

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformseiere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 12-2015

Dato: 7. desember 2015

Saksnr.: 2015/20971

Opphever:

Referanse til: Regler for passasjer- og lasteskip mv. 2015 s. 503 flg. og 608 flg.

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

Forskrift om endring av forskrift om bygging av skip og endring av forskrift om brannsikring på skip

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip og endring av forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip. Endringene trer i kraft 1. januar 2016.

Høring

Forskriftsforslaget var på offentlig høring i tidsrommet 21. juli til 15. oktober 2015. I forbindelse med høringen mottok Sjøfartsdirektoratet svar fra 15 organisasjoner. Merknadene fra innkomne svar og Sjøfartsdirektoratets kommentarer til disse, framgår av høringsmatrisen som er lagt ved rundskrivet her.

Bakgrunn for endringsforskriften

I tillegg til redaksjonelle endringer i forskrift om bygging av skip, fastsetter endringsforskriften at kapitlene II-1 og II-2 i den konsoliderte 2014 utgaven av SOLAS gjelder som forskrift jf. forskrift om bygging av skip § 3 første ledd og forskrift om brannsikring på skip § 2 første ledd bokstav a.

Sammenlignet med SOLAS 2009, konsoliderer 2014-utgaven endringer av kapittel II-1 som er fastsatt i følgende MSC resolusjoner: MSC.256(84), MSC.269(85), MSC.282(86), MSC.290(87), MSC.291(87), MSC.308(88) og MSC.338(91).

Sammenlignet med SOLAS 2009, konsoliderer 2014-utgaven endringer av kapittel II-2 som er fastsatt i følgende MSC resolusjoner: MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.269(85), MSC.291(87), MSC.308(88) og MSC.338(91).

SOLAS konsolidert utgave 2014 kapitlene II-1 og II-2 endres ved MSC.365(93) som gjennomføres i norsk rett ved endringsforskriften som fastsettes ved rundskrivet her.

MSC.367(93) fastsetter endringer i «The International Code for Fire Safety Systems» (FSS-koden). For å gjennomføre endringene i FSS-koden i norsk rett, inkorporeres MSC.367(93) i brannsikringsforskriften § 2 første ledd bokstav b.

Nærmere om endringene som følger av MSC.365(93)

MSC.365(93) endrer SOLAS regel II-1/29.3.2 og 29.4.2 som krever at styremaskinytelsene skal demonstreres og bekreftes oppfylt ved et skips største tillatte dypgående og ved kontrahert

Sjøfartsdirektoratets rundskriv består av 2 serier, **serie R: Forskrifter, lover og konvensjoner, og serie V: Veiledninger og fortolkninger.**

hastighet. I forbindelse med å verifisere at styremaskinenes kraft og dreiemoment er tilstrekkelige, åpner endringene i SOLAS regel II-1/29.3.2 og 29.4.2 for at det kan brukes andre dypgående enn største tillatte dypgående, og andre hastigheter enn de som oppnås ved maskinens høyeste kontinuerlige turtall og propellens maksimale stigning.

MSC.365(93) endrer også en rekke bestemmelser i SOLAS kapittel II-2. Endringene omtales kort nedenfor.

Regel II-2/1 får tre nye virkeområdebestemmelser.

Regel II-2/3 tar inn tre nye definisjonsbestemmelser i underpunktene II-2/3.54, 55 og 56.

Regel II-2/4.5.5 endres slik at fastmonterte inertgassanlegg kreves på tankskip med bruttotonnasje 8000 eller mer som bygges 1. januar 2016 eller senere og som fører laster som framgår av regel II-2/1.6.1 og 1.6.2.

Regel II-2/9.7 krever at alle delene i ventilasjonskanaler skal være laget av stål eller ikke-brennbart materiale. Ventilasjonskanaler, brannspjeld og ikke-synlige deler av ventilasjonsarrangementet skal videre kunne inspiseres og rengjøres gjennom luker.

Ventilasjonsinntak og eksosutløp skal kunne stenges fra steder utenfor de rommene som ventileres.

Regel II-2/9.7 endres ved at ståltykkelsen av ventilasjonskanaler som funksjon av tverrsnittet nå presist er beskrevet, jf. regel II-2/9.7.2.4 og 9.7.3.1. Brennbare pakninger tillates ikke brukt i ventilasjonsflenser som befinner seg nærmere enn 600 millimeter fra klasse «A» eller klasse «B» brannskiller

Regel II-2/9.7.2.5 er ny og krever at ventilasjonskanaler for kategori A maskinrom, bysse osv., jf. regel II-2/9.7.2.2 og 9.7.2.3, og som tillates ført gjennom innredningen, skal være isolert til «A-60» i en avstand på minst 5 meter fra hvert brannspjeld.

Regel II-2/9.7.2.6 er ny og krever automatiske brannspjeld i ventilasjonskanaler som er ført igjennom vertikale hovedsoner.

Regel II-2/9.7.3.1.3 er ny og har bestemmelser om alternativer til krav om automatiske brannspjeld og at slike ikke kreves i ventilasjonskanaler, selv om tverrsnittarealet er mer enn 0,075m² når slike kanaler føres igjennom rom omgitt av klasse «A» skiller og ikke betjener disse rommene og har tilsvarende brannmotstand som skillene de penetrerer. Kravet om automatisk brannspjeld kan ikke omgås ved at en kanal med tverrsnittareal over 0,075m² deles opp i mindre kanaler før gjennomføringen i et klasse «A» brannskille for så å samles igjen på den andre siden av brannskillet.

Det følger videre av ny regel II-2/9.7.3.3 at alle brannspjeld skal kunne opereres manuelt fra begge sider av et brannskille. Operasjonen kan være direkte mekanisk, elektrisk, hydraulisk eller pneumatisk. Automatiske brannspjeld skal ha sikkerhetsanordning som stenger ved bortfall av elektrisk kraft eller ved tap av hydraulisk eller pneumatisk trykk.

Regel II-2/9.7.4.4 er endret og krever at individuelle ventilasjonskanaler som betjener innredningen på mellomdekk skal ha røykspjeld nært gjennomføringen i hvert dekk. Spjeldet skal kunne lukkes fra et ovenforliggende beskyttet dekk. Hver ventilasjonskanal som er betjent av en felles vifte, skal ha røykspjeld nær viften.

Regel II-2/9.7.5.1.1 endres slik at det kreves «A-60» isolasjon av eksoskanalene fra byssekomfyren når slike kanaler føres gjennom innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner.

I endret regel II-2/9.7.5.2.2 kreves det automatiske og fjernstyrt brannspjeld, plassert i den nedre enden av kanalen ved overgangsstykket mellom kanalen og damphetten på komfyren i byssa. I tillegg kreves det et fjernstyrt brannspjeld plassert i den øvre enden av kanalen nær kanalens utløp (se også nye definisjonsbestemmelser i regel II-2/3 nr. 55).

Regel II-2/9.7.6 har fått nytt innhold som krever at når et ventilasjonsrom kun betjener et tilstøtende maskinrom uten at det er brannskille mellom rommene, skal lukkemidler for ventilasjonskanaler som betjener maskinrommet plasseres utenfor ventilasjons- og maskinrommet. Hvis det er et «A-0» skille mellom ventilasjons- og maskinrommet eller andre rom, kan innretningen for lukking av ventilasjonskanalene plasseres i ventilasjonsrommet.

Regel II-2/9.7.7 er «gamle» regel II-2/9.7.6.

Regel II-2/10.7 har fått nytt innhold ved at det er føyd til nytt punkt 10.7.3 som har krav om ekstra brannbekjempelsesutstyr på skip som fører containere på eller over værdekket. Kravene er tatt inn som følge av den særlige risikoen som brann i containere representerer.

Det følger av ny regel II-2/10.7.3.1 at containerskip som nevnt ovenfor skal ha slokkespyd som kan brukes for å trenge igjennom containervegger slik at det kan lages vanntåke inne i en container. Det følger videre av punkt 10.7.3.2 at skip som kan føre containere i fem eller flere lag også skal ha et bestemt antall flyttbare vannkanoner som funksjon av skipets bredde. Det skal videre finnes et tilstrekkelig antall brannhydranter som sikrer samtidig bruk av alle vannkanonene. Forutsatt at alle vannkanonene, med tillegg av to strålerør, kan brukes samtidig med tilstrekkelig trykk og vannforsyning, kan hovedbrannpumpen(e) og –ledningen(e) brukes.

I regel II-2/13 er det i nye punkt 4.1.5 og 4.2.4 for skip som bygges 1. januar 2016 eller senere, tatt inn krav om at åpne ledere i maskinrom skal ha stålbeskyttelse (varmeskjold) på undersiden.

Regel II-2/13.4.1.6 er ny og krever at det skal finnes to nødutganger fra hovedverkstedet i maskinrommet på passasjerskip. En av nødutgangene skal ha kontinuerlig brannbeskyttelse til et sikkert område utenfor maskinrommet. Tilsvarende gjelder for nye regler II-2/13.4.2.5 og 4.2.6 som omhandler nødutganger fra henholdsvis kontrollrommet og hovedverkstedet på lasteskip.

Regel II-2/16.3 har fått nye bestemmelser i nytt punkt 16.3.3. De nye bestemmelsene gjelder operasjonelle krav for bruk av inertgass-systemet som kreves etter SOLAS regel II-2/4.5.5

Regel II-2/20-1 er ny og har krav som gjelder skip som fører kjøretøy som har komprimert hydrogen- eller naturgass i tanken. På skip som fører slike kjøretøy er det krav om at elektriske installasjoner og utstyr, ventilasjonsarrangementer og annet utstyr som kan antenne en eksplosiv metan/luft- eller hydrogen/luftblanding, skal være sertifisert for bruk i eksplosiv atmosfære (eksikker).

Det følger videre av ny regel II-2/20-1.5 at skip som fører kjøretøy som har komprimert hydrogen- eller naturgass i tankene skal ha to godkjente portable gassdeteksjonsapparat.

Det internasjonale regelverket som følger av SOLAS kapitlene II-1 og II-2 åpner på generelt grunnlag for andre løsninger enn de som er preskriptivt beskrevet. Bruk av alternative krav vil

måtte vurderes slik at oppfyllelse av slike alternative krav fører til et sikkerhetsnivå som svarer til sikkerhetsnivået som forutsetningsvis følger av de preskriptive kravene.

Nærmere om endringene som følger av MSC.367(93)

MSC.367(93) endrer FSS-koden, jf. MSC.98(73) som er gjennomført i norsk rett ved brannsikringsforskriften § 2 første ledd bokstav b. FSS-koden har forskrifts rang og har følgelig krav som er obligatoriske for norske skip.

Endringene som følger av MSC.367(93) endrer FSS-koden kapittel 15 som har bestemmelser om spesifisering av systemer for inerting av tanker (nøytralgassystemer) som kreves etter SOLAS regel II-2/4.5.5.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Konsekvenser for næringen

Endringene som kort er skissert ovenfor vil få økonomiske konsekvenser både for de som utformer (skipskonsulenter), prosjekterer, konstruerer, bygger (skipsverft) og opererer skip (rederier).

Tiltaket som gjennomfører de endrede kravene i SOLAS kapittel II-1, II-2 og FSS-koden, utløser forskjellige økonomiske og administrative konsekvenser.

For rederier kan det være tale om en økning i investeringskostnadene og en økning i opplæringskostnadene.

Endringene i SOLAS regel II-1/29.3 og 29.4 vil mest sannsynlig føre til en reduksjon av de samlede kostnadene når skip bygges på skipsverft hvor det er dyppgåendebegrensninger. Denne problemstillingen er neppe særlig relevant for skipsverft/verksteder som er lokalisert i Norge. Sammenlignet med nå-situasjonen kan en mer fleksible metode for å få verifisert funksjoner og ytelsene til styremaskinen, bidra til kostnadsreduksjoner.

Det følger av endret SOLAS regel II-2/4.5.5.1 at tankskip som bygges 1. januar 2016 eller senere med bruttotonnasje 8000 eller mer og som fører laster som framgår av regel II-2/1.61 og 1.6.2, skal ha fastmonterte inertgassanlegg. Tidligere betingede unntak for kjemikalietankere¹ blir ikke videreført. Fra og med 1. januar 2016 er det kun bruttotonnasjen som brukes som parameter og som bestemmer når det er krav om fastmontert inertgassanlegg i henhold til kravene i FSS-koden. Innstramningen med hensyn til hvilke tankskip det kreves fastmonterte nøytralgassanlegg på, kan føre til økte kostnader både med hensyn til utforming, bygging og drift av tankskip og kjemikalietankskip.

Kravene i endret regel II-2/4.5.5 er ikke absolutte. Reglene II-2/4.5.5.1.1, 4.5.5.1.2 og 4.5.5.2 gir Sjøfartsdirektoratet et handlingsrom som åpner for at likeverdige løsninger kan aksepteres. Bruk av dette handlingsrommet krever at bestemmelsene i SOLAS II-2/4.5.5.4 blir oppfylt.

Kostnadene for komponenter² til et inertgassanlegg med kapasitet på $2 \times 150 \text{ m}^3/\text{time}$ nøytralgass med maks 5% oksygen kan være i størrelsesorden 1.5 til 2 millioner norske kroner. For anlegg som kan levere gassmengder i størrelsesorden 4- til $5000 \text{ m}^3/\text{time}$, estimeres

¹ Se gjeldende SOLAS regel II-2/4.5.5.2.2 sammenlignet med endringene som trer i kraft 1. januar 2016.

² Brennere, kompressor, pumper, ventiler, styresystemer,

komponentkostnadene til ca. 8 millioner kroner. Montasje- og igangsettingskostnader kommer i tillegg til kroneanslagene ovenfor.

Endringene i SOLAS reglene

- II-2/9.7.1, 9.7.2, 9.7.3, 9.7.4, 9.7.5 og 9.7.6 om økte krav til brannintegritet i materialer og komponenter som brukes i ventilasjonsarrangementene på skip
- II-2/10.7.3 med krav til ekstra brannbekjempelsesutstyr på skip som fører containere på eller over værdekket
- II-2/13 om at åpne ledere i maskinrom skal ha stålbeskyttelse (varmeskjold) på undersiden, og at nødutganger skal ha kontinuerlig brannbeskyttelse til et sikkert område utenfor maskinrommet og
- II-2/20-1 om ex-sertifisering av utstyr i lasteområdet på skip som fører kjøretøy med hydrogen eller flytende naturgass på tanken.

kan, hvis alt annet er likt, føre til økte kostnader for næringen.

Likevel, slike endringer vil ikke berøre spesielt norske næringsinteresser. Endringene som gjennomføres i norsk rett på bakgrunn av MSC.365(93) og MSC.367(93) er etter Sjøfartsdirektoratets vurdering derfor konkurransenøytrale.

Konsekvenser for myndighetene

Når det gjelder konsekvenser for myndighetene, vil endringene vist til ovenfor kreve revisjon av sjekklister som brukes når skip sertifiseres. Kravene som kort er nevnt ovenfor, medfører at flere skip vil bli omfattet av krav som det skal føres tilsyn med. Konsekvensen av dette kan bli en økning av tiden som brukes for å gjennomføre påkrevde tilsyn. Økt tidsforbruk kan føre til økte kostnader for myndighetene.

Konsekvenser for miljøet

Når det åpnes for at kontroll og testing av styremaskiner på skip med forholdsvis stort dypgående kan gjøres i grunnere farvann og nærmere stedet hvor skip bygges og utrustes, vil dette tiltaket kunne redusere miljøbelastningene.

Det er sannsynlig med mer enn 50% at tiltakene som kreves gjennomført som følge av endringene som er fastsatt i MSC.365(93) og MSC.367(93), vil føre til en reduksjon av ulykker som utløser branner om bord i skip og med påfølgende tap og eventuelle totale forlis.

Skipsbranner forårsaker lokal forurensing. Skipsbranner som fører til totalforlis forkorter levetiden til skip. En følge av dette vil være at innsatsfaktorene som brukes for å bygge skip må erstattes før den forventede levetiden er oppnådd. En reduksjon i antallet og omfanget av skipsulykker vil redusere den maritime transportsektorens totale miljøbelastninger.

Totalkostnader vurdert opp mot nytteeffekten

Bestemmelsene som er tatt inn i norsk rett har vært gjenstand for inngående forhandlinger i Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen - IMO. Bestemmelsene bør følgelig anses som balanserte og konkurransenøytrale.

Motposten av eventuelle høyere totalkostnader som springer ut av endringene i henholdsvis byggeforskriften og brannsikringsforskriften vil være økt skipssikkerhet som igjen bør redusere risiko og dermed begrense antallet og omfanget av eventuelle ulykker. Tilsammen betyr dette at nytten er større enn de totale kostnadene av endringene.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

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

Vedlegg: Forskrift om endring av forskrift om bygging av skip og endring av forskrift om
brannsikring på skip
Høringsmatrise

Forskrift om endring av forskrift om bygging av skip og endring av forskrift om brannsikring på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 7. desember 2015 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 6, 9, 11, 21, 29 og 30 jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

I

Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip endres slik:

§ 3 første ledd skal lyde

(1) SOLAS konsolidert *utgave 2014* kapittel II-1 endret ved *MSC.365(93)* gjelder som forskrift for

- a) lasteskip i utenriksfart med bruttotonnasje 500 eller mer
- b) passasjerskip i utenriksfart.

§ 19 fjerde ledd skal lyde:

(4) Passasjerskip *begrenset til fartsområde 3 som har overbygget og lukket baugparti eller lang overbygning forut, jf. § 25 første ledd*, unntas kravene i andre ledd når initialmetasenterhøyden (GM) er *minst* 0,15 meter og arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) for lastetilstandene er *minst* 0,055 meterradianer regnet til fyllingsvinkelen, eller til en kregning på 20 grader når fyllingsvinkelen er større.

§ 27 andre ledd skal lyde:

(2) I skadetilfeller der x_1 og x_2 ligger på hver sin side av midtskips, skal verdiene fra formlene i bokstav b, c og d, reduseres med en verdi som fastsettes ved å bruke formelen for «q» i *femte ledd* nedenfor, og der F_2 beregnes ved å sette $y = J / J_{maks}$.

§ 45s tittel skal lyde:

§ 45 Nasjonalt fribord på passasjerskip i innenriksfart med største lengde 15 *meter* eller mer

§ 46 åttende ledd bokstav b siste punktum skal lyde:

Lukene skal normalt ikke åpnes når skipet er *underveis*.

Kapittel 7s overskrift skal lyde:

Kapittel 7 Elektriske installasjoner på skip *bygget etter* § 4

§ 73 skal lyde:

Lastetilstander som kreves etter §§3 og 34 skal sendes inn.

Første setning under tittelen i vedlegg I skal lyde:

Bestemmelsene i dette vedlegg er bindende i henhold til forskrift 1. juli 2014 om bygging av skip (*byggeforskriften*) § 38.

I vedlegg II skal ordlyden SOLAS-90 skrives uten bindestrek slik: *SOLAS 90*

II

Forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip endres slik:

§ 2 første ledd bokstav a og b skal lyde:

- a) Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) konsolidert *utgave 2014* kapittel II-2, som endret ved *MSC.365(93)*;
- b) Det internasjonale regelverket for brannsikkerhetssystem (FSS-koden), jf. *MSC.98(73)*, som endret ved *MSC.206(81)*, *MSC.217(82)* *MSC.292(87)*, *MSC.311(88)*, *MSC.327(90)*, *MSC.339(91)* og *MSC.367(93)*.

III

Endringene trer i kraft 1. januar 2016

Høringsuttalelser forskrift om endring av forskrift om bygging av skip og endring av forskrift om brannsikring på skip
Ephorte: 2015/20971

Tabell 1 Merknader til endring av forskrift om bygging av skip

§	Høringsinstans	Merknader(er)	Sjøfartsdirektoratets merknad
	Fiskeridirektoratet	Ingen	
	Kystverket	Ingen	
	Petroleumstilsynet	Ingen	
	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	Ingen	
	Hovedredningssentralen Nord-Norge	Ingen	
	DSB	Overskriften til kapittel 7 bør ikke endres. DSB begrunner sin merknad med forslaget til endring av kapitteloverskriften har betydning for virkeområdet til § 4.	Endringen av overskriften til kapittel 7 er redaksjonell og har følgelig ingen betydning, verken for kapitlets virkeområde eller for virkeområdet til § 4 i forskriften som kapitelloverskriften viser til.
	Norges rederiforbund	Viktig for norsk maritim næring at regelverket er oppdatert og i tråd med det som er vedtatt og anerkjent av IMO.	
	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen	
	Sjømannsorganisasjonene	Ingen	
	NHO Sjøfart	De endrede metodene som kan brukes for å verifisere styremaskinens ytelse kan redusere krav til styremaskinens dreiemoment.	
	Advokatforeningen	Ingen	

Tabell 2 Merknader til endring av forskrift om brannsikring på norske skip

§	Høringsinstans	Merknader(er)	Sjøfartsdirektoratets merknad
	Fiskeridirektoratet	Ingen	
	Kystverket	Ingen	
	Petroleumstilsynet	Ingen	
	Nasjonal kommunikasjonsmyndighet	Ingen	
	DNV GL	Norsk oversettelse av SOLAS regel II-2/20-1.3.1 «All electrical equipment and wiring...» er ikke tilstrekkelig presis. Norsk oversettelse gir inntrykk av at det er krav om sertifisering av elektriske ledninger, hvilket ikke er tilfelle.	Direktoratet slutter seg til DNV GLs merknader og vil gjøre endringer i den norske oversettelsen.
	Hovedredningsentralen Nord-Norge	Ingen	
	DSB	Ingen	
	Norges rederiforbund	Viktig for norsk maritim næring at regelverket er oppdatert og i tråd med det som er vedtatt og anerkjent av IMO.	
	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen	
	Sjømannsorganisasjonene	Ingen	
	NHO Sjøfart	Viser til at endringene som følger av MSC.365(93), kan føre til økte investerings- og opplæringskostnader	Sdir er enig i antakelsene (se Sdirs kommentar til Samferdselsdepartementets merknad nedenfor).
	Advokatforeningen	Ingen	

§	Høringsinstans	Merknader(er)	Sjøfartsdirektoratets merknad
	Statens vegvesen	Endringene vil medføre økte kostnader for rederiene. Dette gjelder ved bygging av skip med strengere krav til brannsikring og opplæring av mannskap. Tilskuddet til riksvegferjedriften vil med dette øke ved nye utlysninger. Statens vegvesen er likevel positiv til endringen da tiltakene som kreves gjennomført vil redusere faren til skipsulykker som utløser branner om bord i skip.	

§	Høringsinstans	Merknader(er)	Sjøfartsdirektoratets merknad
	Samferdselsdepartementet	<p>De foreslåtte endringene vil medføre økte kostnader for rederiene.</p> <p>Samferdselsdepartementet savner i høringsdokumentene en konkretisering av beløpsmessige kostnader og konsekvensene for dette.</p> <p>Samferdselsdepartementet er likevel positiv til forslaget, da endringen vil kunne medføre redusert fare for at brannulykker får store konsekvenser dersom det skulle oppstå brann i motorrom/gasstanker.</p>	<p>Utgangspunktet for å innføre nye sikkerhetskrav i en transportsektor, er at kravene er konkurransenøytrale</p> <p>Det ligger i sakens natur at skip utformes, bygges og utrustes på mange forskjellige vis. Det vil være store variasjoner mht. skipstype og tilhørende kostnadsbilder. De økonomiske konsekvensene vil derfor også være forskjellige alt ettersom hvilke type skip som utformes, bygges og utrustes.</p> <p>Eksempelvis så har Sjøfartsdirektoratet i høringsbrevet informert om sannsynlige kostnader for komponentene til en nøytralgassgenerator.</p> <p>Innkjøpskostnadene er bare et element i det totale bildet. Individuelle forskjeller mellom skipene, som har krav om inertgassanlegg, vil påvirke de totale kostnadene. De økonomiske konsekvensene vil derfor også være forskjellige og individuelle.</p> <p>Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at en overordnet og generell konkretisering av kostnadene ikke vil være tilstrekkelig presis til å vurdere individuelle økonomiske og administrative konsekvenser som eventuelt gjelder f.eks. riksvegfergene.</p>

§	Høringsinstans	Merknader(er)	Sjøfartsdirektoratets merknad
	Miljødirektoratet	Ingen	