

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.: 01-2015

Dato: 2. februar 2015

Saksnr.: 2014/11384-37 avi

Opphever:

Referanse til: Forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip

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

Forskrift om endring av forskrift om brannsikring på skip

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip. Endringene trer i kraft 15. februar 2015.

Høring

Endringsforskriften var på offentlig høring fra 12. november til 31. desember 2014.

Sjøfartsdirektoratet mottok svar fra 11 høringsinstanser, hvorav 6 hadde merknader til høringen. Høringsmatrisen som viser merknadene og Sjøfartsdirektoratets kommentarer til disse er lagt ved rundskrivet her.

Bakgrunn for endringsforskriften

Forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip (brannsikringsforskriften) trådte i kraft 15. september 2014. Brannsikringsforskriften ble fastsatt for blant annet for å videreføre gjeldende rett slik den fulgte av forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74) (forskrift 1986/1296) og forskrift 22. juni 1990 nr. 536 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74) (forskrift 1990/536).

I høringen til den nye brannsikringsforskriften ble forholdet til regler om brannsikring på hurtiggående passasjerfartøy drøftet helt kort. Her ble det lagt til grunn at krav om brannsikring på hurtiggående fartøy fulgte av bestemmelsene i forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip (forskrift 1998/6).

For hurtiggående passasjerfartøy med lengde (L) 24 meter eller mer i innenriksfart, gjelder forskrift 1998/6. Slike fartøy skal ha sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy jf. forskrift 1998/6 § 19. Hurtiggående passasjerfartøy med lengde (L) under 24 meter i innenriksfart skal ha passasjersertifikat jf. forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 20. Kravene til brannsikring på hurtiggående passasjerfartøy med lengde (L) under 24 meter med passasjersertifikat, fulgte av nå opphevet forskrift 1986/1296 kapittel 3 del III.

I høringen til forskriften som fastsettes ved rundskrivet her, informerte direktoratet om at det planlegges med en felles forskrift som skal gjelde for hurtiggående fartøy. For å videreføre gjeldende rett inntil en slik felles forskrift for hurtiggående fartøy er trådt i kraft, endres brannsikringsforskriften slik at bestemmelser som fulgte av forskrift 1986/1296 kapittel 3 del III videreføres i et nytt vedlegg I til brannsikringsforskriften.

Nærmere om forskrift om endring av forskrift om brannsikring på skip

Sammenlignet med forskriftsutkastet som var på høring er det på bakgrunn av merknader gitt av Lloyd's Register of Shipping og Kystverket, gjort noen endringer i forskriften som fastsettes ved rundskrivet her. Det vises i denne sammenheng til høringsmatrisen.

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt at kapittel 3 del III i opphevet forskrift 1986/1296 videreføres i brannsikringsforskriften som følger:

I § 3 settes det inn nytt andre og tredje ledd etter første ledd bokstav c.

§ 3 nytt andre ledd unntar hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter som skal ha passasjersertifikat fra bestemmelsene i §§ 4, 5, 7, 9, 10, 12, 13 og 14 i brannsikrings-forskriften.

Det følger av brannsikringsforskriftens § 2 at SOLAS kapittel II-2 inkorporeres og gjelder som forskrift for henholdsvis passasjerskip i utenriksfart og lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn denne bestemmelsen ikke gjelder for hurtiggående fartøy, verken i utenriks- eller innenriksfart.

Brannsikringsforskriften § 3 første ledd jf. § 2 gjennomfører SOLAS kapittel II-2 ved inkorporasjon også for skip i innenriksfart, men for disse er det i forskriften gjort visse tilpasninger. Når det nå i § 3 nytt andre ledd fastsettes at bestemte paragrafer i brannsikringsforskriften ikke skal gjelde for hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter som skal ha passasjersertifikat, er hensikten å unngå eller redusere tolkningstvil om rekkevidden av SOLAS kapittel II-2 og bestemmelser om brannsikring på skip i innenriksfart bygget i stål eller andre likeverdige materialer, for disse fartøyene.

Opphevet forskrift 1986/1296 kapittel 3 hadde «Passasjerskip» som overskrift. Del III i kapittel 3 hadde som overskrift «Spesielle bestemmelser for hurtigbåter». Fordi kapittel 3 handlet om passasjerskip og del III inngikk i og var en del av kapittel 3, var det hurtiggående passasjerfartøy som ble regulert av opphevet forskrift 1986/1296 §§ 31 til 42.

Inntil en felles forskrift om hurtiggående fartøy har trådt i kraft, følger det nå av § 3 nytt tredje ledd at vedlegg I til brannsikringsforskriften skal gjelde for hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter som skal ha passasjersertifikat.

Strukturell brannsikring

Brannsikringsforskriften §§ 4 og 10 har bestemmelser som unntar henholdsvis konvensjonelt bygde passasjerskip i innenriksfart og lasteskip med bruttotonnasje under 500 fra bestemte krav i SOLAS kapittel II-2. Unntakene forutsetter at kompensierende tiltak er gjennomført som sammen med fartsområdebegrensninger gir et forsvarlig sikkerhetsnivå.

Når Sjøfartsdirektoratets har fastsatt at brannsikringsforskriften §§ 4 og 10 ikke skal gjelde for hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter som skal ha passasjersertifikat, begrunnes dette med at bestemmelsene i SOLAS kapittel II-2, jf. §§ 2 og 3 i brannsikringsforskriften gjelder for konvensjonelle skip bygget i stål eller annet likeverdig materiale.

Hurtiggående fartøy må nødvendigvis være lettbygde, dvs. være bygget i andre materialer enn stål. Sammenlignet med skip som er bygget med stålstruktur, har lettbygde og hurtiggående fartøy begrensninger når det gjelder strukturelle brannsikringsbarrierer. Slike begrensninger sammenholdt med et drifts- og operasjonsmønster som er forskjellig fra konvensjonelle passasjer- og lasteskip, betyr at et forsvarlig sikkerhetsnivå oppfylles gjennom en kombinasjon av passive og operasjonelle tiltak, herunder særlige krav til brobesetningen. I denne sammenheng viser direktoratet til forskrift 22. desember 2000 nr. 1574 om tilleggskrav for manøvrering, styringsdyktighet, utrustning og operasjon av hurtiggående passasjerfartøy under 24 meter i innenriksfart, §§ 10 til 13.

Krav om strukturell brannsikring og brannsikre skiller for hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter som skal ha passasjersertifikat følger av bestemmelsene i nytt vedlegg I til forskrift 2014/1099 pkt. 1 og 2.

Brannslukkingsanlegg og bærbare brannslukkingsapparater

Brannsikringsforskriften § 5 unntar passasjerskip med bruttotonnasje under 300 i innenriksfart og passasjerskip med bruttotonnasje under 2000 i innenriksfart bygget før 1. august 2000 fra kravet om fastmontert brannslukkingsanlegg i maskinrommet. § 12 unntar lasteskip med bruttotonnasje under 500 fra kravet om fastmontert brannslukkingsanlegg i maskinrommet.

Til forskjell fra konvensjonelle skip, skal hurtiggående fartøy ha fastmontert brannslukkingsanlegg i maskinrommet. Kravet fulgte av § 40 i forskrift 1986/1296 med videre henvisning til § 10 i samme forskrift som via opphevet forskrift 1990/536 § 7 viste til SOLAS regel II-2/10.5.1. Kravet følger nå av pkt. 6.1 i nytt vedlegg I.

Krav til hvor bærbare brannslukkingsapparater skal plasseres om som det ble henvist til i opphevet forskrift 1986/1296 § 41 femte ledd med videre henvisning til samme forskrift § 9, følger nå av pkt. 7 i det nye vedlegget.

Brannpumper, strålerør m.m.

Når det gjelder de betingede unntakene for brannpumper som følger av brannsikringsforskriften §§ 7 og 14 jf. SOLAS regel II-2/10.2.2, skal hurtiggående fartøy i stedet for kravene etter §§ 7 og 14, oppfylle pkt. 8.1 og 8.2 i nytt vedlegg I jf. § 3 nytt tredje ledd.

Kravene som det ble henvist til i 1986/1296 forskriften § 41 fjerde ledd jf. samme forskrift § 28, følger nå av vedlegg I pkt. 8.3.

Brannmannsutstyr

Krav om brannmannsutstyr fulgte av opphevet forskrift 1986/1296 § 41 sjettede ledd. I praksis har det blitt gitt unntak fra dette kravet på hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter. Begrunnelsen for å treffe vedtak om unntak har IMO's regelverk for hurtiggående fartøy som utgangspunkt, (HSC2000 punkt 7.10.1) som ikke krever brannmannsutstyr på hurtiggående fartøy kategori A, jf. HSC2000 punkt 1.4.12. Basert på direktoratets praksis for unntak, er krav om brannmannsutstyr ikke videreført.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringsforskriften som er fastsatt ved rundskrivet her, har som hensikt å klargjøre at gjeldende rett pr. 14. september 2014 er videreført etter at brannsikringsforskriften trådte i kraft 15. september 2014.

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at endringene er nøytrale og følgelig ikke utløser vesentlige økonomiske eller andre administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

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

Vedlegg:

Forskrift om endring av forskrift om brannsikring på skip
Høringsmatrise

Forskrift om endring av forskrift om brannsikring på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 2. februar 2015 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.

Forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip endres slik:

I

I § 3 settes det inn nytt andre og tredje ledd som skal lyde:

§§ 4, 5, 7, 9, 10, 12, 13 og 14 gjelder ikke for hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter som skal ha passasjersertifikat. Med hurtiggående fartøy menes et fartøy som kan oppnå en hastighet på 20 knop eller mer.

Hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter som skal ha passasjersertifikat, skal oppfylle kravene i vedlegg I til forskriften her.

Nytt vedlegg I skal lyde:

1. Bygningsmåte

1.1 Hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter som skal ha passasjersertifikat, skal bygges av godkjente materialer og skal ha tilstrekkelig styrke for det fartsområdet fartøyet skal sertifiseres for.

2. Krav til brannintegritet av skott og dekk

2.1 Brannsikre skiller skal ha en isolasjonsverdi som innebærer at i løpet av 30 minutter skal ikke

2.1.1 gjennomsnittstemperaturen på den ikke-utsatte siden stige mer enn 140 °C over den opprinnelige temperaturen

2.1.2 temperaturen på noe enkelt punkt, inklusive en eventuell skjøt, stige mer enn 225 °C over den opprinnelige temperaturen

2.2 Følgende skott og dekk skal være brannsikre

2.2.1 skott og dekk rundt maskinrom, inklusive skipssidene i maskinrom til minst 20 cm under vannlinjen

2.2.2 skott og dekk som skiller kontrollrom fra beboelsesrom

2.2.3 skott og dekk som skiller innskipningsstasjon for livbåter og redningsflåter fra arbeidsrom, beboelsesrom, fellesrom og lasterom

2.3 Når aluminium er tillatt som brannsikkert skille, skal skillet være isolert slik at temperaturen i konstruksjonskjernen ikke stiger med mer enn 200 °C over temperaturen i omgivelsene i løpet av de første 30 minuttene av standard brannprøve.

2.4 Aluminium brukt i skott og dekk som omgir maskinrom, skal ha brannisolasjon på maskinromssiden. Isolasjonen skal være beskyttet slik at olje og oljeholdige damper ikke trenger inn i isolasjonen.

3. Ventilasjonsarrangement

3.1 Ventilasjonskanaler og rør o.l. til maskinrom skal være utstyrt med spjeld som kan manøvreres fra utsiden av rommet.

3.2 Ventilasjonskanaler o.l. til maskinrom skal ikke føres gjennom innredning, og ventilasjonskanaler o.l. til innredning skal ikke føres gjennom maskinrom.

