

Rundskriv - Serie R

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

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov: Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: **RSR 17-2014**

Dato: 5. september 2014

Saksnr.: 2014/14191-avi

Opphever:

Referanse til: Regler for passasjer- og lasteskip, 2014 avsnitt 3.1.4 side 752

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

Forskrift om endring i forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring i forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere (sikkerhetstiltakforskriften).

Endringene trer i kraft 15. september 2014.

Høring

Forslag til endringsforskrift var på offentlig høring fra 18. mars til 15. juni 2014. Det kom inn svar fra totalt 13 instanser hvorav 8 ikke hadde noen merknader.

Med henvisning til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6 første ledd peker Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat på forskjellene som ligger i ordlyden «påse» som knyttes til rederiets overordnede plikter og skipsførerens selvstendige «sørge for» plikt etter andre ledd. På denne bakgrunn foreslår fellesekretariatet at ordlyden i forskriftsforslagets §§ 14e og 14f endres slik at det er skipsførerens «sørge for» plikt som synliggjøres i bestemmelsene. Sjøfartsdirektoratet er enig i merknadene fra fellesekretariatet og i forskriften som fastsettes ved rundskrivet her er bestemmelsene endret slik at det er skipsførerens «sørge for» plikt som framgår av §§ 14e og 14f.

Både Den norske advokatforening (DNA) og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har merknader knyttet til at begrepet «Administrasjonen» er brukt i noen tilfeller når det er Sjøfartsdirektoratets kompetanse det vises til. Høringsinstansene foreslår derfor at begrepet «Administrasjonen» gjennomgående endres til «Sjøfartsdirektoratet». I forskriften som fastsettes ved rundskrivet her, er merknadene fulgt opp.

DNV GL foreslår at § 14 første ledd bokstav b utvides til også å omfatte lasteinstrumenter som skal brukes for å beregne skipets stabilitet. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at dette spiller gjeldende rett og endrer bestemmelsene i henhold til DNV GLs merknad.

I forslaget til endring av § 33 tredje ledd ble det tatt inn en plikt om det skal tas kontakt med DSB og at DSB vil instruere skipet om anvendelsen av eksplosiver. I sine merknader viser DSB til at all bruk av sivil eksplosiv vare er regulert i forskrift 26. juni 2002 nr. 922 om håndtering av eksplosjonsfarlig stoff (eksplosivforskriften). Spesielt for skip, regulerer eksplosivforskriften § 1-2 andre ledd lasting og lossing og stasjonær oppbevaring av eksplosiver på norske skip. Fordi lasting, lossing og stasjonær oppbevaring av eksplosiver ikke anses som ordinær drift av skipet, vil eksplosivforskriften gjelde. Motsatt, når skipet er i ordinær drift, skal oppbevaring og bruk av eksplosiver om bord på norske skip reguleres i kraft av bestemmelsene i skipsikkerhetsloven og forskrifter gitt med hjemmel i loven.

Sikkerhetstiltakforskriften har grenseflater mot en rekke forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, herunder forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord (ASH-forskriften). Med henvisning til gjeldende rett jf. eksplosivforskriften § 1-2, videreføres ikke bestemmelsene i sikkerhetstiltakforskriften § 33 tredje ledd. Videre har ASH forskriften §§ 2-1, 2-2, 2-3 jf. § 1-6 krav om tiltak som skal fange opp risikoen knyttet til de særlige farene som oppbevaring og bruk av eksplosiver medfører på skip i ordinær drift. Bestemmelsene i ASH-forskriften §§ 2-1, 2-2 og 2-3 utfyller sikkerhetstiltakforskriften § 33 andre ledd.

DSB har videre merknader til forslaget § 14f åttende ledd og finner bestemmelsen uklar. Sjøfartsdirektoratet viser til at bestemmelsen gjennomfører et handlingsrom som følger av SOLAS regel II-1/23.8 og at den norske oversettelsen ligger nært opp til nevnte SOLAS regel.

DSB har også spørsmål til hvordan tillatelse etter § 14f åttende ledd og § 14g andre ledd skal gis. Sjøfartsdirektoratet peker på at for det første følger adgangen til å bryte skipets eventuelle vanntette integritet direkte av forskriftsbestemmelsene. Hvis en tillatelse blir gitt, følger det av ordlyden at en slik tillatelse nødvendigvis vil være generell, men likevel betinget av bestemte konkrete forutsetninger som tas inn i tillatelsen.

Nærmere om endringsforskriften

Endringsforskriften fastsettes delvis som en følge av den generelle gjennomgangen av Sjøfartsdirektoratets regler og delvis som en følge av ikrafttredelse av nye¹ forskrifter som direkte berører materielle bestemmelser i den gjeldende sikkerhetstiltakforskriften.

Utgangspunktet for endringsforskriften er reguleringene som følger av ny forskrift om bygging av skip, ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler og ny forskrift om redningsredskaper. Ikrafttredelse for disse forskriftene er 15. september 2014 og det materielle innholdet i disse forskriftene krever endringer i sikkerhetstiltakforskriften.

Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet trådte i kraft 1. juli 2007. Forskrifter som var trådt i kraft før denne datoen har bestemmelser som dupliserer krav som følger av loven. Endringsforskriften fjerner også reguleringer i sikkerhetstiltakforskriften for å unngå å duplisere krav som følger av skipssikkerhetsloven. Disse er beskrevet nærmere i det følgende.

