

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 08-2014

Dato: 1. juli 2014

Saksnr.: 2012/25637-20/AVI

Opphever:

Referanse til:

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

Forskrift 1. juli 2014 om redningsredskaper på skip

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

- Forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip
- Forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip
- Forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip.

Høring

Forslag til ny forskrift om redningsredskaper på skip var på høring fra 16. oktober 2012 til 16. januar 2013. Det kom inn total 17 svar på høringen hvorav 10 ikke hadde noen kommentarer.

DNV GL¹ sammenligner kravene i forslaget § 6 med the International Association of Classification Societies' (IACS) anbefalinger om redningsredskaper på lasteskip med bruttotonnasje under 500 og påpeker at kravene i forskriftsforslaget er forskjellig sammenlignet IACS' anbefalinger. Sjøfartsdirektoratet presiserer at den nye forskriften om redningsredskaper på skip som et utgangspunkt viderefører gjeldende rett slik den følger av dagens forskrifter om redningsredskaper på skip og Sjøfartsdirektoratets forvaltningspraksis.

Innspill fra høringsinstansene om eventuelle behov for endringer i gjeldende rett er notert. Innspillene er også tatt til følge når endringene fører til større presisjon og bedre struktur i forskriften. DNV GLs innspill vil imidlertid på nåværende tidspunkt ikke bli tatt inn i bestemmelser som fastsettes ved rundskrivet her.

Landsorganisasjonen i Norge 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 § 7 i forskriftsutkastet og stiller spørsmål om krav til MOB båt bør gjøres gjeldende for passasjerskip med lengde 24 meter eller mer i stedet for lengde 20 meter eller mer som i forskriftsforslaget og som er basert på direktoratets praksis. Ut fra en helhetlig vurdering som bl.a. vektlegger at det generelle avgrensingskriteriet på 24 meter er innarbeidet i forskjellige sett av bestemmelser fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, tas NHO Sjøfarts innspill til følge og direktoratet har endret ordlyden i § 7 henhold til dette.

¹ DNV GL fra 12. september 2013

NHO Sjøfart kommenterer videre § 8 og mener at ordlyden i utkastet åpner for forskjellige tolkinger når to eller flere redningsflåter er pakket sammen. Sjøfartsdirektoratet er enig i disse kommentarene og har endret ordlyden i § 8 første ledd for å redusere tolkningstvil, samtidig som formålet med bestemmelsen er ivarett.

NHO Sjøfart kommenterer også forslaget § 9 fjerde ledd (sjette ledd i forskriften som fastsettes ved dette rundskrivet) og mener at det i forbindelse med søknad om unntak for MOB båt på passasjerskip med lengde under 30 meter, så bør fartsområdebegrensningen fjernes. Sjøfartsdirektoratet bemerker at passasjerskip med lengde (L) 24 meter eller mer med fartsområde 3 og til og med liten kystfart, reguleres av forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart (EU-passasjerskipforskriften). Direktoratet kan ikke se at det på generelt grunnlag bør åpnes for å gi unntak for MOB båt på skip som går i utenriksfart og velger derfor å beholde fartsområdebegrensningene i § 9 fjerde ledd.

NHO Sjøfarts avsluttende kommentar gjelder § 13 andre ledd som de mener er en utvidelse av Sjøfartsdirektoratets kompetanse til å pålegge installering av nytt redningsutstyr om bord. Direktoratet legger til grunn at bestemmelsene i § 13 andre ledd viderefører praksis etter gjeldende rett og velger derfor å fastsette en bestemmelse tilsvarende den som var på høring.

Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat slutter seg til forslaget både hva angår struktur og språkdrakt, men mener at ordlyden "...så langt det er praktisk mulig..." i forslaget § 10 har preg av frivillighet og ikke kan anses som et krav. Sjøfartsdirektoratet er enig med fellesekretariatet og har følgelig endret ordlyden i tråd med innspillet. Til fellesekretariatets kommentarer om at forskriftsteksten ikke har noen henvisninger eller referanser til skip som er vernet, kan Sjøfartsdirektoratet opplyse at slike skip nå er regulert i en egen forskrift².

Post- og teletilsynet har spørsmål om det forskriftsteknisk er korrekt å innta bestemmelser om endringer i andre forskrifter i paragrafen som har bestemmelser om ikrafttredelse. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn hvis eventuelle endrings- eller overgangsbestemmelser er forholdsvis enkle, kan slike bestemmelser tas inn i ikrafttredelsesparagrafen. Mer kompliserte bestemmelser bør tas inn i egne paragrafer, eventuelt at det gis myndighet til å fastsette overgangsregler i egen forskrift.