3.3 Maskinromsvifter skal kunne stenges fra utsiden av maskinrommet.

4. Brannoppdagelsessystem

4.1 Et automatisk brannoppdagelsessystem skal være installert i maskinrom.

5. Brennoljeinstallasjoner

5.1 Brennoljetanker skal være atskilt fra maskinrom og innredning med kofferdam e.l.

Sjøfartsdirektoratets rundskriv består av 2 serier, **serie R: Forskrifter, lover og konvensjoner, og serie V: Veiledninger og fortolkninger.**

5.2 Brennoiljetanker skal være utstyrt med hurtigavstengningsventil. Sjøfartsdirektoratet skal akseptere ventilens plassering.

6. Brannsløkkingsanlegg og bærbare brannsløkkingsapparater

6.1 I maskinrom skal det være installert et fastmontert hovedsløkkingsanlegg som oppfyller kravene i SOLAS regel II-2/10.5.1.

6.2 I maskinrom på skip med bruttotonnasje under 100 skal det finnes minst ett bærbart brannsløkkingsapparat.

6.3 I maskinrom på skip med bruttotonnasje 100 eller mer, men med bruttotonnasje under 200 skal det finnes minst to bærbare brannsløkkingsapparater.

6.4 I maskinrom på skip med bruttotonnasje 200 eller mer skal det i tillegg til kravene i 6.3 finnes så mange brannsløkkingsapparater at det ikke er mer enn 10 meter fra et brannsløkkingsapparat til noe punkt i maskinrommet. Ved hver oljefyrt kjeleinstallasjon i maskinrommet skal det finnes et brannsløkkingsapparat.

6.5 I innredningen fastsetter Sjøfartsdirektoratet antallet og størrelsen på brannsløkkingsapparater.

6.6 Vekten av et bærbart brannsløkkingsapparat skal ikke være mer enn 23 kg.

6.7. Når bærbare brannsløkkingsapparater kreves skal

6.7.1 CO²-apparater minst ha en CO²-ladning på 5 kg

6.7.2 vannapparater minst ha et innhold på 9 liter

6.7.3 pulverapparater minst ha 6 kg pulver

6.8 Fartøy med bruttotonnasje under 50 kan ha brannsløkkingsapparater med mindre innhold enn kravene etter punkt 6.7.

6.9 Hvert brannsløkkingsapparat skal ha minst én reserveladning. Når apparatene ikke kan lades opp om bord skal antallet apparater økes med 50 prosent.

6.10 Sjøfartsdirektoratet kan kreve ytterligere brannsløkkingsapparater plassert andre steder enn nevnt ovenfor hvis arrangementet gjør dette nødvendig.

6.11 Apparater med slokkemiddel under trykk skal ikke installeres i passasjerenes eller besetningens soverom. Sjøfartsdirektoratet bestemmer om slike apparater kan tillates i den øvrige innredningen.

6.12 Apparater som kan bli utsatt for frost, skal være av frostsikker type.

7. Plassering av bærbare brannsløkkingsapparater

7.1 Når det er krav til bærbare brannsløkkingsapparater, plasseres de som følger:

Innredning:	Vannapparater Pulverapparater kan også brukes. Plasseringen skal da være slik at et vannapparat alltid er innen en rimelig rekkevidde fra neste vannapparat. Dette medfører at det totale antall apparater i innredningen i slike tilfelle må økes.
Styrehus og bysse:	Pulverapparater

<i>Maskin- og kjelerom, rom for hjelpemaskineri:</i>	<i>Pulverapparater</i>
<i>Elektriske apparattavler, generatorer mv. i maskinrom:</i>	<i>Pulverapparater</i> <i>CO₂ -apparater</i>
<i>Rom for tauverk, storesrom mv.:</i>	<i>Vannapparater</i>

7.2 Et håndslukningsapparat som er bestemt til bruk i et spesielt rom, skal være tilgjengelig nær inngangen til dette rommet.

8. Brannpumper, brannledninger, hydranter, slanger, strålerør og brannmannsutstyr

8.1 Hurtiggående fartøy skal ha brannpumpe som ikke kan kombineres med en lensepumpe. Skipets hovedmotor kan drive pumpen når propellen raskt kan koples fri fra hovedmotoren. Vann på brannledningen skal kunne settes på fra et sikkert sted utenfor maskinrommet.

8.2 Hurtiggående fartøy skal ha nødbrannpumpe som er installert utenfor maskinrommet. Nødbrannpumpen kan være den samme som nødlensepumpen. På fartøy med uavhengige maskinrom, kan nødbrannpumpen plasseres i det ene av disse rommene.

8.3 Hurtiggående fartøy skal ha hydranter, brannslanger og strålerør i samsvar med forskriftens § 8.

9. Diverse

9.1 Brannøkser skal være tilgjengelige i et slikt antall og på slike steder i nærheten av utgangene og nødutgangene til dekk som forholdene måtte tilsi.

9.2 Hvis brennbare materialer er brukt for å gi fartøyet oppdrift i skadet tilstand, skal slike materialer ikke finnes i rom med rør for brennolje eller mulige antennelseskilder.

II

Endringene gjelder fra 15. februar 2015

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

Høringsuttalelser til forslag om forskrift om endring av forskrift om brannsikring på skip

pkt	Høringsinstans	Merknader	Sjøfartsdirektoratets merknad
2	Lloyd's register of Shipping (LROS)	<p>Re: 2.1 Fire integrity. What is described is a requirement for B-class divisions not A- class and Lloyd's Register recommend inclusion of requirements for smoke and flame integrity.</p> <p>Re: 2.2.1 Fire insulation of shell sides is not normal for steel hull construction; - usually only together with aluminium or alternative materials.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet presiserer at bestemmelsene i vedlegget viderefører gjeldende rett. Kravet til isolering er klasse-B skiller ikke A. Eventuelle endringer eller tillegg som foreslås av Lloyd's kan følgelig ikke tas med i denne omgangen.</p> <p>Når det gjelder isolering av skipssidene som omslutter maskinrommet, legges det til grunn at fartøyet er bygget i et brennbart materiale.</p>
3	LROS	<p>Re: 3.2 In the proposal ventilation ducts are not allowed to pass through accommodation spaces. This is however normally accepted provided satisfactory protection as required is in place.</p>	<p>Hvis ventilasjonskanalene har brannspjeld som kan lukkes slik at eventuelle røykgasser ikke ledes inn i ventilasjonskanalene og inn i rom i innredningen, kan ventilasjonskanaler tillates ført igjennom rom i innredningen. Det er ikke krav om spjeld som kan lukkes i ventilasjonskanalene på hurtiggående fartøy under 24 meter i innenriksfart. Som en følge av dette kan heller ikke kanalene ledes gjennom rom i innredningen.</p>
6	LROS	<p>Re: 6.6 and 6.7 the sizes of portable and non-portable extinguishers does not follow normal marine standards.</p>	<p>Størrelsene (ladningene) på bærbare brannslukkingsapparater er endret i henhold til Lloyd's merknader som også reflekterer de standardene som er godkjent og er tilgjengelige på markedet.</p>
8	LROS	<p>Re: 8.1 Normally fire pumps shall be independently driven. Furthermore it is suggested that a capacity requirement or pressure requirement is stipulated.</p>	<p>Samme kommentar som til pkt. 2.1 ovenfor.</p>
	Fiskeridirektoratet	Ingen	
	Arbeidstilsynet	Ingen	
	Arbeids- og sosialdepartementet	Ingen	
3	Kystverket	<p>For personer uten inngående kjennskap til forskriftsverket kunne det være ønskelig at det av det nye tredje leddet i § 3 i forskriften gikk frem at det nye vedlegget skal gjelde for hurtiggående passasjerskip. Slik det fremstår av forslaget til forskriftstekst kan en komme til å trekke den slutning at det også gjelder for hurtiggående lasteskip.</p> <p>En innlemmelse av det nye vedlegget i forskriften kan tenkes å gjøre det nødvendig å utvide dennes virkeområde, slik det går frem av § 1, til også å omfatte</p>	<p>Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip har brannsikringskrav for hurtiggående lasteskip med lengde (L) under 24 metere. Sjøfartsdirektoratet er enig i merknaden og snevrer inn virkeområdebestemmelsene i andre og tredje ledd til hurtiggående fartøy med lengde (L) under 24 meter med passasjersertifikat.</p>

