enkelte kapitlene i SOLAS. Se eksempelvis SOLAS kapittel III regel 3.10 eller SOLAS kapittel XIV regel 1.1. I definisjonene av kodene så er det typisk definert som kode XX «as (it) may be amended». Det vil si at rederiene selv må følge med på om kodene blir oppdatert og hvilke krav som gjelder til enhver tid.

### ***Til § 4 Planlegging og gjennomføring av sjøreisen***

Hensikten med denne paragrafen er å unngå grunnstøting, som igjen kan føre til forlis/evakuering og miljøskade.

I følge Den Norske Los bind 7 (2017) er «[v]estsiden av Svalbard dekket med både elektroniske sjøkart (ENC) og papirkart produsert de senere årene– mens østsiden bare er delvis dekket av papirkart og ENCer i liten målestokk. Det er stor variasjon i innhold og nøyaktighet med hensyn til nye og eldre målinger»<sup>8</sup>. Den Norske Los opplyser videre at kystkonturen kan være beheftet med betydelige feil i forhold til kartets grad-nett. I tillegg er tettheten av farvannets oppmåling i flere områder slik at uoppdagede grunner ikke kan utelukkes. Det må utvises ekstra stor forsiktighet ved seilas i farvannene rundt Svalbard.

Skip skal ha om bord adekvate og oppdaterte kart og nautiske publikasjoner<sup>9</sup>. I tillegg til å planlegge enhver reise i samsvar med SOLAS kapittel V regel 34, skal det tas hensyn til IMO resolusjon A.893(21) «Guidelines on voyage planning» og Polarkoden del I-A kapittel 11. Seilasplanen skal blant annet sørge for at reisen er planlagt i områder med tilstrekkelig dybde.

<sup>8</sup> Den Norske Los bind 7 Farvannsbeskrivelse Svalbard og Jan Mayen, tredje utgave (2017) Statens kartverk og Norsk Polarinstitutt.

<sup>9</sup> SOLAS kapittel V regel 27.

### *Første ledd*

Polarkodens ikke-bindende sikkerhetsdel, del I-B, gir veiledning til skipsførere. Innholdet i polarkoden del I-B kapittel 10 regel 10.2 og 10.3 blir nå bindende for passasjerskip som opererer innenfor territorialfarvannet ved Svalbard. Disse reglene er formulert som bør-regler. Det må ligge en konkret og forsvarlig vurdering til grunn for ikke å følge anbefalingene som ligger i regel 10.2 og 10.3. Rederiet har en overordnet plikt om å drive skipet slik at det gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier, jf. skipssikkerhetsloven § 11. Videre skal skipet navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø og materielle verdier, jf. skipssikkerhetsloven § 14. Henvisningen til polarkoden i § 4 er derfor ment å gi særlig veiledning til skipsførere i det aktuelle farvannet. Skipsfører må gjøre konkrete forsvarlighetsvurderinger dersom de velger å tilsidesette disse anbefalingene.

I følge polarkoden del I-B kapittel 10 regel 10.2 skal navigatøren strebe etter å planlegge reisen i sjømålte områder. Det må tas høyde for at kartgrunnlaget kan være av begrenset kvalitet i enkelte områder. Navigatøren må ta hensyn til all tilgjengelig informasjon og veiledning ved planlegging og gjennomføring av reisen, og gjøre seg kjent med status på målinger og informasjon i kartet.

Ved avvik fra planlagt rute må det utøves ekstra forsiktighet, spesielt ved navigering i farvann med dårlig kartgrunnlag. Ekkoloddet skal benyttes og posisjonen kontrolleres hyppig både ved bruk av visuelle/radar peilinger og satellitt.

Skipsførers kjennskap til kartenes kvalitet og god reiseplanlegging er ekstra viktig i disse områdene. Skipsfører skal sørge for at skipet navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier, jf. ssl. § 14 og 19.

### *Annet ledd*

Minimumsavstanden fra brefronten fritar ikke skipsfører fra å gjøre sin egen vurdering. Det kan være behov for enda større avstand til brefronten, blant annet i trange fjorder eller på grunt vann.

Minimumsavstanden gjelder både skipet og tenderfartøy som settes ut fra skipet.

### ***Til § 5 Sykerom og prosedyre for evakuering med helikopter***

Paragrafen skal bidra til at det finnes et minimum av medisinske fasiliteter, legemidler og utstyr på alle skip, samtidig som paragrafen er ment å gi en viss grad av fleksibilitet til å vurdere behovet fra skip til skip, basert på operasjonsområde og antall personer om bord. Dette understrekes i innledningen til ACEP<sup>10</sup> sine retningslinjer:

*“The specific medical needs of a cruise ship are dependent on variables such as: ship size, itinerary, anticipated patient mix, anticipated number of patients' visits, etc. These factors will modify the applicability of these guidelines especially with regards to staffing, medications, equipment and supplies.”*

### *Første ledd*

MSC.1/Circ. 1129<sup>11</sup> har ikke egne retningslinjer, men viser videre til andre internasjonalt aksepterte retningslinjer som for eksempel ACEP sine retningslinjer. Disse vil ta hensyn til skipets størrelse og operasjonsmønster. Direktoratet har valgt å ikke gjøre paragrafen mer preskriptiv av hensyn til at skip kan være utrustet etter ulike standarder. Formålet med regelen er å gjøre det klart at det skal finnes et minimum av nødvendige medisinske fasiliteter om bord.

<sup>10</sup> The American College of Emergency Physicians

<sup>11</sup> Der det vises til PREP - Health Care Guidelines for Cruise Ship Medical Facilities  
<https://www.acep.org/administration/resources/cruise-ships/prep---health-care-guidelines-for-cruise-ship-medicalfacilities/#sm.000011y9irdwf5fddw6p2lscvuy28>

Norske skip med SOLAS-sertifikat får ingen oppgraderingskrav som følge av denne regelen, og vi forutsetter at de fleste flaggstater har en eller annen regulering av krav til sykerom om bord på skip som er på internasjonal reise. Som et minimum gjelder krav om sykerom for mannskap gjennom den internasjonale konvensjonen om rettigheter for de som har sitt arbeid om bord (MLC 2006). Vi legger derfor til grunn at alle skip på internasjonal reise har de grunnleggende fasilitetene om bord, og at alle skip dermed bør klare å oppfylle det foreslåtte kravet her.

Norske skip med sertifikat for fartsområde 4 eller EU klasse C<sup>12</sup> har allerede krav om «et egnet rom for transport av syke, når hensyn tas til skipets størrelse og reisetid og mulighet til å benytte en passasjerlugar til slik transport»<sup>13</sup>. De har også krav om en hel del medisiner og utstyr gjennom Helse og omsorgsdepartementets forskrift om skipsmedisin<sup>14</sup>. Forskriften har imidlertid egne definisjoner på fartøysgrupper, som gjør at skip som opererer nærmere enn 20 nautiske mil fra grunnlinjen vil ha de laveste kravene til medisiner og utstyr om bord.

Det «egnede rommet» må dedikeres til sykerom, og kan ikke benyttes til andre formål. De internasjonale retningslinjene stiller noen tekniske krav til rommet/rommene. Rederiet må også gjøre en vurdering av behovet for mer medisiner og utstyr om bord. Det kan være behov for mer enn det som kreves etter skipsmedisinforskriften for fartøykategori C.

#### *Annet ledd*

Skipet skal ha en prosedyre for evakuering med helikopter som tar hensyn til anbefalingene i «International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)».

#### ***Til § 6 Krav til fartøy som brukes som tenderfartøy***

Forslaget til ny § 6 siste ledd som var på høring skal diskuteres på departementsnivå. De foreslåtte tekniske og operative kravene i § 6 må ses i sammenheng med § 6 siste ledd, og stilles derfor i bero inntil saken er vurdert av departementene. Et unntak gjøres likevel når det gjelder fastsetting av krav til minimumsavstand til brefront. Dette er et viktig sikkerhetskrav som skal gjelde for eksisterende tendervirksomhet, og et krav det er bred enighet om.

Selv om de tekniske og operative kravene ikke fastsettes nå, fritar ikke det rederiet fra plikten til å operere tenderfartøy på en sikker måte, slik at det gir betryggende sikkerhet for liv, helse, miljø eller materielle verdier, jf. ssl. § 11.

Sightseeing med passasjerer fra moderskipet skal skje innenfor rammene av forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. § 7. Det betyr at de må forholde seg til de geografiske begrensningene som gjelder for fartøy konstruert uten overbygning, og de tillatte operasjonsperiodene. Vi presiserer at all aktivitet også må skje i samsvar med annet regelverk, for eksempel svalbardmiljøloven.

#### *Første ledd*

Første ledd definerer tenderfartøy og slår fast at disse er å anse som en del av skipets utrustning. Det medfører blant annet at bruken av tenderfartøy er en del av skipets operasjon, og at relevante regler i skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter gjelder på lik linje for tenderfartøy som for skipet for øvrig. Videre betyr dette at tenderfartøyet og tilhørende drivstoff ikke defineres som farlig last.

<sup>12</sup> Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.

<sup>13</sup> Forskrift 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v. § 27.

<sup>14</sup> Forskrift 9. mars 2001 nr. 439 om skipsmedisin.

*Annet ledd*

Når det gjelder begrunnelsen for forslaget til krav om avstand til brefront vises det til begrunnelsen til § 4 annet ledd. Sjøfartsdirektoratet imøtekommer AECOs forslag om å ikke kreve at tenderfartøyet skal være utrustet med utstyr til å måle avstanden til brefront. Det forutsettes da at enten skipet eller tenderfartøyet har tilstrekkelig utstyr til å måle avstanden. Det er en forutsetning for at rederiet skal vite om kravet til minsteavstand er oppfylt, at de har tilgjengelig utstyr.

***Til § 7 Beskyttelse mot isbjørn***

Sjøfartsdirektoratet anser det som sannsynlig at man vil forsøke å ta seg til land etter en evakuering, i påvente av assistanse. Derfor er det krav om prosedyrer og utstyr som tar hensyn til faren for isbjørnangrep. Klima- og miljødepartementet ønsket en henvisning til Svalbardmiljøloven § 30a. Da Sjøfartsdirektoratet i utgangspunktet ønsker å unngå krysshenvisninger til annet regelverk, har vi besluttet å endre ordlyden i § 7 for å ivareta hensynet som er søkt ivare tatt gjennom Svalbardmiljøloven § 30a. Vi viser for øvrig til Sysselmannen på Svalbard sine bestemmelser om våpen på øygruppen.

***Til § 8 Hurtiggående passasjerskip***

Hurtiggående passasjerskip skal bygges og utrustes etter denne paragrafen, i stedet for å følge kravene i kapittel 4. Felles bestemmelser i kapittel 2 gjelder i tillegg.

Hurtiggående passasjerskip skal være sertifisert etter de internasjonale sikkerhetsreglene for hurtiggående passasjerfartøy fastsatt ved IMO-resolusjon MSC.97(73), som endret ved MSC.175(79), MSC.222(82), MSC.260(84), MSC.271(85), MSC.326(90), MSC.352(92), MSC.424(98) og MSC.439(99) (HSC2000-koden).

Denne koden inneholder en fullstendig sikkerhetsstandard, som når koden blir brukt fullt ut, anses som likeverdig med SOLAS-reglene vi innfører i forskriftens kapittel 4. For norske skip innebærer forslaget at skipene sertifiseres i tråd med gjeldende regelverk for HSC2000-fartøy<sup>15</sup>.

Polarkoden gjøres gjeldende for hurtiggående passasjerskip. Et hurtiggående, lettbygd skip kan sies å være mindre egnet til å operere i polare strøk enn et konvensjonelt SOLAS- skip. Derfor er det viktig å sikre at slike skip er tilstrekkelig utstyrt og at alle nødvendige sikkerhetsmessige forbehold som trengs for det farvannet de skal operere i er vurdert.

Det er viktig at skipets egenskaper kartlegges ut i fra de forholdene det er tenkt å operere i. Risikovurderinger kan avdekke svakheter, og nødvendige tiltak kan iverksettes, enten i form av operasjonelle begrensninger eller tilpasninger/forbedringer av skipet og dets utstyr. Konklusjonen etter en slik vurdering kan være at skipet kun skal operere under de «mildeste» forholdene, for eksempel «isfritt farvann».

*Første ledd:*

Sjøfartsdirektoratet mener at hurtiggående skip bare bør tillates under forutsetning av at den høyeste sikkerhetsstandard (HSC2000-koden) blir benyttet.

*Annet ledd:*

HSC-koden skiller mellom kategori A og kategori B-skip. Generelt vil forutsetningene for å klare seg på egen hånd etter en hendelse være bedre med et kategori B-skip. For eksempel har kategori B-skip strengere krav til brannbeskyttelse og skadestabilitet, herunder krav om et alternativt

---

<sup>15</sup> Forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

sikkert område om bord som gjør at personer kan oppholde seg på et trygt sted om bord i skipet under og etter en hendelse, samt at det er krav om minst to uavhengige fremdriftssystem og evne til å manøvrere til nødhavn for egen maskin etter en hendelse i en hvilken som helst avdeling om bord.