Norges Rederiforbund kommenterer at dokumentasjonsbestemmelsene i § 15 er for generelle og at detaljnivået derfor bør presiseres noe mer. Det er Sjøfartsdirektoratet erfaring at detaljnivået av dokumentasjonen som skal saksbehandles varierer på bakgrunn av skipstype og omfanget av redningsredskaper som skal plasseres eller installeres om bord. En detaljert liste vil derfor ikke være formålstjenlig for alle størrelser og typer skip som skal saksbehandles for utstedelse av lovpålagte sertifikater. For noen skip vil det være tilstrekkelig å sende inn brann og sikkerhetsplan, for andre vil et større omfang tegninger og dokumentasjon kreves innsendt. Behovene må vurderes i hvert enkelt tilfelle. Direktoratet legger følgelig til grunn at dokumentasjonsbestemmelsene i § 15 som har mindre redaksjonelle endringer sammenlignet med høringsutkastet, er tilstrekkelig presise og ivaretar hensynene til forutberegnelighet og innrettelse.

Nærmere om innholdet i ny forskrift om redningsredskaper på skip

I hovedsak viderefører forskriften dagens bestemmelser om redningsredskaper for lasteskip, passasjerskip, skip sertifisert for 12 eller færre passasjerer og bemannede lektre. Basert på direktoratets forvaltningspraksis, inneholder forskriften også enkelte presiseringer og endringer som følge av opprydningen. Disse omtales nærmere nedenfor hvor de enkelte paragrafene er kommentert.

² Se <http://lovdata.no/pro/#document/SF/forskrift/2014-06-17-768>

Det følger av § 2 første og andre ledd at SOLAS kapittel III gjelder som forskrift for skip som omfattes av virkeområdebestemmelsen i § 1. For å videreføre gjeldende rett er det i forskriften gjort tilpasninger for skip i innenriksfart og mindre lasteskip i utenriksfart. Tilpasningene er hovedsakelig knyttet til krav om antallet redningsredskaper som skal føres og hvor et skips størrelse (lengde eller bruttotonnasje), passasjerkapasitet samt fartsområdebegrensninger blir bestemmende for antallet redningsredskaper som skal føres.

SOLAS kapittel IIIs regler om opplæring, trening, øvelser, nødkommunikasjon, stuing av livbåter og flåter, utsetting- og innskipningsarrangementer, vedlikehold av redningsredskapene osv. er etter § 2 andre ledd også gjort gjeldende for skip i innenriksfart og for mindre lasteskip i utenriksfart.

§ 1 Virkeområde

Første ledd i virkeområdebestemmelsen er gjort åpen og angir positivt hvilke typer skip som sluses inn i forskriften. Det er verdt å merke seg at første ledd ikke har noen parametere som avgrenser mht. størrelse av skip eller fartsområde. § 1 skal selvfølgelig tolkes på bakgrunn av lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2. Bokstav a omfatter derfor alle lasteskip. Bokstav b tar inn passasjerskip med passasjersertifikat dvs. passasjerskip med fartsområde 1 eller 2 og passasjerskip med lengde (L) under 24 meter bygget før 1. mai 2000, og skip sertifisert for opptil 12 passasjer. Bokstav c tar inn passasjerskip med sikkerhetsertifikat for passasjerskip i utenriksfart mens bokstav d fører bemannede lektere inn i forskriften.

I tidligere forskrifter var bemannet lekter definert som en lekter som har fått fastsatt bemanning etter den til enhver gjeldende forskrift om bemanning av norske skip. I någjeldende forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip, kreves det ikke bemanningssertifikat for lektere. Om en lekter skal anses som bemannet og dermed faller inn under forskriften, må derfor vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle. Momentene som inngår i vurderingen er bl.a. knyttet til antallet personer som arbeider om bord, lekterens konstruksjon, hvor lekteren opererer og hvilke operasjoner som skal gjennomføres, herunder eventuell tilstedeværelse av støttefartøy.

I og med at virkeområdebestemmelsen positivt angir faktum som omfattes av forskriften, reguleres ikke hurtiggående fartøy som skal ha eller har sikkerhetsertifikat for slike fartøy³ og passasjerskip klasse A, B, C og D som skal ha eller har sikkerhetsertifikat for passasjerskip (EU)⁴ av den nye forskriften om redningsredskaper.

§ 2 Krav til redningsredskaper

Det følger av paragraf 2 første og andre ledd at bestemmelsene i SOLAS III gjøres gjeldende som forskrift for skip som faller inn under virkeområdet slik dette fremgår av § 1 (ovenfor).

