

### 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 15-2014

**Dato:** 05.09.2014

**Saksnr.:** 2013/6783-xx/TVI

**Opphever:** –

**Referanse til:** Forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger

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

## Ny forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip (herunder fiskefartøy) og flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger på høring.

Forskriften ble sendt på høring 1. september 2013 og var på høring i tre måneder. Sjøfartsdirektoratet oversendte de kommenterte høringsinnspillene samlet til uttalelse til Nærings- og handelsdepartementet i brev datert 1. mars 2014. På bakgrunn av innspillene i høringsprosessen, samt kommentarer fra Nærings- og fiskeridepartementet, foreslår Sjøfartsdirektoratet enkelte endringer for fiskefartøy i forhold til forslaget som opprinnelig ble sendt på høring. En oversikt over høringsinnspillene med Sjøfartsdirektoratets kommentarer er vedlagt dette rundskrivet. En oversikt over høringsinnspillene med Sjøfartsdirektoratets kommentarer er vedlagt dette rundskrivet.

Sjøfartsdirektoratet er etter en samlet vurdering av høringsinnspillene fortsatt av den oppfatning at de positive konsekvensene forslaget innebærer for næringen, i form av bedre kontroll, bedre sjøsikkerhet og mer effektiv drift av fartøyene, må veie tyngre enn de negative konsekvensene.

### Innledning

Den nye forskriften bestemmer at fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer skal ha et sertifisert sikkerhetssystem. I tillegg har direktoratet som en del av vår gjennomgang av regelverk som gjennomfører internasjonale regler restrukturert forskriften, blant annet for å gjøre den lettere tilgjengelig. Vi foreslår derfor en ny forskrift om sikkerhetsstyringssystemer for norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger.

Forskriften erstatter gjeldende forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger, heretter omtalt som ISM-forskriften. ISM-forskriften gjennomfører SOLAS kapittel IX, ISM-normen og EØS-forordning 336/2006 i norsk rett. Forordningen utvider virkeområdet for SOLAS kapittel IX og ISM-normen ved at kravene også gjøres gjeldende for visse skip i innenriksfart. Innholdet i gjeldende ISM-forskrift er videreført i forslaget.

### Nærmere om sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer

*Behovet for et sertifisert sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy*

Det var etter tidligere ISM-forskrift ikke krav om et sertifisert sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy. Plikten til å ha et sikkerhetsstyringssystem i rederiet og på det enkelte fartøy følger av skipssikkerhetsloven § 7. Sjøfartsdirektoratet foreslår at fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer skal følge ISM-normen på linje med lasteskip i samme størrelse. Bakgrunnen for de nye kravene er at fiskefartøy av denne størrelsen kan være minst like kompliserte både i forhold til daglig operasjon og ikke minst overholdelse av ulike krav. Denne typen skip bør derfor ha et sikkerhetsstyringssystem på linje med lasteskip for å kartlegge og kontrollere risikoen.

Sikkerhetsstyringssystemet gjør det lettere for rederiet og skipsføreren å kartlegge og kontrollere risiko knyttet til operasjonen av fartøyet, og dessuten til å overholde krav i lover og forskrifter. Enkelte rederier har allerede valgt å innføre ISM for sine fiskefartøy. Sjøfartsdirektoratet erfarer at disse fartøyene gjennomgående har færre mangler ved uanmeldte tilsyn sammenlignet med andre fiskefartøy.

#### *Nærmere om pliktene i sikkerhetsstyringssystemet*

Innføring av ISM for fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer innebærer at disse fartøyene må utvikle og dokumentere et sikkerhetsstyringssystem. Videre skal systemet sertifiseres, herunder revideres av Sjøfartsdirektoratet eller av andre på vegne av direktoratet. Rederiet får plikt til å kreve sertifisering og revisjoner.

Det er ikke et krav at systemet må utarbeides av en ekstern konsulent, mange rederier vil derfor kunne utvikle sikkerhetsstyringssystemet selv. Kravet til innholdet i systemet følger av ISM-normen del A.