Kommentarer til de enkelte bestemmelsene

Til § 1 Virkeområde

¹ Se R-rundskriv som fastsetter 7 nye forskrifter 1. juli 2014 på <http://www.sjofartsdir.no/regelverk/#directives>

Virkeområdebestemmelsen i paragraf 1 første ledd er endret slik at den positivt angir de skipene som skal omfattes av sikkerhetstiltakforskriften.

Etter § 1 første ledd skal sikkerhetstiltakforskriften gjelde for lasteskip og passasjerskip uansett byggeår og størrelse. I norsk rett omfattes lektere av begrepet «lasteskip». Lektere faller dermed inn under forskriften uavhengig av presiseringen i bestemmelsen. Av pedagogiske hensyn og for å unngå misforståelser er lektere likevel nevnt spesielt i virkeområdebestemmelsen.

Gjeldende forskrift om sikkerhetstiltak unntar fiskefartøy fra forskriften. Når virkeområdet, slik det følger etter endringene i første ledd, positivt og uttømmende angir hvilke skip som faller inn under forskriften, betyr dette at det ikke er nødvendig å unnta fiske- og fangstfartøy jf. gjeldende virkeområdebestemmelse andre ledd.

Ny ordlyd i andre ledd bestemmer at forskriften som utgangspunkt kun gjelder for skip med bruttotonnasje 50 eller mer. Likevel, etter gjeldende rett kan skip med bruttotonnasje under 50 omfattes av sikkerhetstiltakforskriften slik det følger av de enkelte paragrafene jf. § 1 første ledd. I tillegg til gjeldende retts avgrensning på 50 bruttotonn, kan direktoratet ut ifra rimelighetsbetraktninger også gjøre forskriften gjeldende for mindre skip og lektere. Innholdet av og hvordan begrepet «..mindre...» skal forstås, skaper tolkningstvil og gir dermed liten forutberegnelighet for næringen. For å redusere tolkningstvilen har direktoratet derfor positivt avgrenset enkelte bestemmelser og som dermed tydelig viser hvilke krav som vil bli gjort gjeldende for skip med bruttotonnasje under 50.

Til § 3 Plikter

Paragraf 3 er opphevet fordi skipssikkerhetsloven §4, §19, §20, §29, §30, §37, §38, §45, §46 og §47 har bestemmelser som i tilstrekkelig grad regulerer pliktene til rederiet, skipsfører og andre som har sitt arbeide om bord.

Til § 4 Fravik

Gjeldende forskrift § 4 om fravik er endret til dispensasjonsbestemmelser. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at endret § 4 innebærer en oppdatert og klarere ordlyd sammenlignet med gjeldende bestemmelser om fravik.

Hva går endringene i § 4 ut på?

I enkelttilfeller vil det være mulig å utnytte de handlingsrommene som er lagt til grunn ved utviklingen av regelverket og dispensere fra fastsatte krav. Det er en forutsetning at eventuelle dispensasjoner ikke går på akkord med hensynene som ligger til grunn for sjø- og miljø sikkerheten og at de ikke strider mot internasjonale forpliktelser som Norge er bundet av. For skip som faller inn under våre internasjonale forpliktelser vil det ikke være muligheter til å gi dispensasjoner utover de handlingsrommene som folkeretten åpner for.

Vilkårene som må være oppfylt for at Sjøfartsdirektoratet skal kunne gi dispensasjon er ment å være snevre. Utgangspunktet er at forskriftsbestemmelsene tar inn minimumskrav som skal oppfylles. Det er kun i ekstraordinære tilfeller, der behovet tilsier det og det anses sikkerhetsmessig forsvarlig at det er åpning for å gi dispensasjoner.

Innholdet i begrepene «innenriksfart» og «utenriksfart» er knyttet til forskrift om fartsområder² 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) kan gis dispensasjon etter denne bestemmelsen.

Det følger av premisset ovenfor at skip med flagg som ikke er norsk, heller ikke omfattes av dispensasjonsbestemmelsene i § 4 og at bestemmelsene derfor ikke åpner for å gi dispensasjon til skip med fremmed flagg.

Det er et vilkår at det er rederiet selv som skriftlig søker om dispensasjon. Den skriftlige søknaden bør inneholde all relevant informasjon og argumentasjon som Sjøfartsdirektoratet skal legge til grunn for å vurdere om kriteriene for dispensasjon er oppfylt.

Det følger av dispensasjonsbestemmelsen at «Sjøfartsdirektoratet kan unnta». Det er med andre ord en skjønnsmessig vurdering hvorvidt Sjøfartsdirektoratet vil gi en dispensasjon eller ikke. Rederiene som søker om dispensasjon har ikke et rettskrav på å få denne innvilget selv om de godtgjør at vilkårene som følger av bestemmelsen er oppfylt. Det er kun i ekstraordinære tilfeller, der gode grunner tilsier det, at det er en åpning for å gi dispensasjon. I tråd med dispensasjonspraksisen som Sjøfartsdirektoratet har i dag, vil vi følge en restriktiv linje også i framtiden.