Som et utgangspunkt gjelder kravene i SOLAS III for passasjerskip i utenriksfart og lasteskip med bruttotonnasje på 500 eller mer i utenriksfart jf. SOLAS kapittel I reglene 1 og 3. Forskriftens § 2 første ledd gjør SOLAS III gjeldende som forskrift for slike skip. § 2 andre ledd gir SOLAS III virkning som forskrift også for skip i innenriksfart og for lasteskip med bruttotonnasje under 500 i utenriksfart.

Videre angir bestemmelsen i andre ledd at forskriften har tillegg til og innskrenkninger av kravene i SOLAS III.

§ 3 Hovedalarmsystem

³ Se forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip §§ 16 til 20.

⁴ Se forskrift 28 mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart §§ 5 og 6.

§ 3 krever hovedalarmsystem iht. SOLAS regel III/6.4 på lasteskip med bruttotonnasje på 200 eller større og viderefører ellers gjeldende rett.

Passasjerskip uansett størrelse skal iht. SOLAS regel III/6.4 være utstyrt hovedalarmsystem, men § 3 andre ledd fritar passasjerskip under 24 meter i innenriksfart for dette kravet når skipets fløyte eller sirene oppfylder varslingsfunksjonene til et hovedalarmsystem. Tilsvarende bestemmelse gjelder for lasteskip uansett fartsområde med bruttotonnasje under 200.

§ 4 Personvarslingsanlegg

Det følger av SOLAS regel III/6.5 at passasjerskip skal ha personvarslingsanlegg. For passasjerskip sertifisert for inntil 36 passasjerer og passasjerskip med fartsområde 1 som har bruttotonnasje under 300 og som opererer i sommersesongen, åpnes det i § 4 for unntak fra kravet om personvarslingsanlegg, forutsatt at passasjerer og besetningen kan varsles direkte fra bro.

Unntaket er uttømmende. Dette betyr at for andre skip enn de som faller inn under unntaksbestemmelsen, slik det ellers følger av forskriftsbestemmelsene jf. §§ 3 og 4 første ledd, skal hovedalarmsystemet suppleres med personvarslingsanlegg.

§ 5. Redningsredskaper på skip og åpne båter sertifisert for inntil 12 passasjerer

Med skip og åpne båter som er sertifisert for 12 eller færre passasjerer menes fartøy som brukes i rutetrafikk, organisert lege- og ambulansetjeneste og skoleskyss jf. (forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m. § 9 andre ledd)⁵. § 5 viderefører gjeldende rett og regulerer uttømmende minimumskravene til redningsredskaper om bord på slike skip.

Sammenlignet med høringsutkastet er det gjort noen mindre redaksjonelle endringer i § 5.

Bestemmelser om redningsredskaper på skip som kan føre 12 eller færre passasjerer, men som ikke har krav om sertifisering, følger av forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av passasjerfartøy som fører 12 passasjerer eller færre, kapittel 5.

§ 6 Redningsredskaper på lasteskip med bruttotonnasje under 500 og bemannede lektere

Paragraf 6 inntar krav om føring av redningsredskaper på lasteskip med bruttotonnasje under 500 og bemannede lektere. Kravene som følger av tabellen kommer i stedet for kravene som ellers følger av SOLAS reglene III/6.2.1.1, 6.2.2, 6.3, 18, 31 og 32.

Med unntak av et nytt krav til «Search And Rescue Device» (SARD) på lasteskip med bruttotonnasje under 100 med fartsområde 3 og større og SARD på lasteskip med bruttotonnasje 100 eller mer, men under 500, med fartsområde 1 og større, viderefører paragrafen gjeldende rett.

Krav om SARD for lasteskip med bruttotonnasje under 500 gjøres gjeldende for å øke sannsynligheten for hurtig lokalisering av nødstedte.

Når det gjelder redningsredskaper på bemannede lektere vises det også til §§ 8 og 13 andre ledd som innebærer at direktoratet kan fastsette ytterligere krav om redningsredskaper som skal føres av den enkelte bemannede lekteren.

§ 7 Redningsredskaper på passasjerskip i innenriksfart

⁵ Ny forskrift om sertifisering av skip og som skal erstatte besiktelsesforskriften er på høring på fastsettelsestidspunktet for ny forskrift om redningsredskaper (se <http://www.sjofartsdir.no/om-direktoratet/aktuelt/horinger/horing-ny-forskrift-sertifikater-og-tilsyn-norske-skip-og-flyttbare-innretninger/>).