#### *Mulighet for flere perioder med midlertidig sertifisering*

Etter ISM-normen del B nr 14.2 kan et midlertidig sikkerhetsstyringssertifikat utstedes til nye skip ved levering, når et rederi overtar et skip som er nytt for rederiet eller når et skip skifter flagg. Dette midlertidige sertifikatet er gyldig i inntil 6 måneder og kan forlenges en gang inntil seks måneder. Ettersom det ikke er et internasjonalt krav at fiskefartøy skal ha ISM, åpner forskriften for å kunne forlenge det midlertidige sertifikatet ytterligere hvis behov, noe som særlig har vist seg å være nyttig for flyttbare innretninger som ikke er boreinnretninger.

#### **Andre mellomliggende revisjoner (tilleggsrevisjoner)**

Direktoratet får fra tid til annen spørsmål om adgang til å foreta andre revisjoner enn førstegangs-, mellomliggende-, årlig- eller fornyelsesrevisjoner. Dette følger av ISM-normen regel 13.8 og er dessuten også forutsatt i sertifikatmalene som er inntatt i normen. Vi har vurdert behovet for å regulere tilleggsrevisjoner særskilt. Adgangen følger av ISM-normen og ISM-normen er gjort til en del av forskriften. Vi kunne derfor nøye oss med å vise til normen som grunnlag for å gjennomføre en tilleggsrevisjon. Av hensyn til forutsigbarhet for næringen er det likevel tatt inn en bestemmelse om dette i forskriftsteksten. Dette er ikke et særkrav, men en bestemmelse som gjentar en del av ISM-normen.

#### **Innsendelse av dokumentasjon i forkant av revisjoner**

Etter gjeldende ISM-forskrift skal rederiet sende oppdatert sikkerhetsstyringsmanual til direktoratet eller classeselskapet samtidig med at rederiet sender begjæring om revisjon. Dette er i mange tilfeller uhensiktsmessig. Det er et poeng at revisjonene gjøres på bakgrunn av den siste versjonen av sikkerhetsstyringsmanualen. Endringer som gjøres etter at begjæringen er sendt, vil med dagens ordning ikke fanges opp av revisorene før revisjonen gjennomføres.

For noen fartøy og innretninger kan sikkerhetsstyringssystemet ha omfattende dokumentasjon, og også dokumenter som er relevante for revisjonen utover sikkerhetsstyringsmanualen. Krav om innsendelse av sikkerhetsstyringsmanualen tre måneder før verifikasjonen skal gjennomføres er i slike tilfeller ikke hensiktsmessig. Direktoratet foreslår derfor, også etter innspill fra næringen, at

kravet endres. Dokumentasjon tilknyttet sikkerhetsstyringssystemet skal først framlegges for direktoratet eller klasseselskapet etter nærmere oppfordring. Direktoratet tar kontakt med rederiet for å avtale nærmere når dokumentasjonen skal gjøres tilgjengelig for revisjonsteamet.

### **Valg av metode for gjennomføring av SOLAS, ISM- norm**

Internasjonale regler kan i hovedsak gjennomføres i norsk rett på to måter. Det vanligste er at hver enkelt regel skrives om i norsk språkdrakt og tas inn i lov eller forskrift (transformasjon). En annen måte er å fastsette at de internasjonale reglene skal gjelde som norsk lov eller forskrift (inkorporasjon).

De internasjonale reglene om sikkerhetsstyring finnes i SOLAS kapittel IX, ISM-normen, samt EØS-forordning 336/2006 (EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56u).

I forskriften har vi valgt transformasjon som gjennomføringsmetode for SOLAS kapittel IX. Dette er begrunnet med pedagogiske hensyn. Kapittel IX inneholder få regler og det vil være lettere og mer oversiktlig for brukeren å finne disse i selve forskriften, sammenlignet med å slå opp i konvensjonen. De transformerte reglene fra SOLAS kap IX finnes i forskriften i §§ 3 og 4. Kravene i forordningen er skrevet slik at de forplikter rettssubjektene direkte. Enkelte av reglene krever utfyllende nasjonale bestemmelser.

