



Lovtidende A

2020

Udgivet den 13. juni 2020

12. juni 2020.

Nr. 860.

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart¹⁾

§ 1

1. *Bilag 1* affattes som bilag 1 til denne bekendtgørelse.

I bekendtgørelse nr. 1529 af 19. december 2019 om skibes bygning og udstyr m.v., passagerskibe i national fart foretages følgende ændring:

§ 2

Bekendtgørelsen træder i kraft den 15. juni 2020.

Søfartsstyrelsen, den 12. juni 2020

PER SØNDERSTRUP

/ Peter Mikael Ostenfeld

¹⁾ Bekendtgørelsen gennemfører Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 15. november 2017 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, EU-Tidende 2009, nr. L 163, side 1, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2017/2108/EU af 15. november 2017 om ændring af direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, EU-Tidende 2017, nr. L 315, side 40.

Bilag 1

»Bilag 1

Kapitel I - Almindelige bestemmelser

Regel 1	Formål
Regel 2	Definitioner
Regel 3	Anvendelsesområde
Regel 4	Kategorisering af havområder og klasser af passagerskibe
Regel 5	Regelværkets krav
Regel 6	Ombygninger
Regel 7	Oplysninger og tegningsmateriale m.v.
Regel 8	Supplerende og tilsvarende sikkerhedskrav samt undtagelser og sikkerhedsforanstaltninger for klasser af skibe
Regel 9	Dispensationer og ækvivalenser for individuelle skibe
Regel 10	Syn
Regel 11	Certifikater
Regel 11-1	Opretholdelse af tilstanden efter syn
Regel 12	Almindelig sikkerhed

Dette kapitel er udformet på baggrund af artiklerne og bilag I, kapitel I, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, som ændret ved Kommissionens direktiv 2010/36/EU og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2017/2108.

Direktivet henvender sig til medlemsstaterne, mens dette regelværk først og fremmest henvender sig til borgerne. Tekst fra direktivets artikler kan i dette kapitel være bearbejdet med henblik på at gøre den lettere tilgængelig. I så fald har den status af en vejledning og er derfor trykt i kursiv. Tekst, der uændret gengiver tekst fra direktivets artikler eller tekst fra direktivets bilag I er ikke trykt i kursiv.

Regel 1 Formål

Formålet med denne bekendtgørelse er at indføre et ensartet sikkerhedsniveau for menneskeliv og ejendom på nye og eksisterende passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, for begge skibs- og fartøjskategoriers vedkommende i forbindelse med indenrigsfart.

Regel 2 Definitioner

Ved anvendelsen af regelværket gælder, medmindre andet udtrykkeligt er bestemt, følgende definitioner:

1 Internationale konventioner: følgende konventioner, herunder deres protokoller og ændringer heraf, i deres gældende affattelser:

- 1) den internationale konvention fra 1974 om sikkerhed for menneskeliv på søen (SOLAS- konventionen fra 1974), og
- 2) den internationale konvention om lastelinjer fra 1966.

2 Regler for intakt stabilitet: »Code on Intact Stability for all types of ships covered by IMO Instruments«, som er indeholdt i IMO-forsamlingens resolution A. 749(18) af 4. november 1993, eller »International Code on Intact Stability« fra 2008, som er indeholdt i IMO-resolution MSC. 267(85) af 4. december 2008, i deres gældende affattelser.

3 Kode for højhastighedsfartøjer: den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer, som er indeholdt i IMO's resolution MSC. 36(63) af 20. maj 1994, eller den internationale kode for sikkerhed i højhastighedsfartøjer af 2000 (HSC-koden 2000), som er indeholdt i IMO's resolution MSC. 97(73) af december 2000, i de gældende affattelser.

4 GMDSS: det globale maritime nød- og sikkerhedssystem som omhandlet i kapitel IV i SOLAS- konventionen af 1974, i den gældende affattelse.

5 Passagerskib: et skib, som befordrer flere end 12 passagerer.

6 Ro-ro-passagerskib: et skib, som befordrer flere end tolv passagerer med ro-ro-lastrum eller speciallasttrum som defineret i regel II-2/A/2.

7 Højhastighedspassagerfartøj: et fartøj som defineret i kapitel X, regel 1, i SOLAS-konventionen af 1974 i den gældende affattelse, og som befordrer flere end 12 passagerer. Passagerskibe i indenrigsfart i havområder af klasse B, C og D anses ikke for højhastighedspassagerfartøjer, hvis deres displacement ved konstruktionsvandlinjen er under 500 m³, og deres største hastighed som defineret i regel 1.4.30 i 1994-koden for højhastighedsfartøjer og regel 1.4.38 i 2000-koden for højhastighedsfartøjer er mindre end 20 knob.

8 Nyt skib: et skib, hvis køl er lagt, eller som befinder sig på et tilsvarende konstruktionsstadium den 1. juli 1998 eller senere. Et tilsvarende konstruktionsstadium betyder det stadium, hvor:

- konstruktion, der kan identificeres med et bestemt skib/fartøj, er påbegyndt, og
- samling af dette skib/fartøj er påbegyndt og udgør ikke under 50 tons eller, hvis det er mindre, mindst 1% af den anslåede samlede skrogvægt.

9 Eksisterende skib: et skib, der ikke er et nyt skib.

10 Alder: skibets alder udtrykt i antal år efter leveringsdatoen.

11 Passager: enhver person, bortset fra:

- skibsføreren og besætningsmedlemmerne eller andre personer, der er forhyret eller beskæftiget i en hvilken som helst egenskab om bord på et skib, og
- børn under 1 år.

12 Udgået.

13 Skibslængde: – medmindre andet udtrykkeligt er angivet – længden fra stævnens forside til rorstammens akse på vandlinjen, dog mindst 96% af den totale længde på en vandlinje ved 85% af den mindste sidehøjde fra kølens overkant målt fra toppen af kølen. Er skibet konstrueret med styrlastighed, skal den vandlinje, hvorpå dette måles, være parallel med konstruktionsvandlinjen.

14 Bovhøjde: den bovhøjde, der er defineret i regel 39 i den internationale konvention om lastelinjer fra 1966.

15 Skib med heldæk: et skib, som har et fuldt dæk, der er udsat for vejrlig og sø, hvis åbninger i den udsatte del alle har faste lukkemidler, og hvor alle åbninger i yderklædningen derunder har fast udstyr, hvormed de mindst kan lukkes vejrtæt. Heldækket kan være et vandtæt dæk eller en tilsvarende struktur bestående af et ikke-vandtæt dæk, der er helt dækket af en vejrtæt struktur af tilstrækkelig styrke til at forblive vejrtæt og udstyret med vejrtætte lukkemidler

16 Udenrigsfart: en rejse over hav fra en havn i et land til en havn uden for det pågældende land eller omvendt. *Rejser mellem Danmark og Færøerne eller mellem Danmark og Grønland eller mellem Færøerne og Grønland anses for udenrigsfart.*

17 Indenrigsfart: en rejse i havområder fra en havn i et land til samme havn eller en anden havn i samme land.

18 Havområde: ethvert havområde eller enhver sørute, der er fastsat i henhold til artikel 4.

19 Havneområde: et område, som ikke er et havområde fastsat i henhold til artikel 4, som defineret af medlemsstaten med jurisdiktion over det, og som strækker sig ud til de fjernest beliggende faste anlægsdele, som udgør en integrerende del af havnen, eller til grænser defineret ud fra naturlige geografiske karakteristika, som beskytter en flodmunding eller et lignende afskærmet område. *I Danmark og Grønland begrænses havneområder almindeligvis af havnemolerne.*

20 Udgået.

21 Flagstatens administration: de kompetente myndigheder i den stat, hvis flag skibet eller fartøjet har ret til at føre. *For danske skibe betyder flagstatens administration Søfartsstyrelsen.*

22 Havnestat: en medlemsstat, til eller fra hvis havn eller havne et skib eller fartøj, der fører et andet flag end denne medlemsstats flag, er i indenrigsfart.

23 Anerkendt organisation: en organisation, der er anerkendt i overensstemmelse med Europa- Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009²⁾.

24 En sømil: 1852 meter.

25 Signifikant bølgehøjde: den gennemsnitlige højde af den største tredjedel af de observerede bølger i et givet tidsrum.

26 Bevægelseshæmmede personer: personer, som har særlige vanskeligheder i forbindelse med benyttelse af offentlige transportmidler, herunder ældre, personer med handicap, personer med nedsatte sensoriske evner samt kørestolsbrugere, gravide og personer, der ledsager mindre børn.

27 Sejlskib: et skib, der drives frem ved hjælp af sejl, også selv om det er udstyret med mekanisk drivkraft til brug som hjælpekraft og i nødsituationer.

28 Tilsvarende materiale: en aluminiumlegering eller et andet ikkebrændbart materiale, som i sig selv eller ved anvendelse af isolation bibeholder egenskaber, der svarer til ståls i henseende til holdbarhed og mekanisk modstandsevne ved afslutningen af den foreskrevne standardbrandprøvning.

29 Standardbrandprøvning: en prøvning, hvorved prøveemner af de pågældende skotter eller dæk i en prøveovn udsættes for temperaturer, der ca. svarer til standardkurven for tid og temperatur i overensstemmelse med den prøvningsmetode, som er angivet i International Code for Application of Fire Test Procedures (international kode for anvendelse af brandprøvningsprocedurer) fra 2010, der er indeholdt i IMO-resolution MSC. 307(88) af 3. december 2010, i dens gældende affattelse.

30 Traditionelt skib: enhver type historisk passagerskib konstrueret før 1965 og kopier heraf, som fortrinsvis er bygget af de originale materialer, herunder skibe, der er konstrueret med henblik på at støtte og fremme traditionelle færdigheder og sømandskab, og som tilsammen er levende kulturminde, der drives i henhold til traditionelle principper for sømandskab og traditionelle teknikker.

31 Fritidsfartøj: et fartøj, som ikke anvendes til erhvervsmæssige formål, uanset typen af fremdriftsmiddel.

32 Tenderbåd: en båd på et skib, som anvendes til at transportere flere end 12 passagerer mellem et passagerskib, der ligger stille, og land.

33 Offshoreserviceskib: et skib, der anvendes til befordring af og opholdssted for offshoreteknikere, der ikke udfører arbejde om bord, som er absolut nødvendigt for skibets drift.

34 Offshoreservicefartøj: et fartøj, der anvendes til befordring af og opholdssted for offshoreteknikere, der ikke udfører arbejde om bord, som er absolut nødvendigt for fartøjets drift.

35 Større reparationer, ombygninger og forandringer: enhver af følgende:

- forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs dimensioner, såsom forlængelse ved tilføjelse af et nyt midterstykke
- forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs kapacitet med hensyn til passagerbefordring, såsom omdannelse af vogndækket til passagerrum
- forandringer, som i væsentlig grad forøger et skibs levetid, såsom renovering af passagerrum på et helt dæk
- enhver ombygning af en hvilken som helst type skib til et passagerskib

36 *Organisationen*: betyder Den Internationale Søfartsorganisation (IMO).

Regel 3 Anvendelsesområde

1 Denne bekendtgørelse finder anvendelse på følgende passagerskibe og passagerfartøjer, når de er i indenrigsfart, uanset hvilket flag de fører:

- a) nye og eksisterende passagerskibe
- b) højhastighedspassagerfartøjer.

Hver medlemsstat sikrer i sin egenskab af havnestat, at passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der fører et tredjeland's flag, i fuldt omfang opfylder dette direktivs krav, før de kan sejle i indenrigsfart i denne medlemsstat.

2 Denne bekendtgørelse finder ikke anvendelse på:

a) passagerskibe, som er:

- i. krigsskibe og troppetransportskibe
- ii. sejlskibe
- iii. skibe, der ikke fremdrives ved mekaniske midler
- iv. fartøjer, som er bygget i andre materialer end stål eller tilsvarende materiale, og som ikke er omfattet af standarderne for højhastighedsfartøjer (res. MSC 36(63) eller MSC. 97(73)) eller Dynamically Supported Craft (res. A. 373(X))
- v. træskibe af primitiv konstruktion
- vi. traditionelle skibe
- vii. fritidsfartøjer
- viii. skibe, der udelukkende er i fart i havneområder
- ix. offshoreserviceskibe, eller
- x. tenderbåde

b) højhastighedspassagerfartøjer, som er:

- i. krigsskibe og troppetransportskibe
- ii. fritidsfartøjer
- iii. fartøjer, der udelukkende er i fart i havneområder, eller
- iv. offshoreservicefartøjer.

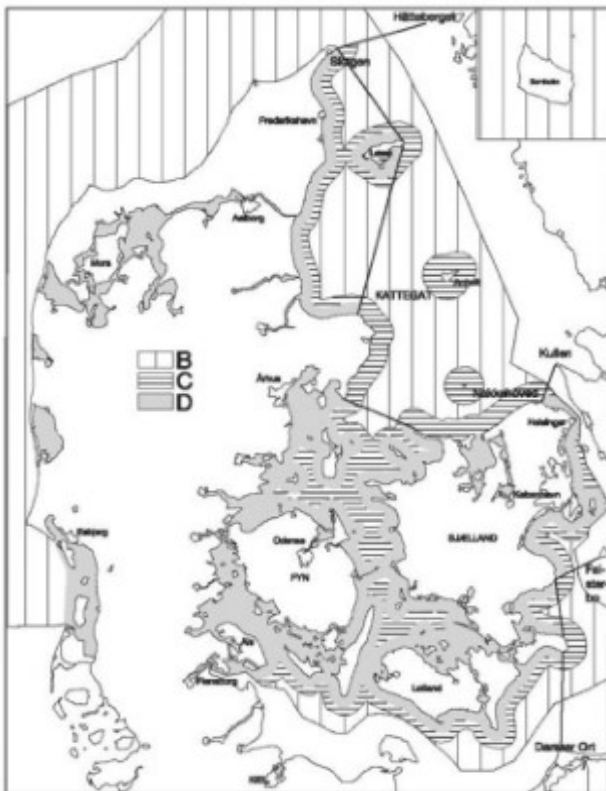
Regel 4 Kategorisering af havområder og klasser af passagerskibe**1. Havområder opdeles i følgende kategorier:**

»Område A«	et havområde uden for havområde B, C og D
»Område B«	et havområde, hvis geografiske koordinater ikke på noget sted er mere end 20 sømil fra kystlinjen ved middeltidevandshøjde, men som er uden for område C og D
»Område C«	et havområde, hvis geografiske koordinater ikke på noget sted er mere end 5 sømil fra kystlinjen ved middeltidevandshøjde, men uden for havområde D. Desuden skal sandsynligheden for, at den signifikante bølgehøjde overstiger 2,5 meter, være mindre end 10 % i en periode på ét år ved helårsdrift eller i en bestemt periode ved årstidsbestemt sej lads, såsom drift i sommerhalvåret
»Område D«	et havområde, hvis geografiske koordinater ikke på noget sted er mere end 3 sømil fra kystlinjen ved middeltidevandshøjde. Desuden skal sandsynligheden for, at den signifikante bølgehøjde overstiger 1,5 meter, være mindre end 10 % i en periode på ét år ved helårsdrift eller i en bestemt periode ved årstidsbestemt sejlads, såsom drift i sommerhalvåret

2. Hver medlemsstat:

- opstiller og ajourfører, når det er nødvendigt, en liste over havområder inden for dens jurisdiktion
- fastlægger den indre grænse for det havområde, der er tættest på dens kyst
- offentliggør listen i en offentlig database, som er tilgængelig på den kompetente søfartsmyndigheds internetsted
- underretter Kommissionen om, hvor disse oplysninger findes, og underretter den, når listen ændres.

Søfartsstyrelsen har på grundlag af direktivets kriterier klassificeret danske havområder som angivet på det følgende kort. Søfartsstyrelsen vil for et konkret skib på en given rute kunne tillade en anden klassificering, såfremt detaljerede bølgeundersøgelser eller en vurdering af skibets muligheder for at søge nødhavn giver belæg for det. Havområder omkring Grønland vil i hvert enkelt tilfælde blive vurderet.



3. Passagerskibe inddeles i følgende klasser, alt efter hvilke havområder de må sejle i:

»Klasse A«	et passagerskib i indenrigsfart i område A, B, C og D
»Klasse B«	et passagerskib i indenrigsfart i område B, C og D
»Klasse C«	et passagerskib i indenrigsfart i område C og D
»Klasse D«	et passagerskib i indenrigsfart i område D.

For højhastighedspassagerfartøjer gælder de kategorier, som er defineret i kapitel 1, regel 1.4.10 og 1.4.11, i koden for højhastighedsfartøjer fra 1994 eller kapitel 1, regel 1.4.12 og 1.4.13, i koden for højhastighedsfartøjer fra 2000.

Regel 5 Regelværkets krav

Såvel nye som eksisterende passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, som er i indenrigsfart, skal *uanset flag* opfylde de relevante sikkerhedsregler, der er fastsat i dette regelværk den 1. juli 1998 *Dog er der for bestemmelserne i regel 5.2.4, 5.2.5 og 5.2.7 fastsat senere datoer for eksisterende skibe.*

1 For nye passagerskibe gælder følgende:

1.1. *Nye passagerskibe i klasse A, B, C og D skal opfylde bestemmelserne i Rådets direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder i passagerskibe, som ændret ved Kommissionens direktiv 2002/25/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/24/EF, Kommissionens direktiv 2003/75/EF samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder i passagerskibe, som ændret ved Kommissionens direktiv 2010/36/EU.*

1.2 Nye passagerskibe i klasse A, B, C og D skal med hensyn til konstruktion og vedligeholdelse af skrog, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg være i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikationen i reglerne fra en anerkendt organisation eller ækvivalente regler, som en administration anvender i overensstemmelse med *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.*

1.3 For nye passagerskibe i klasse A, B, C og D gælder det, at navigationsudstyr, som er opregnet i bilag A. 1 til *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF*, og som opfylder nævnte direktivs bestemmelser, anses at opfylde typegodkendelseskravene i SOLAS V/18.1.

1.4 Nye passagerskibe i klasse A skal opfylde samtlige krav i SOLAS-konventionen af 1974 i den gældende affattelse. Hvad angår de regler, hvor SOLAS overlader fortolkningen til administrationen, lægger *Søfartsstyrelsen* den fortolkning, der fremgår af kapitel II-1, II-2 og III, til grund.

1.5 Nye passagerskibe i klasse A, B, C og D skal, når det i hver enkelt regel udtrykkeligt er anført for den pågældende klasse af passagerskibe, opfylde kravene i kapitel II-1, II-2, II-5 og III. *Nye skibe i klasse B, C og D med en længde på under 24 meter skal opfylde kravene i regel II-1/B/2 til og med II-1/B/8 og II-1/B/10, medmindre det godtgøres over for Søfartsstyrelsen, at de opfylder regler, der garanterer et tilsvarende sikkerhedsniveau. Idet der er taget hensyn til de specifikke lokale driftsforhold i de havområder, de pågældende skibe må sejle i, kan nye skibe med en længde mindre end 24 m godkendes til sejlads i havområder af klasse D, såfremt de opfylder kravene til lækstabilitet og flydeevne i Søfartsstyrelsens seneste tekniske forskrift om passagerskibe, der udelukkende er i fart i havneområder.*

1.6 *I nye passagerskibe i klasse A, B, C og D skal skrog, overbygninger, styrkeskotter, dæk og dækshuse være udført af stål eller andet tilsvarende materiale.*

1.7 Nye passagerskibe i klasse A, B, C og D skal opfylde bestemmelserne i *kapitel II-3, IV, V, VI, VII, IX, XX, XXI, XXIII og XXIV.*

2 For eksisterende passagerskibe med en længde på 24 m og derover gælder følgende:

2.1 Eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde på 24 m og derover skal opfylde bestemmelserne i Rådets direktiv 98/18/EF om sikkerhedsregler og -standarder i passagerskibe, som ændret ved Kommissionens direktiv 2002/25/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/84/EF, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/24/EF, Kommissionens direktiv 2003/75/EF samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF om sikkerhedsregler og -standarder i passagerskibe, som ændret ved Kommissionens direktiv 2010/36/EU.