Paragraf 7 inntar krav om føring av redningsredskaper på passasjerskip i innenriksfart jf. kommentarene til § 1 ovenfor. Kravene som følger av tabellen erstatter kravene som ellers følger av SOLAS reglene III/6.2.1.1, 6.2.2, 6.3, 18, 21, 22 og 26.

Det fremgår av tabellen at direktoratet har valgt å nyansere kravene om føring av MOB-båt. Tidligere ble MOB-båt krevd på alle passasjerfartøy. Resultatene av direktoratets dispensasjonspraksis i tilknytning til unntak for føring av MOB-båt, slik denne ble drøftet i høringsbrevet, er nå kodifisert.

Det er tatt inn et nytt krav om redningsvester for spedbarn. Utgangspunktet er et minimumskrav gitt som en funksjon av antallet ombordværende personer.

§ 8 Redningsfarkoster

Sammenlignet med høringsutkastet er leddinndelingen i § 8 endret og det er gjort enkelte andre tilpasninger etter høringsmerknadene.

§ 8 andre ledd kodifiserer direktoratets praksis og bestemmer at det i forbindelse med beregningen av den totale redningskapasiteten i henhold til første ledd, skal det tas hensyn til konsekvensene av svikt i felleskomponenter som kan føre til at en redningsfarkost går tapt eller blir ubrukelig.

§8 tredje ledd får anvendelse på skip som ikke har krav om MES.

§ 8 fjerde ledd er en unntaksbestemmelse fra kravene som ellers følger av SOLAS III. Bestemmelsen tillater at åpne reversible redningsflåter kan benyttes på passasjerskip med fartsområde 3 eller mindre. Konstruksjonskravene som er gjort gjeldende for slike redningsflåter følger av HSC2000 regelverkets vedlegg 11. I fartsområde 3 vil bestemmelsen kun få anvendelse for passasjerskip under 24 meter bygget før 1. mai 2000 jf. kommentarene til § 1 ovenfor.

Nytt femte ledd viderefører gjeldende rett hva angår lasteskip med fartsområde 2 eller mindre og hvor det er tilstrekkelig med en redningsflåte, forutsatt at en slik flåte kan settes ut på begge sider av skipet.

§ 8 sjette ledd viderefører gjeldende rett og speiler SOLAS regel III/31.1.1, 31.1.1.2, og 31.1.1.3 og gjelder for tankskip hvor det stilles krav om lukkede livbåter.

§ 9 Mann-overbord-båt (MOB-båt)

Paragraf 9 andre ledd åpner for at passasjerskip med fartsområde 1 eller mindre kan ha MOB-båt på slep. Betingelsen for en slik konfigurasjon er at det foreligger et arrangement for ombordstigning i MOB båten fra skipet.

I femte ledd er kravet om MOB-båt lempet for skip med lengde (L) under 24 meter. Forutsetningen for lempingen følger av bokstavene a til d og kodifiserer direktoratets gjeldende dispensasjonspraksis.

§ 9 sjette ledd bestemmer at passasjerskip med fartsområde 2 eller mindre og med lengde (L) under 30 meter etter søknad også kan unntas kravet om MOB-båt.

§ 10 Evakueringsystemer på passasjerskip i innenriksfart

Paragraf 10 viderefører gjeldende rett om evakueringsystem (MES) på passasjerskip i innenriksfart. I bestemmelsen er det tatt inn en presisering som medfører at kravet ikke gjelder hvis skipet er utrustet med livbåter eller redningsflåter som settes ut med davit (davitflåter).

§ 11 Livbøyer

Paragraf 11 leses i sammenheng med §§ 6 og 7 og viderefører gjeldende rett.

§ 12 Redningsdrakter og redningsvester

Paragraf 12 første ledd viser til kravene i henholdsvis §§ 6 og 7 om et minimum antall redningsvester for barn og spedbarn. Kravet i § 7 om et visst antall redningsvester for spedbarn er nytt.

§ 12 andre ledd utfyller SOLAS regel III/22.2 og kravet etter dette leddet om termiske redningsvester på norske passasjerskip i fart nord for 30°N bredde eller sør for 30°S bredde, vurderes som et norsk særkrav.

Avgrensningene av områdene hvor det er krav om redningsdrakter på lasteskip følger av tredje ledd, herunder krav til redningsdrakter om bord på bulklasteskip og utfyller SOLAS III regel 32.3.2.

§ 13 Utskifting av redningsredskaper

SOLAS III regel 4 jf. § 2 første og andre ledd i forskriften, har krav om godkjenning av redningsutstyr og redningsinnretninger som kreves i henhold til SOLAS III. Bestemmelsen blir for Norges vedkommende ivaretatt gjennom godkjenningsregimet som følger av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skiputstyrsforskriften) som gjennomfører direktiv 96/98/EF i norsk rett. Det vil si at redningsutstyr og –innretninger som kreves etter forskrift om redningsredskaper, skal samsvare med ytelses- og prøvingsstandarder fastsatt av IMO jf. skiputstyrsforskriften §§ 7 og 8⁶.

Høringsutkastet hadde i § 13 første ledd en bestemmelse om krav til skiputstyr som installeres frivillig om bord. Bestemmelsen er ikke videreført i forskriften som er fastsatt ved rundskrivet her. Forutsatt at skiputstyr er tatt inn i vedlegg A til skiputstyrsforskriften, så skal slikt utstyr være gjenstand for samsvars vurderinger og tilhørende rattmerking, uansett om utstyret kreves iht. forskriften eller om det frivillig plasseres eller installeres om bord.

§ 13 første ledd er en kompetansebestemmelse som gir direktoratet adgang til å kreve at nytt utstyr skal plasseres om bord i forbindelse med ombygging, reparasjoner eller endringer i driftsmønster. Bestemmelsen får anvendelse etter en konkret vurdering i det enkelte tilfellet.

§ 13 andre ledd er også en kompetansebestemmelse som gir direktoratet - etter en demonstrasjon - adgang til å forlange endringer av redningsredskapene. Bestemmelsen kan få anvendelse på skip, herunder bemannede lektere, som har et varierende driftsmønster og hvor antallet ombordværende personer ikke er regulert gjennom en bemanningsoppgave eller ikke følger direkte av andre sertifikater.

§ 14 Dispensasjon

§ 14 første ledd er ny sammenlignet med forskriftsutkastet som var på offentlig høring. Bestemmelsene i § 14 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

⁶ Endringer til skiputstyrsforskriften var på offentlig høring med frist 20. juni 2014

reguleres av SOLAS III, og som vil bety skip i innenriksfart, mindre lasteskip i utenriksfart og lektere uansett fartsområde.

Ordlyden i § 14 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.

§ 15 Dokumentasjon

Bestemmelsene i § 15 gjelder hvordan rederiet skal dokumentere at forskriftens krav er eller skal være oppfylt.

Paragraf 15 første ledd pålegger rederiet plikten til å utarbeide detaljerte tegninger som viser hvordan plasseringen av redningsutstyr og redningsinnretninger oppfyller de forskjellige forskriftskravene. Dette kan f.eks. gjøres ved at tegningen(e) identifiserer utstyret som kreves og plasseringen av dette med henvisning til de aktuelle forskriftsbestemmelsene som fastsetter kravene. Første ledd tredje punktum er en kompetansebestemmelse som gir direktoratet adgang til å kreve ytterligere tilleggsdokumentasjon og opplysninger som grunnlag for sin saksbehandling. §15 første ledd siste punktum krever at endringer av redningsutstyret skal dokumenteres tilsvarende som forgående punktum i paragrafleddet.

§ 16 Ikrafttredelse

Ny forskrift om redningsredskaper er en del av et større 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.

Andre ledd er en overgangsbestemmelse som inneholder en presisering av gjeldende rett mht. endring eller utskifting av eksisterende utstyr. Det følger av andre ledd at utstyr som ikke har vært gjenstand for dagens godkjenningsregime dvs. rattmerking, kan benyttes inntil slikt utstyr skiftes ut eller inntil arrangementene endres på en slik måte at nytt utstyr kreves. Det følger da at nytt utstyr skal være samsvarsvurdert og sertifisert iht. skipsutstyrsforskriften.

Tredje ledd viser forskrifter som oppheves ved ikrafttredelse av forskriften.

Økonomiske og administrative konsekvenser av forslaget

Ny forskrift om redningsredskaper på skip viderefører i hovedsak gjeldende rett. Utgangspunktet 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 til redningsredskaper. Sjøfartsdirektoratet legger videre til grunn at en ny og endret struktur vil bidra til å gjøre vedlikeholdet av regelverket mindre ressurskrevende for det offentlige.

I den grad rederier og skip i styrende dokumenter har vist til forskriftene som foreslås opphevet, innebærer forskriften at rederier og skip vil måtte ta kostnadene knyttet til å innarbeide og oppdatere henvisningene. På den andre siden vil ny forskrift om redningsredskaper redusere det totale antallet forskrifter slik at det vil være færre referanser å vise til. På sikt vil dette være tidsbesparende ved det fortløpende vedlikeholdet av styringsdokumenter som brukes av næringen.

Forskriftens regler om forenklet saksbehandling knyttet til unntak for MOB-båt på passasjerskip under 24 meter vil også redusere de administrative kostnadene for næringen.

