

**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 07-2014**

**Dato:** 1. juli 2014

**Saksnr.:** 2014/11384-18 avi

**Opphever:**

**Referanse til:**

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

### Forskrift 1. juli 2014 om brannsikring på skip

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om brannsikring på skip. Forskriften trer i kraft 15. september 2014. Fra samme tid oppheves:

- Forskrift 22. juni 1990 nr. 536 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74)
- Forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74).

### Høring

Forslag til ny forskrift om bygging av skip brannsikring på skip var på høring fra 7. mars til 31. mai 2014. Det kom inn total 13 svar på høringen hvorav 8 ikke hadde noen kommentarer.

Norges Rederiforbund støtter forslaget og ser det som positivt at direktoratet arbeider med å utvikle et regelverk som er oversiktlig og brukervennlig for næringen.

NHO Sjøfart kommenterer at i kategori A maskinrom er det for visse typer og størrelser av skip (i innenriksfart) krav om fastmontert brannsløkningsanlegg til lokalt bruk. Dette kravet kan utløse store kostnader i forbindelse med; sitat: «...større ombygginger av skip..».

Det er Sjøfartdirektoratets vurdering at når det gjelder skip i innenriksfart, har bestemmelsene etter SOLAS regel II-2/10.5 en forholdsvis snever anvendelse jf. forskriftens §§ 5 og 12. Hvis kapasiteten eller forventet levetid av et skip økes vesentlig, skal et slikt skip etter gjeldende rett oppfylle kravene som om det var et nytt skip av tilsvarende størrelse eller kapasitet. Det er derfor direktoratets vurdering at gjeldende rett videreføres.

NHO Sjøfart knytter videre noen kommentarer til nye krav i SOLAS regel III/15.2.2.6 om reserveflasker for brannmannsutstyr som brukes i forbindelse med øvelser om bord og at kravet blir gjort gjeldende med kort tid for gjennomføring.

Kravet om reservekapasitet gjelder utstyr som brukes i forbindelse med øvelser om bord dvs. at ressurser brukt i forbindelse med øvelser skal ikke redusere skipsmannskapets mulighet til eventuelt å bekjempe en brann eller berge mennesker hvor det kreves pusteapparat for å komme til unnsetning. Forskrift om brannsikring på skip fastsettes 1. juli med ikrafttredelse 15. September 2014. I denne sammenhengen mener direktoratet at det vil være uproblematisk å identifisere og iverksette en løsning som ivaretar kravet om reservekapasitet.

NHO Sjøfarts avsluttende kommentar gjelder forslaget § 6 som omtaler ro-ro skip i innenriks fart med fastmontert skumslukkingsanlegg på bildekk. Sjøfartsdirektoratet vil i denne sammenheng påpeke at forskriften ikke har krav om at det skal være installert et godkjent skumslukkingsanlegg på bildekk. Derimot, hvis et slikt anlegg finnes, skal det oppfylle bestemte funksjoner slik det framgår av § 6 bokstavene a til g.

CEFOR er negativ til unntakene fra SOLAS kapittel II-2 jf. §§ 4 til 18 i forskriften, når skip i stedet oppfyller de mindre strenge (nasjonale) kravene til sikringstiltak mot brann. CEFOR er spesielt bekymret når det gjelder ferger i innenriksfart og at det ikke mer eksplisitt er stilt krav om beskyttelse av flater med høy temperatur og viser i denne sammenheng til SOLAS regel II-2/4.2.2.6. Sjøfartsdirektoratets kommentar til CEFORs merknad er at utgangspunktet for forskriften om brannsikring på skip er å videreføre kravene i gjeldende rett med mindre internasjonale avtaler forplikter Norge til å innføre nye og eventuelt strengere krav. Gitt dette premisset, er det ikke på dette tidspunktet rom for å innføre nye og strengere krav nå til skip i innenriksfart.

### **Merknader til ny forskrift om brannsikring på skip**

I dette avsnittet knyttes det noen kommentarer til enkelte av bestemmelsene i forskrift om brannsikring på skip.

Utgangspunktet for reguleringene i forskriften er at gjeldende rett videreføres. En rekke bestemmelser i forskriftene om sikringstiltak mot brann som gjelder på tidspunktet for fastsettelse av ny forskrift om brannsikring på skip, samsvarer med reglene som følger av SOLAS kapittel II-2. Disse bestemmelsene videreføres ved at SOLAS kapittel II-2 gjelder som forskrift, både for skip som omfattes av SOLAS; dvs. «konvensjonsskip» og for «ikke-konvensjons» skip.

§ 2 inkorporerer SOLAS kapittel II-2 og gjør det til forskrift for konvensjonsskip. § 3 bestemmer at SOLAS kapittel II-2, - som et utgangspunkt – også skal gjelde som forskrift for skip i innenriksfart og for lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart.

I bestemmelsene som følger av §§ 4 til 18 er det gitt åpninger for at skip i innenriksfart og lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart kan unnlate å følge nærmere bestemte regler i SOLAS kapittel II-2 jf. § 3, forutsatt at kravene slik de fremgår av de enkelte paragrafene i intervallet §§ 4 til 18 i forskriften er oppfylt. Unntakene som er fastsatt har som utgangspunkt at gjeldende rett videreføres i ny forskrift om brannsikring på skip.

### **§ 1 Virkeområde**

Forskriften gjelder for norske skip.

§ 1 bokstav a angir positivt at forskriften gjelder for lasteskip med største lengde 15 meter eller mer.

Bokstav b regulerer uttømmende virkeområdet for skip med passasjersertifikat. Dette betyr at skip med passasjersertifikat med største lengde under 15 meter, ikke omfattes av forskriften. Når det gjelder krav om brannsikring på slike skip, vil dette følge av Nordisk båtstandard 1990 for yrkesbåter under 15 meter som inneholder krav om sikringstiltak mot brann og er inkorporert og blir gjort gjeldende som forskrift i forskrift om bygging av skip § 5<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Se forskrift 1. juli 2014 om bygging av skip § 5

Betegnelsene på sertifikatet det vises til i bokstav b viser til bestemmelser om sertifikater for skip. På fastsettelsestidspunktet for forskriften her, finnes reglene om bl.a. passasjersertifikat i besiktelsesforskriften<sup>2</sup>. Det fremgår av besiktelsesforskriften § 9 første og andre ledd hvilke skip som skal ha passasjersertifikat.