Hurtiggående skip som skal operere på Svalbard skal hovedsakelig være kategori B-skip ifølge vår fortolkning av kodens definisjoner. Basert på definisjonen av kategori A-skip presiserer vi at slike kan benyttes i Isfjorden, på grunn av nærhet til sentrale områder og kortere tid til redning etter en hendelse.

*Tredje ledd:*

HSC2000-koden kapittel 13 sier at hver flaggstat skal ta stilling til om kapitlet skal gjelde skip med bruttotonnasje inntil 150. Norge har en praksis for å kreve dette kapitlet oppfylt for HSC2000- sertifiserte skip langs kysten av Fastlands-Norge. Forholdene på Svalbard er minst like krevende å navigere i, og vi ser ingen grunn for utvidet bruk av unntaksregelen her. HSC2000-koden kapittel 13 skal derfor gjelde for hurtiggående skip uavhengig av størrelse.

*Fjerde ledd:*

HSC2000-koden har elementer i seg som delvis dekker de samme forholdene som polarkoden krever, men er likevel relativt generell når det gjelder spesielle hensyn i polare strøk. For å sikre en systematisk tilnærming til polare forhold blir polarkoden gjort gjeldende for hurtiggående skip i fjerde ledd.

HSC2000-koden har et gjennomgående fokus på å definere operasjonelle begrensninger og å holde seg innenfor disse. For HSC-skip skal verste tiltenkte forhold (HSC2000-koden 1.2.1.4, 1.4.61) defineres, man skal sette operasjonsbegrensninger (HSC2000-koden 1.4.42) og skipet skal ikke tillates brukt under forhold som det ikke er ment å tåle. Ideelt sett har man da tatt høyde for alle forhold et skip kan tenkes å bli utsatt for, og ved å holde seg innenfor operasjonsbegrensningene unngår man at et skip går i farvann eller under forhold som det ikke er konstruert eller utstyrt for.

Polarkoden går lengre enn dette og stiller ikke bare krav til å lage prosedyrer for å holde seg innenfor operasjonsbegrensningene; det skal også lages prosedyrer for hva man skal gjøre hvis skipet møter på is og/eller temperaturer som overskrider skipets konstruksjonsegenskaper eller -begrensninger (polarkoden 2.3.5)

HSC2000-koden tar heller ikke spesielt hensyn til at områdene som reguleres i polarkoden er svært avsidesliggende områder, der det er nødvendig å stille tilleggskrav basert på avstand og tid til redning ved en hendelse. Tiden er en vesentlig faktor for overlevelse, spesielt dersom man har evakuert fra skipet.

Polarkoden inneholder i tillegg en rekke operasjonelle krav og praktiske sikkerhetstiltak som kan anvendes på alle typer skip, uavhengig av konstruksjon, design og fart. Disse vil være like nyttige og sikkerhetsfremmende på et HSC-skip som på ethvert annet skip. Det samme gjelder krav til skipsutstyr, eksempelvis redningsmidler. I tillegg stiller polarkoden krav som går utover det som man kan forvente at det tas høyde for gjennom operasjonelle begrensninger for skipet, nemlig overlevelse etter at skipet har blitt evakuert. Det er særdeles viktig at dette blir ivaretatt på Svalbard.

Når det gjelder krav til sikkerhetsstyring, så vises det til merknadene til § 17.



### ***Til § 9 Virkeområde for kapittel 4***

Paragrafene 10 til 19 gjelder for passasjerskip som ikke har sikkerhets sertifikat for passasjerskip etter SOLAS kapittel I regel 12 bokstav a (i) eller sikkerhets sertifikat for hurtiggående passasjerskip etter HSC2000-koden kapittel 1 nr. 1.8.1. Det vil si at det bare er skip med nasjonale sertifikat som må oppfylle minstekravene i kapittel 4. Kapittelet legger til grunn et sikkerhetsnivå som er satt ut fra at skipene opererer kystnært, og tar ikke hensyn til lange reiser utenfor territorialfarvannet.

### ***Til § 10 Bygging - konstruksjon, oppdeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlegg***

#### *Første ledd*

SOLAS kapittel II-1 gjelder som forskrift, med unntak av regel 1.4 og 9.5.

Kravet om «safe return to port» i SOLAS II-1 regel 8-1 gjelder for skip bygd på eller etter 1. juli 2010, som har en lengde på 120 meter eller mer, eller 3 eller flere vertikale hovedsoner. Kravet innebærer at et passasjerskip skal utformes slik at de viktigste systemene fortsatt er i drift etter en fylling av en hvilken som helst vanntett avdeling.

#### *Annet ledd*

Kravet til utforming av passasjerområder gjelder allerede for norske passasjerskip uavhengig av operasjonsområde, som er bygget eller vesentlig ombygget på eller etter 1. januar 2010<sup>16</sup> eller 1. oktober 2004<sup>17</sup>.

Regelen gir en minstestandard for utforming av passasjerområder, primært av hensyn til å forebygge skader på personer. I tillegg vil bestemmelsen bidra til økt tilgjengelighet. IMO sine retningslinjer om sikkerhetstiltak for eldre og personer med nedsatt funksjonsevne er lagt til grunn for innredningskravene da disse er internasjonalt kjent. Disse retningslinjene inneholder for eksempel gode tiltak som kan forebygge alvorlige fallskader.

Kravet gjelder bare for skip bygget/kjølstrekt på eller etter ikrafttredelsesdatoen for denne forskriften.

#### *Tredje ledd:*

Dette er allerede et krav for alle norske skip i dag. Den internasjonale standarden stiller blant annet spesifikke krav til heisanlegg som skal benyttes på skip i bevegelse.

### ***Til § 11 Bygging – brannvern, branndeteksjon og brannslukking***

SOLAS kapittel II-2 gjelder som forskrift. På Svalbard er skipene i stor grad avhengig av å være selvhjulpne, da det kan være store avstander både mellom skip og redningstjeneste, og mellom de enkelte skip. I SOLAS er det krav om hovedsoneinndeling, som innebærer at passasjerene ved en brann om bord på skipet kan rømme over til en sikker sone om bord på skipet.

SOLAS har også et krav om sprinklersystem i innredningen. Dette er med på å heve sikkerhetsnivået betraktelig, da et sprinkleranlegg begrenser eller slukker en brann i en tidlig fase. Det er også med på å forlenge tiden man har til evakuering.

Kravet om «safe return to port» i SOLAS kapittel II-2 regel 21 gjelder for skip bygd på eller etter 1. juli 2010, som har en lengde på 120 meter eller mer, eller tre eller flere vertikale hovedsoner. Kravet innebærer at et passasjerskip skal utformes slik at de viktigste systemene fortsatt er i drift etter en brann, og at skipet kan gå videre til en sikker havn ved egen maskin etter en slik hendelse.