Kravet om at det skal være redningsvester til barn og spedbarn om bord, kan føre til økte kostnader for næringen. Kravet er allerede gjennomført på passasjerskip som reguleres av EU-passasjerskipforskriften (se fotnote 4 ovenfor). Det er direktoratets vurdering at det er fornuftig med et tilsvarende sikkerhetsnivå på passasjerskip med fartsområde 1 og 2.

Direktoratet legger til grunn at den samlede gevinsten av ny forskrift om redningsredskaper er større enn eventuelle kostnader som utløses når ny forskrift om redningsredskaper på skip trer i kraft.

Bjørn E. Pedersen
fung. sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fung. avdelingsdirektør

Vedlegg: forskrift 1. juli 2014 om redningsredskaper på skip

Forskrift 1. juli 2014 om redningsredskaper 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, 55, 56, 59 og 60, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

§ 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for norske

- a) lasteskip
- b) skip med passasjersertifikat
- c) skip med sikkerhetsertifikat for passasjerskip i utenriksfart
- d) bemannede lektere.

§ 2 Krav til redningsredskaper

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.350(92) gjelder som forskrift.

Reglene etter første ledd gjelder for skip og lekter uavhengig av fartsområde eller bruttotonnasje og med de tillegg og innskrenkinger som følger av forskriften.

§ 3 Hovedalarmsystem

Lasteskip med bruttotonnasje 200 eller mer og alle passasjerskip skal være utstyrt med et hovedalarmsystem som skal oppfylle kravene i SOLAS regel III/6.4.

Passasjerskip med lengde under 24 meter i innenriksfart og lasteskip med bruttotonnasje under 200 kan alternativt ha et alarmsignal som gis med skipets fløyte eller sirene.

§ 4 Personvarslingsanlegg

Alle passasjerskip skal ha et personvarslingsanlegg som oppfyller kravene i SOLAS regel III/6.5.

For passasjerskip i innenriksfart sertifisert for 36 eller færre passasjerer og passasjerskip med fartsområde 1 og bruttotonnasje under 300 som opererer i tidsrommet 1. mai til 30. september, kan det gjøres unntak fra kravet om personvarslingsanlegg hvis besetningen og passasjerene kan varsles direkte fra skipets bro eller styreposisjon.

§ 5 Redningsredskaper på skip og åpne båter sertifisert for 12 eller færre passasjerer

Skip sertifisert for 12 eller færre passasjerer skal i stedet for å oppfylle kravene i SOLAS kapittel III, minimum ha følgende redningsredskaper om bord:

- a) redningsflåte med kapasitet til alle om bord
- b) tre fallskjermlys (nødraketter)
- c) redningsvester, termiske redningsvester eller termiske drakter i kombinasjon med redningsvest til alle om bord
- d) en livbøye med lys og flytende redningsline
- e) en innretning som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet.

Åpne båter sertifisert for 12 eller færre passasjerer som går i fart på innsjøer og elver skal føre redningsredskaper nevnt i første ledd bokstav c, d og e.

§ 6 Redningsredskaper på lasteskip med bruttotonnasje under 500 og bemannede lektere

Lasteskip med bruttotonnasje under 500 og bemannede lektere skal i stedet for kravene i SOLAS kapittel III, minimum ha følgende redningsredskaper:

Utstyr	Tonnasje i BT og lengde i meter(L)	Lasteskip i farts-område 1 og 2	Lasteskip i farts-område 3 til liten kystfart	Lasteskip i utenriksfart	Bemannet lekter
Redningsfarkoster		2 x plass til det totale antallet personer om bord			1 x plass til det totale antallet personer om bord jf. § 8
Redningsdrakter		1 x det totale antallet personer om bord			
Redningsvester		1,5 x det totale antallet personer om bord			
Redningsvester for barn		alle barn om bord (jf. § 12 andre ledd)			
Livbøyer	skip < 300BT	3			
	300BT ≤ skip < 500BT	5			
MOB-båt	100BT ≤ skip < 300BT og under lengde (L) 30 meter		1		
	300BT ≤ skip < 500BT eller lengde (L) 30 meter eller over	1			Se § 8
Linekastende apparat	skip < 100BT		1		
	100BT ≤ skip < 500BT	1			
Fallskjermlys (nødraketter)		3	6		
Håndbluss		3	6		
SARD	skip < 100BT		1		
	100BT ≤ skip < 500BT	1			
Toveis håndholdt VHF	skip < 500BT	2			

§ 7 Redningsredskaper på passasjerskip i innenriksfart

Passasjerskip i innenriksfart skal i stedet for kravene i SOLAS kapittel III, minimum ha følgende redningsredskaper:

Utstyr	Meter	Passasjerskip i fartsområde 2 og mindre		Passasjerskip i fartsområde 3, 4 og liten kystfart	
		skip < 250	250 ≤ skip	skip < 250	250 ≤ skip
Antall personer ombord (N)		skip < 250	250 ≤ skip	skip < 250	250 ≤ skip
Redningsfarkoster		1,1 x N			
MOB-båt: skip med lengde (L)	≥24	1			
(MES) Marine evakueringssystem		Jf. § 10			
Redningsdrakter eller beskyttelsesdrakt		Jf. § 12			
Termisk redningsvest eller termisk drakt kombinert med redningsvest		1,05 N			
Termisk redningsvest eller termisk drakt kombinert med redningsvest for barn		0,1 x ombordværende passasjerer jf. § 12 andre ledd			

Utstyr	Meter	Passasjerskip i fartsområde 2 og mindre		Passasjerskip i fartsområde 3, 4 og liten kystfart	
Termisk redningsvest eller termisk drakt kombinert med redningsvest for spedbarn		0,025 x ombordværende passasjerer jf. § 12 andre ledd			
Livbøyer: skip med største lengde:	≥ 15	4	8	4	8
	< 15	2			
Linekastende apparat – gjelder for skip med fartsområde 4 og liten kystfart.		-		1	
Fallskjermlys (nødraketter)		3		12	
SARD - gjelder for skip med fartsområde 2 og større		1			
Toveis håndholdt VHF – gjelder for skip med fartsområde 1 og større		2	3	2	3

§ 8 Redningsfarkoster

Redningsfarkostene om bord skal ha en samlet kapasitet tilstrekkelig for det antall personer skipet er sertifisert til å føre, selv om en redningsfarkost skulle gå tapt eller bli ubrukelig. Ved beregning av kapasiteten skal det tas hensyn til om svikt eller feil i felleskomponenter kan føre til at en redningsfarkost går tapt eller blir ubrukelig. Er skipet utstyrt med et evakueringsystem etter § 10, skal den ekstra redningsfarkosten kunne tilknyttes dette.

Redningsflåter skal kunne fortoytes til innskipningsstasjoner på en forsvarlig måte.

Passasjerskip skal føre redningsfarkoster i samsvar med kravene i SOLAS regel III/21. Dette gjelder likevel ikke passasjerskip med fartsområde liten kystfart eller mindre jf. § 7.

Passasjerskip med fartsområde 3 eller mindre kan føre oppblåsbare åpne og vendbare redningsflåter som tilfredsstillt kravene i de internasjonale sikkerhetsreglene for hurtiggående fartøy fastsatt ved IMO Res. MSC.97(73) 5. desember 2000 kapittel 8.10.2.

Lasteskip, med unntak av tankskip, kan i fartsområde 2 eller mindre føre én redningsflåte som kan settes ut på begge sider av skipet.

Tankskip skal enten føre en overbygd livbåt på hver side av skipet, eller en fritt-fall livbåt plassert akterut, med tilstrekkelig kapasitet til å oppta minst det totale antallet personer om bord.

Bemannede lektere i fartsområde 3 eller større, skal utstyres med minst en oppblåsbar redningsflåte med tilstrekkelig kapasitet til å ta opp alle om bord. Bemannede lektere i fartsområde 1 og 2 skal utstyres med en CE-merket motordrevet lettboat som minst tilfredsstillt konstruksjonskategori C, eller en redningsflåte som kan oppta minst det totale antallet personer om bord. For bemannede lektere som fører brennbar flytende last, fastsetter Sjøfartsdirektoratet krav i hvert enkelt tilfelle, avhengig av lekterens bemanning, fartsområde, konstruksjon og operasjonelle forhold.

§ 9 Mann-overbord-båt (MOB-båt)

Med MOB-båt menes her en båt som er konstruert for å redde personer i nød og for å assistere redningsfarkoster.

Passasjerskip med fartsområde 1 eller mindre kan ha MOB-båt på slep når skipet har arrangement for ombordstigning i MOB-båt.

På lasteskip sertifisert for fartsområde 2 eller mindre, kan MOB-båt regnes med i kapasiteten redningsfarkoster jf. § 6 og § 8 sjette ledd.

På passasjerskip som har krav om MOB-båt, skal denne være utstyrt med redningsgrind for ombordtaling av personer fra sjøen.