Bokstav c angir at klasse C og D passasjerskip med lengde (L) 24 meter eller mer som er bygget før 1. mai 2000, også omfattes forskriften. Det følger av EU-passasjerskipforskriften<sup>3</sup> § 8 tredje ledd bokstav c at når det gjelder krav til sikringstiltak mot brann skal eksisterende klasse D og C passasjerskip (dvs. skip bygget før 1. mai 2000) med lengde (L) 24 meter eller mer oppfylle forskrift av 17. juni 1986 nr. 1296 (i det følgende vist til som forskrift 1986/1296) om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS 1974). Det er dermed behov for at ny forskrift om brannsikring omfatter disse skipene, slik at gjeldende rett videreføres for disse.

Det følger av bokstav d at forskriften også gjelder for passasjerskip i utenriksfart. Reglene om sikkerhets sertifikat for passasjerskip finnes i besiktelsesforskriften § 10, hvor det står at skip som i større fart enn liten kystfart; dvs. med fartsområde stor kystfart eller mer og fører mer enn 12 passasjerer skal ha sikkerhets sertifikat for passasjerskip. Dette sertifikatet er et «SOLAS» sertifikat og bestemmelsene i SOLAS kapittel II-2 får derfor anvendelse.

I bokstav e presiseres det at forskriften også gjelder for lektere. I norsk rett omfattes lektere av begrepet «skip»: Lektere vil derfor være omfattet uavhengig av presiseringen i bestemmelsen. Av pedagogiske hensyn og for å unngå misforståelser er lektere nevnt spesielt i virkeområdebestemmelsen. Lektere faller utenfor virkeområdet til SOLAS kapittel II-2. Krav om brannsikring på lektere følger derfor av en egen bestemmelse i forskriften som fastsettes ved rundskrivet her.

## § 2 Brannsikring på skip i utenriksfart

Ordlyden i § 2 inkorporerer og gjør bestemmelsene SOLAS kapittel II-2 konsolidert utgave 2009, med endringer til og med de som trer i kraft 1. juli 2014, til forskrift for lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart og for passasjerskip i utenriksfart.

SOLAS kapittel II-2 stiller krav til at IMOs regelverk for brannvernssystemer (International Code for Fire Safety Systems (FSS koden)) og IMOs regelverk for brannprøvningsmetoder (International Code for Application of Fire Test Procedures (FTP koden)) skal følges. Fordi SOLAS kapittel II-2 gjennom inkorporasjonsbestemmelsen i § 2 gjøres gjeldende som forskrift, vil disse kodene også gjelde som forskrift med hjemmel i SOLAS II-2 uten at det er tvingende å nevne dem spesielt. Det er likevel Sjøfartsdirektoratets vurdering at det av pedagogiske hensyn er hensiktsmessig å ta inn i bestemmelsen at det supplerende regelverket som følger av FSS-koden skal følges. FTP koden er det imidlertid ikke nødvendig å ta inn her, fordi dette regelverket er lagt til grunn for samsvarsvurderinger som kreves etter skipsutstyrsforskriften<sup>4</sup> jf. vedlegg A.1/3 til denne.

## § 3 Brannsikring på skip i innenriksfart og lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart

---

<sup>2</sup> Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater for passasjer-, lasteskip og lekter og om andre besiktelser m.m. Denne forskriften vil bli erstattet med forskrift om sertifisering av skip som er på høring (se <http://www.sjofartsdir.no/om-direktoratet/aktuelt/horinger/horing-ny-forskrift-sertifikater-og-tilsyn-norske-skip-og-flyttbare-innretninger/>) på fastsettelsestidspunktet for forskrift 1. juli 2014 om brannsikring på skip. Sertifikatbetegnelsene vil ikke bli endret.

<sup>3</sup> Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart

<sup>4</sup> Forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr

Som en hovedregel er Norge forpliktet til å gjøre bestemmelsene i SOLAS kapittel II-2 gjeldende for passasjerskip og lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer, i utenriksfart. Når Sjøfartsdirektoratet i § 3, med de unntakene som følger av §§ 4 til 18 i forskriften, gjør SOLAS kapittel II-2 gjeldende for skip som seiler i innenriksfart og for lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart, er hovedbegrunnelsen at hensynene bak bestemmelsene i SOLAS kapittel II-2 gjelder uavhengig av hvor for skip faktisk seiler. Analysene og sammenligningene av de forskjellige regelsettene om brannsikring på skip som ble gjort forut for at forskriften som nå fastsettes ble sendt på høring, viste også at dagjeldende forskrifter om brannsikring på «ikke-konvensjonsskip», hovedsakelig hadde bestemmelsene i SOLAS kapittel II-2 som utgangspunkt.

Meningsinnholdet av ordlyden «innenriksfart» og «utenriksfart» framgår av forskrift om fartsområder<sup>5</sup>. Norske skip med fartsområde som framgår av fartsområdeforskriften kapittel 2 (innenriksfart) og lasteskip med bruttotonnasje under 500 med fartsområde som framgår av fartsområdeforskriften kapittel 3 (utenriksfart) omfattes av bestemmelsene i § 3.

I tråd med forskriftens virkeområde slik det følger av § 1, inngår følgende skip i ordlyden «i innenriksfart»:

- lasteskip med største lengde 15 eller mer (jf. § 1 bokstav a),
- skip med største lengde 15 meter eller mer med passasjersertifikat (jf. § 1 bokstav b)
- klasse D og C passasjerskip (i innenriksfart) med lengde (L) 24 meter eller mer bygget før 1. mai 2000 (jf. § 1 bokstav c)
- lektere (jf. § 1 bokstav d).