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. Det vil i saksbehandlingen av slike søknader være naturlig å legge til grunn en samfunnsøkonomisk vurdering av konsekvenser. En dispensasjon i henhold til 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 vil kunne omfatte en rekke tiltak, inkludert innovative tiltak, så lenge det vurderes å opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene som følger av forskriften.

² Forskrift 4. november 1981 nr. 3793

Til § 5 Kontroll, besiktelser, prøving m.m

§ 5 oppheves med følgende begrunnelser.

Bestemmelsene i § 5 første ledd følger av skipssikkerhetsloven § 19, § 39 og § 37. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at det er unødvendig å videreføre § 5 første ledd.

Andre ledd i § 5 er en bestemmelse som gir Sjøfartsdirektoratet kompetanse til å kontrollere om krav etter forskriften er oppfylt. Skipssikkerhetsloven § 43 første ledd hjemler nødvendige kontroller og er derfor heller ikke behov for å videreføre bestemmelsene i § 5 andre ledd.

§ 5 tredje ledd gjentar krav som følger av skipssikkerhetsloven § 6 og pliktbestemmelsene som er vist til ovenfor i tilknytning til oppheving av § 5 første ledd. Det er direktoratets vurdering at dobbeltreguleringer ikke er ønskelig og at tredje ledd også oppheves.

Til § 6 Om utstyret generelt

§ 6 er opphevet med følgende begrunnelse.

Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at bestemmelsen i gjeldende § 6 omfattes av forskriftens nye dispensasjonsbestemmelser som erstatter fraviksbestemmelsene i § 4.

Til § 8 Atkomstmidler

Som nevnt innledningsvis skal ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler tre i kraft 15. september. Nevnte forskrifts kapittel 5 gjennomfører SOLAS regel V/23 som har bestemmelser om atkomstmidler for los. For å unngå mulige dobbeltreguleringer og redusere faren for tolkningstvil, er § 8 opphevet. Bestemmelser om atkomstmidler for los følger heretter av ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler.

Til § 9 Landganger, fallrep, personheisanlegg m.m.

§ 9 åttende ledd ble i forskriftsforslaget som ble sendt på høring foreslått opphevet. Ved fastsettelsen videreføres likevel kravet om vedlikehold av personheisanlegg slik det følger av § 9 åttende ledd siste punktum. Henvisningen til ISO 8383-1984 er endret til gjeldende ISO 8383-1985.

Til § 10 Luker, lukedeksel m.m

Endringene fastsatt i § 10 første ledd er gjort på bakgrunn av ny forskrift om bygging av skip som også har krav til lukningsmidler på skip. Den typen materielle krav som følger av gjeldende sikkerhetstiltakforskrift § 10, følger allerede i dag av krav i gjeldende byggeforskrift³. Tilsvarende krav er videreført i ny forskrift om bygging av skip⁴. Det som gjenstår i § 10 første ledd er operative krav om at luker og lukningsmidler skal holdes lukket og skalket når skipet har forlatt havn.

Til § 12 Føring av dekkslast

³ Se f.eks. forskrift 15. september 1992 nr. 695 § 26 tredje ledd.

⁴ Se fotnote 1 ovenfor

Når Sjøfartsdirektoratet opphever § 12 første ledd bokstav a og b skyldes dette at bestemmelser om krav til styrke og stabilitet som vilkår for å føre dekkslast, følger av ny forskrift om bygging av skip som trer i kraft 15. september 2014⁵. Videre at opplysninger som er lagt til grunn for slik eventuell godkjenning skal framgå av skipets sertifikater.

Videre i samme ledd bokstav h er det en unødvendig intern henvisning til § 7 i sikkerhetstiltakforskriften. Kravene etter § 12 første ledd bokstav l vil følge av ny forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler som bl.a. har bestemmelser om krav til sikt fra bro. Kravene i gjeldende § 12 andre ledd er en unødvendig henvisning.

§ 12 tredje ledd er endret og tar inn en virkeområdebestemmelse som presist angir at kravene i tredje ledd også skal gjelde for skip med største lengde under 15 meter tilsvarende som for skip med bruttotonnasje under 50.

Til § 14 Stabilitet

§ 14 er endret bl.a. på bakgrunn av ny forskrift om frakt av last på norske skip og lektere⁶. I første ledd bokstav a og b er det gjort mindre redaksjonelle endringer. Bokstav c er opphevet fordi denne bestemmelsen nå følger av ny forskrift om frakt av last på norske skip og lektere⁷.

I endringsforskriften er det fastsatt et nytt kapittel 3a i sikkerhetstiltakforskriften. Det nye kapitlet 3a har sin bakgrunn i ny forskrift om bygging av skip som bl.a. gjennomfører SOLAS kapittel II-1. Den nye forskriften om bygging av skip skal først og fremst inneholde bestemmelser som gjelder selve skipskonstruksjon, herunder sikkerhetstiltak som bygges inn som en integrert del av et skip. Del B-4 i SOLAS kapittel II-1 har bestemmelser om hvordan stabiliteten skal ivaretas gjennom operative tiltak om bord på skipet ved ordinær drift og passer derfor bedre i en forskrift som i all hovedsak dreier seg om operative sikkerhetstiltak om bord på skipet.

