

Høringsinstanser i henhold til liste

## Høringsbrev - forslag til endring i forskrift om redningsmidler

Høringsfrist 11. juli 2016

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til endringer i redningsforskriften på høring. Høringsinstansene følger av vedlagte høringsliste.

Det bes om at høringsuttalelser sendes som e-post til: [postmottak@sjofartsdir.no](mailto:postmottak@sjofartsdir.no)  
Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider: [www.sjofartsdir.no](http://www.sjofartsdir.no)  
Ta kontakt med Ole Morten Fureli på telefon 52 74 50 00 (e-post [omf@sdir.no](mailto:omf@sdir.no)) eller John Kristian Spångberg (e-post [jks@sdir.no](mailto:jks@sdir.no)) ved spørsmål.

### Forslaget

Sjøfartsdirektoratet foreslår endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip (redningsforskriften). Endringsforslaget gjelder blant annet tilpasninger for lasteskip med største lengde under 15 meter.

Formålet med endringsforslaget er mer hensiktsmessige krav om redningsredskaper også for de minste lasteskipene uten at endringene reduserer sikkerhetsnivået. Endringsforslaget som gjelder lasteskip med største lengde under 15 meter, har som utgangspunkt bestemmelser som gjelder redningsredskaper på mindre fiskefartøy.

Sjøfartsdirektoratet foreslår også mindre endringer i bestemmelser om redningsredskaper som gjelder for passasjerskip. Disse endringene foreslås for å videreføre gjeldende rett på tidspunktet for redningsforskriftens ikrafttredelse 15. september 2014.

Forskriften er ment å tre i kraft snarest. De meste av forslagene vil være lettelse eller videreføring av tidligere rett, med unntak av ny § 9a. Denne delen av forskriften vil tre i kraft med forskriften for øvrig, men det er presisert i bestemmelsen at kravene gjelder først fra 1. januar 2017.



## Bakgrunnen for forslaget

Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip, i det følgende omtalt som forskrift 2014/1853, trådte i kraft 1. januar 2015. Forskrift 2014/1853 har krav om bygging og tilsyn som også gjelder for lasteskip med største lengde mellom 8 og 15 meter.

Tilsyn med lasteskip med største lengde under 15 meter har ført til økt fokus på om gjeldende bestemmelser om redningsredskaper på lasteskip er hensiktsmessige. Sammen med henvendelser fra brukerne av direktoratets forskrifter, har dette medført at Sjøfartsdirektoratet har gjennomgått enkelte bestemmelser om redningsredskaper for slike skip. Gjennomgangen har resultert i endringsforslagene som nå sendes på høring.

I sin gjennomgang har Sjøfartsdirektoratet vurdert om bestemmelser om redningsredskaper for fiskefartøy av samme størrelse også kan brukes, da disse to fartøygruppene har likhetstrekk både med tanke på bemanning og bruksområder. Vi har blant annet sett på reglene for redningsflåter om bord på fiske- og fangstfartøy under 15 meter, og foreslår at lasteskip med største lengde mellom 8 og 15 meter som ikke har mer enn tre personer om bord kan bruke redningsflåter produsert etter ISO-standard 9650-1 i stedet for rattmerket flåte.

Sjøfartsdirektoratet har videre sett på livbøyekonfigurasjonen som kreves på mindre fiskefartøy og foreslår tilpasninger som skal gjelde for lasteskip med største lengde mellom 8 og 15 meter.

Vi har også sett hen til Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter 1990 Y13 punkt 7 om ombordstigningsstige. Dette er et krav som i Y13 punkt 7 gjelder alle båter som bygges etter denne standarden. Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet om ombordstigningsstige skal gjelde for skip med bare en person om bord. Vi fant at det var særlig viktig for disse å ha en måte for å komme seg om bord igjen på, ettersom det ikke er andre om bord til å få hjelp av. Vårt tallmateriale tilsier at det på passasjerskip og lasteskip uavhengig av lengde har vært totalt 74 personulykker som skyldes fall over bord fra 1. januar 2000 til i dag. Dette kan igjen fordeles på 65 ulykker/episoder på 61 unike fartøy. 33 av disse har bemanningssertifikat, men ingen av dem har en bemanning på kun én person. Det er da tale om 28 fartøy som ikke har bemanningssertifikat. Det er ikke dermed sagt at samtlige av disse kun har én person i bemanningen, men Sjøfartsdirektoratet vurderer det som et område hvor man kan styrke sikkerheten til personer om bord.