<sup>16</sup> Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 7.

<sup>17</sup> Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om innenriks passasjerskip § 8D og forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging mv av hurtiggående fartøy § 33.

Dette kravet innebærer en vesentlig heving av standarden i forhold til de tidligere kravene til passasjerskip på Svalbard.

### ***Til § 12 Redningsredskaper og -arrangementer***

For norske skip innebærer denne regelen økte krav til redningsmidler på de fleste skip som ikke allerede er sertifisert etter SOLAS, inkludert oppgraderingskravene som følger av Polarkoden<sup>18</sup>. Forskjellen mellom tidligere krav og nye krav blir ulik ut fra skipets nåværende sertifikat, alder og størrelse. Det vil hovedsakelig gi utslag i krav til økt kapasitet av redningsfarkoster, samt krav til flere livbøyer. For noen skip betyr det også en ekstra håndholdt VHF-radio for redningsfarkoster.

#### *Første ledd:*

Første ledd gjennomfører SOLAS kapittel III som forskrift. Regel 2 gjennomføres ikke i forskriften her, da den åpner for å unnta alle skip som er omfattet av forskriften, fra alle krav i kapittel III. Regel 21 gjennomføres heller ikke, da annet til sjette ledd i denne paragrafen erstatter SOLAS regel 21.

SOLAS kapittel III regel 34 stiller krav om at alle redningsredskaper og -arrangementer skal oppfylle relevante krav i det internasjonale regelverket for redningsredskaper (LSA-koden). I og med at SOLAS kapittel III blir gjort gjeldende som forskrift, vil denne koden også gjelde som forskrift uten at det juridisk er nødvendig å nevne den spesielt.

#### *Annet ledd:*

SOLAS kapittel III regel 21.1.1 og regel 21.1.2 retter seg utelukkende mot passasjerskip på internasjonal reise og kort internasjonal reise. SOLAS stiller ikke eksplisitte krav til redningsfarkoster på skip som ikke er på internasjonal reise. Dette gjør det nødvendig med en egen bestemmelse for disse skipene.

Kravet innebærer at skipene skal ha tilsvarende kapasitet som kreves i SOLAS, men at det er opp til rederiet å velge redningsflåter eller livbåter, eller å velge en kombinasjon av redningsflåter og livbåter.

Annet ledd kan medføre en innskjerpelse for eksisterende skip som har fulgt EU-forskriften.

Kravet om oppfyllelse av LSA-koden gjelder for alle skip uansett byggeår. Sjøfartsdirektoratet mener at LSA-koden gir uttrykk for et nødvendig sikkerhetsnivå, og det kreves derfor at redningsfarkoster skal være i samsvar med LSA-koden, uansett byggeår.

Hvis kravet ivaretas ved bruk av redningsflåter, anbefales det at disse er av en type som har oppblåsbar dobbel bunn. LSA-koden avsnitt 4.2.2.2 stiller krav til at flåtebunnen skal gi tilstrekkelig isolasjon mot kulde. Dette kan gjøres enten ved å ha en oppblåsbar bunn (4.2.2.2.1) eller ha andre likeverdige løsninger (4.2.2.2.2). Systematikken i LSA-koden er at ytelseskrav skal være støttet av test- eller evalueringskrav i resolusjon MSC.81(70) («Revised recommendation on testing of life-saving appliances»). Det finnes imidlertid ikke noe testkrav som beskriver isolasjonsevnen i flåtebunnen, og dermed finnes det ingen parameter å måle likeverdighet ut fra. Resultatene fra øvelsene SARex1<sup>19</sup> og SARex2<sup>20</sup> som ble gjennomført med flåter som var

<sup>18</sup> Polarkoden skal være ferdig innfaset for alle skip med sikkerhetssertifikat for passasjerskip i løpet av 2020.

<sup>19</sup> SARex Spitzbergen : Search and rescue exercise conducted off North Spitzbergen : Exercise report  
<https://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/2414815>

<sup>20</sup> SARex2 : Surviving a maritime incident in cold climate conditions  
<https://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/2468805>

Thermal protection in liferafts: assessment of occupant heat balance and development of performance criteria, TR-200906: <http://doi.org/10.4224/18227279>

produsert etter henholdsvis 4.2.2.2.2 og 4.2.2.2.1 dokumenterer vesentlig lavere varmetap ved bruk av oppblåsbar bunn. Resultatene støttes av forskning fra Transport Canada<sup>21</sup>. Vi har derfor valgt å fastsette krav om oppblåsbar bunn inntil IMO eventuelt innfører en teststandard som vil sikre likeverdighet ved å etablere målbare krav til isolasjonsevne/varmetap.

Kravet om utsettingsarrangement eller marint evakueringsystem (MES) skal bidra til tørrskodd evakuering på alle passasjerskip. Det er vesentlig for overlevelse i kaldt klima å unngå å bli våt.

*Tredje ledd:*

Viderefører gjeldende rett for norske skip.

*Fjerde ledd:*

Viderefører gjeldende rett for norske skip.

*Femte ledd:*

Skipet skal ha minst en mann-over-bord-båt (MOB-båt).

En livbåt kan erstatte MOB-båt dersom livbåten og utsettings- og ombordtakingsarrangementene oppfyller kravene som stilles til en MOB-båt. Dette er en videreføring av gjeldende rett for norske skip.

*Sjette ledd:*

Antall MOB-båter og/eller livbåter skal være tilstrekkelig til å sikre at hver MOB-båt eller livbåt ikke må samle mer enn ni redningsflåter etter evakuering. Dette gjør at noen skip kan få krav om mer enn én MOB-båt. Dette kravet er tilsvarende kravet som gjelder for skip på kort internasjonal reise i SOLAS.

### **Til § 13 Radiokommunikasjon**

Bestemmelsen viderefører i hovedsak tidligere krav. I RSV 1-2017 krevdes A2 for all fart på Svalbard, mens SOLAS kapittel IV legger opp til at skip skal være utrustet etter den radiodekning som er tilgjengelig i operasjonsområdet<sup>22</sup>. Dette kan medføre lempeligere krav for noen skip avhengig av operasjonsområdet deres.

Eksempelvis vil det for skip som kun opererer i Isfjorden, være tilstrekkelig å være utstyrt for radiodekningsområde A1.

Rederiet må likevel ta hensyn til utstyrets mulige begrensninger og tilgang til offisielle utsendinger av sikkerhetsmeldinger via valgt utstyr.

Næringen har stilt spørsmål om Iridium vil erstatte Telex i nær fremtid.

Forskriften legger til grunn siste oppdaterte utgave av SOLAS, og vil i samsvar med systematikken i det norske regelverket, bli oppdatert hver gang nye endringer til SOLAS treer i kraft.

Forslaget om godkjenning av Iridium er vedtatt i IMO, men vi avventer vedtak i WRC. (World radio conference) IMO skal utarbeide ytelses- og teststandarder, og utstyret er foreløpig ikke tilgjengelig på markedet.

---

<sup>21</sup> Thermal protection in liferafts: assessment of occupant heat balance and development of performance criteria, TR-2009-06

<sup>22</sup> Radiodekningskart ALRS Vol. 5.

### ***Til § 14 Sikker navigasjon***

Bestemmelsen viderefører i hovedsak gjeldende rett. Kravet til AIS gjøres nå gjeldende for alle passasjerskip uavhengig av størrelse, jf. SOLAS kapittel V regel 19.2.1.

Sjøfartsdirektoratet hadde før høringen fått innspill fra beredskapsetatene om at det var ønske om å utstyre alle skip i territorialfarvannet rundt Svalbard med AIS. Kystverket uttaler i høringen at krav til AIS på alle passasjerskip vil gjøre det lettere å ha en oversikt over ressurser ved uønskede hendelser. Sjøfartsdirektoratet bruker også AIS-data, blant annet for overordnet risikokartlegging og for risikovurdering på skipsnivå (risikobasert tilsyn).

### ***Til § 15 Frakt av last og brennolje***

Paragrafen gjennomfører SOLAS kapittel VI. Dette er ikke et nytt krav for norske skip.

### ***Til § 16 Frakt av farlig last***

Paragrafen gjennomfører SOLAS kapittel VII. Dette er ikke et nytt krav for norske skip.

Sjøfartsdirektoratet presiserer at farkoster som ikke er redningsfarkoster eller tenderfartøy, for eksempel, vannscootere og snøscootere med mer, som har forbrenningsmotor, samt drivstoff til slike farkoster, blir å anse som last og ikke en del av skipets utstyr og forråd, jf. SOLAS kapittel VII regel 2.2.

Når de omtalte farkostene anses som last, blir de klassifisert som UN 3166, jf. IMDG<sup>23</sup>-koden, dersom de har forbrenningsmotor. Spesialbestemmelse (SP) 961 i IMDG-koden bestemmer om farkostene skal anses som farlig last eller annen last, avhengig av dekket eller rommet de oppbevares på/i.

Reservedrivstoff til farkostene er også last og må transporteres i rom eller på dekk som er egnet til slik transport, avhengig av hvilket drivstoff det er. Det innebærer at noen typer drivstoff kanskje ikke kan benyttes, for eksempel er det strenge begrensninger ved transport av bensin (UN 1203) på passasjerskip.

I avsidesliggende områder er det særlig viktig å gjennomføre risikoreducerende tiltak. Sjøfartsdirektoratets tolkning ivaretar et sikkerhetsnivå som er nødvendig for frakt av denne type farkoster. Da unngår vi at passasjerskip har om bord brennbar væske med lavt flammepunkt, som for eksempel bensin. Til sammenligning er hovedregelen i det øvrige regelverket at passasjerskip skal ha drivstoff med flammepunkt over 60 °. For noen typer skipsutstyr, som nødgenerator, nødbrannpumper og redningsfarkoster, er hovedregelen at de kan bruke et drivstoff med flammepunkt på 43°C. Unntaksvis kan både skip og redningsfarkoster bruke drivstoff med lavere flammepunkt, men det krever spesielle tiltak. Den mest relevante sammenligningen er MOB-båter som kan bruke bensin under visse forutsetninger (LSA-koden 5.1.1.8). Sjøfartsdirektoratets syn er at det ikke er noe grunnlag for utvidet aksept av bensin på andre farkoster selv om de skulle være utrustet med samme sikkerhetstiltak, ettersom det medfører økt mengde om bord, og dermed større risiko for skipet under transport.

### ***Til § 17 Sikkerhetsstyring***

Skipet skal ha sikkerhetsstyrings sertifikat i henhold til SOLAS kapittel IX (den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM-koden), vedtatt ved resolusjon A.741(18) som endret ved resolusjonene MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) og MSC.353(92).

Skip som har sikkerhets sertifikat for passasjerskip (SOLAS) har også sikkerhetsstyrings sertifikat (SMC).

---

<sup>23</sup> Internasjonale regler for frakt av pakket farlig last til sjøs.

For skip med nasjonale sertifikater blir dette et nytt krav.

### ***Til § 18 Polare sikkerhetstiltak***

Sikkerhetsdelen i polarkoden er laget som et tillegg til kapittel II-1, II-2, III, IV og V i SOLAS. I og med at vi vil ha samme systematikk i denne forskriften som i SOLAS, kommer tilleggskravene som følger av polarkoden i en egen paragraf.

Skip med nasjonale sertifikater, som tidligere har fulgt RSV 1-2017, har ikke vært omfattet av den nye polarkoden. Denne bestemmelsen medfører dermed en skjerpelse for disse skipene.

Polarkoden regel 8.3.3.1.1 gjennomfører det som tidligere har vært et særnorsk krav om termisk beskyttelse for alle personer om bord i passasjerskip. Kravet ble innført som et strakstiltak for alle norske passasjerskip etter «Sleipner»-forliset i 1999. Undersøkelseskommisjonen etter ulykken anbefalte at kravet om termisk beskyttelsesdrakt burde utvides til å gjelde alle skip som opererer i kalde farvann<sup>24</sup>.

Både vårt rundskriv RSV 1-2017 og polarkoden tillater termisk beskyttelse i form av enten termiske beskyttelsesdrakter (TPA) eller isolert overlevningsdrakt. Disse to alternativene gir vidt forskjellig beskyttelse, og det er betydelig forskjell i pris. Denne valgmuligheten videreføres for rederiene, jf. polarkoden. Rederiene må gjøre sitt valg ut fra en helhetlig vurdering av hvilken samlet beskyttelse redningsmidlene gir, forventet lufttemperatur og hvor lang forventet redningstid er. Ut fra den forskningen som er vist til i begrunnelsen til § 12 annet ledd (dobbeltbunn i flåter), anbefaler vi at TPA primært benyttes på skip som har polart tilpassede livbåter eller på skip der maksimal redningstid er antatt å være kortvarig, og som ikke opererer i lav lufttemperatur (minus 10 grader eller kaldere). SARex-øvelsene viser en forventet overlevelsestid på under ett døgn dersom uisolert drakt benyttes i flåte og livbåt uten aktiv oppvarming.

#### *Første ledd:*

Første ledd gjennomfører SOLAS kapittel XIV, inkludert polarkoden. Unntakene fra regel 2.1 og 3 gjøres fordi denne forskriften ikke krever at skip skal være sertifisert etter SOLAS kapittel I.