Til § 14a Virkeområde til kapittel 3a om havarikontrollopplysninger og hindring av og kontroll med vanninntrengning m.m

Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering av operative bestemmelser, så langt dette er hensiktsmessig og mulig, ikke bør tas inn i en forskrift om bygging av skip, men heller følge av en forskrift som retter seg mot skipets ordinære drift. Forskrift om sikkerhetstiltak m.m. er en slik forskrift. § 3 andre ledd i ny byggeforskrift har følgende ordlyd: «SOLAS regel II-1/ 19 til 22, 23 og 24 gjelder ikke» og kompletterer samme paragraf første ledd som inkorporerer SOLAS kapittel II-1 som forskrift for lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer og passasjerskip i utenriksfart.

SOLAS regel II-1/19 til 22, 23 og 24 er transformert og tatt inn i nytt kapittel 3a i sikkerhetstiltakforskriften. § 14a i det nye kapitlet snevrer inn virkeområdet til kapittel 3a slik at bestemmelsene i kapitlet harmoniseres med virkeområdet i ny byggeforskrift § 3 første og andre ledd. Kapittel 3a gjelder følgelig for lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart og for passasjerskip i utenriksfart.

⁵ Se fotnote 1 ovenfor

⁶ Se fotnote 1 ovenfor

⁷ Se fotnote 1 ovenfor.

Bestemmelsene i paragrafene 14b til 14g transformerer SOLAS reglene som er nevnt i avsnittet ovenfor.

Til § 14b Havarikontrollopplysninger (SOLAS regel II-1/19)

Bestemmelsene i § 14b gjennomfører SOLAS regel II-1/19 og har krav om opplysninger i form av tegninger, instruksjoner, fortegnelser og annet som har betydning for å ivareta stabiliteten når skipet er i ordinær drift.

Til § 14c Lasting av passasjerskip (SOLAS regel II-1/20)

§ 14c første ledd krever at skipsføreren av et passasjerskip før avgang skal beregne skipets trim og stabilitet. Kravet om notoritet viser til dagboksforskriften⁸ § 15 fjerde ledd.

Andre ledd er et betinget forbud mot å føre vannballast i brennoljetanker, men hvor det er adgang til å føre vannballast i slike tanker hvis det ikke er praktisk mulig å unngå dette. I så fall skal det være montert olje-vannsepareringsutstyr i tanker som brukes både til vannballast og til brennolje.

Til § 14d Periodisk betjening og inspeksjon av vanntette dører osv. på passasjerskip (SOLAS regel II-1/21)

Bestemmelsene i denne paragrafen retter seg mot øvelser, inspeksjoner og rutiner for operasjon av lukningsmidler som vanntette dører, lysventiler og andre ventiler, spygatter og søppelsjakter om bord.

Til § 14e Hindring av og kontroll med vanninntrenging osv. (SOLAS regel II-1/22)

§ 14e har krav om hvordan den vanntette integriteten i skott- og skroggjennomføringer skal ivaretas gjennom operative tiltak som lukking og åpning av vanntette dører når skipet er i sjøen, systemer for å holde oversikt som viser hvilke tiltak som er iverksatt samt vurderinger som skal gjøres når den vanntette integriteten brytes se f.eks. niende og tiende ledd.

Til § 14f Særlige krav til roro-passasjerskip (SOLAS regel II-1/23)

§ 14f utfyller kravene som følger av § 14e og har bestemmelser som spesielt gjelder for roro-passasjerskip. Det er farepotensialet knyttet til [v]annfylling av store rom som danner bakteppet for bestemmelsene i § 14f.

Til § 14g Hindring av og kontroll med vanninntrenging osv. på lasteskip (SOLAS regel II-1/24)

§ 14g har tilsvarende bestemmelser som i 14e og 14f og gjelder for lasteskip.

Til § 25 Kontroll

⁸ Forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger

§ 25 er opphevet med følgende begrunnelse. § 25 første ledd var pliktbestemmelser som rettet seg mot de som er om bord på skipet. Bestemmelsene var lite presise. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at skipssikkerhetsloven har nødvendige og tilstrekkelige bestemmelser som fastsetter at rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord plikter å følge skipssikkerhetsloven og forskrifter gitt i medhold av denne.

§ 25 andre ledd hadde bestemmelser om kontroll på skip med helikopterdekk. Bestemmelsen dobbeltregulerer direktoratets kompetanse etter skipssikkerhetsloven § 43. § 25 andre ledd er derfor unødvendig og blir ikke videreført.

Til § 30 Spesielle driftsbetingelser for fartøy med passasjersertifikat

Sertifiseringsinstituttet «*begrenset passasjerbefordring*» er historie og derfor ikke lenger relevant som tittel på paragraf 30 som foreslås endret slik at bestemmelsene begrenses til skip med passasjersertifikat. Tilsvarende gjelder som begrunnelse for å oppheve § 30 andre ledd.

Sjøfartsdirektoratet har tilsvarende begrunnelse for å oppheve § 30 tredje ledd som den som er gitt for å oppheve § 3 – se ovenfor.

Til § 31 Sikkerhets- og evakueringsplan for lekter

§ 31 er opphevet fordi kravet om en sikkerhets- og evakueringsplan for bemannet lekter følger av ny forskrift om redningsredskaper⁹ § 2 jf. SOLAS regel III/8. § 31 er derfor opphevet for å unngå dobbeltregulering.

Til § 33 Oppbevaring og bruk av brennstoff og sprengstoff

§ 33 tredje ledd har en henvisning som ikke er korrekt og er derfor endret.

Direktoratet legger til grunn at kravene i gjeldende § 33 fjerde ledd i første rekke er ment å verne de som har sitt arbeid om bord. Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip (ASH-forskriften) kapitlene 10, 11, 12 og 13 har særlige bestemmelser om forholdsregler ved eksponering og bruk av giftige og helsefarlige stoffer og vern av arbeidstakere mot eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer.

Med den begrunnelsen at ASH-forskriften regulerer de samme forholdene som i gjeldende § 33 fjerde ledd, er dette leddet opphevet fordi direktoratet finner det lite formålstjenlig å ta inn pedagogiske bestemmelser som først og fremst har som formål å vise til krav i andre forskrifter. Opphevingen av fjerde ledd fjerner også en mulig dobbeltregulering og reduserer dermed sjansene for at det oppstår tolkningstilv.

Som en følge av at § 33 fjerde ledd er opphevet, er paragrafoverskriften også endret.

Vedlegg 2 til gjeldende sikkerhetstiltakforskrift tilsvarer vedlegg 1 til ASH-forskriften omtalt ovenfor. Vedlegg 2 til sikkerhetstiltakforskriften er opphevet med samme begrunnelse som er gitt for å oppheve § 33 fjerde ledd i samme forskrift.

⁹ Se fotnote 1 ovenfor.

Administrative og økonomiske konsekvenser

Det er Sjøfartsdirektoratets hensikt at endringsforskriften med enkelte mindre presiseringer viderefører gjeldende rett.

Utgangspunktet for forskriftsendringene er at sikkerhetstiltakforskriften skal bli lettere tilgjengelig for brukerne og at det skal bli mer likefrem for næringen å finne fram til gjeldende krav. Direktoratet legger til grunn at bruk av forskriften etter endringene vil være tidsbesparende både for næringen og andre aktører.

I den grad rederier og andre i sine styrende dokumenter har vist til lov og forskrifter som regulerer samme forhold som er tatt inn i gjeldende sikkerhetstiltakforskrift, vil endringene som eventuelt fjerner mulige dobbeltreguleringer, bidra til å forenkle dokumentasjonen og vedlikeholdet av denne.

Det er videre Sjøfartsdirektoratet vurdering at fjerning av overlappende reguleringer, fører til at det framtidige vedlikeholdet av regelverket blir mindre ressurskrevende for det offentlige.

Direktoratet legger til grunn at den samlede gevinsten som endringene medfører vil være større enn eventuelle kostnader som utløses når endringene trer i kraft.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

Vedlegg: Forskrift 1. juli 2014 om endring i forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere

Forskrift om endring i forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 5. september 2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 9, § 11, § 12, § 19, § 21, § 22, § 28a og § 43, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171, Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og delegeringsvedtak 19. august 2013 nr. 1002.

I

I forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere gjøres følgende endringer

§ 1 første og andre ledd skal lyde:

- (1) *Forskriften gjelder for norske lasteskip, passasjerskip og lektere.*
- (2) *Når ikke annet framgår av de enkelte paragrafene, gjelder bestemmelsene etter første ledd for skip med bruttotonnasje 50 eller mer.*

§ 1 tredje ledd oppheves.

§ 3 oppheves.

§ 4 skal lyde:

§ 4 *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 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.*

§§ 5 og 6 oppheves.

§ 8 oppheves.

§ 9 åttende ledd skal lyde.

Heisanlegg skal vedlikeholdes og kontrolleres i henhold til ISO-standard 8383-1985.

§ 10 første ledd skal lyde:

- (1) *Alle luker og lukningsmidler skal være forsvarlig lukket og skalket når skipet ikke befinner seg i havn.*

§ 12 første ledd bokstav a, b, h og l og andre ledd oppheves.

§ 12 tredje ledd skal lyde:

- (3) *Skip med største lengde under 15 meter eller med bruttotonnasje under 50 som ikke har om bord stabilitetsoppgaver for føring av dekkslast, skal før avgang med dekkslast om mulig kringes tilstrekkelig eller undersøkes på annen måte slik at skipets fører har forvissnet seg om at skipets stabilitet er betryggende for den reisen som skal foretas. Det skal tas hensyn til lastens egenskaper og forhold som kan inntreffe under reisen.*

§ 14 første ledd bokstav c oppheves. Leddet skal etter dette lyde:

- (1) *Alle skip skal ha følgende stabilitetsoppgaver og hjelpemidler som oppbevares om bord:*
 - a) *Et godkjent eksemplar av hver av de tegningene og beregningene som dokumenterer skipets stabilitet i intakt og skadet tilstand.*
 - b) *Et regneeksempel som viser bruken av KG-grensekurvene og andre hjelpemidler for kontroll av skipets stabilitet for de aktuelle lastetilstandene. Hjelpemidler som skal*

benyttes i tillegg til - eller som erstatning for - KG-grensekurver for vurdering av skipets stabilitet, *herunder lasteinstrumenter, skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet.*

Nytt kapittel 3a med §§ 14a til 14g som har følgende ordlyd settes inn etter §14:

Kapittel 3a. Havarikontrollopplysninger og hindring av og kontroll med vanninntrengning m.m.

§14a Virkeområdet til kapittel 3a om havarikontrollopplysninger og hindring av og kontroll med vanninntrengning m.m.

- (1) Kapittel 3a gjelder for norske
 - a) lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i utenriksfart
 - b) passasjerskip i utenriksfart

§ 14b Havarikontrollopplysninger (SOLAS regel II-1/19)

(1) Som veiledning for ansvarshavende offiserer på skipet skal det være permanent oppslått, eller lett tilgjengelig på kommandobroen, tegninger som for hvert dekk og lasterom tydelig viser grensene for vanntette rom, åpningene i dem med lukkemidler og plasseringen av eventuelle betjeningsinnretninger for disse samt arrangementer for oppretting av enhver slagside som skyldes innstrømming av vann. Dessuten skal hefter med ovennevnte opplysninger være tilgjengelige for skipets offiserer.

(2) Vanntette dører på passasjerskip som tillates å være åpne under fart, skal være tydelig angitt i skipets stabilitetsopplysninger.

(3) Alminnelige sikkerhetstiltak som skal inngå i opplysningene, skal være en fortegnelse over utstyr, forhold og driftsmetoder som Sjøfartsdirektoratet anser som nødvendige for å opprettholde vanntettheten under normal drift av skipet.

(4) Særlige sikkerhetstiltak som skal inngå i opplysningene, skal være en fortegnelse over elementer (dvs. lukking, sikring av last, utløsning av alarmer osv.) som Sjøfartsdirektoratet anser som avgjørende for å redde skipet, passasjerene og besetningen.

(5) Når det gjelder skip som kravene til stabilitet i skadet tilstand etter forskrift 1.juli 2014 om bygging av skip (byggeforskriften) § 3 jf. SOLAS del B-1 får anvendelse på, skal havaristabilitetsopplysningene gi skipsføreren en enkel og lettforståelig måte å vurdere skipets evne til å holde seg flytende på i alle skadetilfeller som omfatter et rom eller en avdeling.

§14c Lasting av passasjerskip (SOLAS regel II-1/20)

(1) Når et passasjerskip er ferdig lastet, og før avgang, skal skipsføreren beregne skipets trim og stabilitet samt forvise seg om og notere skriftlig at skipet er i samsvar med stabilitetskriteriene i de aktuelle reglene. Skipets stabilitet skal alltid fastsettes ved beregning. Sjøfartsdirektoratet kan godta at en elektronisk laste- og stabilitetskalkulator eller tilsvarende midler brukes til dette formålet.

(2) Ballastvann skal i alminnelighet ikke transporteres i tanker som er beregnet på brennolje. På skip der det ikke er praktisk mulig å unngå å plassere vann i brennoljetanker, skal det være montert olje-vannsepareringsutstyr til Sjøfartsdirektoratets tilfredshet, eller det skal finnes andre alternative ordninger for deponering av oljeholdigvannballast, for eksempel tømning i mottaksanlegg på land, som kan godtas av Sjøfartsdirektoratet.

(3) Bestemmelsene i denne paragrafen berører ikke bestemmelsene i forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger.

§ 14d Periodisk betjening og inspeksjon av vanntette dører osv. på passasjerskip (SOLAS regel II-1/21)

(1) Det skal hver uke holdes øvelser i betjening av vanntette dører, lysventiler, ventiler og lukkemekanismer for spygatter og aske- og søppelsjakter. På skip der reisen varer mer enn én uke, skal det holdes en fullstendig øvelse før skipet går fra havn, og deretter andre øvelser minst én gang per uke under reisen.

(2) Alle vanntette dører, både på hengsler og maskinelt betjente, i vanntette skott, som er i bruk i sjøen, skal betjenes hver dag.

(3) Vanntette dører og alle tilhørende mekanismer og indikatorer, alle ventiler som må stenges for å gjøre et rom vanntett, og alle ventiler som må betjenes for tverrskipsforbindelser til bruk i havaritifeller, skal i sjøen inspiseres periodisk minst en gang hver uke.

(4) Det skal føres fortegnelse i skipsdagboken over alle øvelser og inspeksjoner som kreves etter denne paragrafen, med tydelig angivelse av enhver mangel som oppdages.

§ 14e Hindring av og kontroll med vanninntrenging osv. (SOLAS regel II-1/22)

(1) Alle vanntette dører skal holdes lukket under fart, unntatt under forhold som fastsatt i tredje og fjerde ledd. Vanntette dører med en bredde på mer enn 1,2 m i maskinrom, som er tillatt etter byggeforskriften § 3 jf. SOLAS regel II-1/13 nr. 10, kan bare åpnes under de omstendighetene som er angitt i nevnte ledd. En dør som åpnes i samsvar med leddet her, skal være klar til å lukkes øyeblikkelig.

(2) Vanntette dører under skottdekket som har en største fri bredde på mer enn 1,2 m, skal holdes lukket når skipet er til sjøs, unntatt i begrensede perioder når Sjøfartsdirektoratet vurderer det som absolutt nødvendig.

(3) En vanntett dør kan åpnes under fart for å la passasjerer eller besetning gå gjennom den eller når arbeid i umiddelbar nærhet av døren gjør det nødvendig at den er åpen. Døren må lukkes øyeblikkelig når det ikke lenger er behov for å bruke den, eller når oppgaven som gjorde det nødvendig å åpne den, er avsluttet.

(4) Visse vanntette dører kan tillates å være åpne under fart bare når det anses som absolutt nødvendig, dvs. når det anses som avgjørende for sikker og effektiv betjening av skipets maskineri eller for å la passasjerene ferdes fritt under normale forhold i hele passasjerområdet. En slik avgjørelse skal bare treffes av Sjøfartsdirektoratet etter nøye vurdering av virkningen for skipets drift og evne til å holde seg flytende. En vanntett dør som tillates å være åpen på denne måten, skal være tydelig merket i skipets stabilitetsopplysninger og skal alltid være klar til å lukkes øyeblikkelig.

(5) Flyttbare plater i skott skal alltid være påsatt før skipet går fra havn, og skal ikke fjernes under fart, unntatt i alvorlige nødstilfeller etter skipsførerens skjønn. Det skal tas nødvendige forholdsregler når de byttes ut, for å sikre at skjøtene er vanntette. Maskinelt betjente vanntette skyvedører som er tillatt etter byggeforskriften § 3 jf. SOLAS regel II-1/13 nr. 10, skal lukkes før skipet går fra havn og skal holdes lukket under fart, unntatt i alvorlige nødstilfeller etter skipsførerens skjønn.

(6) Vanntette dører som er montert i vanntette skott som skiller lasterom i mellomdekk i samsvar med byggeforskriften § 3 jf. SOLAS regel II-1/13 nr. 9.1, skal lukkes før reisen begynner og skal holdes lukket under fart. Tidspunktet for åpning av slike dører i havn og lukking av dem før skipets avreise fra havn skal innføres i skipsdagboken.

(7) Landgangs-, laste- og drivstoffporter som er montert under skottdekket, skal lukkes vanntett og sikres forsvarlig før skipet går fra havn og skal holdes lukket under fart.

(8) Følgende dører, som er plassert over skottdekket, skal lukkes og låses før skipet legger ut på en reise og skal holdes lukket og låst til skipet er ved neste kaiplass:

- a) lastedører i siden eller i ytterkledningen til lukkede overbygninger
- b) baugporter montert på steder som angitt i bokstav a
- c) lastedører i kollisjonsskottet
- d) ramper som danner et annet lukkesystem enn de som er definert i åttende ledd bokstav a til c

(9) Hvis en dør ikke kan åpnes eller lukkes mens skipet ligger ved kai, kan en slik dør åpnes eller holdes åpen mens skipet går til eller legger ut fra kaiplassen, men bare i den grad som er nødvendig for at døren kan betjenes umiddelbart. I alle tilfeller skal den indre baugporten holdes lukket.

(10) Hvis det er nødvendig for skipets drift eller for å ta om bord eller sette i land passasjerer og uten hensyn til kravene i åttende ledd bokstav a og b, kan Sjøfartsdirektoratet tillate at enkelte dører kan åpnes etter skipsførerens skjønn, når skipet er på en sikker fortøyningsplass og forutsatt at skipets sikkerhet ikke settes i fare.

(11) Skipsføreren skal sørge for at det er gjennomført et effektivt kontroll- og rapporteringssystem for lukking og åpning av dørene nevnt i åttende ledd.

(12) Skipsføreren skal, før skipet legger ut på en reise, sørge for at tidspunktet for siste lukking av dørene nevnt i trettende ledd, og tidspunktet for åpning av enkelte dører i samsvar med fjortende ledd innføres i skipsdagboken.

(13) Dører på hengsler, flyttbare plater, lysventiler, landgangs-, laste- og bunkringsporter og andre åpninger som etter disse regler skal holdes lukket under fart, skal være lukket før skipet forlater havn. Tidspunktet for lukking og tidspunktet for åpning (hvis det er tillatt etter disse regler) skal innføres i skipsdagboken, som foreskrevet av Sjøfartsdirektoratet.

(14) Når lysventilene nevnt i byggeforskriften § 3 jf. SOLAS regel II-1/15 nr. 3.2, i et mellomdekk har nederste kant under en linje trukket parallelt med skottdekket i borde og har sitt laveste punkt 1,4 m pluss 2,5 % av skipets bredde over vannet når skipet går fra havn, skal alle lysventiler i dette mellomdekket være vanntett lukket og låst før skipet forlater havn, og de skal ikke åpnes før skipet kommer til neste havn. Ved anvendelse av denne bestemmelsen kan det tas hensyn til at skipet er i ferskvann der dette er aktuelt. Tidspunktet for åpning av slike lysventiler i havn og for lukking og låsing av dem før skipet går fra havn skal innføres i skipsdagboken som foreskrevet av Sjøfartsdirektoratet. For ethvert skip som har en eller flere lysventiler som er slik plassert at kravene i leddet her får anvendelse når skipet ligger ved største oppdelingsdypgående, kan Sjøfartsdirektoratet angi grensen for middeldypgående der disse lysventilene vil ha nederste kant over en linje trukket parallelt med skottdekket i borde og sitt laveste punkt 1,4 m pluss 2,5 % av skipets bredde over vannlinjen som tilsvarer grensen for middeldypgående, og det vil derfor være tillatt å gå fra havn uten først å ha lukket og låst ventilene og å åpne dem til sjøs på skipsførerens ansvar under reisen til neste havn. I tropiske soner som definert i gjeldende internasjonale konvensjon om lastelinjer, kan denne grenseverdien for dypgående økes med 0,3 m.

(15) Lysventiler og deres blindlokk som ikke vil være tilgjengelige under fart, skal være lukket og sikret før skipet går fra havn.

(16) Når last transporteres i rom nevnt i byggeforskriften § 3 jf. SOLAS regel II-1/15 nr. 5.2, skal lysventilene og deres blindlokk lukkes vanntett og låses før lasten tas om bord, og denne lukkingen og låsingen skal innføres i skipsdagboken som foreskrevet av Sjøfartsdirektoratet.

(17) Når en søppelsjakt osv. ikke er i bruk, skal både dekslet og ventilen som kreves etter byggeforskriften § 3 jf. SOLAS regel II-1/15 nr. 10.2, være lukket og sikret.

§ 14f Særlige krav til roro-passasjerskip (SOLAS regel II-1/23)

(1) Spesiellasterom og roro-rom skal patruljeres eller overvåkes kontinuerlig med effektive midler, f.eks. fjernsynsovervåking, slik at enhver kjøretøybevegelse under ugunstige værforhold og ikke-tillatt passasjerferdsel der kan oppdages mens skipet er underveis.

(2) Dokumenter som angir prosedyrer for lukking og sikring av alle porter i skipssiden, lasteporter og andre lukkeinnretninger som, etter Sjøfartsdirektoratets mening, kan føre til fylling av et spesiellasterom eller roro-rom hvis de står åpne eller ikke sikres forsvarlig, skal finnes om bord og være oppslått på et egnet sted.

(3) Alle atkomstveier fra roro-dekket og kjøretøyramper som fører til rom under skottdekket, skal lukkes før skipet legger fra kai på en sjøreise og skal holdes lukket til skipet er ved neste kaiplass.

(4) Skipsføreren skal sørge at det er gjennomført et effektivt kontroll- og rapporteringssystem for lukking og åpning av atkomstveiene nevnt i tredje ledd.

(5) Skipsføreren skal, før skipet går fra kai på en sjøreise, sørge for at tidspunktet for siste lukking av atkomstveiene nevnt i tredje ledd, innføres i skipsdagboken, slik det er fastsatt i § 14e trettende ledd.

(6) Uten hensyn til kravene i tredje ledd kan Sjøfartsdirektoratet tillate at noen atkomstveier åpnes under reisen, men bare i et tidsrom som er nødvendig av hensyn til gjennomgang og når det er helt nødvendig for selve driften av skipet.

(7) Alle tverrskips- eller langskipsskott som regnes som effektive for å holde på oppsamlet sjøvann på roro-dekket, skal være på plass og sikret før skipet går fra kai, og skal holdes på plass og være sikret til skipet er ved neste kaiplass.

(8) Uten hensyn til kravene i syvende ledd kan Sjøfartsdirektoratet tillate at noen atkomstveier i slike skott åpnes under sjøreisen, men bare i et tidsrom som er nødvendig av hensyn til gjennomgang og når det er helt nødvendig for selve driften av skipet.

(9) På alle roro-passasjerskip skal skipsføreren eller den offiseren vedkommende har utpekt, sørge for at ingen passasjerer har adgang til et innelukket roro-dekk når skipet er underveis, med mindre skipsføreren eller offiseren har gitt uttrykkelig samtykke til det.

§ 14g Hindring av og kontroll med vanninntrenging osv. på lasteskip (SOLAS regel II-1/24)

(1) Åpninger i platehuden under dekk som begrenser den vertikale skadeutstrekningen skal holdes permanent lukket til sjøs.

(2) Når det er nødvendig for skipets drift og forutsatt at skipets sikkerhet ikke settes i fare og uten hensyn til kravene i tredje ledd, kan Sjøfartsdirektoratet tillate at bestemte dører kan åpnes etter skipsførerens skjønn.

(3) Vanntette dører eller ramper som er montert innvendig for å dele opp store lasterom, skal lukkes før sjøreisen begynner og skal holdes lukket under fart, og tidspunktet for åpning av slike dører i havn og lukking av dem før skipets avreise fra havn skal innføres i skipsdagboken.

(4) Bruken av atkomstdører og lukedecksler beregnet på å sikre vanntettheten for innvendige åpninger, skal godkjennes av vakthavende offiser.

§ 25 oppheves.

Overskriften til § 30 skal lyde:

§ 30 Spesielle driftsbetingelser for fartøy med passasjersertifikat

§ 30 andre og tredje ledd oppheves.

§ 31 oppheves.

Overskriften til § 33 skal lyde:

§ 33 Oppbevaring og bruk av brennstoff og sprengstoff

§ 33 tredje ledd oppheves.

§ 33 fjerde ledd oppheves.

Vedlegg 2 oppheves.

II

Forskriften trer i kraft 15. september 2014.