#### **§ 4 Strukturell brannsikring på passasjerskip i innenriksfart**

§ 4 viderefører bestemmelser fra forskrift 1986/1296 kapittel 3-II §§ 16 og 25 og § 22 fra forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 (forskrift 2004/1341).

§ 4 åpner for at nevnte skip kan unnlate å følge kravene om strukturell brannsikring i SOLAS kapittel II-2 hvis de i stedet oppfyller de i hovedsak mindre strenge kravene i § 4.

Bestemmelsene gjelder uavhengig av antallet passasjerer skipet er sertifisert for. Begrensningene som ellers følger av gjeldende rett er lite praktiske for de skipene som disse gjelder for, dvs. passasjerskip i fartsområde 1 og 2, samt klasse D og C passasjerskip bygget før 1. mai 2000. Det samme gjelder for de øvrige bestemmelsene fra kapittel 3-II i forskrift 1986/1296, som er videreført i ny forskrift om brannsikring på skip.

Begrepet «stål eller annet likeverdige materialer» er definert i SOLAS regel II-2/3.43.

Begrepet «ikke-brennbar» er det samme begrepet som vi finner i SOLAS regel II-2/3.33 og i skipsutstyrsforskriften, og kriteriene for hva som er ikke-brennbart fremkommer i skipsutstyrsforskriften<sup>6</sup>.

Tredje ledd viderefører forskrift 2004/1341 § 22, som har regler om rømningsveier og rømningsstasjoner for passasjerskip sertifisert for fartsområde 1 og 2.

Forskrift 2004/1341 om redningsredskaper på passasjerskip blir i hovedsak videreført i forskrift 1. juli 2014 om redningsredskaper på skip, som også opphever forskrift 2004/1341. Bestemmelsene i

<sup>5</sup> Forskrift 4. november 1981 nr. 3793

<sup>6</sup> Se skipsutstyrsforskriften A.1/3.13

forskrift 2004/1341 § 22 har en tematikk som betyr at disse er videreført i forskrift om brannsikring på skip.

### **§ 5 Fastmonterte slokningsanlegg i maskin- og kjelerom på passasjerskip i innenriksfart**

Bestemmelsen i § 5 viderefører § 27 første og fjerde ledd i forskrift 1986/1296 og åpner for at passasjerskip i innenriksfart med bruttotonnasje under 300 uansett byggedato og med bruttotonnasje under 2000, men bygget før 1. august 2000, kan unnlate å følge kravene om fastmonterte brannsløkkingsanlegg i SOLAS kapittel II-2 når de i stedet oppfyller de i hovedsak mindre strenge kravene som følger av denne bestemmelsen.

Første ledd viderefører § 27 første ledd.

Andre ledd om passasjerskip med bruttotonnasje under 2000 bygget før 1. august 2000 er en videreføring av § 27 fjerde ledd. Den bestemmelsen omfatter også passasjerskip med bruttotonnasje på 500 eller mer kjølsturket 1. august 2000 eller senere, men dette er ikke nødvendig å ta med i denne bestemmelsen, fordi det allerede følger av § 3, jf. SOLAS regel II-2/10.5.6.

### **§ 6 Roro-skip i innenriksfart med fastmontert skumsløkkingsanlegg på bildekket**

Bestemmelsen er en noe endret videreføring av § 26B i forskrift 1986/1296. Innholdet i bestemmelsen er endret da det ikke lenger er krav til at roro-skip som frakter farlig last skal ha fastmontert skumsløkkingsanlegg. Har skipet derimot et slikt anlegg, er kravene som fulgte av vedlegg IV i forskrift 1986/1296 videreført.

Det vil derfor være valgfritt for rederiet om de installerer fastmontert skumsløkkingsanlegg på bildekk eller ikke. Men valget vil få betydning for i hvilket omfang skipet kan frakte farlig last i henhold til forskrift om frakt av farlig last. I ny forskrift om frakt av farlig last fastsettes det bestemmelser som gir strengere begrensninger til slik frakt for skip uten fastmontert skumsløkkingsanlegg sammenlignet med skip med fastmontert skumsløkkingsanlegg.

En ytterligere endring i reglene er at det ikke lenger er krav om at Sjøfartsdirektoratet skal godkjenne anlegget som sådan. Enkeltkomponentene er likevel gjenstand for godkjenning i henhold til skipsutstyrsforskriften<sup>7</sup>. Tilsynet vil i stedet bli fulgt opp gjennom det ordinære tilsynet med norske skip. Tilsynsmyndigheten har med hjemmel i skipssikkerhetsloven §§ 43 og 45 myndighet til å kreve dokumentasjon innsendt for kontroll og gjennomføre tilsyn og testing av anleggene. Det er derfor ikke behov for å videreføre de detaljerte bestemmelsene om dokumentasjon og testing fra vedlegg IV.

### **§ 7 Brannpumper og brannledninger på passasjerskip i innenriksfart**

og

### **§ 8 Brannhydranter, slanger og strålerør på passasjerskip i innenriksfart**

Bestemmelsene i §§ 7 og 8 viderefører gjeldende rett, jf. forskrift 1986/1296 § 27 Fastmontert slokningsanlegg i maskin- og kjelerom andre og tredje ledd og samme forskrift § 28 Brannpumper, brannledninger, brannhydranter, slanger og strålerør.

<sup>7</sup> Se skipsutstyrsforskriften A.1/3.49

Disse bestemmelsene er plassert i forskriften 1986/1296 kapittel 3-II Spesielle bestemmelser for passasjerskip med sertifikat for mindre enn 400 passasjerer i liten kystfart og passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart.

Bestemmelsene i §§ 7 og 8 åpner for at nevnte skip kan unnlate å følge kravene om brannpumper, brannledninger, brannhydranter, slanger og strålerør i SOLAS kapittel II-2 hvis de i stedet oppfyller de i hovedsak mindre strenge kravene som følger av disse bestemmelsene.

Tiende ledd i § 28 tilsvarende skipsutstyrsforskriften vedlegg A.1/3.29 og er derfor ikke videreført her, da den kommende forskriftsendringen i skipsutstyrsforskriften vil ivareta dette.

### **§ 9 Brannmannsutstyr på passasjerskip i innenrikfart**

For passasjerskip med bruttotonnasje 300 eller mer, er det krav om brannmannsutstyr. Antallet som kreves øker som en funksjon av bruttotonnasjen. Bestemmelsen viderefører gjeldende rett, jf. forskrift 1986/1296 § 30 Brannmannsutstyr.

Denne bestemmelsen er plassert i forskrift 1986/1296 kapittel 3-II Spesielle bestemmelser for passasjerskip med sertifikat for mindre enn 400 passasjerer i liten kystfart og passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart.

Bestemmelsen åpner for at nevnte skip kan unnlate å følge kravene om brannmannsutstyr i SOLAS kapittel II-2 når de i stedet oppfyller de mindre strenge kravene som følger av denne bestemmelsen. Omfanget av hva brannmannsutstyr og personlig utstyr skal inneholde følger av SOLAS og FSS koden kapittel 3.

Bestemmelsene i § 9 andre ledd viderefører gjeldende rett i de reglene som fortsatt er aktuelle og relevante fra den opphevede forskrift 3. desember 1979 om sikringstiltak mot brann på skip (som er gjort gjeldende gjennom forskrift 1986/1296 § 1 tredje ledd). Dette er en forskrift på 130 bestemmelser.

Etter vår vurdering har det vist seg å være kun én bestemmelse det er behov for å videreføre fra den opphevede forskriften. Bestemmelsen speiler for øvrig også dagens praksis som unntar krav om personlig utstyr på eldre passasjerskip.

### **§ 10 Strukturell brannsikring på lasteskip med bruttotonnasje under 500**

Bestemmelsen viderefører gjeldende rett, jf. forskrift 1986/1296 kapittel 4-II Spesielle bestemmelser for lasteskip med bruttotonnasje under 500, § 44 Bygningsmåte, materialer m.m.

Bestemmelsene i § 10 viderefører også gjeldende rett, jf. forskrift 1986/1296 kapittel 2 Tekniske bestemmelser som gjelder for alle typer skip, § 16 Røkopptak og eksosrør

Bestemmelsene åpner for at nevnte skip kan unnlate å følge kravene om strukturell brannsikring i SOLAS kapittel II-2, når de i stedet oppfyller de mindre strenge kravene etter § 10 i ny forskrift om brannsikring på skip.

### **§ 11 Varslingssystem på lasteskip med bruttotonnasje under 500**

Bestemmelsen viderefører gjeldende rett, jf. forskrift 1986/1296 kapittel 7 Faste brannoppdagelses- og brannalarmsystemer, § 57 Alarmsystemer på lasteskip med en bruttotonnasje på under 500 første ledd.

Bestemmelsene i § 11 åpner for at lasteskip med bruttotonnasje under 500 kan unnlate å følge kravene om varslingsystem i SOLAS kapittel II-2, når de i stedet oppfyller de mindre strenge kravene som følger av § 11.

### **§ 12 Brannslukkesystem i maskinrom på lasteskip med bruttotonnasje under 500**

Bestemmelsen viderefører gjeldende rett, jf. forskrift 1986/1296 kapittel 2 Tekniske bestemmelser som gjelder for alle typer skip, § 9 Brannsløkningsapparater m.m. tredje og fjerde ledd

Bestemmelsene åpner også for at nevnte skip kan unnlate å følge kravene til brannsløkningsarrangementer i maskinrom etter SOLAS kapittel II-2/10.5, når de i stedet oppfyller de mindre strenge kravene som følger av § 12.

### **§ 13 Brannmannsutstyr på lasteskip med bruttotonnasje under 500**

Bestemmelsen viderefører gjeldende rett, jf. forskrift 1986/1296, ved at det ikke er krav til brannmannsutstyr på lasteskip med bruttotonnasje under 500 i dag.

### **§ 16 Brannsikring på tankskip med bruttotonnasje under 500**

§ 16 i forslaget til ny forskrift om brannsikring på skip som var på høring besto av to ledd. Bare første ledd har blitt fastsatt. Bestemmelsen i andre ledd som viste til SOLAS II-2 regel 12 er ivaretatt i ny forskrift om redningsredskaper på skip. Hvis det ikke er mulig å gjennomføre SOLAS II-2 krav til rømningsveier for tankskip med bruttotonnasje under 500, vil rederiet måtte søke om dispensasjon fra disse kravene etter § 19 i ny forskrift om brannsikring på skip. Innholdsmessig tilsvarer dette til ordlyden i § 16 andre ledd som var på høring.

Tankskip er lasteskip og vil dermed falle inn under reglene som gjelder for lasteskip. Denne særbestemmelsen om tankskip kommer i tillegg til de generelle reglene for lasteskip. Bestemmelsen åpner for at disse skipene kan unnlate å følge de spesielle kravene som gjelder for tankskip i SOLAS II-2, når de oppfyller de mildere kravene i § 16.

### **§ 17 Strukturell brannsikring på trefartøy**

Bestemmelsen viderefører gjeldende rett, jf. forskrift 1986/1296 kapittel 2 Tekniske bestemmelser som gjelder for alle typer skip, § 20 Isolasjon av maskinrom i trefartøy.

Ordlyden § 17 er strammet opp sammenlignet med gjeldende rett, uten at innholdet i reglene er endret. Bestemmelsen åpner for at skip som er bygget i tre, uavhengig av om dette er passasjerskip eller lasteskip, kan unnlate å følge kravene om strukturell brannsikring i SOLAS kapittel II-2, når de i stedet oppfyller de mindre strenge kravene som følger av bestemmelsene i § 17.

### **§ 18 Brannsikring på lektere**

Bestemmelsen viderefører forskrift 1986/1296 kapittel 1 Generelle bestemmelser, § 1 Virkeområde sjette ledd andre punktum.

### **§ 19 Dispensasjon**

§ 19 første ledd er ny sammenlignet med forskriftsutkastet som var på offentlig høring.

Bestemmelsene i § 19 første ledd gjennomfører SOLAS regel I/5 og signaliserer at alternative løsninger etter skriftlig søknad kan bli vurdert som likeverdige med forskriftens krav. Ordlyden «...når det er godtgjort...» medfører at den som søker må overbevise Sjøfartsdirektoratet om at

løsningen som foreslås oppfyller forskriftskravene. Dokumentasjon av gjennomførte prøver eller tester av slike alternative løsninger, kan være eksempel på hvordan kravet kan oppfylles.

Dispensasjonsbestemmelsene i andre ledd viderefører muligheten til å gi unntak fra forskriftens krav. Handlingsrommet i leddet begrenser seg til å gjelde skip som i utgangspunktet ikke reguleres av SOLAS II-2, og som vil bety skip i innenriksfart, mindre lasteskip i utenriksfart og lektere uansett fartsområde.

Ordlyden i § 19 gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å treffe vedtak om unntak fra forskriftens krav. En dispensasjon krever at rederiet sender inn en skriftlig søknad som skal inneholde informasjon og begrunnelser som direktoratet kan vurdere på bakgrunn av hensyn og interesser som kravene som det søkes om unntak fra skal ivareta. Hvorvidt det skal treffes et vedtak som unntar rederiet fra bestemte forpliktelser, avgjøres etter en konkret vurdering. Rederier som søker om dispensasjon har ikke krav på å få denne innvilget selv om vilkårene i dispensasjonsbestemmelsen er oppfylt. Utgangspunktet er at kravene i forskriften skal oppfylles. Kun i ekstraordinære tilfeller, der gode grunner tilsier dette, vil det være åpning for å treffe et dispensasjonsvedtak.

Det er to muligheter for å gi dispensasjon, jf. bokstavene a og b.

Etter bokstav a er kriteriene som følger:

«det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at unntaket anses sikkerhetsmessig forsvarlig»

At kravet ikke er vesentlig, vil si at det aktuelle kravet anses å være mindre vesentlig vurdert opp mot de ekstraordinære grunnene som danner grunnlaget for en dispensasjon. I saksbehandlingen av slike søknader kan det også tenkes at utfallet av samfunnsøkonomiske vurderinger kan legges til grunn. En dispensasjon etter bokstav a kan kun gis hvis frafall av det aktuelle kravet likevel vil gi en løsning som totalt anses sikkerhetsmessig forsvarlig.

Unntak etter bokstav a vil også være aktuelt i de spesielle tilfellene der forskriftskravet på grunn av sin generelle utforming vanskelig kan gis anvendelse for det konkrete skipet.

Når det gjelder begrepet «sikkerhetsmessig forsvarlig» må det foretas vurderinger både ut fra hensynet til å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier.

Etter bokstav b er kriteriene som følger:

«det godtgjøres at kompensierende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften»

Begrepet «kompenserende tiltak» er relativt vidt og kan omfatte en rekke tiltak, inkludert innovative tiltak, så lenge det vurderes å opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene som følger av forskriften.

## § 20 Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 15. september 2014.

Ny forskrift om brannsikring på skip er en del av et regelverksprosjekt som bl.a. vil føre til en større strukturendring ved gjennomføringen av 10 internasjonale instrumenter i norsk rett. En felles dato for ikrafttredelse 15. september 2014, er satt for forskrifter som gjennomfører SOLAS kapittel II-1, II-2, III, IV, VI, VII og XII.



## § 21 Endringer i andre forskrifter

Det gjøres følgende endringer i andre forskrifter:

Forskrift 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v. §§ 15 til 17 oppheves. Bestemmelsene i §§ 15 til 17 tilsvarer det som følger av SOLAS, i tillegg til at det også er noen strengere norske særkrav. Vi opphever disse bestemmelsene, og unnlater å videreføre de strengere norske særkravene.

Forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip § 10 første ledd bokstav b, c, d, e og l og andre ledd bokstav f, g, i, j og k tas bort, samt at referansene til brann i andre ledd bokstav c og m er tatt bort. Disse reglene følger nå av ny forskrift om brannsikring på skip, og er opphevet for å unngå dobbelregulering. Ordlyden i § 10 endres i tråd med dette. Som en følge av endret ordlyd i § 10, er henvisningen i § 24 syvende ledd oppdatert.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser av forskriften**

Med unntak av endringene i SOLAS kapittel II-2 som følger av MSC.338(91), viderefører ny forskrift om brannsikring på skip i all hovedsak gjeldende rett.

Et bredt spekter av private og offentlige aktører deltok i forhandlingene forut for fastsettelsen av MSC.338(91). Omforente norske posisjoner var utgangspunktet for Sjøfartsdirektoratets innspill i forhandlingene i FNs sjøfartsorganisasjon (IMO). Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at forhandlingsresultatene, slik de følger av endringene i SOLAS kapittel II-2, ut fra kost-nytte betraktninger fremstår som balanserte. Forutsetningsvis vil f.eks. strengere krav til brannskiller øke kostnadene for å bygge skip. På den andre siden vil slike strengere krav redusere risikoen for tap av menneskeliv og materielle verdier. Bestemmelsene som følger av MSC.338(91) vil gjelde likt for alle og vil derfor ikke ha noen konkurransevridende eller særskilt negativ effekt for norske interesser.

Utgangspunktet for den nye forskriften er at direktoratets regelverk skal bli lettere tilgjengelig for brukerne og at det skal bli mer likefrem for næringen å finne fram til gjeldende krav. Direktoratet legger derfor til grunn at bruk av den nye forskriften vil være tidsbesparende både for næringen og andre aktører.

Det er også Sjøfartsdirektoratet vurdering at en ny og endret struktur fører til at det fremtidige vedlikeholdet av regelverket blir mindre ressurskrevende for det offentlige.

I den grad rederier og andre i sine styrende dokumenter har vist til forskrifter som nå er opphevet, vil rederier og skip måtte ta kostnadene knyttet til å innarbeide og oppdatere nye henvisninger. Direktoratet legger til grunn at den samlede gevinsten av ny forskrift er større enn eventuelle kostnader som utløses når ny forskrift om brannsikring på skip trer i kraft.

Bjørn E. Pedersen  
fung. sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
fung. avdelingsdirektør

Vedlegg:  
Forskrift 1. juli 2014 om brannsikring på skip

## Forskrift 1. juli 2014 om brannsikring på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 1. juli 2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 9, § 11, § 19, § 20 og § 21 jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

**EØS-henvisninger:** Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56f (direktiv 2009/45/EF endret ved direktiv 2010/36).

### § 1 *Virkeområde*

Forskriften gjelder for norske

- a) lasteskip med største lengde 15 meter eller mer
- b) skip med største lengde 15 meter eller mer med passasjersertifikat
- c) klasse C og D passasjerskip med lengde (L) 24 meter eller mer bygget før 1. mai 2000
- d) skip med sikkerhetsertifikat for passasjerskip i utenriksfart
- e) lektere.

### § 2 *Brannsikring på skip i utenriksfart*

For lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart og passasjerskip i utenriksfart gjelder som forskrift:

- a) Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) konsolidert utgave 2009 kapittel II-2, som endret ved MSC.256(84), MSC.257(84), MSC.269(85), MSC.291(87), MSC.308(88) og MSC.338(91);
- 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) og MSC.339(91).

### § 3 *Brannsikring på skip i innenriksfart og lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart*

§ 2 gjelder tilsvarende for

- a) lasteskip i innenriksfart
- b) lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart
- c) passasjerskip i innenriksfart.

### § 4 *Strukturell brannsikring på passasjerskip i innenriksfart*

Kravene til strukturell brannsikring etter SOLAS regel II-2/5.3, 9.2.2 og 11 jf. § 3 gjelder ikke for passasjerskip i innenriksfart som har

- a) stål eller annet likeverdig materiale i skott og dekk som skiller beboelsesrom og oppholdsrom fra maskin- og lasterom
- b) stål eller annet likeverdig materiale i skott og dekk i bysser, malerskap, lamperom, bagasje-, post- og lagerrom som støter opp til innredning og dører til disse rommene, unntatt rundt bysser hvor det ikke tilberedes varm mat
- c) alle trapper bygget på stålskjelett
- d) klasse B-skiller i skott der det ikke er krav om stål eller annet likeverdig materiale etter bokstav a til c og
- e) eksosrør og røykopptak som er arrangert slik at temperaturen ikke fører til fare for antenning.

Et skip etter første ledd bokstav a til e med bruttotonnasje 300 eller mer skal ha

- a) lukket trapperom av klasse A-30 fra det dekket trappen begynner til dekket for innskipning av livbåtene
- b) korridorskott som ikke er brennbart og strekker seg fra dekk til dekk og helt ut til skipssiden og
- c) takplater av ikke-brennbart materiale i korridor- og trapperom.

Skip etter første ledd bokstav a til e eller andre ledd bokstav a til c bygget 1. juli 2005 eller senere skal ha mønstringsstasjoner, tilhørende innskipningsstasjoner og mellomliggende rømningsveier som er atskilt fra åpent bildekk med et klasse A-30 skille. Et skip med mønstringskapasitet og redningsfarkoster til 100 % av passasjerantallet på hver side kan ha halvparten av kapasiteten atskilt fra åpent bildekk med et klasse A-30 skille. Rømningsveiene skal ha dokumentert kapasitet for rømning mellom mønstringsstasjoner og innskipningsstasjoner.

#### § 5 *Fastmonterte brannsløkkingsanlegg i maskin- og kjelerom på passasjerskip i innenriksfart*

Kravene til fastmonterte brannsløkkingsanlegg i maskin- og kjelerom etter SOLAS regel II-2/10.4 og 10.5 jf. § 3 gjelder ikke passasjerskip med bruttotonnasje under 300 i innenriksfart.

Kravene til fastmonterte brannsløkkingsanlegg i maskin- og kjelerom etter SOLAS regel II-2/10.5.6 jf. § 3 gjelder ikke passasjerskip med bruttotonnasje under 2000 i innenriksfart, som er bygget før 1. august 2000.

#### § 6 *Roro-skip i innenriksfart med fastmontert skumslokkingsanlegg på bildekket*

Roro-skip i innenriksfart som seiler en strekning som er en del av veinettet i Norge, transporterer pakket farlig last og har fastmontert skumslokkingsanlegg på bildekkene, skal oppfylle følgende krav:

- a) Skumslokkingsanlegget skal ha kapasitet til minst 30 minutters drift og skumdekning på minst  $6,5 \text{ l/m}^2/\text{minutt}$  i oppstillingsområdet for kjøretøy til transport av personer og varer som ikke er pakket farlig last (personbilområde) og  $10 \text{ l/m}^2/\text{minutt}$  i oppstillingsområdet for kjøretøy med pakket farlig last (farlig last-område), hvor personbilområder har minst 15 meters lengde og farlig last-områder har minst 20 meters lengde.
- b) Skumslokkingsanlegget skal kunne betjene et oppstillingsområde hvor det brenner og tilliggende oppstillingsområder, eller kun området hvor det brenner når skipet har ekstra beskyttelsesvegg av skum med minst 35 prosent tilleggsdekning foran og bak dette området.
- c) Nødvendig mengde skumkonsentrat skal beregnes ut fra den sonekombinasjonen som gir største samtidige behov for skumlegging, jf. bokstav a og b.
- d) Skumtanker skal ha nivåalarm eller se-glass.
- e) Skumslokkingsanlegget skal ha strømforsyning fra hoved- og nødstrømanlegget, eller fra et eget aggregat for skumslokkingsanlegget.
- f) Fastmontert skumleggingsutstyr skal være uavhengig av manuell operasjon.
- g) Utløsning av skumslokkingsanlegget skal kunne skje manuelt fra to steder, fra broen eller brannkontrollsentralen, og fra et sted nær oppstilte kjøretøy.