Vi har også foreslått å innføre krav om dødmannsknapp på disse båtene, altså hvor det kun er en person om bord. Ombordstigningsstigen sørger for at man kan komme seg opp igjen i båten, mens dødmannsknappen vil sørge for at fartøyet stopper.

Vi anslår at både ombordstigningsstige og dødmannsknapp vil kunne ligge på et sted mellom 2 000 til 5 000 kr hver. Montering og eventuell tilpasning av skrog kommer i tillegg.

Denne delen av forslaget er foreslått å få virkning fra 1. januar 2017, slik at rederiene får en periode til å omstille seg.

Med utgangspunkt i reglene for de minste passasjerfartøyene er det også gjort tilpasninger for de aller minste lasteskipene, det vil si fartøy som ikke er omfattet av 24-meterforskriften.

Det er også gjort noen tilpasninger for reglene for passasjerskip. Dette dreier seg om å videreføre bestemmelser fra det forrige regelverket.

Utover dette er det stort sett snakk om rene språklige endringer.

## Gjeldende rett

Bestemmelser om redningsredskaper følger i dag av forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip (redningsforskriften).

Forskriften har avløst forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip, forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip og forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip. Den nye forskriften har videreført de tidligere reglene og slått dem sammen med de øvrige regler om redningsredskaper.

## Hjemmel

Sjøfartsdirektoratet foreslår med hjemmel i skipssikkerhetsloven §§ 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 19, 21, 22, 22a, 28a, 29, 30, 31, 32, 34, 37, 38, 42, 44, 45, 48, 49, 52 og 54 å endre forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip (redningsforskriften).

## Merknader til forskriftsforslaget

I det følgende knytter vi noen kommentarer til de foreslåtte endringsbestemmelsene.

Forslag til endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip (redningsforskriften).

I § 1 d foreslår vi å endre betegnelsen «bemannet lekter» til å beskrive hvilke lektere som omfattes av redningsforskriften.

Vi foreslår å slette «om bord» i § 5 første ledd for at forskriften skal ha konsekvent språkbruk, se f.eks. § 6 første ledd og § 7 første ledd.

§ 5 første ledd ny bokstav f fulgte tidligere av forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip § 8 bokstav g, men ble ikke fastsatt i gjeldende redningsforskrift. Kravet om et toveis, bærbart VHF-radiotelefonapparat tas nå inn igjen i redningsforskriften.

§ 5 a er en tilpasning av redningsredskaper på de aller minste lasteskipene. Den har paralleller til § 5, men det er blitt valgt enkelte andre løsninger da dette synes mer hensiktsmessig for disse fartøyene. Hovedregelen i § 2 om standarden på utstyret består fortsatt. Skipsutstyrforskriften bestemmer hvilken standard utstyret skal ha og testes etter.

Vi har presisert i §§ 6 og 7 at det er antallet redningsredskaper som er det sentrale i tabellene. Hovedregelen i redningsforskriften § 2 om standarder som kreves for redningsredskaper består fortsatt. Forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrforskriften) bestemmer standarder som gjelder for utforming og testing av bl.a. redningsredskaper.

Tabellen i § 6 blir endret på punktet som gjelder redningsfarkoster for å henvise til § 8 femte ledd, altså muligheten for at lasteskip kan føre én redningsflåte, når denne kan settes ut på hver side av skipet.

Tabellen endres også på punktet som gjelder livbøyer. Dette skjer for å reflektere endringen i § 11 andre ledd.

Tabellen endres også på punktet som gjelder MOB-båt. Her endres tabellen på to punkt. Lasteskip med bruttotonnasje fra 100 opp til 300 med lengde (L) under 30 meter har hatt et krav om å ha MOB-båt dersom de går i utenriksfart. Kravet til MOB-båt for tilsvarende lasteskip i innenriksfart ble opphevet

med virkning fra 1. januar 2009. Det viste seg at MOB-båt kravet ikke har vært hensiktsmessig og at det ikke hadde bidratt til økt sikkerhet og rederier som har søkt om dispensasjon fra kravet, har fått innvilget dette. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å oppheve kravet om MOB-båt på lasteskip i utenriksfart med bruttotonnasje fra 100 opp til 300 med lengde (L) under 30 meter.

Tabellen i § 7 presisert for å gjøre det klarere hva som gjelder for termisk redningsvest/termisk drakt kombinert med redningsvest for barn. Dette kravet følger allerede av regel III/7.2.1.3, men slik tabellen er utformet i dag, er det kun det ene alternativet i regelen som fremkommer tydelig med mindre man går videre til SOLAS. Ettersom tabellen gir unntak for antall redningsmidler har vi funnet grunn til å presisere disse alternativene.

Tabellene i §§ 6 og 7 er presisert for linekastende apparat. Det har vært diskusjon rundt formuleringen i tabellen. LSA-koden punkt 7.1 krever muligheten til å avfyre fire prosjektiler med liner. Vi ønsker å klargjøre at det er dette som er kravet.

I § 8 tredje ledd foreslår direktoratet at kravene i SOLAS regel III/21 gjelder passasjerskip i utenriksfart uansett byggeår. Dette gjenspeiler hvordan bestemmelsen har blitt tolket. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at det vil bli både enklere og mindre byrdefullt for næringen å forholde seg til SOLAS 1974 regel III/21 sammenlignet med eldre SOLAS-versjoner. Siste punktum i § 8 tredje ledd foreslås slettet, da setningen er overflødig etter endringen som foreslås ovenfor.

Et nytt sjuende ledd i § 8 gir tilpasningsmuligheter for redningsflåter på lasteskip med største lengde mellom 8 og 15 meter. Slike skip – når de ikke har mer enn 3 personer om bord – kan som alternativ til rattmerkede flåter ha flåter som er produsert etter ISO-standard 9650-1. Tilsvarende regulering gjelder for fiske- og fangstfartøy med lengde under 15 meter (se forskrift 22. november 2014 nr. 1404 om fiske og fangstfartøy under 15 meter § 38 andre ledd). Flåter som er produsert etter ISO-standard 9650-1 retter seg hovedsakelig mot fritidsfartøysmarkedet. ISO-standarden tar utgangspunkt i at en person veier 75 kg, jf. punkt 3.1. LSA-koden (MSC.48(66)) har som utgangspunkt at hver person på et lasteskip veier 82,5 kg, jf. punkt 4.2.2.1. (endret med virkning fra 1. januar 2012 gjennom resolusjon MSC.293(87)). For å ta høyde for LSA-kodens normering for vekt av en person, samt utstyr og bekledning som brukes i yrkessammenheng, foreslår Sjøfartsdirektoratet en sikkerhetsmargin som kommer til uttrykk ved avgrensningen på 3 personer.

I § 8 sjuende ledd bokstav c foreslår vi en regel om plassering av flåter som gjenspeiler tilsvarende krav i ISO-standard 9650-1. Med mindre flåten er sertifisert for en plassering som er lavere, gjelder den øvre grensen på seks meter. ISO-standard 9650-1 har ikke krav om oppdrift av flåten i pakket tilstand. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at kravene i LSA-koden punkt 4.2.6.1 og testkravene i MSC.81(70) punkt 5.13 og 5.19 gjelder. Flåten skal også ha friflyt-arrangement etter LSA-koden punkt 4.1.6. Dersom flåten kan settes ut på begge sider av fartøyet er det tilstrekkelig med én flåte, jf. § 8 femte ledd.

I § 9 tredje ledd viderefører vi et krav fra tidligere forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip. SOLAS regel III/21.1.4.3 og regel III/31.1.3.3 åpner for at MOB-båt kan regnes som redningsfarkost. Vi har også harmonisert regelverket for lasteskip og passasjerskip i fartsområde 3. Sjøfartsdirektoratet vurderer situasjonen slik at det ikke er grunnlag for å behandle fartøystypene ulikt på dette punktet. Det er derfor foreslått at lasteskip kan medregne MOB-båt som redningsfarkost i fartsområde 3, mot tidligere bare i fartsområde 2.

Ny § 9a har krav om ombordstigningsstige. Regelen er hentet fra Nordisk Båtstandard Y13, punkt 7.1. Kravet gjelder passasjerskip som har en person i besetningen. Passasjerskip under 15 meter har tidligere blitt bygget etter Nordisk Båtstandard, jf. opphevet forskrift 15. juni 1987 nr. 505 om bygging, utrustning og anvendelse av passasjerfartøy opptil 15 m største lengde. Når det gjaldt redningsmidler skulle fartøyene følge dagjeldende redningsmiddelforskrift, jf. § 12. Regelen om å bygge etter Nordisk

Båtstandard er videreført i § 5 i dagens byggeforskrift. Som følge av at fartøyene ikke følger Nordisk Båtstandard mht. redningsredskaper har det ikke vært et krav om redningsstige på de minste passasjerfartøyene. Sjøfartsdirektoratet foreslår at det skal være ombordstigningsstige og dødmannsknapp på både lasteskip og passasjerskip for å bedre sikkerheten på fartøy hvor besetningen består av kun én person. Ny teknologi gjør at de negative praktiske effektene av en dødmannsknapp ikke er like store som tidligere, som for eksempel bruk av trådløs teknologi i stedet for bruk av ledning eller snor. Vi krever ikke rattmerket utstyr på dette punktet. Forslaget legger opp til at denne bestemmelsen først trer i kraft 1. januar 2017.

I ny § 10a unntar Ro-ro passasjerskip sertifisert for fartsområde 2 og mindre for kravet om fjerner helikoptersone, jf. SOLAS regel III/28. Rettstilstanden som fulgte av nå opphevet forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip blir dermed videreført.

Et nytt tredje ledd i § 11 inneholder en regel om livbøyer. Denne er endret etter modell fra bestemmelser om antallet og plasseringen av livbøyer på mindre fiskefartøy. Følgelig er tabellen i § 6 endret.

Et nytt fjerde ledd i § 12 viderefører tilstanden slik den var fra tidligere forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip. Vi har omformulert dette kravet noe. Sjøfartsdirektoratet ønsker å klargjøre at samtlige i bemanningen som er involvert i evakuering og bemanning av redningsfarkost/MES skal ha redningsdrakt. Dette vil for eksempel si at både skipsfører som ber mannskapet iverksette evakuering, mannskap som klargjør redningsfarkost og mannskap som hjelper passasjerer om bord i redningsfarkost skal ha redningsdrakt. Endringen kan tolkes slik at dette er en liten skjerping av regelverket sammenlignet med slik tilstanden var etter forrige forskrift. I praksis antas det at dette ikke er tilfellet, da dette utstyret er i det store og hele på plass i dag.

Til slutt foreslår direktoratet å rette en skrivefeil i forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger Vedlegg I, § 50 (5). Vedlegg I inneholder overgangsregler for slep. Ordet «sjakter» skal forstås som sjakler.

### **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at med unntak av kravene i ny § 9a, utløser ikke endringsforslaget krav om økte investeringer. Som tidligere nevnt har Sjøfartsdirektoratet anslått at både ombordstigningsstige og dødmannsknapp vil kunne ligge på et sted mellom 2 000 til 5 000 kr hver. Montering og eventuell tilpasning av skrog kommer i tillegg. Vi vurderer situasjonen slik at ettersom det er tale om å sikre liv og helse, er dette ikke en stor investering. Videre antar Sjøfartsdirektoratet at et lite mindretall allerede har dette utstyret om bord.

Forskriftsforslaget fører heller ikke til noen økning av antallet tilsyn eller økte gebyrer for skip som omfattes av endringene.

Med hilsen

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen  
avdelingsdirektør