#### *Annet ledd:*

Dersom skipet ikke har sertifikater i samsvar med SOLAS, herunder eget polarsertifikat, skal dokumentasjonen som kreves etter § 2 likevel inneholde samme opplysninger som polarskipssertifikatet som kreves etter vedlegg 1 til polarkoden, jf. regel 1.3.5.

#### *Tredje ledd:*

Et av prinsippene i polarkodens redningskapittel er at skip skal være utstyrt for å sikre overlevelse i en forhåndsdefinert tidsperiode, basert på hvor langt fra assistanse skipet opererer. Det er ingen øvre grense for hvor lang den forventede tid til redning kan være, men polarkoden har fastsatt en nedre grense. Alle skip skal derfor være utrustet for å sikre at alle personer om bord kan overleve i minimum fem døgn etter evakuering. Beredskapen på Svalbard tilsier at assistanse i mange tilfeller vil være tilgjengelig innen kortere tid, og vi mener det er urimelig å kreve utstyr for fem døgn for skip som kun opererer i de mest sentrale områdene på Svalbard, for eksempel i Isfjorden. Sjøfartsdirektoratet har derfor bestemt at minimumskravet til antall dager ikke skal gjelde. Vi beholder funksjonskravet som det er i polarkoden, det vil si at hvert skip skal være utrustet for å sikre overlevelse i forventet tid til redning. Vi påpeker at denne tiden kan overstige fem døgn også på Svalbard, spesielt for skip med stort antall personer om bord, som opererer i de mest

---

<sup>24</sup> NOU 2000:31 avsnitt 12.4.1.

avsidessliggende delene av øygruppen. Rederiet må kunne dokumentere vurderingene som er lagt til grunn for valgt redningstid.

### ***Til § 19 Lastelinje***

Lastelinjekonvensjonen vedlegg B, vedlegg I gjelder for skip med lengde (L) 24 meter eller mer.

Noen tekniske byggekrav i konvensjonen er nå gjort gjeldende for skip med lengde (L) under 24 meter. Det betyr at alle krav om lukningsmidler, karm- og terskelhøyder, lufterør- og ventilasjonshøyder, lenseportareal og overbordsventiler for avløp som er angitt i lastelinjekonvensjonen, skal følges for både konvensjons- og ikke-konvensjonsskip.

Kravet til dokumentasjon og tilsyn i § 2 vil ivareta behovet for kontroll med om kravene i forskriften er oppfylt.

### ***Til § 20 Dispensasjon***

Reglene for alternativt design i de ulike kapitlene i SOLAS er gjort gjeldende i de foregående paragrafene. Vi har regler for alternativt design i SOLAS kapittel II-1 Part B regel 4.2, kapittel II-1 part F regel 55, kapittel II-2 part F regel 17, kapittel III part C regel 38, og kapittel XIV regel 4.

Dispensasjonshjemlene i de ulike kodene som er inkorporert i SOLAS, gjelder ved søknad om dispensasjon fra krav i kodene. Hurtiggående skip følger eksempelvis dispensasjonsbestemmelsen i HSC2000-koden regel 1.11.

Disse bestemmelsene i SOLAS kan anvendes når rederiet ønsker å benytte et alternativt design eller arrangement som avviker fra kravene i konvensjonen, men som oppfyller hensikten med regelen de ønsker å avvike fra, samtidig som det alternative designet medfører at sikkerhetsnivået i forskriften opprettholdes. Reglene om alternativt design i SOLAS gir anvisning på prosesser som må gjennomføres for å kunne dokumentere alternativt design.

§ 20 første ledd innebærer at det enkelte skipets flaggstat kan gi dispensasjon fra krav i forskriften når rederiet i skriftlig søknad godtgjør at løsningen gir et likeverdig sikkerhetsnivå med forskriftens krav. Dette er ment å gi hjemmel for dispensasjon i de tilfellene som ikke dekkes av de nevnte hjemlene for alternativt design. Ordlyden i denne paragrafen er generell, og den kan brukes til å godkjenne løsninger som gir et likeverdig sikkerhetsnivå med forskriftens krav. Denne hjemmelen kan brukes både ved søknad om dispensasjon fra krav som følger av konvensjonene, og for krav som ikke følger av konvensjonene. Skip som ikke klarer å oppnå sikkerhetsnivået som kreves etter denne forskriften, enten ved å følge de preskriptive kravene, eller ved innvilgelse av søknad om likeverdige løsninger etter § 20, kan ikke operere på Svalbard.

Dersom det er gitt aksept for likeverdige løsninger, skal skipet ha om bord en liste over likeverdige løsninger som er akseptert av flaggstaten.

### ***Til § 21 overgangsbestemmelser***

Overgangsbestemmelsen skal ivareta hensynet til de som allerede opererer passasjerskip på Svalbard. De skal få tilstrekkelig tid til å omstille seg etter ikrafttredelse av ny forskrift.

Målet er å fase inn høyere sikkerhetskrav så snart som praktisk mulig, samtidig som vi ivaretar næringens reelle behov for tid til omstilling. Overgangsordningen skal ta hensyn til rederi som i dag har etablert virksomhet i farvannet ved Svalbard. Det er ikke overgangsordninger for rederi som bare unntaksvis har operert på Svalbard, da disse ikke har basert driften sin på inntekter fra operasjoner på Svalbard, og dermed bør stille likt med nye aktører som ønsker å komme inn på markedet. Overgangsbestemmelsen gjelder for skip som har operert i territorialfarvannet ved

Svalbard hvert år de siste tre årene. Disse skipene trenger ikke oppfylle kravene i denne forskriften, med unntak av §§ 4 og 7, før fem år etter ikrafttredelse (1. januar 2025).

### ***Til § 22 Ikrafttredelse***

Forskriften trer i kraft 1. januar 2020.

### **Administrative og økonomiske konsekvenser**

#### *Konsekvenser for rederiene*

I 2016 var det registrert 43 passasjerskip på Svalbard. Av disse skipene hadde 37 av dem sikkerhets sertifikat for passasjerskip (SOLAS). Statistikk fra sysselmannen viser at det er en økning i det totale antall passasjerer som har reist med ekspedisjonskruiseskip eller oversjøiske kruiseskip i 2018, sammenlignet med i 2017<sup>25</sup>.

De nye reglene vil få begrenset eller liten økonomisk betydning for skip som i dag har sikkerhets sertifikat for passasjerskip (SOLAS). Skip med sikkerhets sertifikat for passasjerskip (SOLAS) har allerede krav om å følge SOLAS kapittel XIV<sup>26</sup>. Det betyr at skipet skal oppfylle polarkoden og ha polarskipsertifikat. Kravet om polarskipsertifikat gjaldt for nye passasjerskip etter 1. januar 2017, og for eksisterende skip innen første fornyelsestilsyn etter 1. januar 2018.

De krav som kan medføre endringer for skip med sikkerhets sertifikat for passasjerskip (SOLAS) er i hovedsak operasjonelle, med unntak for krav om sykerom. Noen endringer kan medføre kostnader knyttet til administrativt arbeid eller opplæring ved implementering av nye krav, mens andre endringer kan medføre at gammelt utstyr må byttes ut med nytt utstyr.

For et mindre antall skip, som i dag har den laveste sikkerhetsstandard, kan ombyggingskostnaden for å oppfylle kravene i den nye forskriften komme til å overstige dagens skipsverdi. En ombyggingskostnad er estimert å ligge rundt 9 500 000 kr for å oppnå en SOLAS-standard for skip i polare farvann. Omtrent 1 500 000 kr derav er kostnader for å oppfylle polarkoden. Dette er beregnet ut fra en tenkt ombygging av et skip med en «eksisterende EU klasse-C»-standard, med lengde i underkant av 40 meter og med kapasitet på 90 passasjerer.

En beslutning om hva som skal skje med skip som opererer på Svalbard i dag, vil være avhengig av blant annet annenhåndsverdi, nåværende aktivitet, ombyggingskostnader, pris på alternativt skip og forventet markedsutvikling. Prognoser for skipsanløp til Longyearbyen havn for de ulike skips kategorier viser at det er en forventet vekst i markedet<sup>27</sup>.

Overgangsregelen på fem år vil gi rederiene mulighet til å planlegge innfasingen av nye regler og fordele kostnadene ut over flere år, samtidig som allerede planlagte turer kan gjennomføres.

Forskriften gjør at kravene som gjelder for bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard nå blir mer tilgjengelige for rederiene fra alle flaggstater. Det er enklere å finne frem til hvilke regler som gjelder når de har en forskrift å forholde seg til, samtidig som forskriften viser til et internasjonalt godt kjent regelsett.

---

<sup>25</sup> <https://www.sysselmannen.no/globalassets/sysselmannen-dokument/arsrapporter/sysselmannen-pa-svalbard---arsrapport-2018.pdf>

<sup>26</sup> For norske skip følger det av forskrift 23. November 2016 om sikkerhetstiltak for skip som opererer i polare farvann.

<sup>27</sup> Rapport om ny havneinfrastruktur i Longyearbyen utarbeidet av Menon på oppdrag fra Kystverket, i samarbeid med DNV GL og Dr. Techn. Olav Olsen: <http://www.kystverket.no/globalassets/rapporter-og-brosjyrer/kvu-longyearbyen-hovedrapport-v2.pdf>

*Konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet*

Innføringen av nye minimumskrav til sikkerhet gjør at vi nå har et regelverk som er i samsvar med dagens vurderinger av hvilke krav som må oppfylles for å gi betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier på Svalbard, jf. skipssikkerhetsloven §§ 1 og 9. Regelverket er i samsvar med internasjonalt anerkjente krav til passasjerskip som opererer i polare farvann, et regelsett som Norge har vært en pådriver for å innføre. Den nye forskriften gjør at direktoratet kan bruke mindre tid på veiledning om hvilke krav som stilles til passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard. Tidligere veiledet vi til et rundskriv som gav informasjon om sertifikater som kreves for operasjon av passasjerskip på Svalbard.

Sjøfartsdirektoratet skal fortsatt drive med sertifisering (av norske skip), kontroll og veiledning. Forskjellen nå er at kravene til skipene vil være forankret i en forskrift og gir uttrykk for et sikkerhetsnivå som er i samsvar med det direktoratet mener er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Lars Alvestad  
fung. sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen  
avdelingsdirektør

Vedlegg:  
Forskrift  
Høringsmatrise



## **Forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard**

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 07.06.2019 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 7, § 9, § 11, § 12, § 13, § 14, § 15, § 16, § 17, § 21, § 22, § 27 og § 43, jf. forskrift 16. februar 2007 nr. 171 og forskrift 31. mai 2007 nr. 590.

### **Kapittel 1 Generelle bestemmelser**

#### **§ 1 Virkeområde**

Med de begrensninger som følger av folkeretten, gjelder forskriften for norske og utenlandske passasjerskip i fart i territorialfarvannet ved Svalbard.

#### **§ 2 Tilsyn og dokumentasjon**

Skipet skal ha om bord en bekreftelse fra flaggstaten på at det er ført tilsyn etter IMO resolusjon A 1104(29), og at kravene i denne forskriften er oppfylt. Bekreftelsen skal

- a) være på norsk eller engelsk
- b) fornyes hvert femte år.

#### **§ 3 Definisjoner**

I denne forskriften betyr

- a) «passasjer»: enhver person med unntak av
  - 1) skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord
  - 2) barn under ett år,
- b) «passasjerskip»: skip som fører flere enn 12 passasjerer, unntatt skip som tilhører forsvaret eller benyttes i dets tjeneste.
- c) «SOLAS»: den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 konsolidert utgave 2014 med endringer til og med IMO-resolusjon MSC.436(99).

### **Kapittel 2 Felles bestemmelser**

#### **§ 4 Planlegging og gjennomføring av sjøreisen**

Polarkoden del I-B regel 10.2 og 10.3 gjelder som forskrift.

Skip skal opereres i sikker avstand til brefronter. Avstanden skal være minimum fem ganger brefrontens høyde, men ikke mindre enn 200 meter.

#### **§ 5 Sykerom og prosedyre for evakuering med helikopter**

Skipet skal være utrustet med sykerom, medisiner og utstyr i samsvar med anbefalingene i MSC.1/Circ. 1129.

Skipet skal ha en prosedyre for evakuering med helikopter i samsvar med anbefalingene i «International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)».

#### **§ 6 Krav til fartøy som brukes som tenderfartøy**

Fartøy som er en del av passasjerskipets utrustning og brukes til å frakte passasjerer mellom skip og land (tenderfartøy) skal følge kravene i denne bestemmelsen.

Tenderfartøy skal opereres i sikker avstand til brefronter. Avstanden skal være minimum fem ganger brefrontens høyde, men ikke mindre enn 200 meter.

#### **§ 7 Beskyttelse mot isbjørn**

For å beskytte personer etter evakuering til is eller land, skal skipet ha prosedyrer og utstyr som avverger angrep fra isbjørn, uten å skade eller avlive dyret.

### **Kapittel 3 Hurtiggående passasjerskip**

#### **§ 8 Hurtiggående passasjerskip**

Passasjerskip som er hurtiggående etter definisjonen i SOLAS kapittel X regel 1, skal være sertifisert etter de internasjonale sikkerhetsreglene for hurtiggående fartøy fastsatt ved IMO-resolusjon MSC.97(73), som endret ved MSC.175(79), MSC.222(82), MSC.260(84), MSC.271(85), MSC.326(90), MSC.352(92), MSC 424(98) og MSC.439(99) (HSC2000-koden).

Kategori A-fartøy kan bare operere i Isfjorden og skal være utstyrt med redningsflåter som oppfyller LSA-koden.

HSC2000-koden kapittel 13 gjelder også for skip med bruttotonnasje under 150.

Denne forskriften §§ 17 og 18 gjelder tilsvarende for hurtiggående passasjerskip.

### **Kapittel 4 Passasjerskip som ikke har sikkerhets sertifikat for passasjerskip eller sikkerhets sertifikat for hurtiggående passasjerskip**

#### **§ 9 Virkeområde for kapittel 4**

§§ 10 til 19 gjelder for skip som ikke har sikkerhets sertifikat for passasjerskip etter SOLAS kapittel I eller sikkerhets sertifikat for hurtiggående passasjerskip etter HSC2000-koden kapittel 1.

#### **§ 10 Bygging – konstruksjon, oppdeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlegg**

SOLAS kapittel II-1 gjelder som forskrift, med unntak av regel 1.4 og 9.5.

Passasjerområder skal være utformet i samsvar med MSC.1/Circ.735 på skip som ble kjølsturket eller var på et tilsvarende byggetrinn 1. januar 2020 eller senere.

Personheiser skal utformes, bygges, installeres, utrustes, testes og kontrolleres etter et anerkjent klaseselskaps regler og (ISO) 8383 «Lifts on Ships – Specific Requirements».

#### **§ 11 Bygging – brannvern, branndeteksjon og brannslukking**

SOLAS kapittel II-2 gjelder som forskrift, med unntak av regel 1.4.4.1.

#### **§ 12 Redningsredskaper og -arrangementer**

SOLAS kapittel III gjelder som forskrift, med unntak av regel 2.1 og 21.

Skipet skal ha redningsfarkoster som oppfyller punkt 4.2 «oppblåsbare redningsflåter», 4.5 «delvis overbygde livbåter» eller punkt 4.6 «helt overbygde livbåter» i LSA-koden med en samlet kapasitet til minst 125 % av det totale antallet personer skipet er sertifisert for.

Redningsfarkostene skal, så langt det er praktisk mulig, være jevnt fordelt på hver side av skipet.

Redningsflåter skal betjenes av et marint evakueringsystem (MES) i samsvar med kravene i avsnitt 6.2 i LSA-koden eller utsettingsredskaper i samsvar med punkt 6.1.5 i LSA-koden.

Redningsfarkostene skal ha en samlet kapasitet tilstrekkelig for det antall personer skipet er sertifisert til å føre, selv om én redningsfarkost skulle gå tapt eller bli ubrukelig. Ved beregning av kapasiteten skal det tas hensyn til om én enkelt feil i felleskomponenter kan føre til at flere redningsfarkoster går tapt eller blir ubrukelige.

Alle redningsfarkoster som kreves for å sørge for at det totale antallet personer om bord kan forlate skipet, skal kunne settes ut med det antall personer og den mengde utstyr som de er beregnet for, innen 30 minutter fra det gis signal om å forlate skipet.

Skipet skal ha minst én mann-over-bord-båt (MOB-båt). En livbåt kan erstatte MOB-båt dersom livbåten og utsettings- og ombordtakingsarrangementene oppfyller kravene som stilles til en MOB-båt.

Antall MOB-båter og/eller livbåter skal være tilstrekkelig til å sikre at hver MOB-båt eller livbåt ikke må samle mer enn ni redningsflåter etter evakuering.

#### **§ 13 Radiokommunikasjon**

SOLAS kapittel IV gjelder som forskrift, med unntak av regel 1.1 og 3.

#### **§ 14 Sikker navigasjon**

SOLAS kapittel V gjelder som forskrift, med unntak av regel 1.2, 1.4 og 3.  
Skipet skal ha sikkerhetsbemanning fastsatt av flaggstaten.

**§ 15 Frakt av last og brennolje**

SOLAS kapittel VI gjelder som forskrift, med unntak av regel 1.1.

**§ 16 Frakt av farlig last**

SOLAS kapittel VII gjelder som forskrift, med unntak av regel 2.1.

**§ 17 Sikkerhetsstyring**

Skipet skal ha gyldig sertifikat for sikkerhetsstyring i henhold til SOLAS kapittel IX utstedt fra sin flaggstat.

**§ 18 Polare sikkerhetstiltak**

SOLAS kapittel XIV gjelder som forskrift, med unntak av regel 2.1 og 3.

Polarkoden del I-A og de sikkerhetsrelaterte bestemmelsene i innledningen gjelder som forskrift, med unntak av del I-A kapittel 1 regel 1.3 om sertifikater og tilsyn.

Maksimal forventet redningstid er den tiden som er lagt til grunn ved utformingen av overlevelsesutstyr og -systemer, og kan være mindre enn fem dager.

**§ 19 Lastelinje**

For skip med lengde (L) 24 meter eller mer gjelder kravene i den internasjonale konvensjonen om lastelinjer av 1966, endret ved 1988-protokollen, konsolidert utgave 2005, vedlegg B, vedlegg I som endret ved IMO-resolusjon MSC.223(82), Res.MSC.270(85), Res.MSC.329(90), Res.MSC.345(91) og Res.MSC.356(92) (lastelinjekonvensjonen) som forskrift.

Skip med lengde (L) under 24 meter skal følge alle krav til lukningsmidler, karm- og terskelhøyder, lufterør- og ventilatorhøyder, lenseportareal og overbordventiler for avløp som er angitt i lastelinjekonvensjonen.

**Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser**

**§ 20 Dispensasjon**

Flaggstaten kan etter skriftlig søknad fra rederiet godkjenne andre løsninger enn de som kreves etter forskriften når det er godtgjort at løsningene gir et likeverdig sikkerhetsnivå med forskriftens krav.

Skipet skal ha om bord en liste over likeverdige løsninger som er akseptert av flaggstaten.

**§ 21 Overgangsbestemmelse**

Skip som har operert i Norges territorialfarvann ved Svalbard hvert år de siste tre årene, trenger ikke oppfylle kravene i denne forskriften, med unntak av §§ 4 og 7, før 1. januar 2025.

**§ 22 Ikrafttredelse**

Forskriften trer i kraft 1. januar 2020.