

Høringsliste vedlagt

Høring om endring av forskrift om frakt av last på norske skip og lektere, forskrift om brannsikring på skip og forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere – gjennomføring av MSC. 380(94)

Høringsfrist 20.06.2016

Høringen er kun satt til 6 uker på grunn av internasjonal tidsfrist om å gi reglene virkning fra 1. juli 2016.

Sjøfartsdirektoratet sender med dette utkast endring av forskrift om frakt av last på norske skip og lektere, forskrift om brannsikring på skip og forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere på høring.

Bakgrunn

I IMO resolusjon MSC 380 (94) ble det tatt inn endringer av SOLAS som gjelder veiing av containere, gassmålingsinstrumenter og noen mindre redaksjonelle korrigeringer. Disse vil bli innført og gjort gjeldende 1. juli 2016.

Utover disse endringene er det gjort noen redaksjonelle endringer på de følgende forskriftene for å presisere kravene.

Det er også tatt inn noen endringer for passasjerskip i innenriksfart med største lengde under 15 meter.

SOLAS Kapittel II-2: Bygging - brannvern, branndeteksjon og brannslukking

I del C «Branndempende tiltak», regel 10 på «Brannslukking» er tittelen på avsnitt 5.2. endret til «Maskinrom av kategori A som inneholder forbrenningsmotorer». Dette for å presisere området for regelen.

SOLAS kapittel II-2 om brann er inkorporert i forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip § 2, og MSC.380(94) blir derfor tilføyd i § 2.

SOLAS Kapittel VI: Frakt av last og brennolje

I dag eksisterer det allerede krav om hensiktsmessig informasjon om lasten. Dette kravet skjerpes med denne endringen og setter et krav til presis angivelse av vekt i fraktdokumentet.



Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide et veiledningsrundskriv i forbindelse med denne endringen. Dette rundskrivet vil avklare en del av de spørsmålene næringen har i forbindelse med disse reglene. Se vedlagt utkast til dette rundskrivet.

SOLAS kapittel VI er inkorporert i forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektere, og resolusjonen tas derfor inn i den forskriften § 2.

I del A «generelle bestemmelser, regel 2 «informasjon om lasten» ny nr. 4 til 6 tilføyes etter eksisterende nr. 3 som følger:

- 4 Når det gjelder last som fraktes i en container¹, unntatt for containere som fraktes på en undervogn eller en tilhengervogn, når slike containere kjøres på eller av et roro-skip som foretar korte internasjonale reiser som definert i regel III/3, skal bruttomassen² i henhold til nr. 2.1 i denne regelen verifiseres av avskiperen, enten ved å
 - .1 veie den pakkede containeren ved hjelp av kalibrert og sertifisert utstyr, eller
 - .2 veie alle pakker og lastelementer, inkludert massen til paller, dunnasje og annet sikringsmateriale som skal pakkes i containeren, og å legge containerens taramasse til summen av enkeltmassene, ved hjelp av en sertifisert metode godkjent av den kompetente myndigheten i den staten der pakkingen av containeren ble fullført.
- 5 Avskiperen av en container skal sørge for at den verifiserte bruttomassen er oppgitt i fraktdokumentet. Fraktdokumentet skal være:
 - .1 signert av en person behørig bemyndiget av avskiperen, og
 - .2 levert til skipsføreren eller dennes representant og til terminalrepresentanten i tilstrekkelig tid i forveien, som krevet av skipsføreren eller dennes representant, til å kunne brukes i utarbeidelsen av skipets stuingsplan³.
- 6 Hvis fraktdokumentet, med hensyn til en pakket container, ikke oppgir den verifiserte bruttomassen, og skipsføreren eller dennes representant og terminalrepresentanten ikke har fått oppgitt den verifiserte bruttomassen til den pakkede containeren, skal den ikke lastes om bord i skipet.

Kapittel XI-1: Spesielle tiltak for å bedre sikkerhet til sjøs

Følgende ny regel 7 tilføyes etter eksisterende regel 6.

Regel 7 – Gassmålingsinstrument for lukkede rom

¹ Begrepet "container" bør anses som å ha den samme betydningen som definert og brukt i Den internasjonale konvensjon om sikre containere (CSC), 1972, med endringer, idet det tas hensyn til "Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas (MSC/Circ.860) og "Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended" (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

² Det vises til "Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo" (MSC.1/Circ.1475).

