Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

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 / plattformsjefer / operatører
- ☒ Hov Hovedorganisasjoner
- ☐ H.i. Høringsinstanser
- ☐ Andre:

Nr.: RSR 13-2023

Dato: 18.12.23

Saksnr.: 2023/74896

Opphever:

Referanse til:

- forskrift juli 2014 nr.1072 om bygging av skip (byggeforskriften)
- forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer- lasteskip og lektere (sikkerhetsforskriften)
- forskrift 1. juli 2014 nr.1019 om redningsredskaper på skip (redningsredskapsforskriften)
- forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger (radiokommunikasjonsforskriften)
- forskrift 7. juni 2019 nr.710 om bygging, utrusting og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard (svalbardforskriften)

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

Endringer i diverse forskrifter hjemlet i Skipssikkerhetsloven - jf. resolusjon MSC.474(102), MSC482(103), MSC491(104 og MSC.496(105)

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i:

- forskrift juli 2014 nr.1072 om bygging av skip (byggeforskriften)
- forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer- lasteskip og lektere (sikkerhetsforskriften)
- forskrift 1. juli 2014 nr.1019 om redningsredskaper på skip (redningsredskapsforskriften)
- forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger (radiokommunikasjonsforskriften)
- forskrift 7. juni 2019 nr.710 om bygging, utrusting og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard (svalbardforskriften)

Innledning

Nødvendige endringer er gjort i de nevnte forskriftene for å sikre gjennomføringen i norsk rett av vedtak truffet av IMOs sjøsikkerhetskomité MSC.474(102), MSC482(103), MSC491(104 og MSC.496(105).

Høring

Forslaget til forskriftsendringene var på offentlig høring i perioden 6. juni til 14. oktober 2023. Sjøfartsdirektoratet mottok åtte høringssvar. Verken Det Norske Maskinistforbund, Miljødirektoratet, Kystverket, Justis- og beredskapsdepartementet eller Fiskeridirektoratet hadde merknader til endringsforslagene.

Redningsselskapet (RS) kommenterte at de i utgangspunktet er positive til alle tiltak som bidrar til tydelighet i gjeldende regelverk, herunder harmonisering med internasjonale regler og et totalregelverk man kan orientere seg i på best mulig måte. De pekte på at forslaget ikke burde gå lengre enn det som er nødvendig for å gjennomføre internasjonale forpliktelser dersom disse ikke er eksplisitt vurdert ut fra en hensiktsmessighets- og konsekvensanalyse i tråd med utredningsinstruksen. Direktoratet har nøye vurdert RS sitt innspill. Som et resultat av denne vurderingen, vil direktoratet følgelig ikke kreve at endringene i MSC.474 (102) også skal gjelde for ikke-SOLAS fartøy på det nåværende tidspunkt. Se nærmere redegjørelse nedenfor.

Imstec kom med merknader etter at høringsfristen gikk ut. Ettersom merknadene gjelder forpliktende og internasjonalt besluttet regelverk hvor protestfristen har gått ut, har vi ikke mulighet til å gjøre endringer her. Vi vil likevel ta med oss merknadene inn i vårt arbeid i IMO.

Nærmere om endringene i de aktuelle forskriftene

Vedtak MSC.474(102), MSC.482(103), MSC.491(104) og MSC.496(105) ble fastsatt av IMOs sjøsikkerhetskomité (MSC). Når endringene trer i kraft vil de endre henholdsvis sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel II-1 del A, A-1, B-1, B-2, B-4, D, og kapittel III del B, kapittel IV og V og 1988-protokollen til Lastelinjekonvensjonen, vedlegg B, vedlegg I kapittel II regel 22 og kapittel III regel 27.

I norsk rett er reglene gjennomført i byggeforskriften, sikkerhetsforskriften, redningsredskapsforskriften, radiokommunikasjonsforskriften og svalbardforskriften. Gjennomføringsbestemmelsene som tar inn SOLAS og Lastelinjekonvensjonen i norsk rett ved henvisning (inkorporasjon), har blitt endret slik at de samsvarer med det reviderte internasjonale regelverket. For å sikre samsvar med Norges internasjonale forpliktelser som følge av resolusjonene, er det også nødvendig med flere endringer i sikkerhetsforskriften som transformerer deler av SOLAS kapittel II-1.

MSC.474(102) – endringer i SOLAS II-1, del A, A-1, B-1, B-2, B-4, D.

Endringene i SOLAS kapittel II-1 del A-1 gjelder krav til fortøyning. De nye kravene følger av endret regel 3-8 og skal sørge for utforming av passende og sikre fortøyningsarrangementer, inkludert trosser, for å øke sikkerheten til mannskapet. Bakgrunnen for de nye reglene er mange alvorlige ulykker som følge av fortøyningsoperasjoner som ofte skyldes manuell håndtering av utstyr og brudd på trosser. Krav til vedlikehold og inspeksjoner er også utarbeidet. Følgende retningslinjer støtter de nye kravene:

- Guidelines on the design of mooring arrangements and the selection of appropriate mooring equipment and fittings for safe mooring (MSC.1/Circ.1619)
- Guidelines for inspection and maintenance of mooring equipment including lines (MSC.1/Circ.1620)
- Revised guidance on shipboard towing and mooring equipment (MSC.1/Circ.1175/Rev.1)

Kravene gjelder for laste- og passasjerskip med bruttotonnasje 3000 eller mer som er bygget 1. januar 2024 eller senere. Når ordlyden «bygget» brukes, betyr dette at kontrakt er inngått 1. januar 2024 eller senere. I mangel av kontraktsinngåelse er skipet likevel bygget dersom det er kjølstrukket eller er på et tilsvarende byggetrinn 1. juli 2024 eller senere. Hvis levering av skip finner sted 1. januar 2028 eller senere gjelder også de nye kravene. Retningslinjene for inspeksjon og vedlikehold har tilbakevirkende kraft og vil gjelde for alle skip.

Regelendringene gjelder i utgangspunktet bare for SOLAS-fartøy. Det er ikke tatt stilling til egne nasjonale regler på dette området enda. Sjøfartsdirektoratet anbefaler likevel at skip med bruttotonnasje under 3000 skal følge de nye kravene så langt det er praktisk gjennomførbart. Det følger av SOLAS regel II-1/3-8.7 som endret ved MSC.474(102) at skip med bruttotonnasje under 3000 bør følge bestemmelsene så langt det er praktisk mulig.

SOLAS kapittel II-1 del B, B-1, B-2 og B-4 er endret for å sikre at den probabilistiske skadestabilitetsstandarden i delene B og B-1 er reflektert i kravene til vanntett integritet i delene B-2 til B-4. Spesielt gjelder dette revisjonen av SOLAS regel II-1/7-2.5 og 17. Endringene er et resultat av erfaringene som er gjort etter at den probabilistiske skadestabilitetsstandarden ble introdusert i 2009.

I SOLAS regel II-1/12.6 er det fastsatt nye bestemmelser for ventiler i kollisjonsskott. De nye bestemmelsene er ikke spesifikke med hensyn til type ventil sammenlignet med dagens regel 12.6.1, som krever skruventil for passasjerskip og alternativt spjeldventil for lasteskip. Nye bestemmelser i 12.6.2 har krav til plassering og operasjon av ventilen(e).

SOLAS regel II-1/13 er revidert for å gjelde åpninger i vanntette avgrensninger generelt og er ikke begrenset til åpninger i vanntette skott. Samtidig er regel 13 oppdatert for å ta hensyn til at det sentrale betjeningspanelet for vanntette dører også kan være plassert i skipets sikkerhetssenter, jf. SOLAS regel II-2/23.

I SOLAS regel II-1/15 er kravene til landgangs-, laste- og drivstoffporter i skutesiden under skottdekk og fribordsdekk på henholdsvis passasjerskip og lasteskip revidert for å tydeliggjøre kravet til vanntetthet og strukturell styrke. Antallet slike luker skal holdes på et minimum og skal som hovedregel vende utover.

I SOLAS regel II-1/16.1.1 om design og testing av vanntette lukningsmidler og regel II-1/22.1 om inspeksjon av vanntette dører etc. er aske- og søppelsjakter fjernet fra opplistingen.

SOLAS regelII-1/17 tydeliggjør krav til dører i vanntette skott over skottdekk som blir neddykket i mellomliggende eller endelig fyllingstrinn. Det følger av forklarende merknader (Res.MSC.429(98) Rev.2) at dører som blir neddykket i nødvendig utstrekning for positiv stabilitet, nå ikke lenger defineres som vanntette dører i henhold til kravene i regel 13, men skal kunne tåle et vanntrykk på 1 meter. Disse dørene kan være skyvbare eller hengslede og kan holdes åpne dersom de kan fjernstenges fra bro.

Ny SOLAS regel II-1/19.5 poengterer at skadekontrollinformasjonen for skip som følger av SOLAS II-1/8-1, skal vise til den valgte metoden for skadestabilitetsstøtte.

Endringer i bestemmelsene i SOLAS regel II-1/22.7 om lukking av landgangs-, laste- og drivstoffporter i skutesiden under skottdekk, åpner for at skipsfører under visse vilkår kan tillate at slike luker kan åpnes mens skipet er underveis.

Henvisningene i SOLAS regel II-1/42.4.2 har blitt oppdatert for å gjenspeile endrede nummereringer i SOLAS regel II-1/13. Tilsvarende oppdateringer er gjort i sikkerhetsforskriften. I forbindelse med oppdateringen ble det også gjort nødvendige endringer for å sikre at de aktuelle bestemmelsene er i samsvar med tidligere endringer i SOLAS.

Endringene nevnt ovenfor gjelder utelukkende for laste- og passasjerskip bygget 1. januar 2024 eller senere.

MSC.482(103) – Endringer i SOLAS II-1 og III

Ny SOLAS regel II-1/25-1 utvider kravet om vannstandsdetektorer på lasteskip bygget 1. januar 2024 eller senere. Tidligere gjaldt dette kravet bare lasteskip med ett enkelt lasterom, jf. regel II-1/25. Nå gjelder kravet også for lasteskip med flere lasterom. Bulkskip og tankere er unntatt kravene om vannivådetektor som kreves etter SOLAS regel II-1/25 og 25-1.

Det følger av ny SOLAS regel II-1/25-1 at hvert lasterom ment for tørrlast skal ha vannstandsdetektor. Det er ikke nødvendig med detektorer i lasterom som i sin helhet er plassert over fribordsdekket. Sensorer i skipets lensearrangement kan under visse vilkår dekke kravene til vannstandsdetektorer.
Regelen gir detaljer om plassering av sensorene. I forbindelse med de utvidede kravene har også resolusjon MSC.188(79) om funksjonskrav til slikt utstyr blitt revidert, jf. resolusjon MSC.188(79) Rev.1.

SOLAS regel III/33.2 er endret, slik at den ikke lenger omfatter fritt-fall-livbåter, men bare livbåter som settes ut ved hjelp av daviter.

MSC.491(104) – endringer i 1988-protokollen til lastelinjekonvensjonen, kapittel II regel 22 og kapittel III regel 27

Regel 22 har fått en mindre redaksjonell endring for å gjenspeile innholdet i tabell 22.1.

Kravene til vanntette dører i 1988-protokollen til lastelinjekonvensjonen regel 27 er endret for å harmonisere med reglene om vanntette dører for lasteskip i SOLAS kapittel II-1 del B-2.
I tillegg til fjernstyrte vanntette skyvedører tillates nå at følgende dører kan være neddykket i endelig vannlinje etter fylling:

- hengslet vanntett atkomstdør med hurtiglukking og åpen/lukket indikator lokalt og på bro
- hengslet vanntett dør som er permanent stengt under fart

Endringene i regel 27 vil kunne gi større valgfrihet i designfasen og gjelder for alle skip, men vil ikke ha direkte innvirkning på eksisterende skip.

MSC.496(105) – endringer i SOLAS II-1 del D, III del B, IV og V

Kravene til Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) har blitt modernisert og inneholder mer generiske krav, uavhengig av spesifikke tjenesteleverandører. Føringskrav for foreldede systemer er også fjernet. Videre er kravene til nødkommunikasjonsutstyr flyttet fra SOLAS kapittel III om livredningsutstyr til kapittel IV om radiokommunikasjon. I definisjonene av radiodekningsområde A1 og A2 er det gjort noen mindre redaksjonelle endringer.

Radiodekningsområde A3 er endret for å reflektere at det geografiske dekningsområdet kan variere som følge av den (de) satellittjenesteleverandøren(e) som støttes av skipjordstasjonen om bord.

Ettersom reglene om nødkommunikasjon flyttes fra SOLAS kapittel III til SOLAS kapittel IV, er det nødvendig med regeltekniske endringer i redningsforskriften §§ 5, 5a, 6 og 7. Bestemmelser som gjelder radiokrav er flyttet til forskrift om radiokommunikasjonsutstyr, §§ 3 og 5. I radiokommunikasjonsforskriften er det også fastsatt ny § 3 a om krav til SART og håndholdt VHF-radio på lasteskip.

Flytting av enkelte utstyrskrav fra redningsredskapsforskriften til radiokommunikasjonsforskriften innebærer en endring for skip som følger forskrift 17. juni 2014 nr. 768 om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer. Før forskrift om særlige regler for vernede skip trådte i kraft, hadde vernede skip krav om radartransponder på lik linje med andre skip, jf. nå opphevet forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip § 7. Ved overgang til ny forskrift for vernede skip i 2014 var hensikten å videreføre gjeldende rett for redningsredskaper – og midler. Likevel falt kravet om radartransponder ut ved en feil.
Utstyret, som i dag omfatter radar-SART og AIS-SART, brukes til søk og redning ved at enheten markerer posisjonen til redningsfarkost eller fartøy i nød og gir signal som hjelper redningsressurser å lokalisere nødstedte.

Kravet om lokaliseringsutstyr for søk og redning gjelder i dag for alle passasjerskip med fartsområde 2 og større samt lasteskip med bruttotonnasje 100 eller mer. Kravet gjelder også for lasteskip med bruttotonnasje under 100 i fartsområde 3 og større. Sjøfartdirektoratet kan ikke se at det er noen sikkerhetsmessige grunner til at vernede skip skal være unntatt krav om å ha lokaliseringsutstyr for søk og redning. Derfor gjeninnføres nå kravet ved at det er tatt inn i radiokommunikasjonsforskriften, som omfatter skip med passasjersertifikat for vernet skip.

Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at skip som tidligere fulgte forskrift om redningsredskaper på passasjerskip, allerede har utstyret om bord. For skip sertifisert 15. september 2014 eller senere etter forskrift om særlige regler for vernede skip, kan kravet medføre en kostnad. Den sikkerhetsmessige nytteverdien av tiltaket er etter direktoratets vurdering større enn kostnaden.

Sjøfartsdirektoratets tolkning av SOLAS kapittel III er gjort kjent og lagt ved redningsredskapsforskriften. I nevnte SOLAS regel III/29 var det en henvisningsfeil. Denne feilen er nå korrigert ved at det henvises til IMO resolusjon A.1072(28).

Svalbardforskriften
Forskriftens § 3 bokstav c er oppdatert slik at den viser til gjeldende konsolidert SOLAS-utgave 2020 som endret ved de aktuelle IMO-resolusjonene.

Økonomiske og administrative konsekvenser
Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at endringene som nå fastsettes vil få nevneverdige økonomiske eller administrative konsekvenser, ettersom endringene i hovedsak er regeltekniske eller innebærer mindre omfattende utstyrskrav.

For skip som er omfattet av forskrift om særlige regler for vernede skip mv. og ikke allerede har nødvendig lokaliseringsutstyr for søk og redning om bord, vil det medføre kostnader å etterleve kravene. Prisen på en radar-SART eller AIS-SART ligger på rundt 8000 kroner. I dag er det 30 aktive skip som har gyldig sertifikat etter denne forskriften. Sjøfartsdirektoratets beregninger viser at det er rundt seks skip som ikke har oppgitt at de har SART i dag. Det kan likevel være at flere av disse har SART uten at det er registrert, og at antallet berørte skip er lavere enn seks.

Knut Arild Hareide
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør