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
- ☐ H.i. Høringsinstanser
- ☐ Andre:

Nr.: RSR 13-2019

Dato: 19. desember 2019

Saksnr.: 2019/93736 TAIS

Opphever:

Referanse til:

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

Endring i byggeforskriften og forskrift om sikkerhetstiltak m.m.

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endringer i forskrift om bygging av skip 1. juli 2014 nr. 1072 (byggeforskriften) og forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere (sikkerhetstiltaksforskriften) for å gjennomføre endringer i SOLAS kapittel II-1 og koden om intakt stabilitet. Endringene vil bare få betydning for skip i internasjonal fart og trer i kraft fra og med 1. januar 2020.

1. Bakgrunn

IMOs Maritime Safety Committee (MSC) har vedtatt endringer i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) gjennom resolusjonene MSC.409(97), MSC.421(98) og MSC.436 (99). I tillegg gjøres det endringer i the International Code for Intact Stability (IS-koden) gjennom resolusjonene MSC.413(97), MSC.414(97), MSC.443(99) og MSC.444 (99).

I norsk rett er SOLAS kapittel II-1 gjennomført i forskrift om bygging av skip § 3. IS-koden er hjemlet i SOLAS kapittel II-1, del B-1, regel 5 og gjennomført i byggeforskriften § 3. SOLAS kapittel II-1/19-24 gjelder operasjonelle krav og er derfor gjennomført i forskrift om sikkerhetstiltak kapittel 3a.

Endringene gjelder primært lasteskip i utenriksfart med bruttotonnasje 500 eller mer og passasjerskip i utenriksfart jf. byggeforskriften § 3. Endringene gjelder først og fremst ramme nybygg, men i særlige tilfeller er det også innført overgangsbestemmelser for allerede eksisterende skip.

2. Endringene i byggeforskriften

Endringene som følger av resolusjonene MSC.409(97), MSC.421(98) og MSC.436 (99) gjør endringer i SOLAS kapittel II-1, som er gjennomført i norsk rett ved byggeforskriften.

MSC.409(97)

MSC.409(97) endrer SOLAS kapittel II-1, regel 3-12, annet avsnitt, om beskyttelse mot støy. I denne bestemmelsens virkeområde er det oppdaget en uklarhet. For skip hvor byggekontrakten er inngått før 1. juli 2014 og hvis kjøl er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn på eller

etter 1. januar 2015 med levering er før 1. juli 2018, kommer verken bestemmelsens første eller andre ledd til anvendelse. Denne resolusjonen endrer SOLAS kapittel II-1 slik at det presiseres at også disse skipene er omfattet av bestemmelsen. (Dette gjøres ved at den siste del av setningen «men før 1 januar 2015» i alternativ 2.1 i regel 3-12 er tatt bort).

Bestemmelsen og endringen er begrenset til å omfatte skip i internasjonal fart med bruttotonnasje 1600 eller mer og, som bestemmelsen nå presiserer, som det er inngått byggekontrakt for 1. juli 2014 eller senere, eller i mangel av byggekontrakt, hvis kjøl er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn 1. januar 2015 eller senere, eller hvis levering finner sted 1. juli 2018 eller senere.

MSC.421(98)
SOLAS kapittel II-1 har siden 1. januar 2009 inneholdt bestemmelser ment for å harmonisere reglene mellom kravene til skadestabilitet for lasteskip og passasjerskip. Etter endringene i 2009 har det over tid vist seg å være behov for revidering av en rekke bestemmelser i SOLAS kapittel II-1. Revisjonen har resultert i endringene som nå framgår av MSC.421(98).

Endringene i SOLAS kapittel II-1 som følger av MSC.421(98), gjelder både del A generelle bestemmelser, del B-1 stabilitet, del B-2 oppdeling, vanntett og værtett integritet og del B-4 stabilitetsstyring mv. Den største revideringen er gjort i forbindelse med stabilitet for nye passasjerskip.

Kort om de ulike endringene av størst betydning:
I del B om oppdeling og stabilitet er regel 4 generelle bestemmelser endret slik at alternativ etterlevelse gjøres til en del av teksten, med to nye avsnitt, i stedet for å framgå av en fotnote.

I del B-1 om stabilitet er regel 5-1 om stabilitetsopplysninger skipsfører skal motta endret slik at begrenset stabilitet informasjon inkluderer tilpasninger.

Regel 6 om påkrevd oppdelingsindeks R er endret slik at den krevde oppdelings indeksen, R, blir modifisert for passasjer skip.

Regel 7-2 om beregning av faktor s_i endrer kalkulasjonen for s.

I del B-2 om oppdeling, vanntett og værtett integritet er regel 9 om dobbeltbunn i passasjerskip og andre lasteskip enn tankskip endret slik at den gir den maksimale grensen for den vertikale avstanden fra bunnen av en brønn til et nivå som sammenfaller med kjøllinjen med anvendelse av den største verdien eller alternativt er i samsvar med nr.8 i regelen skal vises for denne delen av skipet.