³ Dette dokumentet kan legges frem ved hjelp av EDB- eller EDI-overføringsteknikker.

Denne signaturen kan være en elektronisk signatur eller kan erstattes av navnet, i blokkbokstaver, til personen som har fullmakt til å signere.

Ethvert skip som omfattes av kapittel I, skal føre et egnet bærbart gassmålingsinstrument eller -instrumenter⁴. Som et minimum skal disse være i stand til å måle innhold i luften av oksygen, brannfarlige gasser eller brannfarlig damp, hydrogensulfid og karbonmonoksid før man går inn i lukkede rom⁵. Instrumenter som føres etter andre krav, kan tilfredsstille denne regelen. Det skal finnes hensiktsmessige midler til kalibrering av alle slike instrumenter.

Andre endringer

Ut over endringene som er kommet frem i MSC 380 (94) ønsker direktoratet å gjøre følgende endringer i ovennevnte forskrifter.

I forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip foreslår vi at § 1 første ledd bokstav b endres slik at forskriften vil gjelde for skip med passasjersertifikat. Denne formuleringen gjør at lengdeparameteret fjernes. Utvidelsen av virkeområdet gjør det mulig å vise til en klarere hjemmel for brannkrav for skip med passasjersertifikat med største lengde under 15 meter.

For å videreføre gjeldende rett for passasjerskip med største lengde 15 meter eller mer, foreslår vi også at § 3 første ledd bokstav c i samme forskrift endres slik at kravene som følger av § 2 avgrenses til å gjelde for passasjerskip med passasjersertifikat, jf. forslag til endret virkeområdebestemmelse i § 1, med største lengde 15 meter eller mer.

Videre tilføyes tre ledd til § 3 i samme forskrift.

Et nytt fjerde ledd vil nå presisere at hurtiggående passasjerskip i innenriksfart med største lengde under 15 meter skal oppfylle Nordisk båtstandard 1990 for yrkesbåter under 15 meter, avsnitt Y14 og avsnitt Y31.5, eller vedlegg 1 til forskriften her.

Et nytt femte ledd vil nå presisere at passasjerskip i innenriksfart med største lengde under 15 meter som ikke er hurtiggående, skal oppfylle Nordisk båtstandard 1990 for yrkesbåter under 15 meter, avsnitt Y14 og avsnitt Y31.5, eller § 4, § 8 og § 17 i forskriften her.

Videre vil et nytt sjettede ledd presisere at passasjerskip i innenriksfart med største lengde under 15 meter skal oppfylle Nordisk båtstandard 1990 for yrkesbåter under 15 meter avsnitt Y31.7.3 og Y13.6.

I forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 1 b er verbet «ha» utelatt. Dette er utilsiktet og korrigeres.

Hjemmel

Endringen i sikkerhetsforskriften gjøres med hjemmel i skipssikkerhetsloven §§ 9, 11, 12 og 21.

Hvordan reglene om kontainerveiling skal fortolkes

Sjøfartsdirektoratet har i forkant av denne høringen mottatt mange innspill om de nye reglene om kontainerveiling. Vi vil derfor utarbeide et veiledningsrundskriv med følgende avklaringer. I det følgende tar vi kort for oss de områdene det har vært knyttet spørsmål til.

Avskipere er den juridiske personen som er nevnt i konnossementet eller fraktdokumentet eller tilsvarende multimodalt fraktedokument, (f.eks. et gjennomgangskonnossement) som avskiper har inngått med et rederi.

Containere er ment som en transportenhet som er fastlagt i den internasjonale konvensjonen for sikre containere (Convention for Safe Containers) (CSC) 1972 med senere endringer. Det tas høyde for de revideringer av denne konvensjonen.

⁴ Det vises til "Guidelines to facilitate the selection of portable atmosphere testing instruments for enclosed spaces as required by SOLAS regulation XI-1/7" (MSC.1/Circ.1477).

⁵ Det vises til "Revised recommendations for entering enclosed spaces aboard ships" (resolusjon A.1050(27))."

Som **kort internasjonal reise** menes en reise hvor skipet ikke går lengre enn 200 nautiske mil fra en havn eller et sted hvor passasjerene og besetningen kan bringes i sikkerhet. Hverken avstanden mellom den siste anløpshavnen i det land, hvor reisen begynner, og den endelige bestemmelseshavnen eller returreisen må overstige 600 nautiske mil. Den endelige bestemmelseshavn er den siste anløpshavn på den planlagte sjøreisen, hvorfra skipet startet sin returreise til den land hvor reisen begynte.

Den **verifiserte vekt** betyr den totale bruttomassen av en pakket container, som blir fastlagt ved den beskrevne veiemetodene i resolusjonen. Dette kan fastslås ved:

- veie den pakkede containeren ved hjelp av kalibrert og sertifisert utstyr, eller
- veie alle pakker og lastelementer, inkludert massen til paller, dunnasje og annet sikringsmateriale som skal pakkes i containeren, og å legge containerens taramasse til summen av enkeltmassene.

Med **sertifisert metode** menes godkjent av den kompetente myndigheten for veiing i den staten der pakkingen av containeren ble fullført.

Avskiperens forpliktelser

Sentralt i disse bestemmelsene er avskiperens forpliktelser. Det er ingen direkte lovhjemmel for å pålegge avskiper forpliktelser, men et skip vil være avhengig av at avskiperen følger disse reglene for å få godkjent sin last. Derfor vil det indirekte være et krav ovenfor avskiperen, siden et skip vanskelig kan motta containere som ikke er veid etter disse reglene.

En avskiper av gods, som ferdigpakkes i containere i Norge og som skal sendes med skip har ansvar for å fastslå vekten. Dette skal gjøres på en sertifisert metode og opplysningene må innarbeides i fraktedokumentet.

Fraktdokumentet må sendes skipsfører eller skipets representant samt til havneterminalens representant i første lastehavn. Dette må gjøres innen rimelig tid. Med rimelig tid menes her at skipsføreren må ha anledning til å anvende denne opplysningen i skipets lasteplanlegging. Det er med andre ord skipsføreren og rederiet som er ansvarlige for at de får informasjon om containeres vekt tidnok til å kunne planlegge lasting forsvarlig.

Avskiperen og rederi må til enhver tid kunne fremvise fraktdokumentet for kontroll.

Forholdsregler for lastning

En pakket container må ikke lastes hvis det ikke fremkommer vekt av fraktdokumentet. Hvis fraktdokumentet, med hensyn til en pakket container, ikke oppgir den verifiserte bruttomassen, og skipsføreren eller dennes representant og terminalrepresentanten ikke har fått oppgitt den verifiserte bruttomassen til den pakkede containeren, skal den ikke lastes om bord i skipet.

En skipsfører, dens representant eller havneterminalens representant kan ved mottagelse av en container velge å veie den på en verifisert vekt for å kunne laste denne.

Administrative forhold

Sjøfartsdirektoratet vil kontrollere skipene og lasten deres. Denne kontrollen vil bestå i dokumentkontroll av fraktdokumentet.

Det vil også i samarbeid med Justervesenet kontrolleres om veiing er gjort på korrekt måte og om den totale bruttomassen samsvarer med oppgitt vekt.

Kontroll kan også utføres av anerkjente classeselskap og tekniske kontrollorgan som er godkjent innen EU, EFTA-stater og EØS området.

Digital dokumentasjon vil bli akseptert.

Beregning av en pakket containers bruttomasse

1. Vekten av de enkelte pakker og lasteelementer.
Vekten av de enkelte pakker og lasteelementer kan avskiper i forkant avklare og summere. For bulkprodukter kan vekten fastlegges i forbindelse med produksjonsprosessen enten ved å foreta målinger med kalibrert fyllingsutstyr eller ved å veie produktet.
2. Emballasjens vekt.
Emballasjens vekt fastlegges enten ved hjelp av opplysninger fra produsent av emballasjen eller ved hjelp av avskiperens eller speditørens opplysninger.
3. Vekten av paller, dunnasje og annet sikringsmateriale.
Vekten av paller, dunnasje og annet sikringsmateriale kan fastslås enten ved hjelp av opplysninger fra produsent eller ved hjelp av opplysninger fra avskiper eller speditør.
4. Containerens egenvekt.
Som containerens egenvekt kan en anvende den oppgitte egenvekten på containeren.
5. Den pakkede containerens bruttovekt
Ved summering av punktene 1 til 4 oppnår en den pakkede containers bruttovekt.