2.2 Eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde på 24 m og derover skal med hensyn til konstruktion og vedligeholdelse af skrog, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg være i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikationen i reglerne fra en anerkendt organisation eller ækvivalente regler, som en administration anvender i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.

2.3 For eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde på 24 m og derover gælder det, at navigationsudstyr, som er opregnet i bilag A. 1 til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF, og som opfylder nævnte direktivs bestemmelser, anses at opfylde typegodkendelseskravene i SOLAS V/18.1.

2.4 Eksisterende passagerskibe i klasse A med en længde på 24 m og derover skal på den dato, der fremgår af nedenstående tabel, opfylde de regler for eksisterende passagerskibe, der fremgår af SOLAS-konventionen af 1974 i den gældende affattelse, medmindre der fastsættes tidligere datoer i SOLAS-konventionen. Hvad angår de regler, hvor SOLAS overlader fortolkningen til administrationen, lægger Søfartsstyrelsen den fortolkning, der fremgår af kapitel II-1, II-2 og III, til grund.

Køllægningsdato:	Dato for opfyldelse:
Før 1/1-1940	1/7-2006
1/1-1940 til og med 31/12-1962	1/7-2007
1/1-1963 til og med 31/12-1974	1/7-2008
1/1-1975 til og med 31/12-1984	1/7-2009
1/1-1985 til og med 30/6-1998	1/7-2010

2.5 Eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde på 24 m og derover skal, når det i hver enkelt regel udtrykkeligt er anført for den pågældende klasse af passagerskibe, opfylde kravene i kapitel II-1 og II-2. Bestemmelserne skal opfyldes på den dato, der fremgår af tabellen i regel 5.2.4, medmindre der fastsættes tidligere datoer i kapitel II-1 eller II-2.

2.6 Eksisterende skibe i klasse C og D med en længde på 24 m og derover behøver ikke at opfylde reglerne i kapitel II-1 og II-2, såfremt det godtgøres over for Søfartsstyrelsen, at de opfylder regler, der garanterer et tilsvarende sikkerhedsniveau. Idet der er taget hensyn til de specifikke lokale driftsforhold i de havområder, de pågældende skibe må sejle i, kan eksisterende skibe med hensyn til forhold omfattet af kapitel II-1 og II-2 godkendes til sejlads i havområder af klasse D, såfremt de opfylder bekendtgørelse nr. 173 af 21. maj 1965 om forskrifter for skibes bygning og udstyr m.v. (hovedbekendtgørelsen) afdeling A, samt

Søfartsstyrelsens tekniske forskrifter nr. 2 af 9. februar 1994 om supplerende krav til intakt stabilitet og vandtæt inddeling m.v. for passagerskibe i indenrigsfart, nr. 5 af 3. august 1995 om ekstra brandsikring af passagerskibe i indenrigsfart og nr. 8 af 12. oktober 1995 om særlige krav til placering, styrke og sikring af porte i yderklædningen samt vejrtætte ramper m.v. på ro-ro-skibe. Endvidere kan de med hensyn til forhold omfattet af kapitel II-1 og II-2 godkendes til sejlads i havområder af klasse C, såfremt de tillige opfylder Skibstilsynets Meddelelser D, kapitel II-1 og II-2.

2.7 *I eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde på 24 m eller derover skal skrog, overbygninger, styrkeskotter, dæk og dækshuse være udført af stål eller andet tilsvarende materiale.*

2.8 *Eksisterende skibe i klasse A, B, C og D med en længde på 24 m og derover skal, når det i hver enkelt regel udtrykkeligt er anført for den pågældende klasse af passagerskibe, opfylde kravene i kapitel III. Bestemmelserne skal opfyldes på den dato, der fremgår af tabellen i regel 5.2.4, medmindre der fastsættes tidligere datoer i kapitel III.*

2.9 *Når det i kapitel II-1, II-2 og III kræves, at et eksisterende skib med en længde på 24 m og derover skal opfylde en IMO-resolution, behøver skibe, der er bygget inden to år efter datoen for vedtagelsen af den pågældende resolution, ikke at opfylde denne under forudsætning af, at de opfylder den eventuelle tidligere, endnu gældende resolution.*

2.10 *Eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde på 24 m og derover skal opfylde bestemmelserne i kapitel II-3/28, IV, V, VI, VII, IX, XX, XXI, XXIII og XXIV.*

3 *For eksisterende passagerskibe med en længde mindre end 24 m gælder følgende:*

3.1 *Eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde mindre end 24 m skal med hensyn til konstruktion og vedligeholdelse af skrog, hoved- og hjælpemaskineri samt elektriske og automatiske anlæg være i overensstemmelse med de standarder, der er specificeret for klassifikationen i reglerne fra en anerkendt organisation eller ækvivalente regler, som en administration anvender i overensstemmelse med artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed.*

3.2 *I eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde mindre end 24 m og en bruttotonnage på 20 eller derover skal skrog, overbygninger, styrkeskotter, dæk og dækshuse være udført af stål eller andet tilsvarende materiale.*

3.3 *For eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde mindre end 24 m gælder det, at navigationsudstyr, som er opregnet i bilag A. 1 til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/90/EU af 23. juli 2014 om skibsudstyr og om ophævelse af Rådets direktiv 96/98/EF, og som opfylder nævnte direktivs bestemmelser, anses at opfylde typegodkendelseskravene i SOLAS V/18.1.*

3.4 *Eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde mindre end 24 m skal være udrustet med en radartransponder (SART) og et bærbart VHF-radioanlæg senest på den dato, der fremgår af tabellen i regel 5.2.4.*

3.5 *Eksisterende passagerskibe i klasse A, B, C og D med en længde mindre end 24 m skal opfylde bestemmelserne i kapitel II-3/28, IV, V, VI, VII, IX, XX, XXI, XXIII og XXIV.*

4 *For højhastighedspassagerfartøjer gælder følgende:*

4.1 *Højhastighedspassagerfartøjer, som er bygget, eller som har undergået større reparationer, ombygninger eller forandringer efter 1. januar 1996, skal opfylde kravene i koden for højhastighedsfartøjer, med-*

mindre kølen var lagt, eller et tilsvarende konstruktionsstadium var nået, senest 4. juni 1998, og aflevering og indsætning i fart skete senest 4. december 1998, og fartøjet fuldt ud opfyldte kravene i DSC-koden indeholdt i IMO resolution A. 373(X) af 14. november 1977, som ændret ved Komitéen for Sikkerhed på Søens resolution MSC. 37(63) af 19. maj 1994.

4.2 Højhastighedspassagerfartøjer, som er bygget inden 1. januar 1996, og som opfylder kravene i koden for højhastighedsfartøjer, skal fortsat være i drift som certificeret efter denne kode.

4.3 Højhastighedspassagerfartøjer, som er bygget inden 1. januar 1996, og som ikke opfylder kravene i koden for højhastighedsfartøjer, må ikke være i indenrigsfart, medmindre de allerede var i indenrigsfart i *Danmark* den 4. juni 1998, i hvilket tilfælde de kan få tilladelse til fortsat at være i indenrigsfart i *Danmark*. Sådanne fartøjer skal opfylde kravene i DSC-koden som ændret.

4.4 Konstruktion og vedligeholdelse af højhastighedspassager-fartøjer og deres udstyr skal være i overensstemmelse med en anerkendt organisations regler for klassifikation af højhastighedsfartøjer eller ækvivalente regler, som en administration anvender i overensstemmelse med artikel 11 i *Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/15/EF af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe, og for søfartsmyndighedernes aktiviteter i forbindelse dermed*.

4.5 Højhastighedspassagerfartøjer skal opfylde bestemmelserne i kapitel II-3/28, V, VI, VII, IX, XX, XXI, XXIII og XXIV.

4.6 Bestemmelser om lastelinjer

- i. Alle nye passagerskibe med en længde på 24 meter og derover skal opfylde den internationale konvention om lastelinjer af 1966.
- ii. Kriterier med et sikkerhedsniveau, som svarer til kriterierne i den internationale konvention om lastelinjer af 1966, skal for så vidt angår længde og klasse finde anvendelse på skibe med en længde på mindre end 24 meter.
- iii. Uanset bestemmelserne i nr. i og ii er nye passagerskibe i klasse D undtaget fra kravet om minimumsbovhøjde i den internationale konvention om lastelinjer af 1966.
- iv. Der skal være heldæk på nye passagerskibe i klasse A, B, C og D.

Regel 6 Ombygninger

1 Større reparationer, ombygninger og forandringer samt udrustning i forbindelse hermed skal være i overensstemmelse med kravene for nye skibe i *regel 5.1.4 og 5.1.5*. En ombygning af et eksisterende skib, som kun har til formål at højne dets overlevelsesevne, anses ikke for en større ombygning.

2 Ved større reparationer, ombygninger og forandringer forstås for eksempel:

- Forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs dimensioner, f.eks. forlængelse ved tilføjelse af et nyt midterstykke
- Forandringer, som i væsentlig grad ændrer et skibs kapacitet med hensyn til passagerbefordring, f.eks. omdannelse af vogndækket til passagerrum.
- Forandringer, som i væsentlig grad forøger et skibs levetid, f.eks. renovering af passagerrum på et helt dæk.

Regel 7 Oplysninger og tegningsmateriale m.v.

1 For nye skibe skal følgende oplysninger m.v. indsendes til Søfartsstyrelsen på det tidligst mulige tidspunkt:

- Rederi*
- Byggeværft og nybygningsnummer.*
- Klasse og klassebetegnelse.*
- Det ønskede fartsområde.*
- Det ønskede passagertal.*
- Den skønnede tonnage.*
- Den skønnede effekt af hovedmaskineri.*
- Tegningsmateriale i henhold til Søfartsstyrelsen retningslinier.*

2 For eksisterende skibe, der skal ombygges, skal oplysninger og tegninger m.v. vedrørende påtænkt ombygning indsendes til Søfartsstyrelsen på det tidligst mulige tidspunkt.

Regel 8 Supplerende og tilsvarende sikkerhedskrav samt undtagelser og sikkerhedsforanstaltninger for klasser af skibe

1 Finder Søfartsstyrelsen, at gældende sikkerhedskrav bør skærpes i bestemte situationer, som skyldes særlige lokale forhold, og kan den godtgøre nødvendigheden heraf, kan den efter proceduren i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, artikel 9, stk. 4, vedtage bestemmelser til at skærpe sikkerhedskravene.

2 Søfartsstyrelsen kan efter den i regel 8.1 nævnte procedure vedtage bestemmelser med krav, der svarer til reglerne i bilag I i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, hvis sådanne tilsvarende krav er mindst lige så effektive som reglerne i direktivets bilag I.

3 Når blot sikkerhedsniveauet ikke derved bliver lavere, kan Søfartsstyrelsen efter den i regel 8.1 nævnte procedure vedtage bestemmelser, hvorved skibe undtages fra visse bestemte krav i direktivet i forbindelse med indenrigsfart i Danmark, herunder i øhavsfarvande, som ikke modtager påvirkninger fra åbent hav under visse driftsforhold, såsom mindre signifikant bølgehøjde, sæsonsejlads, dagsejlads, sejlads under passende klimatiske forhold eller kortvarig sejlads, eller hvis redningstjenesten ligger i nærheden.

4 Bestemmelser udstedt i henhold til regel 8.1 til 8.3 angives med kursiv under den regel i denne forskrift hvor til den kan henføres.

5 Finder Søfartsstyrelsen, at et passagerskib i dansk indenrigsfart, selv om det opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/45/EF af 6. maj 2009 om sikkerhedsregler og -standarder for passagerskibe, frembyder alvorlig fare for sikkerheden for liv eller ejendom eller for miljøet, kan den suspendere skibets drift eller påbyde yderligere sikkerhedsforanstaltninger, indtil faren er bragt til ophør. Under sådanne omstændigheder anvendes fremgangsmåden i direktivets artikel 9, stk. 5.

Regel 9 Dispensationer og ækvivalenser for individuelle skibe

1 Et skib, som ikke normalt er omfattet af dette regelværk, men som under ganske særlige omstændigheder er nødt til at foretage en enkelt rejse, hvorved det bliver omfattet, kan af flagstatens administration fritages for at opfylde kravene i dette regelværk, forudsat at det opfylder de sikkerhedskrav, som efter flagstatens administrations skøn er tilstrækkelige til den rejse, som skibet skal foretage, og som endvidere kan accepteres af regeringen i de værtsstater, som skibet skal besøge.

2 Flagstatens administration kan undtage et skib, der er udstyret med helt nye indretninger, fra bestemmelserne i kapitlerne II-1, II-2, III og IV, når anvendelsen af disse bestemmelser kan være en alvorlig hindring for forskningsarbejde med hensyn til udviklingen af disse indretninger og deres installation i skibe, der er omfattet af dette regelværk. Ethvert sådant skib skal dog opfylde de sikkerhedskrav, som efter flagstatens administrations skøn er tilstrækkelige for den fart, skibet er bestemt for, og kan garantere skibets almindelige sikkerhed, og som endvidere kan accepteres af regeringen i de værtsstater, som skibet skal besøge.

3 Søfartsstyrelsen kan, hvis den skønner, at en bestemt fast rutefart foregår under så beskyttede forhold, inden for grænser defineret ud fra naturlige geografiske karakteristika, som beskytter en fjord, en sø eller et lignende afskærmet område, og under sådanne betingelser, f.eks. kort overfartstid, at anvendelsen af en eller flere bestemmelser i dette regelværk ville være urimelig eller unødvendig, fritage bestemte skibe for at opfylde disse krav. Sådanne fritagelser er kun gyldige for den bestemte faste rutefart.

4 Dersom disse forskrifter kræver, at et bestemt tilbehør, materiale, anordning eller apparat, eller type heraf, skal anbringes eller forefindes i et skib, eller at der skal træffes en bestemt foranstaltning, kan flagstatens administration tillade, at der anbringes eller forefindes et andet tilbehør, materiale, anordning eller apparat, eller type heraf, eller at der træffes en anden foranstaltning i skibet, hvis den ved afprøvnin g heraf eller på anden måde finder det godtgjort, at et sådant tilbehør, materiale, anordning eller apparat, eller type heraf, eller foranstaltning, er mindst lige så effektiv som det, der kræves efter forskrifterne, og som endvidere kan accepteres af regeringen i de værtsstater, som skibet skal besøge.

Regel 10 Syn

1 Alle nye og eksisterende passagerskibe skal af flagstatens administration underkastes følgende syn:

- Et indledende syn, før skibet sættes i fart.
- Et periodisk syn én gang hver tolvte måned.
- Yderligere syn efter behov.

2 Udgår

3 Højhastighedspassagerfartøjer skal synes af flagstatens administration som krævet i koden for højhastighedsfartøjer.

4 De procedurer og retningslinjer for syn med henblik på sikkerhedscertifikat for passagerskibe, som er fastsat i IMO-forsamlingens resolution A. 997(25) om retningslinjer for syn under det harmoniserede system for syn og certificering, med senere ændringer, eller procedurer, som skal føre til samme mål, skal følges.

5 Før passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, der fører ikke EU-landes flag, kan gå i dansk eller grønlandsk indenrigsfart, skal de synes af Søfartsstyrelsen med henblik på at godtgøre, at de i fuldt omfang opfylder dette regelværks krav.

6 Søfartsstyrelsen anerkender certifikater, som et andet EU-land i henhold til regel 11 har udstedt for passagerskibe og højhastighedspassagerfartøjer, når disse er i dansk eller grønlandsk indenrigsfart. Søfartsstyrelsen foretager imidlertid en inspektion og kontrollerer deres dokumenter i henhold til bestemmelserne i Søfartsstyrelsens seneste forskrift om havnestatskontrol af skibsfart.

Regel 11 Certifikater

1 Alle nye og eksisterende passagerskibe, der opfylder kravene i denne bekendtgørelse, skal være forsynet med et sikkerhedscertifikat for passagerskibe (»Passenger Ship Safety Certificate«) i overensstemmelse med denne bekendtgørelse. Certifikatet skal være i det format, der er fastlagt i bilag II. Dette certifikat udstedes af flagstatens administration efter udførelsen af et indledende syn som omhandlet i *regel 10.1*.

2 Sikkerhedscertifikatet for passagerskibe udstedes for en periode på højst tolv måneder. Certifikatets gyldighed kan forlænges af flagstatens administration med op til en måned fra den derpå angivne udløbsdato. Gives der forlængelse, begynder certifikatets nye gyldighedsperiode på det oprindelige certifikats udløbsdato inden forlængelsen. Fornyelse af sikkerhedscertifikatet for passagerskibe gives efter et periodisk syn som omhandlet i *regel 10.1*.

3 For højhastighedspassagerfartøjer, som opfylder kravene i koden for højhastighedsfartøjer, skal flagstatens administration udstede sikkerhedscertifikat og driftstilladelse for højhastighedsfartøj efter bestemmelserne i koden for højhastighedsfartøjer.

For højhastighedsfartøjer, som opfylder kravene i DSC-koden med senere ændringer, skal flagstatens administration udstede DSC-bygge- og udstyrscertifikat og DSC-driftstilladelse efter bestemmelserne i DSC-koden.

Inden der udstedes driftstilladelse (»Permit to Operate«) for højhastighedspassagerfartøjer i indenrigsfart i en havnestat, træffes der aftale mellem flagstatens administration og havnestaten om eventuelle driftsvilkår for drift af fartøjet i den pågældende stat. Flagstatens administration anfører sådanne eventuelle vilkår i driftstilladelsen (»Permit to Operate«).

4 Supplerende og tilsvarende sikkerhedsforanstaltninger samt undtagelser, der indrømmes for skibe eller fartøjer i overensstemmelse med *regel 8 eller 9*, anføres i skibets eller fartøjets certifikat.

5 Skibe med en længde på mindre end 24 m skal være udstyret med et fribordscertifikat.

Regel 11-1 Opretholdelse af tilstanden efter syn

1 For at sikre at skibet i enhver henseende fortsat vil være egnet til at gå til søs uden fare for skibet eller de ombordværende personer, skal skibet og dets udrustning vedligeholdes, således at det opfylder bestemmelserne i disse forskrifter.

2 Efter afslutningen af et syn i henhold til regel 10 må der ikke uden Administrationens tilladelse foretages nogen ændring i konstruktionsmæssige forhold, maskineri, udrustning eller andre forhold, der er omfattet af synet.

3 Når skibet rammes af et ulykkestilfælde, eller der opdages en defekt, og ulykkestilfældet eller defekten berører skibets sikkerhed eller dets redningsmidlers eller anden udrustnings effektivitet eller komplette tilstand, skal skibets fører eller ejer snarest muligt foretage indberetning til Administrationen, den udpegede tilsynsførende eller den anerkendte organisation, der har ansvaret for udstedelsen af det pågældende certifikat, som skal sørge for, at der iværksættes undersøgelser for at konstatere, om det er nødvendigt at afholde et syn som krævet i regel 10. Hvis skibet, grundet særlige omstændigheder befinder sig i en anden kontraherende regerings havn, skal føreren eller ejeren ligeledes straks indberette forholdet til vedkommende myndigheder i havnestaten, og den udpegede tilsynsførende eller anerkendte organisation skal forvisse sig om, at en sådan indberetning er sket.

Regel 12 Almindelig sikkerhed

Der skal være truffet så betryggende forholdsregler til sikring mod ulykkestilfælde ved skibets sædvanlige drift, at mennesker ved arbejde eller ophold om bord eller ved færdsel til og fra borde så vidt muligt ikke er udsat for at komme til skade uden ved mangel på tilbørlig forsigtighed.»

²⁾ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 391/2009 af 23. april 2009 om fælles regler og standarder for organisationer, der udfører inspektion og syn af skibe (EUT L 131 af 28.5.2009, s. 11).