Etter Sjøfartsdirektoratets oppfatning egner normen seg til inkorporasjon, og slik er den også gjennomført i dag. Oppbygningen av ISM-normen har en rimelig logisk og oversiktlig struktur. Sjøfartsdirektoratet mener inkorporasjon i dette tilfellet ikke vil gjøre tilgjengeligheten og forståelsen av reglene vanskeligere enn om normen ble transformert. Direktoratet foreslår derfor at ISM-normen fortsatt gjennomføres ved inkorporasjon.

Den oversatte ISM-normen, inkludert endringer, vil være tilgjengelig sammen med forskriften, både i Lovdata og på direktoratets hjemmesider.

Ettersom oversettelsen formelt sett ikke er en del av forskriften, kan vi for eksempel sette inn fotnoter der det er hensiktsmessig. Vi har blant annet markert hvor det er utfyllende norske bestemmelser med fotnoter i den oversatte ISM-normen.

Forskriften gjennomfører også EØS-forordning 336/2006 (EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56u). Her er inkorporasjon valgt som gjennomføringsmetode. Forordninger skal som hovedregel gjennomføres i norsk rett ved inkorporasjon, slik at de lar seg anvende direkte.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Vi ønsker å presisere at forskriften hovedsakelig bare medfører økonomiske og administrative konsekvenser ved at det innføres krav til ISM for fiskefartøy med bruttotonnasje på 500 eller mer. Bestemmelsene innebærer også at tilgangen til dokumentasjon i forbindelse med revisjonen kan gjøres mer fleksibelt og hensiktsmessig. Dette er til fordel for både næringen og Sjøfartsdirektoratet

#### *For private*

Kostnaden knyttet til utvikling av et ISM-sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy vil være avhengig av om rederiet etablerer systemet selv eller bruker eksterne konsulenter. I tillegg skal rederiet betale Sjøfartsdirektoratet eller klasseselskapet for selve sertifiseringen.

Det er i dag registrert ca. 170 fiske/fangstfartøy som har en bruttotonnasje på 500 eller mer og et gyldig hovedsertifikat, og som dermed vil få krav om ISM.

På bakgrunn av ønsker fra næringen har Sjøfartsdirektoratet unntatt fiskefartøy fra kravet om godkjenningsbevis og krav om årlige revisjoner av rederiets sikkerhetsstyring. Revisjoner av

rederiets sikkerhetsstyring vil i stedet bli gjennomført i forbindelse med revisjon fartøyets av sikkerhetsstyrings sertifikat, SMC.

Gebyrene for ISM-revisjoner er timebasert og derav variable jf. gebyrforskriften<sup>1</sup> § 26. Ifølge Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff er timesatsen i dag kr. 1 101. Det antas at Sjøfartsdirektoratet typisk kommer til å benytte ca. 24 timer på revisjon av et typisk rederi med mindre enn fem ansatte. Det antas også at Sjøfartsdirektoratet erfaringsmessig i gjennomsnitt kommer til å benytte ca. 40 timer på revisjon av et fiske/ fangstfartøy med en bruttotonnasje på 500 eller mer. Tidsbruken vil kunne variere en del ut i fra omfanget og kompleksiteten til rederiet og skipet. Basert på oven nevnte anslag over tidsbruken og timesatsen antar Sjøfartsdirektoratet at et rederi etter dagens kostnadsnivå vil kunne regne med følgende kostnad:

Revisjonsobjekt	År1		År 3		År 5	
	1. gangs	År 2	Mellomliggende	År 4	Fornyning	Totalt
<b>Fiske/fangst fartøy &gt; 500 BT</b>	44 000		27 000		44 000	<b>115 000</b>

Gjennomsnittlig revisjonskostnad for rederiet (< 5 ansatte) vil over en 5-års periode være på ca. kr. 23 000 årlig for ISM-revisjon.

Dette innebærer en lemping i forhold til forslaget som ble sendt ut på høring og en vesentlig reduksjon i de årlige revisjonskostnader for rederiet.

For fiskefartøy vil revisjonene foregå mens skipet ligger til land. Revisjonen kan derfor medføre driftsavbrudd. Kostnaden knyttet til dette vil variere alt etter om skipet ellers ville vært ute på fiske, og dessuten størrelse og type fangst.