#### § 7 *Brannpumper og brannledninger på passasjerskip i innenriksfart*

Kravene til brannpumper etter SOLAS regel II-2/10.2.2 jf. § 3 gjelder ikke passasjerskip i innenriksfart med

- a) bruttotonnasje under 50
- b) bruttotonnasje 50 eller mer, men under 100 som har brannpumpe som drives av en hovedmotor eller en annen motor
- c) bruttotonnasje 100 eller mer, men under 500 som har minst én selvstendig drevet brannpumpe, eller drevet av hovedmotoren hvis propellen kan koples fri
- d) bruttotonnasje 500 eller mer, men under 1000 som har minst to selvstendig drevne brannpumper
- e) bruttotonnasje 1000 eller mer som har brannpumper med kraftkilder og sjøvannsinntak hvorav minst én ikke skal kunne settes ut av drift ved brann i et enkelt rom.

For skip etter første ledd bokstav a til f

- a) skal det hvor som helst på skipets brannledning oppnås et trykk på minst 4,0 bar når kombinert strålerør/tåkespreder er i drift
- b) skal brannpumpen(e), ved trykket etter bokstav a, levere en vannmengde som ikke er mindre enn 2/3 av den mengden som lensepumpene skal håndtere når de brukes til lensing
- c) kan sanitær-, ballast-, alminnelige arbeids- eller andre pumper benyttes som brannpumper. Brukes en sentrifugalpumpe som brannpumpe, skal det være en tilbakeslagsventil ved pumpen.

#### § 8 *Brannhydranter, slanger og strålerør på passasjerskip i innenriksfart*

Kravene til brannhydranter, slanger og strålerør etter SOLAS regel II-2/10.2.1 og 10.2.3 jf. § 3 gjelder ikke for passasjerskip i innenriksfart når

- a) brannslangene lett kan kobles til hydrantene
- b) hydrantene alltid er lett tilgjengelige og rørene ikke legges slik at de kan skades av last eller kjøretøy
- c) det ved hver hydrant er en slangepost som består av en slange og kombinert strålerør/tåkespreder med koblingsforbindelse til hydranten og to sett koblingsnøkler.

Skip etter første ledd

- a) med bruttotonnasje 200 eller mer skal ha tilstrekkelig antall hydranter plassert slik at minst to vannstråler fra ulike hydranter når hvilken som helst del av skipet
- b) med bruttotonnasje under 500 skal ha minst en slangepost i maskin- og kjelerom når det er påbudt med brannpumpe
- c) med bruttotonnasje 500 eller mer skal ha minst to slangeposter i maskin- og kjelerom,
- d) skal ha slangeposter i samme omfang som etter bokstav b og c i hjelpemaskinerirommet når hjelpemaskineriet er plassert i et eget rom.

#### § 9 *Brannmannsutstyr på passasjerskip i innenriksfart*

Kravene til brannmannsutstyr etter SOLAS regel II-2/10.10 jf. § 3 gjelder ikke for passasjerskip i innenriksfart med

- a) bruttotonnasje 1.000 eller mer som har minst fire sett brannmannsutstyr og ett sett personlig utstyr
- b) bruttotonnasje 500 eller mer, men under 1.000, som har minst to sett brannmannsutstyr og ett sett personlig utstyr
- c) bruttotonnasje 300 eller mer, men under 500, som har minst ett sett brannmannsutstyr.
- d) bruttotonnasje under 300.

Kravene til personlig utstyr etter første ledd gjelder ikke passasjerskip i innenriksfart som er bygget før 1. juli 1986.

#### § 10 *Strukturell brannsikring på lasteskip med bruttotonnasje under 500*

Kravene til strukturell brannsikring etter SOLAS regel II-2/5.3, 9.2.3 og 11 jf. § 3 gjelder ikke lasteskip med bruttotonnasje under 500 som har

- a) stål eller annet likeverdig materiale i skottene i byssen, malerskap, lamperom og lagerrom som støter til innredning
- b) skott og kledning i korridorer og trappeoppganger under dekk med overflater som har lav flammespredningsevne og som begrenser røykutviklingen
- c) ikke-brennbart isolasjonsmateriale og
- d) eksosrør og røykopptak arrangert slik at temperaturen ikke fører til fare for antenning.

#### § 11 *Varslingssystem på lasteskip med bruttotonnasje under 500*

Kravene til varslingssystem etter SOLAS regel II-2/7 jf. § 3 gjelder ikke for lasteskip med bruttotonnasje under 500 som har et alarmsystem som sikrer at personene ombord blir varslet ved fare.

#### § 12 *Brannsløkkingsarrangementer i maskinrom på lasteskip med bruttotonnasje under 500*

Kravene til brannsløkkingsarrangementer i maskinrom etter SOLAS regel II-2/10.5 jf. § 3 gjelder ikke lasteskip med bruttotonnasje 200 eller mer, men under 500, når skipet har

- a) nok brannsløkkingsapparater til at det ikke er mer enn 10 meter fra et brannsløkkingsapparat til noe punkt i maskinrommet, men minst to bærbare brannsløkkingsapparater
- b) et brannsløkkingsapparat ved hver oljefyrt kjeleinstallasjon.

Unntaket etter første ledd gjelder også lasteskip med

- a) bruttotonnasje 100 eller mer, men under 200, som har minst to bærbare brannsløkkingsapparater i maskinrommet
- b) bruttotonnasje under 100 som har minst ett bærbart brannsløkkingsapparat i maskinrommet.

#### § 13 *Brannmannsutstyr på lasteskip med bruttotonnasje under 500*

Kravene til brannmannsutstyr etter SOLAS regel II-2/10.10 jf. § 3 gjelder ikke lasteskip med bruttotonnasje under 500.

#### § 14 *Brannpumper og brannledninger på lasteskip med bruttotonnasje under 500*

Kravene til brannpumper, brannledninger, brannhydranter og slanger etter SOLAS regel II-2/10.2 jf. § 3 gjelder ikke for lasteskip med

- a) bruttotonnasje under 100 som har brannpumpe som drives av hovedmotoren
- b) bruttotonnasje 100 eller mer, men under 500 som har en selvstendig drevet brannpumpe.

For skip etter første ledd

- a) skal det hvor som helst på skipets brannledning oppnås et trykk på minst 4,0 bar når kombinert strålerør/tåkespreder er i drift
- b) skal brannpumpen(e), ved trykket etter bokstav a, levere en vannmengde som beregnes etter  $Q = (0,15 \sqrt{L(B+D)} + 2,25)^2 \text{ m}^3/\text{t}$ , hvor

- L = skipets lengde mellom perpendikulærene i meter
  - B = skipets største bredde på spant i meter
  - D = skipets største dybde i riss til skottdekket midtskips i meter
- c) skal brannledningene være motstandsdyktige mot varme og ikke være brennbare
- d) skal brannledningene ha diameter som sikrer jevn fordeling og jevnt trykk ved påbudt kapasitet.

#### § 15 *Brannhydranter, slanger og strålerør på lasteskip med bruttotonnasje under 500*

Kravene til brannhydranter, slanger og strålerør etter SOLAS regel II-2/10.2 jf. § 3 gjelder ikke for lasteskip med bruttotonnasje under 500 når

- a) brannslangene lett kan kobles til hydrantene
- b) hydrantene alltid er lett tilgjengelige og rørene ikke legges slik at de kan skades av dekkslast
- c) det ved hver hydrant er en slangepost som består av en slange og kombinert strålerør/tåkespreder med koblingsforbindelse til hydranten og to sett koblingsnøkler
- d) skipet har slangepost etter bokstav c i maskin- og kjelerom.

Skip etter første ledd

- a) med bruttotonnasje 200 eller mer skal ha tilstrekkelig antall hydranter plassert slik at minst to vannstråler fra ulike hydranter når en hvilken som helst del av skipet og den ene vannstrålen skal komme fra en enkelt slangelengde
- b) med bruttotonnasje under 200 skal ha tilstrekkelig antall hydranter plassert slik at minst én vannstråle fra en enkelt slangelengde når en hvilken som helst del av skipet.

#### § 16 *Brannsikring på tankskip med bruttotonnasje under 500*

Kravene om brannsikring på tankskip etter SOLAS regel II-2/4.5, 9.2.4, 10.9 og 11.6 jf. § 3 gjelder ikke for tankskip med bruttotonnasje under 500 som har transportabelt pulverapparat med minst 10 meter slange, som er klart til umiddelbar bruk og plassert nær tankdekket.

#### § 17 *Strukturell brannsikring på trefartøy*

Kravene til strukturell brannsikring etter SOLAS regel II-2/9 og 11 jf. § 3 gjelder ikke for trefartøy som har brannsløkkingsanlegg i maskinrommet.

På trefartøy der motoren ikke er i et eget rom, skal brennbart materiale som utsettes for varme fra eksosmanifolder, eksosrør og lignende, isoleres.

Motorkasse skal være isolert innvendig. Isolasjonen skal omgis av galvaniserte stål- eller aluminiumsplater.

#### § 18 *Brannsikring på lektene*

Sjøfartsdirektoratet fastsetter i enkeltvedtak hvilke krav i forskriften en lekte skal oppfylle.

#### § 19 *Dispensasjon*

Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad godkjenne andre løsninger enn de som kreves etter forskriften når det er godtgjort at løsningene er likeverdige med forskriftens krav.

Sjøfartsdirektoratet kan unnta et skip i innenriksfart eller et lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart fra ett eller flere av kravene i forskriften hvis rederiet søker skriftlig om unntak og ett av følgende vilkår er oppfylt:

- a) Det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at unntaket vurderes som sikkerhetsmessig forsvarlig.
- b) Det godtgjøres at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften.

## § 20 *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 15. september 2014.

Fra samme tidspunkt oppheves

- forskrift 22. juni 1990 nr. 536 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74)
- forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74).

## § 21 *Endringer i andre forskrifter*

Fra 15. september 2014 gjøres følgende endringer i andre forskrifter:

### I

I forskrift 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v. oppheves § 15 § 16 og § 17.

### II

I forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip gjøres følgende endringer:

§ 10 første ledd bokstav b til e og bokstav l oppheves.

Nåværende § 10 første ledd bokstav f til k blir første ledd bokstav b til g.

§ 10 andre ledd bokstav c skal lyde:

- c) Skott, i innredningen etc. skal ellers bestå av slike materialer at det oppnås tilfredsstillende reduksjon av støy, jf. kravene i den til enhver tid gjeldende forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på *skip*.

§ 10 andre ledd bokstav f, g, i, j og k oppheves.

Nåværende § 10 andre ledd bokstav m blir andre ledd bokstav h og skal lyde:

- h) Dørk, skott og tak i bysse, proviantrom, fryse- og kjølerom skal være av stål eller annet materiale som er hygienisk og lett å holde *rent*.

Nåværende § 10 andre ledd bokstav h, l, n og o blir andre ledd bokstav f, g, i og j.

§ 24 syvende ledd skal lyde:

(7) Byssa skal ha minst to oppvaskkummer med kaldt og varmt drikkevann. Dersom det anordnes et eget rom for oppvask av skaffetøy, jf. § 10 annet ledd bokstav *i*, skal det i oppvaskavdelingen være minst to oppvaskkummer, og i byssa minst en oppvaskkum med kaldt og varmt drikkevann. Den ene oppvaskkummen kan erstattes med oppvaskmaskin som oppfyller kravene i åttende ledd.