

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

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 24-2014

Dato: 16.12.2014

Saksnr.: 2014/55804- avi

Opphever:

Referanse til: Forskrift 1. juli 2014 nr.1019 om redningsredskaper på skip

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

Forskrift om endring av forskrift om redningsredskaper på skip

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip (i det følgende vist til redningsredskapforskriften). Endringene trer i kraft 1. januar 2015.

Høring

Endringsforskriften var på offentlig høring fra 17. oktober til 5. desember 2014.

Sjøfartsdirektoratet mottok svar fra 13 høringsinstanser. Høringsmatrisen er lagt ved rundskrivet her.

Bakgrunn for endringsforskriften

Endringene i redningsredskapforskriften har sin bakgrunn i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) kapittel III om redningsredskaper og – arrangementer og endringer i dette kapitlet som følger av IMO resolusjon MSC.350(92).

Redningsredskapforskriften endres ved at det i § 2 første ledd også henvises til resolusjon MSC.350(92) som

- endrer SOLAS regel III/19.2.
- fastsetter tre nye underpunkter i SOLAS regel III/19, og

Endringene i SOLAS regel III/19.2 kan blant annet spores tilbake til erfaringene som ble høstet i forbindelse med evakueringen av cruiseskipet Costa Concordia som havarerte utenfor Isola del Giglio 13. januar 2012 med tap av 32 menneskeliv.

De nye underpunktene 3.3, 3.6 og 4.2.5 i SOLAS regel III/19 har sin bakgrunn i den særlige risikoen som entring av lukkede rom medfører. Med lukkede rom menes et hvert rom om bord hvor det kan skapes en atmosfære som innebærer fare for liv og helse.

Sjøfartsdirektoratet har også fastsatt mindre endringer i § 3 andre ledd. Endringene speiler direktoratets praksis og viderefører gjeldende rett.

Kort om endringene i SOLAS kapittel III regel 19

Endringene i SOLAS regel III/19.2.2 gjelder passasjerskip på reise med passasjerer som etter planen skal være om bord i mer enn 24 timer. På slike skip krever MSC.350(92) at nye passasjerer mønstres før eller umiddelbart etter avgang og instrueres i bruken av redningsvester og hvordan de skal forholde seg i en nødsituasjon. Etter gjeldende rett skal mønstring skje i løpet av 24 timer

etter at passasjerene har kommet om bord. Hensynet bak det nye kravet betyr at mønstringen etter de nye kravene skal skje i nær tilknytning til skipets avgang, enten før eller etter denne.

Endringene i SOLAS regel III/19.2.3 medfører at sikkerhetsorienteringen som (allerede) kreves etter underpunkt 19.2.3 kan gis sammen med, dvs. i tilknytning til mønstringene som kreves etter SOLAS regel III/19.2.2 som endret ved MSC.350(92).

Underpunkt 3.3 i SOLAS regel III/19 er nytt. SOLAS regel III/19.3.3 krever at mannskap med ansvar for entring av lukkede rom eller redning fra lukkede rom, skal delta i øvelser for entring av og redning fra lukkede rom. Slike øvelser skal gjennomføres om bord på skipet minst én gang annenhver måned.

Nytt underpunkt 3.6 i SOLAS regel III/19 setter krav til omfanget av øvelsene som kreves etter punkt III/19.3.3 omtalt ovenfor.

Nytt underpunkt 4.2.5 i SOLAS regel III/19 krever at hvert besetningsmedlem får instruksjon om risikoer knyttet til entring av lukkede rom og prosedyrer for trygg og sikker entring av slike rom. Instruksjonen som kreves etter nummer III/19.4.2.5 bør, så langt det passer, ta hensyn til retningslinjene og veiledningene som er utviklet av IMO for dette formålet. Det vises i denne sammenheng til resolusjon A.1050(27)¹.

Endringene i SOLAS III/19.3 og 19.4.2 er gjort med tanke på at rederiet bør utarbeide sikkerhetsprosedyrer som skal hindre ulykker når skipets besetning entrer lukkede rom. Slike rom kan ha en oksygenfattig, oksygenrik, brennbar eller giftig atmosfære. Undersøkelser av arbeids- og sjøulykker konkluderer med at årsaken til hendelsene er mangel på kunnskap om eller ignorering av nødvendigheten av å ta forholdsregler ved entring av lukkede rom, og ikke manglende retningslinjer.

Når det i nytt underpunkt i SOLAS regel III/19.4.2.5 vises til retningslinjer eller veiledninger utarbeidet i IMO, kompletterer slike retningslinjer eventuelle norske lover og forskrifter som regulerer samme forhold.

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt flere bestemmelser som omhandler forholdsregler og tiltak ved entring av lukkede rom. Se for eksempel forskrift 5. juni 1987 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektre (sikkerhetstiltakforskriften), kapittel 4. Se også hen til forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip (ASH-forskriften) og de funksjonelle kravene i kapittel 2.

Direktoratet legger videre til grunn at skipssikkerhetslovens § 7 om krav til sikkerhetsstyringssystem, jf. ASH-forskriften § 1-6, krever at den risikoen som entring av lukkede rom innebærer, er kontrollert ved risikoreducerende tiltak herunder dokumenterte prosedyrer. Poenget med de nye bestemmelsene i SOLAS kapittel III er at det skal øves på entring og redning av personer fra lukkede rom. Øvelsene skal finne sted jevnlig og de skal ha et bestemt innhold.

Regelsettet i endret SOLAS regel III/19 sammen med de funksjonelle kravene i ASH-forskriften og de mer preskriptive kravene i sikkerhetstiltakforskriften, vil føre til at risikoen ved entring av lukkede rom får større oppmerksomhet og kan bidra til å redusere antallet ulykker om bord på norske skip.

Justering av § 3 andre ledd

¹ A.1050(27) Revised recommendations for entering enclosed spaces on board ships

Det er ikke krav om hovedalarmsystem for lasteskip med bruttotonnasje under 200, se § 3 første ledd som angir at dette kravet bare gjelder lasteskip med bruttotonnasje 200 eller mer. § 3 andre ledd endres ved at bl.a. ordlyden «...og lasteskip med bruttotonnasje under 200..» slettes.

En endring som unntar passasjerskip med lengde under 24 fra kravet i § 3 første ledd er også fastsatt. Unntaket har som vilkår at alarmsignalet kan gis med skipets fløyte eller sirene.

Administrative og økonomiske konsekvenser

De nye kravene som følger i SOLAS regel 19 har først og fremst karakter av å være operasjonelle. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at det derfor ikke kreves investeringer i form av nytt utstyr.

Krav om mønstring og instruksjon om bruken av redningsvester på skip som foretar en reise der passasjerene etter ruten skal være om bord i mer enn 24 timer, følger allerede av gjeldende rett jf. forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip § 2 første ledd jf. SOLAS regel III/19.2. Det samme gjelder for kravet om at det skal gis en sikkerhetsorientering umiddelbart før eller etter skipets avgang. Endringene som følger av SOLAS regel III/19.2.2. sammenholdt med endringene i III/19.2.3 gir skipet tilstrekkelig fleksibilitet til å operasjonalisere kravene i 19.2.2 og 19.2.3 på en slik måte at ekstra arbeidsbelastninger med eventuelle tilhørende tidstap kan unngås eller i hvert fall gjennom god planlegging reduseres til et minimum.

SOLAS regel III/19.3.3, 19.3.6 og 19.4.2.5 krever et opplegg for opplæring og øvelser for en ny type nødsituasjon, nemlig redning av personer fra lukkede rom. Entring av lukkede rom for å redde personer representerer et kjent scenarie.

Når det etter MSC.350(92) kreves at det hver andre måned gjennomføres øvelser i entring av lukkede rom og berging av personer fra slik rom, vil dette kreve at det avsettes tid og ressurser for å oppfylle kravene.

I forbindelse med høringen hadde NHO Sjøfart merknader til hyppigheten og eventuelt omfanget av øvelser om entring og redning av personer fra lukkede rom. Sjøfartsdirektoratet påpeker i denne sammenheng rederiets og skipsledelsens ansvar for å planlegge og gjennomføre øvelser som bl.a. reflekterer det risikobildet som skapes gjennom skipets konkrete operasjoner. Å gjennomføre øvelser om entring og redning av personer fra lukkede rom, krever ikke at et typisk lukket rom som en bunntank eller et annet vanskelig tilgjengelig rom, skal eller må benyttes i øvelsessammenheng.

Skipsledelsen vil normalt planlegge øvelsene slik at det er ikke behov for stoppe skipsoperasjoner eller foreta endringer som kan forsinke sjøreisen. Eventuelle økonomiske konsekvenser vil følgelig begrenses til å utarbeide opplegget for øvelsene og de alternative kostnadene forbundet med at skipets ressurser brukes til øvelser og ikke til annen produksjon (vedlikehold, reparasjon). Det poengteres at øvelsene skal skje i sammenheng med f.eks. flåte, livbåt eller brannøvelser.

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at endringene i SOLAS regel III/19 er framforhandlet i IMO og hvor de forskjellige interessene som møtes i forhandlingene er ivaretatt. Endringene er derfor vurdert som kostnadseffektive og nødvendige for å trygge helse, miljø og sikkerhet.

Endringene i forskriftens § 3 andre ledd er en lettelse av gjeldende rett og får derfor ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen.

Utover kostnadene ved å gjennomføre nødvendige forskriftsendringer, får ikke § 2 første ledd jf. endret SOLAS regel III/19 eller endret § 3 andre ledd ytterligere økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

Vedlegg: Høringsmatrise
Forskrift om endring av forskrift om redningsredskaper på skip

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

Forskrift om endring av forskrift om redningsredskaper på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 16.12.2014 med hjemmel i lov 16.februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 6, 9, 11, 19, 20, 55, 56, 59 og 60, jf. kgl.res. 16.februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31.mai 2007 nr. 590.

I

Forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip endres slik:

§ 2 første skal ledd 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), MSC.338(91), og MSC.350(92) gjelder som forskrift.

§ 3 andre ledd skal lyde:

Passasjerskip med lengde under 24 meter i *innenriksfart unntas kravet i første ledd når alarmsignalet kan gis med skipets fløyte eller sirene.*

II

Endringene trer i kraft 1. januar 2015

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

Høringsuttalelser til forslag om forskrift om endring av forskrift om redningsredskaper

§	Høringsinstans	Merknader	Sjøfartsdirektoratets merknad
	Petroleumstilsynet	Ingen	
	Hovedredningssentralen Nord-Norge	Ingen	
	Arbeids- og sosialdepartementet	Ingen	
	Arbeidstilsynet	Ingen	
	Forsvarsdepartementet	Ingen	
	Samferdselsdepartementet	Endringen får anvendelse for riksvegfergene, samt for Kystverkets fartøy. Ingen ytterligere merknader	
	NHO Sjøfart	SOLAS Kapittel III i gjelder som et utgangspunkt for skip innenriks fart. NHO Sjøfart foreslår derfor at øvelse med entring av lukkede rom for innenriks fart i praksis gjennomføres en gang pr år i forbindelse med årlig sertifisering. Videre at det inntas i skipenes øvingsmanual at de ved gjennomføring av andre typer øvelser, går igjennom hver andre måned, utarbeidede prosedyrer for entring av lukkede rom og berging av person fra slike rom.	Sjøfartsdirektoratet bemerker at begrepet «lukkede rom» omfatter et hvert rom om bord hvor det er fare for gassdannelse som innebærer risiko for de ombordværende. Skip i innenriksfart omfatter mange forskjellige kategorier og typer skip. Risikobildene er følgelig også ulike. Hensikten med enhver øvelse som gjennomføres om bord på norsk skip, er å øve på å kunne håndtere en uønsket hendelse og situasjoner som har kommet ut av kontroll. Rederiet og skipets ledelse har ansvar for å planlegge og gjennomføre øvelser som bl.a. reflekterer risikobildet som avspeiler skipets konkrete operasjoner. Sjøfartsdirektoratet legger videre til grunn at øvelsene som kreves etter endringene som følger av MSC.350(92) kan gjennomføres uten at et spesifikt lukket rom må entres.
	Justisdepartementet	Ingen	
	Norges Rederiforbund	Rederiforbundet kommenterer høringsfristen på 7 uker og anbefaler at direktoratet endrer sine rutiner slik at IMOs vedtak blir gjort kjent og fastsatt tidligere og derav blir mer forutsigbare.	Sjøfartsdirektoratet har endret prosessen for gjennomføring av internasjonale forpliktelser. Vi forventer at bl.a. vedtak truffet av IMOs organer med betydning for norsk rett, skal gjennomføres med normale høringsfrister.
	Norges Rederiforbund	Rederiforbundet har merknader til direktoratets tolkning av den autentiske teksten i MSC.350(92) om at mønstringen (om den ikke alt er gjort før avgang) bør finne sted «direkte etter	Ordlyden i MSC 350(92) er som følger: «immediately before departure, or immediately after departure» Det er verdt å merke seg at

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

16.12.2014

		<p>skipets avgang».</p> <p>Perioden «direkte etter skipets avgang» spesielt sikkerhetskritisk. Mannskapet om bord må ha fokus på seilassen. I tillegg er det stor aktivitet blant passasjerene. Mange av passasjerene er om bord for nettopp for å nyte naturopplevelsene som seilassen ut fra havn og gjennom skjærgård gir. Mønstringen vil møte motvilje og det kan bli vanskelig å gjennomføre på en ordentlig måte. Når skipet så er ute i roms sjø, roer det seg både for mannskap og passasjerer og mønstring kan gjennomføres på en god måte. Vår tolkning er at denne perioden er innenfor det som IMO legger opptil i endringen, og vår tilbakemelding er derfor at den norske fortolkningen bør justeres noe.</p>	<p>mønstringen enten skal finne sted «immediately» før avgang, alternativet er «immediately» etter avgang. Tidsintervallet er i begge sammenhenger satt til «immediately».</p> <p>I http://www.thefreedictionary.com er immediately likestilt med: “without lapse of time, at once” eller “without delay of intervention”.</p> <p>MSC.350(92) er i norsk rett gjennomført ved inkorporasjon. Det er IMOs autentiske tekst som gjelder som norsk forskrift. Det er ikke alltid likefram å oversette engelske uttrykk til norsk.</p> <p>Likevel, det er direktoratets vurdering at den norske oversettelsen og vår forståelse av uttrykket «immediately», knytter mønstringstidspunktet nært opp til avgangstidspunktet, enten før eller etter dette.</p>
	Kystverket	<p>Det er ikke behov for øvelser så ofte som annenhver måned for alle fartøy som omfattes av forskriften.</p> <p>Kystverket mener på bakgrunn av risikobildet for Kystverkets skip at kravet til hyppighet av øvelsene er for strengt.</p>	<p>Se direktoratets kommentar til merknadene fra NHO Sjøfart.</p>
	Den norske advokatforening	Ingen	
	Norsk Sjømannsforbund	Ingen	