Krav om at fiskefartøy skal ha sikkerhetsstyringssystem kan medføre at skipene får bedre kontroll med risikoen knyttet til operasjonen. Dette kan igjen bidra til å redusere personulykker ved at det foretas risikovurderinger og ikke minst at løpende vedlikehold sikres. Bedre oversikt over vedlikehold av skip og utstyr reduserer risiko for driftsavbrudd. Direktoratet har også erfart at fiskefartøy som allerede har innført sikkerhetsstyringssystem gjennomgående har færre mangler under uanmeldt tilsyn. Sikkerhetsstyringssystemet kan dermed bidra til at skip får færre tilbakeholdelser. Bedre kontroll av risiko kan bidra til økt skipssikkerhet og derved færre forsikringssaker.

Innføringen av krav om ISM- sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy vil kunne innebære økte inntekter for de anerkjente classeselskapene. For å lette innføringen av det nye regelverket vil Sjøfartsdirektoratet sørge for å gi nødvendig informasjon og veiledning gjennom en løpende dialog med næringen angående den praktiske gjennomføringen av de nye kravene.

#### *For det offentlige*

Innføringen av krav om et ISM- sikkerhetsstyringssystem vil også innebære økonomiske og administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet.

Innføringen av obligatorisk ISM-revisjon for fiske/fangst fartøy med bruttotonnasje på 500 eller mer vil gjennomsnittlig innebære ca. kr. 23 000 i økte inntekter for Sjøfartsdirektoratet per år per

<sup>1</sup> Forskrift 21. desember 2009 nr. 1738 om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff)

rederi/ skip. Inntektene vil dekke direktoratets bruk av ressurser i forbindelse med ISM-revisjon av rederi/ skip.

Per i dag er det ca. 170 fiske/fangstfartøy med bruttotonnasje på 500 eller mer. Av disse er det ca. 26 uklassete, det vil si at de blir kontrollert av Sjøfartsdirektoratet. Dersom en legger til grunn at antall ISM-revisjoner av rederi/fartøy blir 26 i løpet av en 5-års periode, vil Sjøfartsdirektoratet få gjennomsnittlig merinntekt på ca. kr. 0,6 millioner per år. Dersom det legges til grunn at halvparten av de klassede skipene velger Sjøfartsdirektoratet vil direktoratet i tillegg få en gjennomsnittlig merinntekt på ca. kr. 1,7 millioner kroner over en 5-års periode. Totalt kan derfor Sjøfartsdirektoratet få en merinntekt på ca. kr. 2,3 millioner. Det må presiseres at det er vanskelig å forutsi eksakt hvor mange rederi/ skip Sjøfartsdirektoratet vil utføre ISM-revisjon på.

Kostnadene vil i stor grad knytte seg til planlegging, gjennomføring og oppfølging av revisjoner i forhold til det enkelte skip og rederi. Første året etter ikrafttredelse (2015) blir det nødvendig med en full gjennomgang av hele sikkerhetsstyringssystemet for rederi og skip, noe som er ressurskrevende. Senere vil arbeidsbelastningen bli lavere.

## **Kommentarer til enkelte bestemmelser**

### *Til § 1 Virkeområde*

Med tillegg av fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer, videreføres virkeområdet for den gjeldende ISM-forskriften i omskrevet form. Der hvor forskriften ikke skiller mellom skip i innenriks eller utenriksfart, er ikke fartsområdet nevnt. Vi legger videre til grunn at begrepene innenriksfart og utenriksfart er tilstrekkelig klare slik at det ikke er nødvendig med egen definisjon av begrepene. Som vanlig vil det være fartsområdeangivelsene i fartsområdeforskriften (forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder) som vil være bestemmende. Virkeområdet gjenspeiler virkeområdene i henholdsvis SOLAS kapittel IX, ISM-normen, EØS-avtalen (forordning 336/2006) samt den norske særregelen for fiskefartøy.

Selv om virkeområdet etter ordlyden retter seg mot ulike fartøyskategorier følger det klart av skipssikkerhetsloven § 7, jf. § 6, samt de enkelte bestemmelser i forskriften, at rederiet som opererer fartøyet er hoved pliktsubjekt (jf. lovens § 4).

### *Til § 2 Krav om sikkerhetsstyringssystem (ISM)*

Første ledd gjennomfører ISM-normen med endringer i norsk rett. Annet ledd gjør det klart hvilke rederier, skip, fartøy og flyttbare innretninger som skal følge kravene i normen innenfor virkeområdet i § 1. Tredje ledd gjennomfører forordning 336/2006. Den oversatte forordningen blir også gjort kjent sammen med forskriften.

### *Til § 3 Krav til sertifikat*

Bestemmelsen gjennomfører SOLAS regel IX/4. Plikten for skip, fiskefartøy og flyttbar innretning til å ha sikkerhetsstyringssertifikat (SMC) er tatt inn i annet ledd. Innholdsmessig viderefører denne bestemmelsen tidligere ISM-forskrift § 4.

Rederier som skal operere fiskefartøy er unntatt kravet om godkjenningssbevis for sikkerhetsstyring (DOC) etter ønske fra næringen.

### *Til § 4 Sertifisering og revisjon*

Det er ikke endringer i forhold til fristen på tre måneder for å begjære revisjon av sikkerhetssystemet, men forskriften krever ikke lenger skal være nødvendig å legge sikkerhetsstyringsmanualen ved begjæringen. Oppdatert sikkerhetsstyringsmanual og eventuelle andre dokumenter som inngår i sikkerhetsstyringssystemet skal i stedet legges fram etter tilsynets anmodning. Erfaringsmessig er det stor forskjell i omfanget på dokumentene som inngår i sikkerhetsstyringssystemet for de ulike skips- og innretningstypene, og kravet om

dokumentasjonsframleggelse bør være tilpasset dette. For fiskefartøy gjennomføres revisjon av rederiets sikkerhetsstyring i samtidig med førstegangsrevisjon, mellomliggende revisjon eller fornyelsesrevisjon av fartøyets sikkerhetsstyringssertifikat (SMC). Dette er en forenkling i forhold til forslaget som ble sendt på høring.

De nye bestemmelsene er mer fleksible både med hensyn til tidspunktet for når dokumentene skal legges fram og dessuten også hvilken dokumentasjon som skal framlegges.

#### *Til § 5 Dispensasjon*

Det er gitt en generell unntaksbestemmelse i gjeldende ISM-forskrift § 3. Slike unntak kan bare gis dersom det er sikkerhetsmessig forsvarlig og det ikke strider mot internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til. I denne sammenhengen er slike internasjonale overenskomster EØS-avtalen (forordning 336/2006), SOLAS kapittel IX og ISM-normen. Med unntak for fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer, og noen typer flyttbare innretninger, gjennomfører forskriften bare det som følger av hhv. SOLAS, ISM-normen og forordning 336/2006. Adgangen til å gi eventuelle unntak må derfor framgå av disse instrumentene. Både ISM-normen og forordning 336/2006 er gjort til forskrifter, og eventuelle unntakshjemler i disse kan derfor anvendes direkte. Kravet om at fiskefartøy skal ha sikkerhetsstyringssystem er ikke hentet fra disse internasjonale instrumentene, og vi foreslår derfor en egen unntaksadgang og noen lempinger i forhold til revisjonsregimet (DOC) for disse i forskriften (se kommentar til §§ 3 og 4).

Unntaksadgangen er ment som en sikkerhetsventil for tilfeller hvor ISM-normens krav vil være urimelig upraktiske for et fiskefartøy å følge. En lignende adgang følger av forordningen artikkel.

Unntakshjemmelen er så vid at den bør dekke alle aktuelle situasjoner som måtte oppstå.

## **Konklusjon**

### **Ikrafttredelse**

Endringene trer i kraft 1. januar 2015. Fiskefartøy skal følge forskriften fra og med 1. januar 2016.

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen  
avdelingsdirektør

Vedlegg:

- 1) Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, fiskefartøy og flyttbare innretninger med vedlegg
- 2) Oversikt over høringsinnspill med kommentarer