Sjøfartsdirektoratets rundskriv består av 2 serier, **serie R: Forskrifter, lover og konvensjoner, og serie V: Veiledninger og fortolkninger.**

		hurtiggående passasjerskip.	
	Kystverket	I definisjonen av hurtiggående fartøy bør det vurderes å bruke ordet «fart» istedenfor «hastighet». I fysikk beskriver «hastighet» både «fart» og «retning», mens det i forskriften er «fart» i momentet som er utgangspunkt for definisjon av et fartøy som hurtiggående.	Når termen «hastighet» er brukt, følger denne av innarbeidede termer sammenlign f.eks. forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip § 2 første ledd bokstav g.
5	Kystverket	I pkt. 5 om brennoljeinstallasjoner er det ikke ført opp krav til brennoljens branntekniske egenskaper slik det er gjort i «2000 HSC Code». Hvorvidt det er en reell problemstilling her kjenner vi ikke til, men går ut fra at det er vurdert av Sjøfartsdirektoratet.	Brennoljens tekniske egenskaper var ikke tema i bestemmelsene som videreføres i nytt vedlegg til brannsikringsforskriften.
6 7	Kystverket	Halon 1211 brannslukkingsapparater er ikke nevnt under pkt. 6. Brannslukkingsanlegg og bærbare brannslukkingsapparater. Slike apparater er likevel nevnt under plassering av bærbare brannslukkingsapparater i pkt. 7.1. Når det gjelder bruk av Halon vises det til «KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) Nr. 744/2010 af 18. august 2010 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1005/2009 om stoffer, der nedbryder ozonlaget, for så vidt angår kritiske anvendelser af haloner.» Det heter her blant annet at «De enkelte anvendelser af haloner bør derfor beskrives mere udførligt med nøje angivelse af udstyrets eller anlæggets kategori, formålet med anvendelsen, typen af halonbrandslukningsudstyr eller -anlæg og halontypen.»	Tabellen i pkt. 7 viser slökkemidler bærbare apparater skal ha som funksjon av plassering og hva slags type materialer som slökkemidlene kan tenkes å bli brukt på. Halon 1211 er ikke lenger tillatt brukt i Norge som slökkemiddel på hurtiggående passasjerfartøy, og direktoratet fjerner følgelig denne muligheten.
		For øvrig nevnes at forskriften om brannsikring på skip kan forenkles noe ved å gjøre SOLAS CONSOLIDATED EDITION 2014 gjeldende istedenfor 2009 utgaven (jf. § 2).	Sjøfartsdirektoratet er klar over at det foreligger ny konsolidert versjon av SOLAS 1974. Henvisningen til SOLAS 1974 konsolidert utgave 2014 vil finne sted ved neste endring av brannsikringsforskriften.
	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	Ingen	
	Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen	
	NHO Sjøfart	Når forskrift av 1. juli 2014 nr 1099 om brannsikring på skip ble fastsatt, så fremkommer det ikke av denne at det er sikkerhetstonnasjen som skal benyttes ved vurdering av utstyrsnivå på skipene. Det vil være en klar forskjell på mengde av utstyr hvilken tonnasje som legges til grunn. Uttalelser fra Sjøfartsdirektoratet tilsier at sikkerhetstonnasje fortsatt skal benyttes.	Opphevet forskrift 1986/1296 § 2 første ledd nr. 15 definerte bruttotonnasje, herunder når sikkerhetstonnasje anses som styrende parameter for å angi tonnasjen. Det er direktoratets målsetning å unngå dobbeltregulering. Det følger av forskrift 2009-12-18-1694 om måling av skip (måleforskriften) § 19 første ledd

