

iht. adresseliste

## Invitasjon til dialogmøte

Sjøfartsdirektoratet inviterer til åpent dialogmøte i Longyearbyen 24. oktober 2018 kl. 09.00-15.00 i lokalene til Radisson Blu Polar Hotel.

Vennligst registrer alle deltakere her:

<https://response.questback.com/sjofartsdirektoratet/dialogmtesvalbard>

Frist for påmelding er 12. oktober 2018.

### Innledning

I kjølvannet av den nylig vedtatte polarkoden har Sjøfartsdirektoratet sett nærmere på sikkerhetskravene til passasjerskip i Norges territorialfarvann ved Svalbard. Direktoratet har gjennom rundskriv informert om sertifikater som kreves for operasjon av passasjerskip på Svalbard<sup>1</sup>, og opplyst om at kravene var under utredning:

*«3. Planlagt innføring av nytt regelverk*

*Sertifikatkravene til skip som fører mer enn 12 passasjerer og som går i Svalbards indre farvann og territorialfarvann må anses midlertidige. Sjøfartsdirektoratet er i en utredningsfase med tanke på å innføre nye regler for disse skipene. Med den nylig vedtatte Polarkoden som bakteppe, må en påregne at en eventuell vedtagelse av nytt regelverk vil medføre økning av sikkerhetskravene.»*

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et forslag til ny forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i Norges territorialfarvann ved Svalbard, som skal gjelde for norske og utenlandske passasjerskip. Før forskriften sendes ut på alminnelig høring, ønsker direktoratet å få næringens umiddelbare synspunkter på forslaget.

### Dagens rettstilstand

Passasjerskip som skal operere på Svalbard i dag må enten ha et internasjonalt sertifikat etter Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) eller et

---

<sup>1</sup> RSV 4-2015 og RSV 1-2017



sikkerhets sertifikat for passasjerskip i innenriks fart i henhold til Direktiv 2009/45/EF<sup>2</sup> klasse A, B eller C, eller et annet nasjonalt sertifikat som åpner for fart på Svalbard.

Alternativet med nasjonale sertifikater åpner i prinsippet for at vi kan få en variert sikkerhetsstandard på Svalbard, og at passasjerskip i fremtiden kan operere på Svalbard uten krav til oppfyllelse av det internasjonale regelverket for skip som opererer i polare farvann (polarkoden). Våre nasjonale regler har ikke bestemmelser som tar hensyn til de spesielle forholdene knyttet til avsides beliggenhet og andre særlige utfordringer i polare farvann.

### Polarkoden

Mange av hensynene som ligger bak innføringen av Polarkoden gjør seg gjeldende for alle passasjerskip som går i fart i territorialfarvannet ved Svalbard. Øygruppen ligger innenfor det geografiske innslagspunktet for polarkoden, og regjeringen uttaler følgende om polarkoden i Meld. St. 32 (2015-2016) Svalbard: «*Polarkoden er noe av det viktigste arbeidet som har vært gjort for å sikre en bærekraftig skipsfart i polare farvann. Regjeringen vil arbeide for å sikre en effektiv implementering av regelverket.*» Sjøfartsdirektoratet ser ikke grunn til at det skal være ulikt sikkerhetsnivå for passasjerskip som går i polare strøk.

### Stedlige forhold på Svalbard

Det er relativt få skip på Svalbard. Det betyr at det kan ta lang tid før man kan få assistanse fra andre skip til søk, redning og slep, siden disse kan være langt unna dersom det oppstår en hendelse. I tillegg kan det være langt mellom nødhavner.

Det er fortsatt store områder som ikke er kartlagt, særlig på nord- og østsiden av Svalbard. I tillegg er bre-isen i stadig endring, og når den smelter avdekkes nye områder. Drivis opptrer også i ulik størrelse i farvannet.

Sjøfartsdirektoratet mener at de særlige stedlige og klimatiske forholdene på Svalbard, sammen med avsides beliggenhet, begrensede ressurser til søk og redning og ufullstendig kartdekning, er særlige risikofaktorer ved ferdsel rundt Svalbard, sammenlignet med ferdsel ved fastlandet, som øker sannsynligheten for ulykker dersom de ikke blir håndtert. I tillegg er det sårbare naturområder på Svalbard slik Justis- og beredskapsdepartementet skriver i sin melding til Stortinget: «*Svalbard består i stor grad av spesielt sårbare og vernede naturområder. Det samlede skadepotensialet på Svalbard er derfor stort, mens risikoaksepten for miljøskade er tilsvarende lav.*»<sup>3</sup>

Sjøfartsdirektoratet vil i den sammenheng også understreke det som regjeringen skriver om sjøsikkerhet i sin Nordområdestrategi 2017: «*Det aller viktigste er arbeidet for å forebygge ulykker. Det er også slik at ethvert sikkerhetstiltak som gjøres for å redusere sannsynligheten for en ulykke, i stor grad vil være til fordel for miljøet.*»<sup>4</sup>

### Uønskede hendelser

Det er begrensede ressurser på land for å håndtere en ulykkeshendelse, og det er lite utbygd infrastruktur på øygruppen, kombinert med store avstander. Justis- og beredskapsdepartementet har uttalt følgende: «*Mer ekstremvær vil dessuten kunne påvirke skipsfarten i farvannene rundt Svalbard og bl.a. bidra til å forverre konsekvenser av f.eks. motorhavari eller andre hendelser til sjøs. Klimatiske forhold, lange avstander, og forholdsvis få stedlige ressurser gjør søk- og redningsoperasjoner,*

<sup>2</sup> Direktivet er gjennomført i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart (EU-forskriften).

<sup>3</sup> Meld. St. 32 (2015–2016) Svalbard.

<sup>4</sup> [https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi\\_nord/id2550081/](https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/strategi_nord/id2550081/)

*beredskapen mot akutt forurensning og opprenskningsaksjoner på Svalbard særlig utfordrende. For å sikre en bærekraftig utvikling og forhindre ulykker og skadelige utslipp er det viktig at næringen har høye sikkerhets- og miljøstandarder.» Videre uttalte departementet at «Utviklingen både på Svalbard og i nordområdene for øvrig fordrer at sjøsikkerheten ved øygruppen underlegges grundige vurderinger, og at tiltak iverksettes der det er påkrevet.*

*Det er et mål å redusere risikoen for uønskede hendelser ved sjøtransport på Svalbard, slik at skade på liv, helse og miljø kan unngås. For Svalbard står forebyggende tiltak sentralt. Regjeringen vil sikre at maritim aktivitet følger høye standarder for sikkerhet og beredskap i nord.»<sup>5</sup>*

### **Økt aktivitet**

Den nye havneinfrastrukturen i Longyearbyen vil trolig bidra til økt aktivitet fra cruiseskip på Svalbard generelt, og i Isfjorden spesielt. I tillegg vil tilbaketrekking av bre-is langs land og mindre havis gjøre nye områder tilgjengelige. Sysselmannen opplyser videre at næringen med mindre passasjerskip er raskt voksende. Stortingsmelding nr. 32 (2015-2016) har også som ett av tiltakspunktene å fortløpende vurdere tiltak for å redusere risikoen for uønskede hendelser ved sjøtransport på Svalbard.

### **Forslag til ny forskrift - SOLAS med tilhørende polarkode**

Sjøfartsdirektoratet mener at SOLAS med den tilhørende polarkoden er best egnet for å sikre at et skip er bygget, utrustet og driftet på en måte som gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier, jf. skipssikkerhetsloven § 9. Polarkoden er målbasert med både funksjonskrav og preskriptive regler, og den kan tilpasses skipstype, størrelse og driftsmønster.

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 farvannet rundt Svalbard.

### **Nærmere om forslaget**

I forslaget til forskrift legges det opp til tre mulige løsninger for sertifisering av passasjerskip:

1. *Internasjonale sertifikater for uinnskrenket fart.* Dette alternativet passer for større ekspedisjonscruiseskip, og er en allment kjent standard.
2. *HSC2000-koden.* Dette er aktuelt for lettbygde fartøy. Det er ingen hurtiggående passasjerskip på Svalbard i dag. I utgangspunktet ville det vært krav til HSC2000-koden kategori B-fartøy på Svalbard, jf. HSC2000-koden punkt 1.4.12. I forslaget legges det opp til at kategori A-fartøy likevel kan operere i Isfjorden. Direktoratet foreslår at lettbygde fartøy skal følge polarkoden, med enkelte modifikasjoner.
3. *Sertifisering av passasjerskip basert på krav i forskriften.* Kravene er basert på SOLAS inkludert polarkoden, med noen unntak. Dette alternativet kan passe for mindre dagsturskip som ikke er lettbygde. Direktoratet foreslår modifikasjoner i kravene til redningsmidler. Det viktigste er at skipet kan ha flåter i stedet for livbåter, og at maksimum forventet tid til redning i polarkoden kan være mindre enn fem døgn.

