

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 18-2014**

Dato: 5.september 2014

Saksnr.: 2014/48375- avi

Opphever:

Referanse til:

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

Forskrift om endring i forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip og i andre forskrifter

R-rundskrivet her fastsetter en forskrift som endrer forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip, forskrift 1. juli 2014 nr.1072 om bygging av skip, forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip, forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om tilsyn, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart og forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger.

Bakgrunnen for endringsforskriften er å videreføre gjeldende rett.

Forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper trer i kraft 15. september 2014. Forskriften henviser ved en inkurie i § 2 til Res.MSC.350(92). Res.MSC.350(92) endrer Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS 1974) kapittel III, men endringene trer ikke i kraft før 1. januar 2015. Korrekt henvisning skal være siste MSC resolusjon som endrer SOLAS 1974 kapittel III, dvs. Res. MSC.338(91) med ikrafttredelse 1. juli 2014.

Res.MSC.338(91) endrer SOLAS 1974 ved at den fastsetter en ny regel III/17-1 som består av nr. 1 og 2.

17-1.1 krever at alle skip skal ha skipsspesifikke planer og prosedyrer for å berge personer fra sjøen. Planene og prosedyrene skal identifisere utstyret som er ment å brukes i bergingsøyemed og tiltak som skal iverksettes for å minimere risikoen for personell om bord som er involvert i bergingsoperasjoner.

Regel III/17-1.2 bestemmer at ro-ro passasjerskip som oppfyller SOLAS 1974 regel III/26 nr. 4 også anses å være i samsvar med regel 17-1 nr. 1.

Ny SOLAS 1974 regel III/17-1 gjelder fra 1. juli 2014. Skip som er bygget før denne datoen skal oppfylle kravene ikke senere enn den første periodiske besiktelsen eller den første fornyelsesbesiktelsen av sikkerhetsutstyr utført etter 1. juli 2014.

Forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere § 48 tredje ledd, har bestemmelser som krever at wire- eller kjettingsstoppere skal kunne nødutløses fra bro, videre at nødutløsningen skal virke ved dødt skip. I forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip ble kravet om nødutløsning fra bro utelatt, men dette var ikke

tilsiktet. For å videreføre gjeldende rett, er det følgelig nødvendig å tilføye et nytt syvende ledd i §13.

I samme forskrift skal § 28 første ledd også endres. I forskriftsforslaget som var på offentlig høring lød § 28 første ledd: «Sannsynligheten «s_i» for at et passasjerskip etter § 26 ikke synker eller kantrer skal beregnes på følgende måte for hvert enkelt skadetilfelle:»

I forskriften som ble fastsatt ble henvisningen til § 26 fjernet og erstattet med ordlyden «..som er bygget etter § 4». Henvisningen til og at skipet er bygget etter [bestemmelsene som følger av] § 4 er korrekt. Det er likevel Sjøfartsdirektoratets vurdering at fjerningen av henvisningen til § 26 reduserer lesbarheten til forskriften. Som en følge av dette, skal § 28 første ledd lyde:

«Sannsynligheten «s_i» for at et passasjerskip som er bygget etter § 4 jf. § 26 andre ledd ikke synker eller kantrer, skal beregnes på følgende måte for hvert enkelt skadetilfelle:»

Referansen til § 26 andre ledd gjelder uttrykket «s_i» som er en sannsynlighetsverdi for at skipet ikke synker eller kantrer i det skadetilfellet som betraktes m.m.

Forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip § 10 får et nytt siste ledd som ble glemt i høringsrunden. Leddet er nødvendig for å videreføre gjeldende rett, jf. forskrift 12. desember 2009 nr. 1481 vedlegg 1 tabell B note C. Det er ikke meningen at stuingskravene skal være strengere for skip i innenriksfart sammenlignet med skip i utenriksfart.

I endringsforskriften som fastsettes ved rundskrivet her, gjøres det også endringer i noen forskrifter som konsekvens av ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler på skip og flyttbare innretninger. Endringene som fastsettes var på høring sammen med høring om ny forskrift navigasjon og navigasjonshjelpemidler på skip og flyttbare innretninger.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Det følger av gjeldende rett at skip som vil bli omfattet av forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip¹, enten har krav om MOB båt eller krav om innretning som kan plukke opp en hjelpeløs person fra vannet jf. forskrift om redningsredskaper på skip §§ 2, 6, 7 og 9. Etter § 9 femte ledd skal skip som ikke har MOB båt gjennomføre risikovurderinger som demonstrerer fartøyets evne til å håndtere nødsituasjoner. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at kravene som følger av § 2 jf. Res.MSC.338(91) som fastsetter ny SOLAS 1974 regel III/17-1.1, ikke krever nye investeringer i utstyr.

Endringene som kreves etter SOLAS regel III/17-1 krever at det finnes planer og prosedyrer for å berge nødstedte personer. Skipssikkerhetsloven § 7 krever at rederiet etablerer, gjennomfører og videreutvikler et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem. Systemet skal bl.a. kartlegge og kontrollere risiko. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at sikkerhetsstyringssystemet som kreves etter skipssikkerhetsloven § 7 innbefatter planer og prosedyrer for å komme en nødstedt person til unnsetning, herunder nødstedte personer i sjøen.

Endringene i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip ved at det føyes til et nytt ledd i § 13, innfører ingen nye krav, men skaper klarhet. Endringene i samme forskrift § 28 gjelder kun interne henvisninger i selve forskriften og endrer ikke gjeldende rett på noen som helst måte.

¹ Ikrafttredelse 15. september 2014

Endringene i forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip viderefører gjeldende rett og medfører ingen økte økonomiske eller administrative konsekvenser.

Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at endringene som fastsettes i rundskrivet her, ikke medfører økte økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

Vedlegg: Forskrift om endring i forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip og i andre forskrifter

Forskrift om endring i forskrift 1. juli 2014 nr.1019 om redningsredskaper på skip og i andre forskrifter

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 5. september 2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 9, § 11, § 19, § 20, § 21, § 28a, § 29, § 30, § 45, § 55, § 56, § 59 og § 60, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

I

I forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip gjøres følgende endringer:

§ 3 første ledd skal lyde:

Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) konsolidert utgave 2009 kapittel III, som endret ved MSC.317(89), MSC.325(90) og MSC.338(91) gjelder som forskrift.

II

I forskrift 1. juli 2014 nr.1072 om bygging av skip gjøres følgende endringer:

Nytt syvende ledd i § 13 skal lyde:

(7) Et støttefartøy som brukes til ankerhåndtering, skal være utstyrt med fjernbetjent wire- eller kjettingstopper som i nødsituasjoner kan løses ut fra broen eller fra en operasjonsstasjon som har kommunikasjon med broen. Nødutløsning skal virke ved dødt skip og ikke kreve manuelle inngrep nær stopperen.

§ 28 første ledd skal lyde:

Sannsynligheten «s_i» for at et passasjerskip som er bygget etter § 4 jf. § 26 andre ledd ikke synker eller *kantrer*, skal beregnes på følgende måte for hvert enkelt skadetilfelle:

III

I forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip skal § 10 niende ledd lyde:

Hvis stuingsplanen i vedlegg 1 B forbyr stuing som er tillatt etter IMDG-koden, kan stuasjekriteriene i IMDG-koden brukes i stedet.

IV

I forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om tilsyn, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart gjøres følgende endringer:

§ 8 første ledd bokstav c skal lyde:

Bestemmelsene i kapittel IV, herunder GMDSS- endringene av 1988 og SOLAS 1974 kapittel VI.

§ 8 første ledd bokstav d) oppheves.

Nåværende § 8 første ledd bokstav e og f blir bokstav d og e.

§ 8 fjerde ledd oppheves.

V

I forskrift 4. september 1987 nr. 856 om bygging av flyttbare innretninger gjøres følgende endringer:

§ 13 fjerde ledd oppheves.

Nåværende § 13 femte ledd blir fjerde ledd.

VI

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

Endringene trer i kraft 15. september 2014