			<p>at i forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet der bruttotonnasje er parameter, skal bruttotonnasje angitt i skipets målebrev legges til grunn. Med mindre annet framgår av den enkelte forskrift skal sikkerhetstonnasje anvendes som bruttotonnasje når sikkerhetstonnasje er anført i anmerkingsrubrikk i Internasjonalt Målebrev (1969).</p> <p>Direktoratet legger til grunn at måleforskriften § 19 uttømmende regulerer merknaden til NHO Sjøfart og at gjeldende rett videreføres i kraft av denne paragrafen.</p>
	NHO Sjøfart	Når det gjelder krav til hurtigbåter med lengde under 24 m., har vi for øvrig ingen kommentarer til de midlertidige bestemmelsene.	
	Forsvarsdepartementet	Ingen	
2	HRF – Hurtigbåtforbundet	<p>2. Krav til brannintegritet av skott og dekk</p> <p>2.2 Følgende skott og dekk skal være brannsikre:</p> <p>2.2.2 skott og dekk som skiller kontrollrom fra beboelsesrom</p> <p>2.2.3 skott og dekk som skiller innskipningsstasjon for livbåter og redningsflåter fra arbeidsrom, beboelsesrom, fellesrom og lasterom</p> <p>Full brannisolasjon av skott og dekk ved kontrollrom (i praksis styrehus) vil være vanskelig på de fleste og umulig på flere eksisterende fartøy.</p> <p>Det samme gjelder skott som skiller innredning og innskipningsstasjon.</p>	<p>Det framgår av høringsbrevet at gjeldende rett videreføres.</p> <p>Dette betyr at hurtiggående passasjerfartøy som er saksbehandlet og sertifisert etter bestemmelsene i forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74) kapittel 3 del III, fortsatt skal oppfylle de samme kravene når disse videreføres i nytt vedlegg til forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip.</p> <p>I vedlegget som var på høring, er det kun gjort redaksjonelle endringer sammenlignet med bestemmelsene i opphevet forskrift 1986/1296. Sjøfartsdirektoratet legger også til grunn at direktoratets tidligere praksis samsvarer med slik nåværende ordlyd gir uttrykk for.</p> <p>Hvis preskriptive brannsikringskrav ikke kan oppfylles, må det søkes om dispensasjon.</p>
5		<p>5. Brennløjestallasjoner</p> <p>5.1. Brennløjetanker skal være atskilt fra maskinrom og innredning med kofferdam e.l.</p> <p>Dette er et punkt som vil være umulig å gjennomføre på enkelt eksisterende fartøy.</p> <p>Mange mindre fartøy er bygget med</p>	<p>I praksis har ikke krav om kofferdam eller e.l. utløst problemer i tilknytning til strukturell brannsikring på hurtiggående passasjerfartøy.</p> <p>Båter som ikke har kofferdam og hvor brennløjetanker er plassert i</p>

		brennoljetankene i maskinrommet. Plassforholdene gjør det umulig å lage kofferdammer ol.	f.eks. maskinrom eller inntil skottet i rom tilstøtende maskinrommet, kan skottet mellom maskinrom og det tilstøtende rommet hvor brennoljetanken er plassert, ha A.60 isolasjon. Tilsvarende gjelder for skott til innredningen.
8		8. Brannpumper, brannledninger, hydranter, slanger, strålerør og brannmannsutstyr Denne bestemmelsen er en klar skjerping av tidligere praksis. Spesielt kravet om nødbrannpumpe virke urimelig. Det er vanskelig å se for seg et arrangement på de miste båtene der en svikt i hovedbrannpumpe skal resultere i oppstart av nødbrannpumpe et annet sted i fartøyet. Både tidsaspektet ved brann og mannskapssituasjonen taler mot at en slik installasjon har verdi.	Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at bestemmelsen ikke skjerper eller endrer direktoratets praksis. Bestemmelsen følger direkte av kapittel 3 del III i nå opphevet forskrift 1986/1296 og har vært brukt i direktoratets saksbehandling i en lang rekke saker gjennom mange år.
	Sjømannsorganisasjonen es Fellessekretariat	Mht. henvisning til brobesetning vil vi minne om at maskinsjefen er slokkeleder for sitt departement.	