Skip som ikke har krav om å føre MOB-båt skal gjennomføre en risikovurdering som demonstrerer fartøyets evne til å håndtere nødsituasjoner. Slike skip skal

- a) være utstyrt med innretning som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet
- b) ha arrangement som gjør det mulig å kunne observere fra broen ved styreposisjon at hjelpeløs person tas om bord
- c) ha manøvreringsegenskaper til å gå nær opp til og ta om bord personer på en sikker måte fra sjøen under alle forhold og
- d) ha en løfteinnretning som plasseres lett tilgjengelig, er klar for øyeblikkelig bruk og er dimensjonert for en statisk belastning på minimum 200 kg hvis fribordet er over 1 meter.

Sjøfartsdirektoratet kan unnta et passasjerskip med lengde (L) mindre enn 30 meter med fartsområde 2 eller mindre fra kravet om MOB-båt når kravene etter femte ledd er oppfylt.

§ 10 Evakueringssystemer på passasjerskip i innenriksfart

Passasjerskip i innenriksfart skal i stedet for kravene i SOLAS regel III/16.1 være utstyrt med et marint evakueringssystem (MES), hvis skipet ikke har livbåter eller redningsflåter som settes ut med davit og som etter godkjente stabilitetsberegninger har en avstand fra vannlinjen til innskipningsdekket på 1,5 meter eller mer i en hvilken som helst intakt eller skadet tilstand. På passasjerskip uten krav om stabilitetsberegninger måles avstanden fra vannlinjen i lettskipstilstand til innskipningsdekket.

Det skal være installert MES på begge sider av passasjerskipet. Systemet skal være operasjonelt selv om skipet krenger med inntil 10 grader til hvilken som helst side. Skipet kan alternativt ha minst en innskipningsstasjon med en kapasitet på minst 100 prosent av passasjerantallet med tilhørende arrangement på hver side av skipet.

§ 11. Livbøyer

På lasteskip med bruttotonnasje under 300 skal en av livbøyene ha redningsline på minst 30 meter og en annen av livbøyene være utstyrt med selvtennende røyksignal og selvtennende lys.

På passasjerskip med største lengde under 15 meter skal en av livbøyene være utstyrt med redningsline på minst 30 meter og den andre med selvtennende lys og uten redningsline.

§ 12. Redningsdrakter og redningsvester

Redningsvester for barn og spedbarn skal oppbevares atskilt fra redningsvester for voksne. Med barn menes personer som er 1 år eller eldre og som veier under 35 kg. Med spedbarn menes personer som er under 1 år og som veier under 15 kg.

Passasjerskip som seiler i fartsområder nord for 30° N og sør for 30° S skal ha redningsvester med termisk isolering, eller termiske drakter i kombinasjon med redningsvest.

Alle lasteskip uansett fartsområde som fører last i bulk og alle lasteskip som seiler i fartsområder nord for 30° N og sør for 30° S skal i tillegg til å oppfylle kravene i SOLAS regel III/32.3, ha redningsdrakter med termisk isolering til alle om bord.

§ 13. Utskifting av redningsredskaper

Ved vesentlig ombygging eller reparasjon som får betydning for redningsredskaper, kan Sjøfartsdirektoratet bestemme at nytt utstyr skal installeres om bord. Det samme gjelder ved endret bruk, operasjonsmønster eller bemanning og ved endring av fartsområde.

Sjøfartsdirektoratet kan kreve at redningsredskaper skiftes når direktoratet etter en demonstrasjon finner at disse ikke fungerer etter sin hensikt eller at de ut fra skipets operasjon og bemanning kan sette liv og helse i fare.

§ 14 Dispensasjon

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

Sjøfartsdirektoratet kan unnta en leker, 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.

§ 15. Dokumentasjon

Det skal dokumenteres ved tegninger at kravene til plassering av redningsredskaper i SOLAS kapittel III og forskriften er oppfylt. Tegningene skal være detaljerte, utført i målestokk og må angi presist hvilke forskriftskrav som er oppfylt. Sjøfartsdirektoratet kan kreve at det legges frem ytterligere opplysninger og dokumentasjon. Ved endring av redningsredskaper skal oppfyllelse av plasseringskravene dokumenteres på tilsvarende måte.

Ved nybygg eller ombygging av skip eller bemannet leker etter § 1 skal dokumentasjonen sendes til Sjøfartsdirektoratet i samsvar med den til enhver tid gjeldende dokumentasjonsliste utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet.

§ 16. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 15. september 2014.

Tidligere godkjent eller akseptert utstyr som er tatt om bord før ikrafttredelsen, kan fortsatt brukes inntil redningsredskapene eller redningsinnretningen endres eller skiftes ut.

Ved ikrafttredelsen oppheves samtidig

- forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip,
- forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip,
- forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip.