

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 breffronter, 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 polarkoden¹, 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. skipssikkerhetsloven² (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.

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

² 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 Svalbard³. 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 jurisdiksjonskompetanse⁴. 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)⁵ og den internasjonale konvensjonen om forebygging av sammenstøt til sjøs (COLREG)⁶ 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 sjøulykker⁷.

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.

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

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

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

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

⁷ 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»⁸. 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 publikasjoner⁹. 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.

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

⁹ 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 ACEP¹⁰ 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. 1129¹¹ 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.

¹⁰ The American College of Emergency Physicians

¹¹ 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 C¹² 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»¹³. De har også krav om en hel del medisiner og utstyr gjennom Helse og omsorgsdepartementets forskrift om skipsmedisin¹⁴. 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 begrensingene 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.

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

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

¹⁴ 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-fartøy¹⁵.

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

¹⁵ 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 kapittelet 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 ivarettatt 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 2010¹⁶ eller 1. oktober 2004¹⁷.

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.

¹⁶ Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 7.

¹⁷ 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 Polarkoden¹⁸. 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 SARex1¹⁹ og SARex2²⁰ som ble gjennomført med flåter som var

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

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

²⁰ 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 Canada²¹. 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 operasjonsområdet²². 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 treffer 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.

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

²² 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. IMDG²³-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).

²³ 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. Undersøkelleskommisjonen etter ulykken anbefalte at kravet om termisk beskyttelsesdrakt burde utvides til å gjelde alle skip som opererer i kalde farvann²⁴.

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

²⁴ 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 sikkerhetsattest 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 2017²⁵.

De nye reglene vil få begrenset eller liten økonomisk betydning for skip som i dag har sikkerhetsattest for passasjerskip (SOLAS). Skip med sikkerhetsattest for passasjerskip (SOLAS) har allerede krav om å følge SOLAS kapittel XIV²⁶. Det betyr at skipet skal oppfylle polarkoden og ha polarskipattest. Kravet om polarskipattest 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 sikkerhetsattest 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 skipskategoriene viser at det er en forventet vekst i markedet²⁷.

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.

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

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

²⁷ 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 kjølstrukket 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.

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
	2018/99521-2	DNMF/Norwegian Union of Marine Engineers	Ingen kommentarer.	
	2018/99521-5	Cefor	<p>“Det er vår klare oppfatning at felles internasjonale regler er å foretrekke også i polare farvann, og vi kan ikke se det foreligger særlige grunner for å unnta kategorier skip eller områder fra disse.</p> <p>Med en stadig økende interesse for destinasjonscruise til Svalbard øker også risikoen for ulykker i dette området. En heving av kravene vil være et viktig bidrag for å redusere denne risikoen. Cefor støtter derfor direktoratets forslag om å la SOLAS med den tilhørende polarkoden gjelde også for passasjerskip i Norges territorialfarvann ved Svalbard»</p>	
§ 6 annet ledd	2018/99521-6	Polar Tourism Guides Association (PTGA)	We feel this is too restrictive to cover all operations from small private vessels to large cruise vessels. It poses the question – why was 5 miles decided on? Why not 7 or 4? The PTGA believes in, and espouses sound situational decision making and to that end the distance away from a ship is determined by a professional guide depending on clients, goals, weather, sea state, local area knowledge etc. We accept that this is mostly inside 5nm but it is not uncommon at all for small boats to be sent >5nm to investigate a landing or cruise to enhance the experience for the guests. We do not favour a 5nm restriction.	<p>Forslaget omfatter ikke private turer, bare frakt av passasjerer i næring.</p> <p>Forslaget baserer seg på skipssikkerhetsfaglige vurderinger, der moderskipets beredskap er et viktig moment i vurderingen av sikkerheten og vilkårene som stilles til tenderfartøy i § 6.</p>
§ 6 tredje og fjerde ledd			While we are not opposed to the idea of tenders being fitted with AIS Class B units our first question is what happens when this technology inevitably fails what safeguards are in place to cover this?. We feel strongly that while technology is critical in development the heuristic trap of relying on this technology in the polar regions is asking for trouble and an incident is not far away. We are okay with e regulation but without a human considered back up skills a zodiac AIS is fraught with failure.	Rederiet har ansvaret for å vedlikeholde og sjekke utstyret, og det stilles også krav til personell på tenderfartøy.
§ 6 Femte ledd			No issue with this. Rangefinders should be standard equipment for a professional guide.	
§ 6 sjette ledd Termisk redning sdrakt			We disagree with this and again ask for clarification on the reason why this is suggested? It is expensive, impractical and in our opinion not required to run safe polar tourism from small boats. In all Svalbard incidents involving small boats the human element and causal factors have played a much bigger part than what any technology or equipment would have had impact on. The issue from our perspective is to focus more on education and competency rather than thinking technology and equipment will stop incidents.	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
§ 6 syvende ledd			We agree	
§ 7			This seems a far more important area of concern than the ship regulations above. Given what happened in Svalbard in 2019 this seems a particularly vague statement with little direction at all for vessel operators to do anything different. Who is to say their procedures to protect people are contemporary? Who decides, or measures, that their staff training and education about how to manage this risk are sufficient and contemporary even in the case of an evacuation emergency?	
§ 7	2018/99521-21	Klima- og miljødep.	<p>“ Klima- og miljødepartementet (KLD) støtter en heving av sikkerheten til sjøs på Svalbard, da dette også vil innebære økt vern av det sårbare miljøet på Svalbard.”</p> <p>«Når det gjelder § 7 om beskyttelse mot isbjørn minner vi om Svalbarmiljøloven 30a, sikring mot isbjørnangrep. I følge denne paragrafen skal det iverksettes nødvendige tiltak for å unngå fare for angrep fra isbjørn og for å kunne avverge et slikt angrep uten å skade eller avlive dyret. Skipets utstyr og prosedyrer med tanke på isbjørnfare ved evakuering til land bør også reflektere dette, og vi anbefaler derfor at man i forskriften § 7 henviser til pliktene etter Svalbarmiljøloven § 30a.»</p>	<p>Henvisninger til andre lover gjør regelverket mer krevende å vedlikeholde.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet er enig i at en bør prøve å unngå å skade eller avlive av dyret, og har endret ordlyden i forskriften for å presisere dette.</p>
§ 7			<p>Ang. § 6: «KLD støtter her synspunktene fra Sysselmannen på Svalbard i høringen, og vil særlig understreke betydningen av dette for den totale miljøbelastningen fra turismen i sårbare områder.»</p> <p>«KLD bemerker at tillatelse til økt tenderaktivitet vil kunne føre til en økning i ferdsel med småbåter i kystnære områder på Svalbard. Dette vil igjen kunne føre til uheldige miljøkonsekvenser gjennom økt forstyrrelse av sårbare arter. Økt bruk av tenderingsfartøy vil også føre til økt risiko for forurensning og utslipp.</p> <p>KLD mener i likhet med Sysselmannen at høringsnotatet ikke redegjør tilstrekkelig for de konsekvensene økt tenderaktivitet på Svalbard vil kunne medføre, og at saken derfor ikke kan anses som tilstrekkelig belyst i notatet. Den foreslåtte paragrafen får betydning for KLDs ansvarsfelt og vi mener de foreslåtte endringene ikke er beskrevet tydelig nok til at vi har kunnet gjøre en tilstrekkelig vurdering av de konsekvensene denne nye paragrafen vil kunne ha.</p> <p>KLD mener derfor at det ut fra et miljøperspektiv ikke er akseptabelt med en endring i de eksisterende reglene som gjelder tenderfartøy. KLD mener derfor primært at forslaget om å utvide bruksområdet til såkalte "tenderfartøy" (§ 6, siste ledd) derfor må frafalles.»</p> <p>Departementet mener at saken kan drøftes på departementsnivå dersom Sjøfartsdirektoratet ikke finner grunn til å frafalle § 6 siste ledd.</p>	<p>Vi tar merknaden til etterretning. Forslaget til § 6 siste ledd vedtas ikke nå, men tas inn i drøftelser på departementsnivå.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saknr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
	2018/99521-8	Helse- og omsorgsdep.	Ingen merknader.	
	2018/99521-9	<u>Bureau Veritas</u>	Ingen merknader.	
§§ 4	2018/99521-10	Kystverket	<p>«Vi ser at økt sannsynlighet for ulykker er knyttet til mindre fartøy og økt tendervirksomhet. Krav til AIS på alle passasjerskip og tender fartøy vil gjøre det lettere å ha en oversikt over ressurser ved uønskede hendelser. Mulig det også må ses på en begrensning av antall tenderbåter ute samtidig fra moderfartøy. Kystverket er i ferd med å bygge ut sitt nett av mottaksstasjoner for AIS signaler på øygruppa, samtidig som flere operative satellitter samler inn posisjonsdata.</p> <p>Erfaring fra øvelser og gjennomføring av aksjoner på Svalbard viser at avstander, begrenset tilgang på ressurser og klima er en utfordring. Økt evne til selvberging er derfor viktig. Tiltak som brannsikre sone, personlig overlevelsesutstyr osv. er således svært viktig.</p> <p>Under § 4 bør det vurderes å legge inn referanse til beslutningstøtte system basert på fartøyets is forsterkning, is konsentrasjon og is type i operasjonsområdet. Foreslått system kan være POLARIS (MSC.1/Circ.1519).</p> <p>Krav på 5 år for fartøy som har seilt på Svalbard de siste tre årene virker noe lenge, dersom mulig bør overgangsordningen søkes innstrammet.</p> <p>Fartøy som fører inntil 12 passasjerer bør også vurderes tatt inn under denne forskriften eller deler av den.</p> <p>Vi finner det også betenkelig at flaggstaten skal ha en egen mulighet for å tolke, og eventuelt forstå regelverket.</p> <p>Avslutningsvis viser vi til rapportene fra SARINOR hvor flere aktuelle aktører har vært på banen med relevante innspill.»</p>	<p>Når det gjelder overgangsordningen er den satt såpass lang fordi vi er klar over at de få skipene med lavest sikkerhetsstandard ikke kan operer på Svalbard uten at rederiene gjør investeringer opp mot 9,5 millioner.</p> <p>Fartøy som frakter 12 eller færre passasjerer skal følge forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. Her er det i § 7 egne begrensninger for fartøy som opererer på Svalbard. I forslaget til endring i forskrift nr. 1400 som har vært på høring er det foreslått at fartøy i territorialfarvannet ved Svalbard skal være utrustet med AIS klasse B.</p> <p>Bestemmelsen i § 4 kommer som et tilleggskrav ut over at skipet skal oppfylle Polarkoden del I-A, enten fordi skipet har internasjonale sertifikater eller via § 18 for andre skip. Polarkoden del I-A regel 2.3.2 stiller krav om at operasjonsmanualen for polare farvann (PWOM) skal inneholde metodologien anvendt for å bestemme egenskaper og begrensninger i is. MSC.1/Circ. 1519 gir veiledning om en akseptert metodologi, men utelukker ikke bruk av andre metoder.</p> <p>Polarkoden del I-A kapittel 11 om reiseplanlegging referer også til begrensningene og prosedyrene i PWOM. Sjøfartsdirektoratet anser derfor dette punktet som dekket og tar ikke kommentaren til følge.</p>
	2018/99521-12	Light structure AS	<p>«forundrer meg at ikke krav om strukturmonitorering og islast monitorering av skrog på skip som opererer i området rundt Svalbard.</p> <p>Svalbard var det stedet skipet KV Svalbard(kystvakten) ble sendt i forbindelse med utvikling av Ice Load Monitoring konseptet vårt.</p> <p>(KV Svalbard var prototype løsningen på is-last målinger for ca.10 år siden)</p>	<p>Vi følger Polarkodens krav og internasjonale regler. I polarkoden er det valgt en annen løsning i forhold til islast.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>Helt siden IMO i 1994 skrev sin første anbefaling om struktur målinger på skipsskrog, har det skjedd utallige ulykker som kunne vært avverget ved å ha struktur og is-last målinger i skrogene, likevel er det ingen som ennå har implementert dette i sitt regelverk at skip som skal operere i slikt farvann bør ha slikt måleutstyr om bord (IMO og klasseselskapene). Jeg synes det er litt rart at ikke Sjøfartsdirektoratet ikke nevner dette perspektivet i forhold til overnevnte regelforslag/høringsutkast.</p> <p>...</p> <p>Jeg tenker fra mitt ståsted, at årsaken til at krav til nevnte typer målinger ikke allerede er i regelverk for skip er et resultat av et underutviklet regelverk på området.</p> <p>Det er strømninger i AICS, og arbeidsgrupper som arbeider for regelverk på strukturmonitorering av skrog, og her har Sjøfartsdirektoratet en glimrende anledning til å ligge i forkant av den generelle utviklingen med hensyn på sikkerhet for mennesker/menneskeliv, forhindrer forurensning av arktiske områder, og sist men ikke minst så vil trafikken reguleres til de rederiene som tar sikkerhet og miljøvern på alvor.</p> <p>Strukturell integritet på de skip som ferdes i områdene rundt Svalbard er essensielt å ha kontroll på ved hendelser og ulykker, og kan være forskjellen på evakuering eller ikke som et eksempel.</p> <p>Den ekstreme kalvingen av isbreene øker også risiko for å støte på is, noen som kan gi katastrofale følger for de skip som ikke er bygget for det. I slike tilfeller er igjen å ha kontroll på strukturell integritet meget viktig.</p> <p>Selv havforskningsskipet «Kronprins Haakon» har slikt utstyr om bord. Jeg vil anta at det er veloverveid investering fra Havforskningsinstituttet.»</p>	
	2018/99521-13	Oddbjørg V. Greiner	<p>Det er ca 40 år siden det kom krav til redningsdrakter for alle som arbeider på norsk sokkel, og internasjonale regler krever redningsdrakter for mannskap ombord på lastefartøy som opererer i farvann nord for Kanariøyene.</p> <p>Titanic beviste at redningsvester ikke er tilstrekkelig i arktisk farvann, og deres egne øvelser viser at få vil overleve et eventuelt havari med dagens utstyr. Uten redningsdrakt har den enkelte liten mulighet for å berge seg selv, og redningstjenestene har altfor kort tid til berge de havarerte. Jeg forventer sånn sett at DSB også har krav til redningsdrakter for alle med i sin høringsuttalelse.</p>	<p>Alle norske passasjerskip har krav til termisk beskyttelse. I polarkoden gjelder dette alle personer om bord, og beskyttelsen kan være TPA elleroverlevningsdrakt, jf. Polarkoden del I-A regel 8.3.3.1.1.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>Jeg ber herved om at det innføres krav til redningsdrakt med termiske egenskaper tilpasset området fartøyet skal besøke, ikke bare for farvannet ved Svalbard, men også for havner nord for 60 grader N på fastlandet.</p>	
§ 6	2018/99521-14	<u>Viking Cruises</u>	<p>«Våre hovedsynspunkter er:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Viking støtter AECOs kommentarer til høringen. <input checked="" type="checkbox"/> Klargjøring angående ordbruk i Kapittel 2 - § 6 <input checked="" type="checkbox"/> Innspill på muligheter for utvidet operasjonsradius for tenderfarkoster. <p>Viking Cruises vil iverksette operasjoner i Svalbards territorialfarvann fra og med 2022 og ønsker velkommen et klart og tydelig regelverk som sikrer trygge rammer og regler for passasjerskipsoperasjoner i området.</p> <p>Som medlemmer av AECO ønsker vi å uttrykke vår fulle støtte til organisasjonens utfyllende høringssvar som vi oppfatter som meget dekkende og grundig belyser operatørens standpunkter i denne høringen.</p> <p>Under kap 2 - §6 i den engelske versjonen av dokumentet ber vi Sjøfartsdirektoratet klargjøre bruken av ordet «vessel» som oversettelse av ordet «fartøy» i den norske originalen. Et mer presist ord på engelsk er etter vår oppfatning «craft» da vi snakker om mindre, selvstendige farkoster som gummibåter, RIB båter og tenderbåter. Det bør vurderes om ordet «fartøy» erstattes med «farkost» i den norske originalteksten av samme årsak.</p> <p>Under samme paragraf ber vi også Sjøfartsdirektoratet vurdere nøye AECOs forslag om en utvidet operasjonsradius for skipenes støttefarkoster fra 2,5 sjømil til 5 sjømil om to eller flere av disse opererer i tandem og støtter hverandre mens de er i aktivitet. Vi mener dette er et meget godt forslag som åpner for mer fleksible operasjoner uten å gå på akkord med sikkerheten.»</p>	Vi tar til følge kommentaren om å endre til «craft» i den engelske versjonen.
	2018/99521-15	Justis- og beredskapsdep.	<p>«Forslaget til ny forskrift vil innføre et oppdatert og helhetlig regelsett når det gjelder sikker bygging, utrustning og drift av passasjerskip som skal operere på Svalbard med mer enn 12 passasjerer. 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.</p> <p>Vi gjør for ordens skyld oppmerksom på at ordlyden når det gjelder omtalen av virkeområdet for forskriften, både i selve tittelen og i § 1, bør endres til kun å lyde «territorialfarvannet ved Svalbard».</p>	Vi endrer ordlyden i tittel og virkeområdet.

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>Vi har videre merket oss at Sysselmannen på Svalbard i sin høringsuttalelse har en omfattende drøftelse av og merknad til forslaget til ny § 6 om såkalt «tendervirksomhet».</p> <p>Justis- og beredskapsdepartementet viser til Sysselmannens uttalelse, og vi mener at denne gir grunnlag for å fremholde at det bør foretas en fornyet vurdering av forslaget til § 6 i utkastet, der konsekvensene av forslaget når det gjelder såvel sikkerheten som miljøet, samt for utviklingen innen reiselivet på Svalbard kan drøftes i en bredere sammenheng, der også andre berørte instanser gis anledning til å delta. Vi er således også innstilt på at saken om nødvendig drøftes på departementsnivå»</p>	<p>Sdir tar sysselmannens merknad til følge og stiller § 6 i bero i denne omgang. De tekniske kravene i § 6 har nær sammenheng med innholdet i § 6 siste ledd, og må ses i sammenheng. Derfor fastsettes ikke tekniske krav på dette tidspunktet. I tillegg er det kommet en del innspill på de foreslåtte tekniske kravene som skal vurderes.</p> <p>Vi beholder det operasjonelle kravet om avstand til brefront. Dette er det bred enighet om i hele næringen.</p> <p>Problematikken relatert til § 6 siste ledd skal vurderes på departementsnivå.</p>
<p>Generelt</p> <p>§ 6</p>	<p>2018/99521-16</p>	<p>Forsvarsdep.</p>	<p>«Det er departementets syn at verken Sjøforsvarets, Kystvakten eller E-tjenestens fartøyer bør omfattes av forskriften. Departementet foreslår derfor at følgende passus tilføyes utkastet § 1 eller § 3:</p> <p>«Orlogsfartøyer og Forsvarets fartøyer omfattes ikke av forskriften.»</p> <p>På enkelte aktiviteter og tokt kan disse fartøyene ha med passasjerer, observatører, forskere, analytikere eller andre som ikke fast tilhører skipet. Siden forskriften legger opp til å definere enhver som hører til skipets besetning som «passasjer», uten å inkludere for eksempel et vilkår om betaling for personbefordring eller lignende, mener departementet at en presisering som foreslått over vil bidra til større klarhet.</p> <p>Departementet har også sendt høringen til underliggende etater. Forsvaret har i brev til departementet av 21. februar 2019 gitt innspill til høringen.</p> <p>Forsvaret ønsker overordnet å bemerke at det er en generell risiko knyttet til å ha store passasjerfartøy i områdene rundt Svalbard. Forsvaret forventer å bli involvert dersom en ulykke skulle oppstå i disse farvannene.</p> <p>Forskriftens § 6 omhandler krav til fartøy som benyttes som tenderfartøy. Det stilles her krav til at alle om bord i åpne tenderfartøy skal være iført heldekkende drakt med termisk beskyttelse. En slik heldekkende drakt kan medføre at det ved tåke eller i mørke vil være krevende å finne personer som har havnet i sjøen eller evakuert seg selv på land. En slik risiko som nevnt, medfører at det også bør stilles krav om personlig AIS-utrustning.</p> <p>Dersom et tenderfartøy skulle havarere og befinner seg opp til 5 nautiske mil fra moderfartøyet, vil det ta tid før personer som var ombord mottar hjelp. Forsvaret mener</p>	<p>Det har aldri vært intensjonen å regulere forsvarets eller deres underliggende etaters skip i denne forskriften.</p> <p>Det gjøres en endring i definisjonen i § 3 bokstav b: «passasjerskip».</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>derfor at det også bør fastsettes krav om utstyr som beskytter mot angrep fra isbjørn i tenderfartøyet, i tillegg til i selve skipet.</p> <p>Forsvaret ønsker også å anbefale at forskriftsarbeidet følges opp med en evaluering av omfanget av kontrollressurser i området, slik at det er større sannsynlighet for at de statlige kravene blir etterlevd i praksis. Forsvaret begrunner dette med at de operasjonelle kravene i forskriften fordrer en styring av kontrollressursene i området.»</p>	
§ 18	2018/99521-17	Norsk sjøoffisersforbund	<p>«støtte til hovedhensikten med forskriften.</p> <p>«Utkastet til forskriftstekst lyder: Maksimal forventet redningstid er den tiden som er lagt til grunn ved utformingen av overlevelsesutstyr og -systemer, og kan være mindre enn fem dager. Her er det altså utformingen av overlevelsesutstyr og -systemer som avgjør maksimal forventet redningstid, ikke tiden redningsressursene trenger for å komme til unnsetning. Prinsippet fra Polarkoden er altså snudd helt på hodet i utkastet.</p> <p>NSOF mener altså at prinsippet fra Polarkoden skal beholdes, men har forståelse for at det kan være i overkant strengt å beholde minimumskravet om fem døgn for alle fartøy under alle forhold. Sammenlignet med området Polarkoden omfatter er Svalbard et relativt begrenset område. Det bør derfor være mulig å lage en skreddersydd forskrift som ikke er for omfattende eller komplisert, men likevel er i tråd med prinsippet i Polarkoden. Etter vårt syn er det to hovedkomponenter som avgjør maksimal forventet redningstid: Årstid og geografisk plassering. NSOF har ikke detaljinformasjon eller –kunnskaper som setter oss i stand til å legge frem et komplett forslag, men angående årstid vil det sannsynligvis være nok å dele året i to, der datoene baseres på statistikk og opparbeidet erfaring. På samme måte kan man skille mellom ulike geografiske områder.</p> <p>NSOF foreslår derfor at § 18, tredje ledd strykes i sin helhet, og at det utarbeides et nytt forslag basert på prinsippet i Polarkoden der man tar hensyn til forventet tid til redning, og minimumskravet er fem døgn. Etter vårt syn kan minimumskravet være under fem døgn hele eller deler av året, innenfor begrensede geografiske områder, men dette må beskrives i forskriften.»</p>	«Maksimal forventet redningstid er den tiden som er lagt til grunn ved utformingen av overlevelsesutstyr og –systemer» er et sitat fra Polarkoden del I-A regel 1.2.7. Vi beholder ordlyden, da det er den som er lagt til grunn i internasjonalt regelverk.
§§ 4 og 18	2018/99521-18	Fiskeridirektoratet	«I utkastet til forskrift er det i § 4 og § 18 brukt benevnelsen «Polarkoden» uten at den er nærmere definert. Det foreslås at at «Polarkoden» defineres i et nytt punkt d) i den foreslåtte forskriftens § 3.»	§ 18 sier at SOLAS kapittel XIV gjelder som forskrift. Polarkoden er definert i SOLAS kapittel XIV regel 1.1.
	2018/95521-19	Norsk sjømannsforbund	«Vi er positive til forslaget som stiller strengere krav til sikkerheten rundt Svalbard enn i dag.»	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
	2018/95521-20	anonym	<p>«Vi mener ut fra vår erfaring og risikovurdering av farene ved uhell, bør skade-/lekkstabilitet innføres snarere enn foreslått i overgangsordningen. Dette vil tilfredsstille myndighetenes uttalte krav og gi den beste/største økningen av sikkerhet i hht foreslåtte forskrift. 4. Ikrafttredelse må gjelde fra 01.07.19.»</p> <p>«Kravet om skade-/lekkstabilitet er nok det viktigste kravet for å kunne redde menneskeliv ved uhell ved vanninntrenging.</p> <p>3. Vi mener ut fra vår erfaring og risikovurdering av farene ved uhell, bør skade-/lekkstabilitet innføres snarere enn foreslått i overgangsordningen. Dette vil tilfredsstille myndighetenes uttalte krav og gi den beste/største økningen av sikkerhet i hht foreslåtte forskrift. 4. Ikrafttredelse må gjelde fra 01.07.19.</p> <p>5. Overgangsbestemmelser. Forskriftene bør ut fra risikovurdering samt for raskest sikkerhet innføres gradvis. -Skade-/lekkstabilitet, fom 01.07 2020, ett eller to år fra ikrafttredelse. Alternativt med RSV snarest med ikrafttredelse fra sesongen 2020 dersom ikke forskriftene kan ha så kort overgangsordning. Utøverne har da sommeren/høsten til planlegging og vinteren 2019/2020 til evt gjennomføring/ombygging.</p> <p>-Øvrige forhold. 01.07.2023, maks fire år -Krav til skip som kan være med i overgangsordningen må presiseres å ha seilt på Svalbard i årene; 2015, 2016 og 2017.»</p> <p>«En ser en foruroligende utvikling på antall aktører uten skade-/lekkstabilitet de senere årene.»</p>	<p>Når det gjelder overgangsordningen er den satt såpass lang fordi vi er klar over at enkelte skip med lavest sikkerhetsstandard ikke kan operer på Svalbard uten at rederiene gjør investeringer opp mot 9,5 millioner.</p> <p>Videre må det være rimelig tid for planlegging og eventuell ombygging eller anskaffelse av nytt skip eller utstyr.</p> <p>Vi presiserer at §§ 4 og 7 skal oppfylles ved forskriftens ikrafttredelse.</p>
§ 4	2018/95521-22	V. ships Leisure	<p>« This might mean a complete ban on sailing through un-charged/inadequately charted areas even if risk controlled measures are used such as using own historical soundings, use of shared data from other ships, use of a forward looking sonar, own scouting boat with a portable echo-sounder in the area etc. Hydrographic data obtained through the above ways should not be define the area as un-surveyed. Also as per local statistics, there have been more groundings in Svalbard waters in charted areas, rather than in uncharted.»</p>	Se kommentar til AECOs merknader angående § 4.
§ 6			<p>“ There must be a clear definition between «tenders (that are normally also lifeboats) and the inflatable rigid hull dingies (aka «zodiacs») in the regulations. This section seems to apply the provisions of IMO Circular MSC.1/Circ.1417 also to zodiacs. Some of this Circular’s clauses (namely paragraphs 3 to 15) cannot be practically or constructively applied to zodiacs.</p>	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			The requirements for passengers to be with «»thermal protection suits» is not practical and can present some safety hazards as will limit passengers movements.”	
§ 20			“ There should be more clarity of the application of exemption to particular sections. For example with the items above – ref. Section 6 can the Flag State exempt zodiacs from the application of MSC.1.Circ.1417 of those paragraphs that are physically or constructively impossible to apply on a zodiac. Could the control measures proposed above for section 4 be considered for an exemption for the ban on navigation in «uncharted areas»”	Dispensasjonsbestemmelsen gjelder generelt for kravene i forskriften.
	2018/95521-23	LO	“ LO har gjennomgått forslaget sammen med våre maritime forbund og støtter forslagene til strengere regler for passasjerskip i norsk farvann ved Svalbard. Det må stilles strenge krav til slik trafikk i dette farvannet.»	
	2018/95521-24	Advokatforeningen	Advokatforeningen støtter forslaget til ny forskrift.	
	2018/95521-25	Norsk polarinstitutt	«Utkastet § 6 siste ledd åpner for utvidet adgang til bruk av tenderfartøy, noe som potensielt kan føre til mer ferdsel med småbåter i de kystnære områdene på Svalbard. Mulige miljøkonsekvenser av dette er ikke behandlet i høringsnotatet. Vi mener at en slik bestemmelse ikke bør gis uten at dette spørsmålet er utredet og viser til utredningsinstruksen § 2-1 første ledd nr. 4. Åpnes det opp for en utvidet bruk av tenderbåter utenom transport av passasjerer mellom cruiseskip og land/ilandstigningslokalitet, vil dette både ha et sikkerhetsmessig aspekt og et miljømessig aspekt. Større tenderbåter brukt til «small boat cruising» ut til en avstand fra moderskipet på inntil 5 nm, vil åpne for økt ferdsel i kystnære sjøområder, laguner og grunnere farvann. Dette kan medføre risiko for uhell, som igjen gir økt risiko for forurensning og utslipp. Videre kan det være risiko for økte forstyrrelser på dyreliv som sjøfugl, mytende gjess og ærfugl, hvalross og storkobbe på isflak og isbjørn i isen foran brefronter, ved iskantsonen, på mindre øyer og i strandsonen. Det vil også kunne bidra til økt slitasje på vegetasjon. For øvrig støtter vi de miljøfaglige vurderingene som er gjort av Sysselemannen på Svalbard i høringsuttalelse av 27. februar 2019.»	Vi tar merknaden angående miljø til etterretning, og § 6 siste ledd stilles i bero. Problematikken relatert til § 6 siste ledd skal drøftes på departementsnivå.
	2018/95521-7	AECO	“AECO welcomes this evaluation of safety in Arctic cruise operations, and our members are also positive to the development of new standards when there is a need to improve safety. AECO is therefore in support of many of the proposed measures. However, AECO will on general basis advise against developing a legal framework that pushes towards use of larger vessels in Arctic cruise operations. When new regulations require larger areas for equipment, storage, handling and treatment, it implies that the vessels need to grow in size, which again may lead to new safety challenges. We encourage authorities to seek well working solutions that regards the small-scale	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>operations as well as the other operations, while still ensuring a high level of safety and safety awareness.</p> <p>For AECO, the use of tender vessels and excursions crafts for sighting operations and the equipment required for these operations, are of major concerns. All expedition cruise vessels undertake this activity which means hundreds of crafts involved and millions of dollars invested in vessels, equipment, training and procedures. It is of utmost importance that new regulations are not laid out in a way that are not practical or financial possible to meet, and by that become a threat to the industry.”</p>	
§ 2			<p>This survey scheme is often performed by classification societies on behalf of Flag states. It is unclear what the objections for this item is.</p>	<p>Hvem som skal utføre tilsyn er regulert gjennom egne avtaler mellom flaggstatene og RO. Delegering er ok.</p>
§ 3			<p>Tender boats and excursion crafts should be defined. The wording “vessel” normally refers to a registered ship. We suggest using “craft” instead of vessel when referring to excursion crafts and be consistent throughout the regulation.</p>	<p>Vi vil bruke craft.</p>
§ 4			<p>Part I-B of the code is a guidance part and AECO asks that the Polar Code is applied in Svalbard the same way as it is in other areas. There will be challenges connected to defining “updated data”.</p> <p>Angående Polar Code Part I-B, paragraph 10.2, .4 :</p> <p>“.4 may be interpreted as an absolute requirement to only sail through chartered areas, following established routes. For this reason, there is a need to clarify what is regarded as chartered waters. In our meeting with the Norwegian Maritime Directorate in Oslo in October 2018 and in Longyearbyen October 2018, it was agreed that all waters surrounding Svalbard, except areas where the glaciers recently have pulled back, are regarded as chartered, although some with old methods. Together with other means of navigational aid such as historical soundings, crowd sourced data and forward-looking sonars it was confirmed that sailings in Svalbard waters – except close to glacier fronts - can take place.</p> <p>We kindly request that this clarification is included in the regulation, or that the Polar Code Part 1-B remains a recommendation, alternatively that .4 in this section is a recommendation.”</p>	<p>Kravene til reiseplanlegging har vært diskutert med næringen før forskriften ble sendt på høring. De enkelte rederi eller organisasjoner organiserer seg på litt ulike vis når det gjelder måling, samling og deling av data. Dette er feltet er i utvikling både når det gjelder Crowd-sourcing og teknologisk utvikling. Samtidig er det stadig nye områder som blir målt opp av statlige myndigheter med moderne metoder, selv om dette tar noe tid.</p> <p>Direktoratet ser at næringen i noen tilfeller kan ha informasjon om dybdeforhold som er forsvarlige, samtidig som vi ikke kan gå inn og godkjenne kart fra enkeltredier.</p> <p>Vi oppfatter at alle er enige om at tilstrekkelig kunnskap om dybdeforholdene er essensielt for sikkerheten. Derfor har vi valgt å gjøre Polarkoden regel. 10.2 og 10.3 gjeldende som forskrift. 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 et overordnet krav 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 i forskriften § 4 er derfor ment å gi særlig veiledning til</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
				skipsførere i det aktuelle farvannet. Skipsfører må gjøre konkrete forsvarlighetsvurderinger dersom de velger å tilside sette disse anbefalingene.
§ 5			<p>“ The requirement may have implications for non-SOLAS vessels but since MSC 1/Circ. 1129 does not stipulate the prescriptive requirement, it is unclear what they may be.</p> <p>AECO kindly request that the regulators take into consideration space limitations onboard smaller vessels as well as veteran vessels. AECO recommends that the regulations specify that requirements such as separate hospital, wheel-chair access and other specifics that requires large space or modern interior, are not part of the requirements for non-SOLAS vessels.</p> <p>We understand ship procedures in accordance with the IMASAR manual to be procedures and not equipment or installations.</p> <p>IMASAR does not specify designated winching area, and experience show that the area will be chosen based on weather conditions and other circumstances, hence we understand that this proposal does not include a requirement to mark a winching area with paint.</p>	<p>Kravet til egnet rom eller sykerom gjelder allerede for norske skip. MSC 1/Circ. 1129 er fleksibel, og gir rom for å velge mellom flere anerkjente retningslinjer og dermed flere ulike løsninger. Vi ser ikke behov for å sette eksakte krav. Sdir ønsker at rederiene skal ha rom for fleksible løsninger som aksepteres av flagget.</p> <p>Ja, kravet gjelder prosedyrer etter IAMSAR. De trenger ikke markere et vinsjeområde.</p>
§ 6 Ships equipm ent			It is understood that this provision states that any craft used as tenders or for excursions need to be regarded as part of the ship’s equipment.	
§ 6			<p>It is unclear whether a Zodiac used to bring passengers ashore is to be considered a tender (and therefore needs to be in compliance with MSC circ.1417). If this is the intention, this is an unachievable task. Tender requirements are almost impossible to apply to a Zodiac – please see additional comments below.</p> <p>There needs to be a greater distinction between tendering operation and a sightseeing excursion operation. There is also a need to clarify that excursions may include landing.</p> <p>MSC.1/Circ. 1417 applies to tender vessels carrying more than 12 passengers. AECO suggests that regulations for tender vessels carrying more than 12 passengers, which requirement for STCW / RSCRB Certificates.</p> <p>If the proposed measures are applied, it means that if the vessel is unable to meet one of the requirements, no operations can find place. Standard tenders currently used in Svalbard would likely be unable to comply</p>	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>Instead of the reference to MSC.1/Circ. 1417 3-15, AECO suggests the following wording: "Operations must comply with ship certificates and ISM."</p> <p>Potentially with the additional text: "Sightseeing operations can only take place in daylight and twilight, and in safe working visibility."</p> <p>In regards to distances to mother vessel, AECO suggests: «Single vessels may operate at a maximum of 2,5 nautical miles from the ship. When operating two or more vessels together, , vessels may operate at a maximum of 5 nautical miles from the ship.»</p> <p>Two are more vessels operating together will be able to assist each other at a minimum of time, which is why we believe it will be safe to apply a longer distance when two or more vessels are opearting together.</p>	
§ 6 Utstyr til avstand småling			<p>AECO has no objection to the required distance, nor do we object to the requirement to carry equipment to measure the distance.</p> <p>However, AECO believes that if the mother vessel is equipped and can assist in ensuring that a minimum distance is maintained between the tender boats/excursion crafts and the glacier front, the equipment does not necessarily need to be carried by the tender boats/excursion crafts.</p> <p>AECO proposes the following text: «Tenders shall be operated at a safe distance from glacier fronts. The distance shall be at least five times the height of the glacier front, but not less than 200 meters. Ship and/or tender/excursion crafts need to carry adequate equipment or have acceptable procedures in place to assess distance to the glacier.»</p>	Direktoratet tar kommentaren til følge slik at det er opp til rederiet å vurdere om det er moderskipet eller tenderfartøyet som skal ha utstyr til å måle avstanden til brefront. Kravet om minimumsavstand forutsetter at de har tilgjengelig utstyr.
§ 6 termisk utstyr			<p>"The LSA code section 2.3 and 2.4 covers immersion suits and anti-exposure suits. There are several reasons why AECO believes this requirement – or a requirement for a full-body suit with thermal protection - not only are impractical, but also may represent a potential increased safety risk for the operations in question:</p> <p>The tender operations and excursions in question are planned and monitored activities, not emergency situations. These are activities undertaken on regular basis, normally every day and sometimes several times a day. This means that passengers will have to dress in these suits, and undress, several times every day. According to the LSA code, the dresses needs to fit the user to ensure mobility. This suggests that the passengers need to be assigned to a personal suit or a group of suits. The storage will be a massive challenge, whether it is in their personal cabins or in storages.</p>	<p>Kommentaren bekrefter at det er stor tenderaktivitet, og at det medfører relativt stor risiko for passasjene, deres alder og mobilitet tatt i betraktning. Dette underbygger også behovet for å regulere dette via forskrift for å ivareta passasjenenes sikkerhet og redusere risikoen ved denne type aktivitet.</p> <p>Dette gir også grunn til bekymring dersom det skulle oppstå en uønsket hendelse. Alt tilsier at vi må et godt regelverk som er med på å forhindre at alvorlige uønskede hendelser oppstår.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>The average age of the passengers in question will typically be quite high. Many of the passengers can be expected to have reduced mobility. Dressing and undressing will take time and likely increase the risk of smaller accidents such as falling. Once dressed, the passengers must move/walk in the suits inside a vessel, either from a cabin or from a storage room. Again, mobility will be an issue and there will be risks to health in addition the discomfort this will represent for the passengers.</p> <p>When undertaking a tendering or an excursion, the largest risks are likely connected to embarkation and disembarkation of the vessels. When dressed in a suit that is uncomfortable, does not fit well and lowers mobility, it will be challenging to walk down stairs or step onto the side of a tender/inflatable vessel. The risk of falling in the stairs, in the boat or into water will be larger. The same applies when disembarking on land. Passenger will normally have to lift legs over the side of a vessel and sometimes step into water or on uneven surface when going ashore. Again, dressed in the suits in questions, there will be a higher risk of falls and injuries.</p> <p>Once on land, suits will normally have to be removed to be able to move around, go for walks, look at site attractions or undertake beach clean ups. Undressing in an environment which normally do not provide anything to sit on, or to hold on to, will cause risks.</p> <p>When undressed, the suits need to be kept on the beach in a way that enables the passengers to find their own attire, or at least the right size. The safety risks connected to dressing, embarkation, transportation, disembarkation, moving on the vessel and undressing will again cause safety risks.</p> <p>Hygiene and the risk of transporting alien species may also be issues. Passengers change-overs normally happens every or every other week. One would think that these dresses will need a cleaning that is not necessarily available onboard a vessel.</p> <p>Also, when stored on land, there is a risk of the garments being means of transporting alien species and from a decontamination point of view, may not be recommended.</p> <p>Once landed in Arctic areas, one must always be prepared to stop operations at short notice. Polar bears approaching or weather hazards may call for quick retreats. In these situations, one may picture that passengers will not have time to dress and will be transported without any thermal or floating gear and that the suits are left behind because of the emergency.</p> <p>AECO kindly request that the regulators reconsider this proposal. We would like to propose the following text:</p>	<p>Kommentaren knyttet til risiko ved ombordstigning i tenderfartøyet støtter opp om forslaget om forbud mot losleider.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>“Tender boats carrying more than 12 passengers must comply with MSC. 1/Circ 1417 and be equipped with lifejackets. For operations with tender boats carrying 12 passengers and less, and sightseeing operations with other crafts, all persons onboard shall wear lifejackets in accordance with requirements of section 2.2. of the LSA Code or buoyance aids suitable for the operations. If considered necessary by the Master, all persons shall wear full-body suit with thermal protection in accordance with the requirements of section 2.3 or 2.4 of the LSA Code.”</p> <p>As stated in previous comments, AECO would support a regulation which requires a maximum distance between two crafts operating together, or the operating craft and a standby craft that can assist in the event of an incident. One could also consider if these crafts should be required to be equipped with extended hypothermia kits.</p>	
§ 6 safe embarkation			«AECO understand that «pilot ladders» and «rope ladder» refers to lose hanging ladders, but that the provisions do not disqualify e.g. aluminum ladders that are safely attached to the vessels.”	
§ 6			“AECO still believes there is a need to more clearly distinguish between tender boats and other crafts used and tender boat operations and excursions. As mentioned above, there is also a significant discrepancy between the requirements outlined in MSC.1/Circ. 1417 paragraphs 3 to 15 and what is realistically possible on the commonly used crafts such as inflatable and rigid hulls boats.”	
§ 9			<p>“Non-SOLAS passenger ships affiliated with AECO are presently limited to two schooners. The schooners represent a traditional and different sailing than modern motor vessels, and AECO kindly request that the history and traditional sailing are regarded when the new regulations are finalized.</p> <p>The non-SOLAS operators are in support of safety requirements that these non-SOLAS vessels will realistically be able to comply with. However, we are unsure if the vessels will be able to meet all requirements by the letter as proposed below. The operators would like to enter a dialogue with authorities on whether and how they, in a best possible way, can meet the objectives of these regulations. To ensure that no operator or vessels unintentionally are put out of business, it is kindly requested that the regulations include a provision that gives authority to grant exemptions.2</p>	<p>Forskriftens krav angir minste akseptable sikkerhetsnivå for passasjerskip på Svalbard. Dersom de enkelte skip ikke kan oppnå et likeverdig sikkerhetsnivå med forskriftenes krav, kan de ikke operere på Svalbard. Dette ble også presisert i møtet med næringen på Svalbard høsten 2018.</p> <p>Det er lagt til grunn en overgangsperiode på 5 år for å gi rimelig tid til omstilling for de som ikke klarer å oppfylle forskriftens krav.</p>
§ 10			<p>“ We believe that these exemptions are needed if the Norwegian Maritime Authorities agrees that it is not an objective to put the sailing schooners out of business, and we ask that Regulations 1.4, 6.2.4 and 9.5 are not exempted from the regulations.</p> <p>Regulation 9.5 mentioned that vessels should have a double bottom. Sailing schooners do not have double bottom and on the subject damage stability and double bottom, we</p>	<p>Dersom rederiet mener at skipet har en løsning som gir likeverdig sikkerhetsnivå med forskriftens krav, må de søke flaggstaten om godkjenning etter § 20 i forskriften.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>would kindly ask SOLAS edition 2004, in II-1 regulation 8 (in combination with regulation 6) is applies.</p> <p>SOLAS edition 2004 states that vessels below 79 meters can have a one compartment damage stability. It also states (regulation 12), that vessels below the 50 meters load line are exempted from a double bottom. In addition to that.</p> <p>Sailing vessels have a keel, and in case of grounding the keel could be damaged, but the actual hull will rarely be affected.”</p>	
§ 12			“in case of emergency situations many operators will also launch their zodiacs.”	Dette kan ikke være en del av nødprosedyren. Skipets redningsutstyr skal være godkjent etter LSA-koden.
§ 13			<p>“ in May 2018 IMO’s Maritime Safety Committee approved of Iridium as part of GMDSS. See: https://www.iridium.com/services/gmdss/ (halfway the text on right side) and http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-99th-session.aspx (lower half of text). We ask that Iridium telephony is accepted as an alternative to telex.”</p>	<p>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 trer i kraft.</p> <p>Forslaget er vedtatt i IMO, men vi avventer vedtak i WRC. (World radio conference) IMO holder på å lage ytelses- og teststandarder. Utstyret er foreløpig ikke tilgjengelig på markedet.</p>
Generelt	<u>2018/99521-11</u>	Sysselembannen	<p>“Som sikkerhetsfaglige grep og tiltak støtter Sysselembannen 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.</p> <p>I dette perspektiv og på bakgrunn av ovennevnte har Sysselembannen – med unntak av merknaden nedenfor – ikke kommentarer til forslaget utover å støtte disse som viktige sikkerhetsfaglige tiltak.»</p>	
Konsekvenser og kostnader			<p>«Videre opplyses at forslaget vil få begrenset eller liten økonomisk betydning for disse sistnevnte skips vedkommende. Basert på disse tall står en m.a.o. igjen med 6 skip hvor kostnadene ved å overholde kravene skisseres i størrelsesorden 9,5 mill. kroner, og/eller til å overstige dagens skipsverdi. Sysselembannen antar at disse 6 skip er de skip som pr i dag – og som dels over mange år – har tilbudt dagsturer i Isfjorden og til de omkringliggende lokalsamfunn.</p> <p>Sysselembannen er av den oppfatning at en noe nærmere beskrivelse av disse skipene ville vært en fordel, sammen med en drøftelse av hvilke ulike løsninger som kunne tenkes innført for å ivareta sikkerheten om</p>	<p>Tallene er basert på sysselembannens statistikker. Sdir har brukt de sist oppdaterte tallene som var tilgjengelige hos Sysselembannen når analysen ble laget.</p> <p>Det stemmer at dette gjelder for noen dagsturskip.</p> <p>Disse skipene oppfyller eksempelvis ikke grunnleggende krav til stabilitet og brannsikring, og det kreves derfor en</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>bord på disse skipene. Kan det for eksempel tenkes rom for unntak og/eller anvendelse av spesifikke krav for disse skipene eller i dette geografiske området.</p> <p>I forslaget er i praksis alle krav og kostnader ved det nye regelverket søkt løst via den 5-årige overgangsordningen. Dersom dette rent faktisk er den eneste måte å ivareta og/eller komme opp på en forsvarlig sikkerhetsstandard på, har ikke Sysselmannen innvendinger til dette, men det er uansett på sin plass at reelle alternativer er vurdert. Og for å belyse dette kunne det som allerede nevnt med fordel ha vært kommentert. Vi viser i denne sammenheng særlig til at lokalt reiseliv med base og utgangspunkt i Longyearbyen er noe myndighetene ønsker å legge til rette for i den siste stortingsmeldingen for Svalbard, jf. Meld. St. 32 (2015-2016) Svalbard.</p> <p>For en høring som sendes ut i årsskiftet 2018/2019 hadde det etter vår oppfatning også vært en fordel om nyere tall enn 2016 hadde inngått i beskrivelsene. Mest sannsynlig har det bare på denne relativt korte tiden vært utviklinger i antall mv., endringer som på ulike vis vil kunne ha betydning for vurderingen av forslagene.»</p>	<p>ombygging for å oppnå et sikkerhetsnivå som vi mener er tilstrekkelig for skip i dette området.</p> <p>En overgangsperiode på 5 år anses som dekkende, da tatt i betraktning at skip med et lavt sikkerhetsnivå får lov å operere i dette området selv om en ren sikkerhetsvurdering, uten ivaretagelse av andre hensyn, skulle tilsi noe annet.</p>
§ 6			<p>Merknad fra Sysselmannen: På et punkt i det foreslåtte ser Sysselmannen behov for å avgi merknad, og her forslår vi også endringer i det Sdir legger opp til. Dette gjelder forslaget til ny § 6 om utvidet bruk av såkalte «tenderfartøy». Forslaget og bestemmelsen er omtalt i høringsnotatet s. 12 flg.</p> <p>Sysselmannens merknad til denne bestemmelsen omfatter både et sikkerhetsmessig perspektiv, og et mer overordnet perspektiv om den helhetlige styringen av reiselivet på Svalbard, og herigjennom utviklingen av dette som sådan.</p> <p>Innledningsvis, og før vi går videre, vises og til at Sysselmannen har merket seg forslaget til endring FOR- 2009-11-24-1400 om drift av fartøyer som fører 12 eller færre passasjerer mv. («1400-forskriften»), jf. brev fra Sdir av 18. desember 2018.</p> <p>En av endringene i ovennevnte forskrift gjelder begrepet «tenderfartøy» (jf. gjeldende forskrift § 1 (2) bokstav f)). Vårt innspill i den foreliggende sak er basert på 1400-forskriften slik denne pr i dag lyder, og enn viktigere: Slik vi ser det medfører uansett ikke de foreslåtte endringer i 1400-forskriften konsekvenser for vår merknad og vårt prinsipielle ståsted i saken. I forslaget til ny forskrift er unntaket (dagens «tenderfartøy») definert som: «<i>fartøy som er en del av et skips utrustning og som transporterer passasjerer mellom skipet og land</i>», jf. utkast til ny forskrift § 1 (2) b). Definisjonen i forslag til «ny 1400-forskrift» gjelder følgelig det samme forhold, men med bruk av andre ord: Transport av passasjerer mellom skipet og land.</p>	<p>Denne definisjonen er innholdsmessig samsvarende med definisjonen i utkast til Svalbardforskrift.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p><i>Det sikkerhetsmessige perspektiv:</i></p> <p>I høringsbrevet opplyses at § 6 er en ny bestemmelse, og at den ikke eksisterer i øvrige av Sdirs forskrifter om passasjerskip. Videre skriver Sdir at forholdene på Svalbard gjør at tenderoperasjoner utgjør en særlig risiko for de involverte personer, og at det derfor er behov for noen minstekrav.</p> <p>Sysselmannen er ikke uenig i dette, snarere tvert imot, men stiller spørsmål ved den samtidige utvidelse i tillatt bruk av slike fartøy. Når hensikten er å ta tak i operasjoner som «utgjør en særlig risiko» kan det fremstå som noe uforvarlig og i samme moment utvide adgangen til bruk av tenderfartøy (hvis formål strengt tatt er å ivareta et praktisk behov for transport mellom skip og land på steder hvor adgang til kai ikke finnes).</p> <p>Den tradisjonelle forståelsen av et «tenderfartøy» er som det fremgår et fartøy brukt til å frakte passasjerer mellom et større passasjerskip, normalt oppankret på fjorden, og en havn eller annen lokalitet på land. Dette gjenspeiles også i «1400-forskriften». Her defineres, og unntas fra forskriften, såkalte «tenderfartøy» ved å definere dette til: «Fartøy som brukes til å frakte passasjerer til og fra et større fartøy og som er å anse som en del av fartøyets utrustning» (forskriftens § 1 (2) bokstav f)). I praksis behøver det selvfølgelig ikke å være slik at tenderfartøyet er en del av skipets utrustning. For eksempel kan det være andre enn skipets båter som forestår selve transporten mellom skipet og land, for eksempel ved et kaianlegg. Poenget er imidlertid hele tiden at det dreier seg om tendervirksomhet i form av ren transport mellom skip og land, og ikke annen ordinær trafikk.</p> <p>Slik Sysselmannen ser det er det ingen grunn til å endre på denne forståelsen av tendervirksomhet, og det selv om fartøyene og aktiviteten pålegges visse minstekrav. Brukes tenderfartøyene til andre turer utover det rent transportmessige, utfører det både i faktisk og rettslig forstand den typen aktivitet som er regulert i annet og relativt nytt regelverk på Svalbard: Den nevnte FOR-2009-11-24-1400 om drift av fartøyer som fører 12 eller færre passasjerer mv.</p> <p>I selve høringsbrevet opplyses på side 12 bl.a.:</p> <p><i>«I tillegg til tenderaktiviteten, det vil si transport av passasjerer mellom skip og land og tilbake, brukes åpne små fartøy som settes ut fra passasjerskip for å komme nærmere naturen, eller for å komme til steder hvor skipet ikke kommer til. Omfanget av denne sightseeingen er ikke klarlagt, men vi ser at slik aktivitet er en del av markedsføringen til flere av turoperatørene. Denne aktiviteten har hittil vært regulert av de ordinære reglene for passasjerskip eller av forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. (1400-forskriften). De grønne områdene på kartet viser hvor det er lovlig å drive passasjertransport med åpne små fartøy i samsvar med 1400-forskriften».</i></p>	<p>Dette er ikke riktig. Tenderfartøy tilhører skipet.</p> <p>Sdir foreslår ikke å endre på forståelsen av ordinær tendervirksomhet.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>I forlengelsen av dette stiller Sysselmannen og spørsmål ved om bruken beskrevet ovenfor gjelder generelt, eller om faktum mer er at <i>noen</i> aktører gjør dette. Vi viser i denne sammenheng til korrespondanse mellom Hapag-Lloyd Kreuzfahrten GmbH og Sdir om forbud mot bruk av bl.a. Zodiac-båter for turkjøring i områder beliggende utenfor 1400-forskriftens § 7. Også Hurtigruten har forholdt seg til dette.</p> <p>I høringsnotatet skrives på side 13 at:</p> <p><i>«forslaget til regulering av tenderaktivitet tar utgangspunkt i IMO sine retningslinjer om tenderfartøy...[og]...skip som har om bord tenderfartøy som oppfyller IMO-retningslinjene vil generelt kunne benytte sine tenderfartøy til tendring på Svalbard med det antall passasjerer fartøyet er beregnet for».</i></p> <p>Begge deler sier seg selv, og det er heller ikke dette Sysselmannen reagerer på. Vårt spørsmål og innvending gjelder den lokale utvidelse av hva slags turaktivitet en kan gjennomføre ved å definere noe som «tenderaktivitet» og således komme unna kravene i 1400-forskriften.</p> <p>Fartøy som oppfyller kravene i 1400-forskriften kan frakte passasjerer rundt på tur. Men adgangen er ikke fri. De viktigste begrensningene fremgår av forskriftens § 7 hvor det bl.a. settes begrensninger i tid og sted.</p> <p>Tidsbegrensningene er satt til 1. mai – 31. oktober og stedene er avgrenset til Kongsfjorden, Isfjorden og Bellsund mv. Gjøres det endringer i hva et tenderfartøy kan brukes til, griper en nødvendigvis også både inn i – og endrer – disse operasjonsbegrensningene. Sysselmannen mener de rammer som ligger i denne forskriften pr i dag både ivaretar viktige sikkerhetsmessige forhold, og også andre forhold Sysselmannen ser økende utfordringer med (bl.a. en stadig større pågang for å gjennomføre ulike «vintercruise»).</p> <p>Å lempe på disse kravene, vil i neste omgang også kunne medføre et press mot reglene som sådan. En kan derfor på dette viset ende opp med å viske ut viktige deler av systemet gjennom å flytte rammene litt etter litt. Sett fra de som allerede opererer innenfor 1400-forskriften sitt ståsted, er det derfor ikke gitt at disse ser de lempninger som nå foreslås som bare forståelige og/eller rettfærdige.</p> <p>Det har bl.a. vært stilt spørsmål ved om en lovlig kan unngå kravene i 1400-forskriften ved å laste fartøyet opp på et større cruise fartøy, og med cruise fartøyet som «base» deretter ta fartøyene i bruk i for eksempel Woodfjorden (et sted som ligger utenfor de angitte områder i § 7). Slik vi ser det, er det liten eller ingen tvil om at dette er et brudd på bl.a. § 7 om hvor slike «småbåter» kan benyttes på Svalbard. På spørsmål fra cruiseoperatørene sommeren 2018 har også Sdir svart at turistaktivitet med «småbåter» ut fra cruiseskip er regulert av</p>	<p>Sdir vet at <i>noen</i> aktører driver med ekskursjoner/småturen på vannet utenfor de geografiske operasjonsbegrensningene i forskrift 1400 § 7.</p> <p>Sdir har ikke prøvd å utvide definisjonen av tenderaktivitet for å komme unna reglene i forskrift 1400. Forslaget innebærer krav til småturen med tenderfartøy som vil gi like god sikkerhet som om fartøyet opererte etter forskrift 1400. Den foreslåtte § 6 åttende ledd representerer således et unntak fra forskrift 1400.</p> <p>Den foreslåtte § 6 åttende ledd ville ikke ført til noen utvidelse av operasjonsområdet til fartøy som følger forskrift 1400.</p> <p>Sdir registrerer at sysselmannen mener at forskrift 1400 ivaretar viktige sikkerhetsmessige forhold, og også andre forhold Sysselmannen ser økende utfordringer med.</p> <p>Sdir ser at press på reglene i forskrift 1400 kan bli et resultat.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>1400-forskriften, og at peratørene derfor må forholde seg til disse reglene, herunder de tids- og stedlige operasjonsbegrensninger.</p> <p>Til den begrunnelse som gis i høringsnotatet, ser også vi at en mulig argumentasjon er at «moderskipets» tilstedeværelse i disse tilfellene utgjør en sikkerhetsplattform og en «back-up» ved uhell med den mindre farkost. Men vi ser allikevel ikke hvorfor myndighetene skal lete etter argumenter for å utvide bruken av tenderfartøy. Og under enhver omstendighet endrer ikke en slik begrunnelse det prinsipielle spørsmål om hvor denne typen turisme kan og bør foregå på Svalbard, jf. den nevnte § 7 ovenfor.</p> <p>For å lempe på kravene til hva et tenderfartøy er og kan brukes til, innføres ulike minstekrav. Innføring av slike minstekrav som sådan er selvfølgelig ikke noe Sysselmannen har innvendinger imot.</p> <p>Samtidig må det imidlertid med styrke kunne hevdes at det sikreste tross alt må være at tenderfartøy nettopp brukes til det den tradisjonelle forståelse og definisjonen i 1400-forskriften angir: <i>Altså til ren transport mellom skipet og aktuelt punkt på land.</i> Videre kan det på selvstendig grunnlag stilles spørsmål ved om også den tradisjonelle tenderaktivitet på Svalbard bør underlegges ytterligere sikkerhetskrav enn hva tilfellet er i dag. Dette er imidlertid et selvstendig forhold, og som uansett kan avhjelpest uten samtidig å utvide bruksområdet som sådan.</p> <p>I høringsnotatet brukes forholdsvis mye plass på å argumentere for at «tenderfartøy» ikke kun skal kunne brukes til tendervirksomhet i ordets rette forstand, men også til ordinær turistvirksomhet. Et av argumentene for dette synes å være at en del turistoperatører allerede gjør dette pr i dag på tross av at det ikke er tillatt. Slik sett kan forholdet også beskrives som et spørsmål om det er reglene som skal tilpasse seg faktum, eller omvendt.</p> <p><i>Det miljømessige perspektiv:</i></p> <p>Det utvidede i bruksområde, og det faktum at stadig flere cruisepassasjerer kommer til Svalbard øker ikke bare sannsynligheten for ulykker, sannsynligheten for slitasje på naturen og forstyrrelse av dyrelivet mv. påvirkes også. Når det gjelder de miljømessige sider (natur og dyreliv mv.) er dette for øvrig forhold Norge i kraft av sin suverenitet over Svalbard, har et særlig ansvar for å ta hensyn til, og å beskytte.</p> <p>Sistnevnte ivaretas og oppfylles primært gjennom svalbardmiljøloven med forskrifter, men også andre regler inngår i dette som en helhet. Og under enhver omstendighet er det nødvendig med en helhetlig diskusjon av problematikken når det gjøres endringer i et regelverk uten at dette samtidig fanges opp i annet regelverk (i dette tilfellet: miljøregelverket). Under dette punktet drøftes derfor miljømessige konsekvenser ved endringen, herunder utfordringer som følge av en stadig økende turisme.</p>	<p>Sdir er enig i at det er et prinsipielt spørsmål som krever bred drøftelse hvor denne typen turisme kan og bør foregå på Svalbard.</p> <p>Sdir har vurdert muligheten for å imøtekomme næringen ved å foreslå regler som gjør det mulig å utføre ønsket aktivitet på en <i>skipssikkerhetsmessig</i> forsvarlig måte.</p> <p>Sdir har hele tiden vært inneforstått med at omfanget kan reguleres og begrenses på bakgrunn av regler som eksempelvis skal ivareta miljø. Dette var også nevnt i høringsbrevet.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>At en utvidet adgang til bruk av tenderfartøy med base i cruiseskip, vil føre til en økning i ferdsel med småbåter i kystnære områder på Svalbard, kan ikke være tvilsomt. Områder som brefronter, gruntvannsområder mv. er særlig viktige for arter som sjøfugl og isbjørn. En økning i trafikkmonstret her vil derfor kunne ha uheldige miljøkonsekvenser gjennom økt forstyrrelse av allerede sårbare arter.</p> <p>Sysselemanden mener derfor at det også ut i fra et miljøperspektiv er uheldig å åpne opp for et utvidet bruksområde for såkalte tenderfartøy. Som følger og konsekvenser av en regelendring er dette forhold som etter vår oppfatning bør drøftes i høringsnotatet.</p> <p>At det stilles sikkerhetskrav til tenderfartøy slik disse er definert ovenfor, har vi som nevnt ikke innvendinger til. Men når disse endringene også medfører endringer i bruksmønsteret, og påfølgende endrede miljømessige konsekvenser, mener vi at det ikke bare er viktig, men også påkrevet, å se de ulike forhold i sammenheng. Vi viser i denne sammenheng bl.a. til FOR-2002-10-18-1134 (Polarutvalgsinstruksen) hvor det bl.a. fremgår at det å kunne se de enkelte fagetaters virksomhet i sammenheng og i et bredere perspektiv, er et av formålene bak utvalgets arbeid.</p> <p>Når en fagetat (her: Sdir) gjør endringer i sitt regelverk – endringer som og får betydning på andre fagetaters ansvarsfelt – (her: Klima- og miljødepartementet m/underliggende etater) er det viktig at sistnevnte, og øvrige departementer med ansvar for Svalbard trekkes med, og tydelig gjøres oppmerksom på forslagens ulike konsekvenser. Vi er klar over at saken har vært forelagt for Polarutvalget (i juni 2018) og at forholdet der er beskrevet, men vi er allikevel i tvil om hvorvidt endringene fra dagens rettsstilstand har vært beskrevet tydelig nok til at en reell og god diskusjon har kunnet finne sted i utvalget mv.</p> <p>Vi er også av den oppfatning at høringsnotatet på dette punktet med fordel kunne vært tydeligere i sin beskrivelse av akkurat denne konsekvensen. Isteden brukes mye av plassen på å beskrive ulike SOLAS-krav og andre tekniske godkjenninger (CE-merking mv.). Dette har uansett ikke relevans eller betydning for den miljømessige konsekvens ved forslaget, og er etter vårt syn også med på å tilsløre en reell og god diskusjon av miljøkonsekvensene.</p> <p>Avslutningsvis og i forlengelsen av ovennevnte vil vi særlig vise til at det nå er igangsatt et interdepartementalt arbeid som skal se nærmere på utviklingen i reiselivet på Svalbard. Prosessen skal bl.a. se nærmere på om reiselivet har den ønskede utvikling med tanke på å underbygge de overordnede svalbardpolitiske mål, hvis bevaring av områdets særegne villmarksnatur er et av målene.</p> <p>Slik Sysselemanden ser det vil det være svært uheldig – for ikke si selvmotsigende – om det nå skulle foretas endringer i eksisterende regler, uavhengig av det her nevnte arbeid.</p>	<p>Enig.</p> <p>Sdir tar sysselemandens anførsler om hensynet til miljøet til etterretning.</p> <p>Dette er vurdert i høringsutkastet. § 6 andre til syvende ledd omhandler sikkerhetskrav til <u>ordinær tendervirksomhet</u>.</p> <p>Sdirs. anliggende er å ivareta skipssikkerhet.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p><u>Sysselemannens konklusjon og forslag til endring:</u></p> <p>Sysselemannen mener primært at forslaget om å utvide bruksområdet til såkalte «tenderfartøy» (§ 6 siste ledd) må frafallas.</p> <p>Dersom det vurderes at dagens sikkerhetskrav i forbindelse med «tendring», jf. definisjonen og den tradisjonelle forståelsen av hva dette er – pr i dag er for dårlig – så bør dette løses uten at selve bruksområdet utvides. Disse forhold er for øvrig heller ikke nødvendige sammenhenger. Snarere er det Sysselemannens oppfatning at en utvidet bruk av tenderfartøy til sightseeing også i mørketiden vil ha klare sikkerhetsmessige utfordringer, samt miljømessige utfordringer med tanke på de høye miljømålene. Etter vår mening bør en derfor heller presiseres hva et tenderfartøy er, og følgelig også hva slags type bruk som er regulert av andre regler, jf. bl.a. definisjonen i 1400-forskriften. All trafikk med «småbåter» utover tendertrafikk bør etter vår oppfatning reguleres av 1400-forskriften på ordinært vis.</p> <p>Dersom Sdir ikke finner grunn til å frafalle denne delen av forslaget, mener vi under enhver omstendighet at regelendringene i forslaget § 6 siste ledd om utvidet bruk av tenderfartøy, må bringes inn til konkret drøftelse i det interdepartementale arbeidet referert ovenfor. Noe annet vil etter vår oppfatning gå på tvers av premissene for dette arbeidet.</p> <p>Som tidligere påpekt vil en utvidet adgang bruk av tenderfartøy med base i cruiseskip, også måtte føre til en økning i ferdselen med småbåter i kystnære områder på Svalbard. Det kan derfor stilles spørsmål ved om et slikt «grep» er egnet til å styrke og/eller underbygge den Longyearby-baserte turismen, jf. de signaler som er gitt om ønskeligheten av dette i den siste stortingsmeldingen om Svalbard.</p> <p>I den grad Nærings- og fiskeridepartementet og Klima- og miljødepartementet ikke allerede er kjent med de her beskrevne problemstillinger, ber vi om at den bringes inn for disse for videre diskusjon i arbeidsgruppen (både NFD og KLD deltar i gruppen).</p>	<p>§ 6 siste ledd stilles i bero inntil problematikken relatert til § 6 siste ledd er drøftet på departementsnivå.</p>
	2018/99521-26	Miljødirektoratet	<p>«Miljødirektoratet tiltrer i hovedsak Sjøfartsdirektoratets forslag om heving av krav til sikkerhet på passasjerskip i Norges territorialfarvann ved Svalbard. Vi mener forslaget § 6, åttende ledd om utvidet bruk av "tenderfartøy" må frafallas: Dette er mangelfullt utredet og begrunnet, og vi er bekymret for konsekvensene slik utvidet bruk vil ha for natur og dyreliv.</p>	<p>Sdir ser at forslaget utløser flere spørsmål angående miljø og dyreliv som ikke er drøftet. Forslaget i § 6 siste ledd stilles i bero inntil videre. Se kommentar til sysselemannens merknad.</p> <p>Sdir vil likevel presisere at forslaget åpnet for utvidet bruk, samtidig som kravene til sikkerhet som var foreslått ble lagt på</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>Miljødirektoratet tiltrer behovet for heving av minimumskravet til sikkerhetsstandard på passasjerskip i Norges territorialfarvann ved Svalbard. Spesielle stedlige og klimatiske forhold, samt mangelfulle sjøkart vanskeliggjør ferdsel til sjøs, og øker risikoen for ulykker sammenlignet med tilsvarende ferdsel ved fastlandet. Samtidig har de samme farvannene sårbare naturområder og sårbart dyreliv. Det må vektlegges at 87% av territorialfarvannet er gitt status som naturreservater og nasjonalparker, og som Norge har et særlig ansvar for å beskytte. All aktivitet på Svalbard er underlagt de høye miljømålene som er nedfelt i svalbardmiljøloven, og forpliktelsene er ytterligere konkretisert gjennom det omfattende områdevernet på Svalbard. Det er derfor viktig å iverksette tiltak for å redusere risikoen for uønskede hendelser til sjøs ved Svalbard slik at skade på liv, helse og miljø kan unngås.»</p> <p>«Vi er kritiske til en utvidet bruk av tenderbåter som skissert i § 6, 8.ledd:...»</p> <p>«Bakgrunnen for forslaget er med andre ord ikke å øke kravet til sikkerhet ved bruk av mindre fartøy generelt, men å gjøre det enklere å kunne bruke slike fartøy, idet forslaget medfører at man ikke må forholde seg til 1400-forskriften (Forskrift om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv., datert 24.november 2009 nr 1400). For Miljødirektoratet fremstår det for det første som noe motstridende på den ene siden å skjerpe kravet til sikkerhet ut fra en risikovurdering, samtidig som man foreslår å øke bruken av tenderfartøy. For det andre har forslaget konsekvenser ut over det rent sikkerhetsmessige, og disse konsekvensene er ikke vurdert. Endringen har stor betydning for ferdsel og turisme på Svalbard, og dette burde derfor vært synliggjort overfor høringsinstansene.</p> <p>Endret klima og endringer i isforholdene gjør at man i økende grad kan ferdes til sjøs rundt hele Svalbard i større deler av året. Områder som tidligere i ingen eller liten grad ble besøkt av mennesker, er nå blitt lettere tilgjengelig. Båtturismen til og rundt Svalbard er i vekst, og de tallene som er lagt til grunn i høringsnotatet er trolig allerede lite representative. Turisme i et av verdens siste villmarksområder medfører interessekonflikter det er viktig å vurdere og avveie nøye. Dette gjøres daglig gjennom Sysselmannens arbeid med praktisering og håndheving av regelverk for miljøforvaltning, turisme og sikkerhet, og for øvrig i alt lovgivningsarbeid ved at dette også skal forelegges det interdepartementale Polarutvalget. Økt bruk av mindre fartøy "for at passasjerene skal komme nærmere naturen", har potensielt store konsekvenser for natur og dyreliv, uten at dette er berørt eller hensyntatt i høringsnotatet.</p> <p>Når man nå åpner for at tenderfartøy skal kunne brukes uten at kravene i 1400-forskriften må oppfylles, medfører dette at to viktige begrensninger for bruk av slike fartøy i tid og geografi oppheves. Det er i dag kun tillatt å ferdes med mindre fartøy i tiden 1.mai til 31.oktober. Forslaget medfører dermed at man kan komme tett på bl.a. dyrelivet ikke bare i en begrenset periode, men hele året. Forslaget medfører også mulig bruk av mindre fartøy i</p>	<p>et nivå som ivaretar skipssikkerheten. Aktivitetene i seg selv skulle derfor kunne foregå på en forsvarlig måte. Men vi ser som sagt at dette utløser flere andre spørsmål på andre fagfelt.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>mørketiden, noe som trolig vil kunne ha betydning for sikkerheten. Videre setter 1400-forskriften viktige geografiske begrensninger, da det kun er tillatt å ferdes i Isfjorden, Kongsfjorden og tilknyttede fjorder, samt Bellsund og tilknyttede fjorder. Dette er områder i relativ nærhet til bebodde områder som Longyearbyen, Barentsburg, Ny-Ålesund og Svea, og der slik virksomhet har foregått over tid. Sjøfartsdirektoratets forslag medfører dermed at man åpner opp for bruk av mindre fartøyer i områder der Sysselmannen til nå har avslått slik turisme, som f.eks. i Woodfjorden, begrunnet i 1400-forskriften. Ferdsel i slike områder har også visse sikkerhetsaspekter ved seg, selv om moderskipet er i nærheten, som har betydning for søk og redning ved en eventuell ulykke.</p> <p>Forslaget vil ved å åpne opp for bruk av tenderfartøyer til sightseeing året rundt, uten geografiske begrensninger, ta stilling til viktige prinsipielle vurderinger i forhold til turisme på Svalbard, uten den involvering og vurdering dette krever. Forslaget må derfor frafalles.»</p>	
	2018/99521-27	CLIA Europa	<p>«CLIA Europe generally welcomes this evaluation of safety in Arctic cruise operations, and our members are positive to the development of measures when there is a need to improve safety. CLIA Europe is therefore in support of many of the proposed measures.»</p> <p>“Especially, we would like to urge the NMA to include the following definitions in the regulation and to distinguish specific requirements in line with the actual operation, limitations and design of these ships in the regulation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Passenger ship tenders not certified as lifeboats that carry more than 12 passengers • Passenger ship tenders not certified as lifeboats that carry 12 or less passengers <p>Please find below some of our additional comments:</p> <ul style="list-style-type: none"> • For CLIA Europe, the most critical sections are Section 4 “Planning and monitoring of the voyage” and Section 6 “Requirements for vessels used as tenders”, and Section 20 “Exemptions”. • Section 6-9 of the proposal, according to which all passengers in a Zodiac would be required to wear protective suits which must comply with Rules 2.3 and 2.4 of the LSO Code of the IMO, are found to be very problematic and unacceptable. It would be unrealistic to expect from passengers to wear bulky survival suits; Expi-parka and rubber boots could be alternatives. A more extensive analysis is provided in the attachment. • CLIA Europe is very concerned about the proposed requirements and references to the use of tender vessels and excursions crafts for sighting operations and the equipment required for these operations. Many cruise vessels undertake this activity which means hundreds of crafts involved and millions of dollars invested. It is of utmost importance that new regulations are not laid out in a way that are not practical, not financially possible to meet and especially when they do not contribute to an increase in the level of safety. When this proposed regulation refers to already existing definitions and requirements, for instance applied in the framework of the IMO, it could generally be supported by CLIA 	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			Europe. Operational elements, such as the minimum distance to glaciers, would be self-evident.”	
§ 3			<p>“Tender boats and excursion crafts should be defined. In SOLAS, consistently the word “ship” is used to describe a “ship”. CLIA Europe would suggest to consistently use the phrase “passenger ship tenders” for such craft that are covered by 1417 CLIA Europe would suggest to include the following definition in Section 3—Definitions.</p> <p><i>Passenger Ship Tenders</i> Passenger Ship Tenders are ship-carried tenders used for transferring more than 12 passengers from a stationary passenger ship to shore and back, which may or may not be certified as lifeboat under the LSA Code. Other types of voyages, for example coastal sightseeing excursions, are not considered appropriate for such tenders and should be undertaken by ships that meet the requirements for passenger ships of the coastal State. See MSC.1/Circ.1417.</p> <p>1.1 If certified as a lifeboat, lifeboat standards of the International Life-saving Appliance (LSA) Code, chapter IV, should apply.</p> <p>1.2 If not certified as a lifeboat, the structure and arrangements of the tender should take into account the requirements of the flag Administration for passenger ships of like size and service to the tender or, when these are not available, the LSA Code (chapter IV). Passenger ship tenders not certified as lifeboats that carry more than 12 passengers regardless of intended voyage will need to be certified as a passenger ship either under SOLAS or under relevant requirements of the ship’s flag Administration for passenger ships of like size and service to the tender. Coastal States a party to SOLAS should not regulate the certification of such passenger ship tenders but may regulate the use of such tenders under other laws for coastwise trade.</p> <p>Passenger ship tenders not certified as lifeboats that carry 12 or less passengers are not subject to SOLAS and may be regulated differently as regards certification to carry passengers and use (sightseeing, etc.). Such tenders may be described as Zodiacs or RHIBs.”</p> <p>“CLIA Europe still believes there is a need to more clearly distinguish between tender boats and other crafts used and tender boat operations and excursions. As mentioned above, there is also a significant discrepancy between the requirements outlined in MSC.1/Circ. 1417 paragraphs 3 to 15 and what is realistically possible on the commonly used crafts such as inflatable and rigid hulls boats.</p>	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			CLIA Europe would therefore like to add a category of small craft carrying 12 passengers or more.”	
§ 4 første ledd			<p>“Part I-B of the code is a guidance part and CLIA Europe asks that the Polar Code is applied in Svalbard the same way as it is in other areas. There will be challenges connected to defining “updated data”.”</p> <p>“4 may be interpreted as an absolute requirement to only sail through chartered areas, following established routes. For this reason, there is a need to clarify what is regarded as chartered waters. In our meeting with the Norwegian Maritime Directorate in Oslo in October 2018 and in Longyearbyen October 2018, it was agreed that all waters surrounding Svalbard, except areas where the glaciers recently have pulled back, are regarded as chartered, although some with old methods. Together with other means of navigational aid such as historical soundings, crowd sourced data and forward-looking sonars it was confirmed that sailings in Svalbard waters – except close to glacier fronts - can take place.</p> <p>We kindly request that this clarification is included in the regulation, or that the Polar Code Part I-B remains a recommendation, alternatively that .4 in this section is a recommendation.”</p>	
§ 4 annet ledd			It would be suggested to include a new section4 a reference to section 20 “Exemptions” where equivalent safety measures (as above) could be possible as per the above proposed mitigations.	Vi beholder systematikken i forskriften. Det skal ikke gjøres spesielle henvisninger til dispensasjonsbestemmelsen i enkelte av paragrafene.
§ 6 første ledd første setning			<p>“To be part of the passenger ship’s equipment means that such equipment must be listed either on the ship’s PSSC or Form P. However, a passenger ship tender that carries 12 or less passengers would not be listed on the ship’s PSSC or Form P. Does the NMA consider these passenger ship tenders to fall under this requirement? Support CLIA Europe</p> <p>It was previously discussed that tenders/lifeboats or also to inflatable dingies/zodiacs should be distinguished.”</p>	Form P er ikke uttømmende. Denne definisjonen samsvarer innholdsmessig med definisjonen vi har hatt i forskrift 1400. Ordlyden er blant annet valgt for at IMDG-koden ikke skal komme til anvendelse, jf. SOLAS VII regel 2.2. dvs. at tenderfartøyet eller reservedrivstoff ikke skal regnes som farlig last.
§ 6 annet ledd			“Passenger ship tenders not certified as lifeboats that carry 12 or less passengers and which may be described as Zodiacs or RHIBs (see definition under section 30), should be regulated specifically, in accordance with their characteristics and use. It should be noted that MSC circ.1417 is standalone guidance and has not been incorporated by reference into SOLAS or the LSA Code.”	
§ 6 tredje ledd			MSC.1/Circ. 1417 applies to tender vessels carrying more than 12 passengers. CLIA Europe suggests that regulations for tender vessels carrying more than 12 passengers, which cannot be used for anything else than tender operations, are the same in Svalbard as international, hence that the MSC.1/Circ 1417 applies without additional limitations.	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>For other vessels, CLIA Europe suggests that the wording is the same throughout the section: Tenders Crafts which are CE approved or similar and additionally comply with the requirements of.....</p> <p>Regarding MSC.1/Circ. 1417, paragraphs 3 to 15: Not all existing crafts are able to meet all requirements, especially # 4 (Fire detection and extinction), # 8 (Communication) without additional upgrades. There is a need for special attention to inflatable crafts and crafts with rigid hulls as MSC.1/Circ. 1417 paragraphs 3 to 15 cannot fully be applied on these crafts:</p> <p>a) Paragraph 3 - Propulsion and manoeuvrability -Most inflatable crafts cannot comply with 3.1 (two independent means of propulsion and steering systems) but possibly with 3.2 only «exceptionally»; -3.3 «Fuel with a flash point of 43°C or above should be used» – most operate on gasoline and hence this to be lower; 3.4 «Outboard type engines should not be used, » Most inflatable crafts type use outboard engines</p> <p>b) Paragraph 4 - Fire detection and extinction – except for maybe two portable fire extinguishers, the rest of the requirements cannot be practically met for inflatable crafts (e.g. for fire retardant engine space boundaries, smoke / fire detectors and fire extinguishing system)</p> <p>c) Paragraph 8 - Communications equipment – may not be possible with fixed VHF radio fitted onboard inflatable crafts and an «internal amplified communication system»</p> <p>d) Paragraph 9 - Additional equipment – two boat hooks might be a hazard for puncturing the inflatable part of a craft of this type.</p> <p>e) Paragraph 12 - Stowage location and embarkation arrangements -12.4 «Tendering operations should not be carried out with the parent passenger ship making way through the water.» - depending on how “tendering operations» are defined, some activities may take place when the ship is moving.</p> <p>f) Paragraph 15 Training for tender boat operators – excursion vessels are driven by cruise/ expedition staff, who may have different training/certification compared to the requirement for STCW / RSCRB Certificates.</p> <p>If the proposed measures are applied, it means that if the vessel is unable to meet one of the requirements, no operations can find place. Standard tenders currently used in Svalbard would likely be unable to comply Instead of the reference to MSC.1/Circ. 1417 3-15, CLIA Europe suggests the following wording: “Operations must comply with ship certificates and ISM.” Potentially with the additional text: “Sightseeing operations can only take place in daylight and twilight, and in safe working visibility.” In regards to distances to mother vessel, CLIA Europe suggests: «Single vessels may operate at a maximum of 2,5 nautical miles from the ship.</p>	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>When operating two or more vessels together, vessels may operate at a maximum of 5 nautical miles from the ship.»</p> <p>Two are more vessels operating together will be able to assist each other at a minimum of time, which is why we believe it will be safe to apply a longer distance when two or more vessels are operating together.”</p>	
§ 6 femte ledd			<p>“CLIA Europe has no objection to the required distance, nor do we object to the requirement to carry equipment to measure the distance.</p> <p>However, CLIA Europe believes that if the mother vessel is equipped and can assist in ensuring that a minimum distance is maintained between the tender boats/excursion crafts and the glacier front, the equipment does not necessarily need to be carried by the tender boats/excursion crafts.</p> <p>CLIA Europe proposes the following text: «Tenders shall be operated at a safe distance from glacier fronts. The distance shall be at least five times the height of the glacier front, but not less than 200 meters. Ship and/or tender/excursion crafts need to carry adequate equipment or have acceptable procedures in place to assess distance to the glacier.»”</p>	
§ 6 sjette ledd			<p>“The LSA code section 2.3 and 2.4 covers immersion suits and anti-exposure suits. There are several body suit with thermal protection - not only are impractical, but also may represent a potential increased safety risk for the operations in question:</p> <p>The tender operations and excursions in question are planned and monitored activities, not emergency situations. These are activities undertaken on regular basis, normally every day and sometimes several times a day. This means that passengers will have to dress in these suits, and undress, several times every day. According to the LSA code, the dresses needs to fit the user to ensure mobility. This suggests that the passengers need to be assigned to a personal suit or a group of suits. The storage will be a massive challenge, whether it is in their personal cabins or in storages.</p> <p>The average age of the passengers in question will typically be quite high. Many of the passengers can be expected to have reduced mobility. Dressing and undressing will take time and likely increase the risk of smaller accidents such as falling. Once dressed, the passengers must move/walk in the suits inside a vessel, either from a cabin or from a storage room. Again, mobility will be an issue and there will be risks to health in addition the discomfort this will represent for the passengers.</p> <p>When undertaking a tendering or an excursion, the largest risks are likely connected to embarkation and disembarkation of the vessels. When dressed in a suit that is uncomfortable, does not fit well and lowers mobility, it will be challenging to walk down stairs or step onto the side of a tender/inflatable vessel. The risk of falling in the stairs, in the boat or into water will be larger. The same applies when disembarking on land.</p> <p>Passenger will normally have to lift legs over the side of a vessel and sometimes step into</p>	

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>water or on uneven surface when going ashore. Again, dressed in the suits in questions, there will be a higher risk of falls and injuries.</p> <p>Once on land, suits will normally have to be removed to be able to move around, go for walks, look at site attractions or undertake beach clean ups. Undressing in an environment which normally do not provide anything to sit on, or to hold on to, will cause risks.</p> <p>When undressed, the suits need to be kept on the beach in a way that enables the reasons why CLIA Europe believes this requirement – or a requirement for a full- passengers to find their own attire, or at least the right size. The safety risks connected to dressing, embarkation, transportation, disembarkation, moving on the vessel and undressing will again cause safety risks.</p> <p>Hygiene and the risk of transporting alien species may also be issues. Passengers change-overs normally happens every or every other week. One would think that these dresses will need a cleaning that is not necessarily available onboard a vessel.</p> <p>Also, when stored on land, there is a risk of the garments being means of transporting alien species and from a decontamination point of view, may not be recommended.</p> <p>Once landed in Arctic areas, one must always be prepared to stop operations at short notice. Polar bears approaching or weather hazards may call for quick retreats. In these situations, one may picture that passengers will not have time to dress and will be transported without any thermal or floating gear and that the suits are left behind because of the emergency.</p> <p>CLIA Europe kindly request that the regulators reconsider this proposal. We would like to propose the following text: “Tender boats carrying more than 12 passengers must comply with MSC. 1/Circ 1417 and be equipped with lifejackets. For operations with tender boats carrying 12 passengers and less, and sightseeing operations with other crafts, all persons onboard shall wear lifejackets in accordance with requirements of section 2.2. of the LSA Code or buoyance aids suitable for the operations. If considered necessary by the Master, all persons shall wear full-body suit with thermal protection in accordance with the requirements of section 2.3 or 2.4 of the LSA Code.” As stated in previous comments, CLIA Europe would support a regulation which requires a maximum distance between two crafts operating together, or the operating craft and a standby craft that can assist in the event of an incident. One could also consider if these crafts should be required to be equipped with extended hypothermia kits.”</p>	
§ 6 syvende ledd			<p>“CLIA Europe understand that «pilot ladders» and «rope ladder» refers to lose hanging ladders, but that the provisions do not disqualify e.g. aluminium ladders that are safely attached to the vessels.”</p>	
§ 20			<p>Would propose that possibly this section is placed at the start of the Regulation rather than at its end, and possibly provide some more clarity on would be considered equivalent</p>	<p>Systematikken i Sdirs forskrifter er at hovedreglene kommer først og at dispensasjonsbestemmelsen skal komme til slutt.</p>

Høringsmatrise- forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard

§	Saksnr.	Instans	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			safety compliance especially for sections “Planning and monitoring of the voyage” and Section 6 “Requirements for vessels used as tenders”, best with direct references in these sections	Ordlyden i § 20 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.
	2018/99521-28	Samferdselsdep.	Ingen merknader.	