Feilmargin og overgangsløsning

Når disse beregningsmetodene anvendes vil den oppgitte vekten kunne avvike fra den reelle vekten. For eksempel vil vekten av paller, dunnasje og sikringsmateriale avhenge av fuktighetsgrad. Videre vil veiemetoden for de forskjellige elementene samt containerens egenvekt kunne variere.

Slike avvik mellom reell vekt og summert vekt må håndteres i avskiperens og rederiets kvalitetssystem. På den måten må det arbeides for at metodene er i konstant forbedring og at en på den måten oppnår kun ubetydelige avvik mellom reell vekt og oppgitt vekt.

Potensielle avvik vil allikevel ikke begrense avskiperens ansvar for å fastlegge en mest mulig nøyaktig og verifisert bruttovekt i overensstemmelse med bestemmelsene i SOLAS-konvensjonens kapittel VI, regel 2.

Pakkede containere, som har startet en sjøtransport før 1. juli 2016, kan transporteres til sluttdestinasjonen uten at vekten er verifisert.

Som alternativ til verifisert metode for veiing kan en i perioden frem til 30. juni 2017 anvendes måleutstyr, som sikrer at vekten av den lastede containeren kan fastlegges med en nøyaktighet på +/- 1.000 kg.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslagene innebærer nye krav for næringen. Særlig vil kravet om veiing av containere og innføring av gassmålingsutstyr innebære nye krav som krever relativt store endringer.

Enkelte skip kan allerede oppfylle disse kravet om gassmålingsutstyr gjennom andre krav. Dette innebærer blant annet at utstyr som kreves for samsvar med SOLAS II-2 / 62,17 (81 endringer), SOLAS VI / 3 (91 endringer) og tilsvarende krav fra andre relevante koder bør vurderes akseptert for dette formålet, forutsatt at de er i samsvar med de ovennevnte kriteriene.

I MSC.1 / Circ. 1477 er det utarbeidet retningslinjer for å forenkle valg av utstyr. I SOLAS III / 19 (gjeldende fra 01.01.2015) er det lagt til nye krav om trening. Der er det presisert at besetningsmedlemmer som i sitt arbeid må entre lukkede områder, eller er en del av beredskapen som skal redde personell i lukkede områder, skal delta på øvelser minst en gang annenhver måned. En del av øvelsen er bruk av instrumenter for å måle atmosfæren i det lukkede rommet.

Basert på det nevnte omfanget av denne øvelsen, vil mannskapet måtte ha slikt utstyr tilgjengelig. Sånt sett kan en si at kravet om å ha slikt utstyr om bord allerede trådte i kraft med SOLAS III / 19.

For kontainerveiing har vi blitt informert om at det allerede finnes hensiktsmessig utstyr for veiing. Det er også gode rutiner hos store deler av næringen for håndtering av dette. Belastningen for næringen er allikevel avhengig av fortolkningen av en del av disse. Kostnadene som vil påløpe næringen vil variere etter hvilken metode som blir valgt. Etter dialog med næringen har vi fått avklart at mange havner og avskipere har utstyr og metoder for å imøtekomme disse kravene allerede i dag.

Ved innføring av disse reglene stod vi ovenfor valget å utarbeide en egen forskrift eller kun implementere reglene slik de fremkommer i SOLAS. Sistnevnte løsning, som vi valgte, vil gi næringen den største fleksibiliteten i å selv finne løsninger. Målet er at vekten på containere skal være korrekt angitt i fraktdokumentet slik at en kan laste skipet på en sikrest mulig måte. Næringen vil, så lenge det er korrekt vekt som oppgis, har flere muligheter og metoder for å avklare denne.

Vi velger allikevel å utgi et veiledningsrundskriv som kan avklare spørsmålene, slik at situasjonen blir mer forutsigbar for næringen. Vi har i dette rundskrivet avklart med andre Europeiske land hvilke fortolkninger de har gjort av regelverket, slik at våre valg er harmonisert mot deres.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedesen
avdelingsdirektør

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