Alle skip skal ha gyldig sertifikat for sikkerhetsstyring i henhold til SOLAS kapittel IX utstedt av sin flaggstat.

---

<sup>5</sup> Meld. St. 32 (2015–2016) Svalbard punkt. 10.5.3.

I tillegg er det foreslått noen regler som ikke er dekket av de internasjonale konvensjonene, som skal gjelde for alle passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard:

1. *Sykerom og mulighet for evakuering med helikopter.*

Sjøfartsdirektoratet foreslår å bruke IMO sin foreløpige veiledning i MSC.1/Circ. 1129 som utgangspunkt for krav til sykerom. Denne veiledningen har ikke egne retningslinjer, men viser videre til andre internasjonalt aksepterte retningslinjer. Hvis rederiet velger å følge ACEP sine retningslinjer som det er vist til, vil disse ta hensyn til skipets størrelse.

Videre foreslås det at skipet skal ha en vinsjesone for evakuering med helikopter i samsvar med anbefalingene i «International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR Manual)».

2. *Tendervirksomhet*

Forslaget til regulering av tenderaktivitet tar utgangspunkt i IMO sine retningslinjer om tenderfartøy (MSC.1/Circ. 1417). Skip som har om bord tenderfartøy som oppfyller IMO-retningslinjene vil generelt kunne benytte sine tenderfartøy til tendering på Svalbard med det antall passasjerer fartøyet er beregnet for, med enkelte operasjonelle tilpasninger. I tillegg foreslås det regler for bruk av tenderfartøy til sightseeing mv.

3. *Reiseplanlegging*

Polarkodens ikke-bindende sikkerhetsdel, del I-B, gir veiledning til skipsfører, der det blant annet står at man bør forsøke å planlegge ruten gjennom kartlagt område, i trygg avstand fra kjente grunner, og følge etablerte ruter der det er mulig. Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre innholdet i denne veiledningen bindende for passasjerskip som opererer innenfor territorialfarvannet ved Svalbard. Skip skal i tillegg opereres i sikker avstand til brefronter. Avstanden skal være minimum fem ganger brefrontens høyde, men ikke mindre enn 200 meter.

4. *Beskyttelse mot isbjørn.* Direktoratet foreslår at skip skal ha utstyr og prosedyrer for å beskytte personer mot isbjørn etter en eventuell evakuering til land eller is.

5. *Dispensasjon.* Direktoratet foreslår at rederiet skal ha mulighet til skriftlig å søke om dispensasjon fra krav i forskriften, der de godtgjør at den omsøkte løsningen gir et likeverdig sikkerhetsnivå med forskriftens krav.

### **Avsluttende kommentarer**

Konsulentselskapet Menon Economics har på oppdrag fra Sjøfartsdirektoratet gjort et anslag over hvilke økonomiske konsekvenser forslaget vil få for rederiene. De konkluderer med at det bare blir en liten kostnadsøkning ved bygging av nye skip etter den foreslåtte forskriften, sammenlignet med kostnadene for bygging av nye skip etter dagens krav. For et mindre antall skip, som i dag har den laveste sikkerhetsstandarden, kan ombyggingskostnaden for å oppfylle forslaget til ny forskrift komme til å overstige dagens skipsverdi.

Det foreslås en overgangsordning på fem år for skip som har operert i Norges territorialfarvann ved Svalbard hvert år de siste tre årene.

Sjøfartsdirektoratet vil gi en grundig gjennomgang av forslaget til forskrift på møtet i Longyearbyen 24. oktober. Det vil settes av god tid til spørsmål og kommentarer under møtet.

Med hilsen

Sonja Hillersøy  
underdirektør

Hanne H. Brekke  
seniorrådgiver

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