

**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 26-2014**

**Dato:** 19.12.2014

**Saksnr.:** 2014/35539, TONO

**Opphever:**

**Referanse til:**

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

## Endring av forskrift om sikringstiltak mot brann og eksplosjon på flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet har fastsett forskrift om endring av forskrift 31. januar 1984 nr. 227 om sikringstiltak mot brann og eksplosjon på flyttbare innretninger (brannforskrifta). Forskrifta trer i kraft 1. januar 2015.

### Nærmere om endringa

Forslag om endringar i brannforskrifta var på høyring frå 11. juli til 10. oktober 2014. Det kom inn 15 svar til høyringa. Ni høyringsinstansar var positive eller hadde ingen kommentarar til høyringa.

Som omtala i høyringsbrevet vart forslaget om endringar i brannforskrifta fremja etter høyringsinnspel til eit forskriftsforslag frå Petroleumstilsynet.

Endringsforskrifta er fastsett med same heimelsgrunnlag som brannforskrifta.

I det opphavlege forslaget fanst ein § 25 a om tenkjeldekontroll. Dette forslaget var meint å vidareføre eit tidlegare forslag frå Petroleumstilsynet, men var noko annleis utforma. På grunnlag av høyringskommentarar frå fleire høyringsinstansar har Sjøfartsdirektoratet kome fram til at forslaget må vurderast på nytt. Likevel kan slike krav som høyringskommentarane inneber ikkje fastsetjast utan ein meir inngående kost-/nytteanalyse. Gjennomføringa av analysen vil ta så lang tid at Sjøfartsdirektoratet i samråd med Petroleumstilsynet har valt å gjennomføre dei andre endringane no, og setje i verk analysearbeidet om tenkjeldekontroll så snart som mogleg, med tanke på å få innført reglar om tenkjeldekontroll så snart som mogleg.

I høyringsforslaget vart det vist til SOLAS konsolidert utgåve 2009. Men i høyringsperioden vart SOLAS konsolidert utgåve 2014 gitt ut, og sidan tekst og nummerering i dei aktuelle punkta ikkje er endra, ynskjer Sjøfartsdirektoratet å vise til nyaste utgåve.

Ut over dette har direktoratet ikkje sett grunn til å endre forslaget etter høyringa. Vi syner difor til merknadane til dei einskilde kommentarane i høyringsbrevet. Likevel er somme presiseringar tekne med under. Eit oversyn over høyringsinnspela med kommentarar frå direktoratet, i den grad det har vore vurdert som nødvendig å gje spesifikke kommentarar, finn ein i høyringsmatrisa.

## Kommentarar til dei einskilde føresegnene

### *Til § 10*

#### Forbod mot bruk av karbondioksid og andre giftige gassar i sløkkjeanlegg

Forbodet mot karbondioksid som sløkkjemiddel har vore diskutert lenge. Rapporten frå Nordlys-brannen peiker på at forbodet er nødvendig.

Det er peika på at Sjøfartsdirektoratet sitt forbod mot giftige gassar går lenger enn IMO sitt regelverk. I praksis er forbodet i dag likt, med unntak av forbodet mot karbondioksid, fordi det ikkje er kjent at andre sløkkjegassar enn dei som er nemnt i SOLAS er farlege for menneske. Dette kan likevel endre seg i framtida, noko formuleringa i § 10 tek omsyn til.

#### Krav om trykktank

Kravet er teke ut av det internasjonale regelverket, men Sjøfartsdirektoratet meiner det framleis kan bidra til tryggleiken på flyttbare innretningar, av di ein har nødavstengingssituasjonar som ikkje er tilsvarande som på skip. Dei internasjonale krava om brannsløkkingsanlegg er utarbeidde på bakgrunn av drift av skip, og argumentasjonen som er nytta for fjerning av kravet om trykktank synast ikkje relevant for flyttbare innretningar. I tillegg meiner Sjøfartsdirektoratet at det er ønskjeleg at vannsløkkjeanlegg har tilsvarande evne til å sløkkje brann som gassløkkjeanlegg. Difor har vi valt å ta det inn direkte i forskrifta. I dag er det uansett ikkje mogleg å oppfylle krava i § 26 nummer 2.5 utan slik trykktank.

#### Krav om automatisk utløysing

Kravet kan m.a. oppfyllest ved bruk av såkalla «voting». Feil i ein eller fleire av detektorane skal reknast som aktiv deteksjon.

### *Til § 26*

Kravet gjeld berre dersom reiarlaget sjølv vel å nytte anlegget også til reduksjon av eksplosjonstrykk.

### **Administrative og økonomiske konsekvensar**

Sjøfartsdirektoratet gjorde reie for konsekvensane vi ventar som følge av endringane i høyringsbrevet. Vi har ikkje fått kommentarar som tilseier at vurderingane ikkje er gode nok.

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
fung. avdelingsdirektør