Regel 12 om skarpskott og maskinskott, akseltunneler osv. er endret slik at den tillater «butterfly valve» (ventil) i det vanntette kollisjonsskottet på lasteskip.

Regel 16 om konstruksjon og førstegangsprøving av vanntette lukninger er endret slik at det også kreves testing av vanntette luker.

Regel 17 om innvendig vanntett integritet over skottdekket på passasjerskip er endret slik at luftrør som munner ut inne i en overbygning skal vurderes som ubeskyttede åpninger med mindre de har vanntette lukningsmidler.

I del B-4 om stabilitetsstyring er regel 22 om hindring av og kontroll med vanninntrengning osv. endret slik at mulighet for å la vanntette dører være åpne tas bort.

Samtidig med de nevnte øvrige endringene er det ved MSC.421(98) gjort mindre endringer av redaksjonell art i bestemmelsene som følger av SOLAS kapittel II-1, blant annet endring av formuleringer, oppbygging av bestemmelser etter endring som nevnt ovenfor er gjennomført for eksempel av oppbygging av bestemmelser, nummerering osv.

Hvem gjelder endringene for?
Endringene som følger av MSC.421(98) vil for SOLAS kapittel II-1 få betydning for lasteskip i utenriksfart med bruttotonnasje 500 eller mer og for passasjerskip i utenriksfart jf. byggeforskriften § 3.

De nye bestemmelsene gjøres gjeldende trinnvis. Nedenfor gjengis en oversikt. En må likevel gå inn i SOLAS kapittel II-1 for å finne hvilke regler som får anvendelse for det konkrete skipet.

Endringene som følger av SOLAS kapittel II-1 del B, B-1, B-2 og B-4, med mindre noe annet framgår, gjelder for skip hvor byggekontrakten er inngått 1. januar 2020 eller senere, fra når kjølen er strukket eller ved liknende trinn i bygging 1. januar 2020 eller etter, eller i de tilfellene hvor levering av nybygg er 1. januar 2024 eller etter.

For eksisterende skip bygget før 1. januar 2009 gjelder SOLAS kapittel II-1 om endret ved MSC.1(XLV), MSC.6(48), MSC.12(56), MSC.13(57), MSC.19(58), MSC.26(60), MSC.27(61), Resolusjon 1 av 1995 SOLAS Konferansen, MSC.47(66), MSC.57(67), MSC.65(68), MSC.69(69), MSC.99(73), MSC.134(76), MSC.151(78) og MSC.170(79).

MSC.436(99)
SOLAS kapittel II-1 om bygging endres som følge av MSC.436(99) som inneholder de samme endringene som MSC.421(98) i generell del om hvilke skip de nye kravene gjelder for og når de trer i kraft. Videre gir MSC.436(99) nytt krav til operasjonell informasjon dersom det oppstår en fyllingsulykke om bord på passasjerskip som følger av byggeforskriften § 3 jf. SOLAS kapittel II-1 regel 8-1.1-3.

Videre gjennomfører MSC.436(99) endringer hvor passasjerskip som er bygget før 1 januar 2014 skal oppfylle kravene om stabilitetscomputer om bord og landbasert støtte innen første tilsyn om fornyelse etter 1. januar 2025.

MSC.413(97), MSC.414(97) og MSC.443(99) og MSC.444(99)
Resolusjonene MSC.413(97), MSC.414(97), MSC.443(99) og MSC.444 (99) gjør endringer i koden om intaktstabilitet. Endringene i MSC.413(97) og MSC.414(97) har sin bakgrunn fra erfaringer gjort etter ulykken med «Bourbon Dolphin» hvor man så behovet for å se nærmere på intaktstabilitet. Man har derfor utviklet og utarbeidet nye krav til intakt stabilitet ved ankerhåndtering, slep og løfteoperasjoner. Ettersom det ikke er alle skip som påtar seg oppgaver med ankerhåndtering, slep eller løfte operasjoner er reglene lagt til Del B i IS koden.

Resolusjon MSC.415(97) gjennomfører nye krav som innebærer at det skal foretas en vurdering av skipets intaktstabilitet når det deltar i ankerhåndteringsoperasjoner, slepe operasjoner eller tar på seg løfteoppdrag. Sjøfartsdirektoratet har kommet til at resolusjonen MSC. 415 (97) ikke skal innføres i norsk rett på nåværende tidspunkt. Nærmere beskrivelser av endringene vil derfor gjøres når disse reglene eventuelt skal gjennomføres på et senere tidspunkt og tas derfor ut av forskriftsmanuset for denne endringen. Regler for ankerhåndtering som er gjennomført i RSV 03-2014 videreføres inntil videre.

Introduksjonen og Del A i IS-koden er endret slik at bestemmelsene inkluderer nye definisjoner og gjøre de nye kriteriene i kodens Del B klarere.

MSC.413(97) og MSC.414(97) gjennomfører de samme faktiske endringene i IS-koden. Forskjellen er at MSC.413(97) gjennomfører endringer i IS-koden hjemlet i SOLAS som fastsatt i regel II-1/2.27.1 som endret av MSC.269(85). MSC.414(97) viser på sin side til IS-kodens introduksjon og del A som er fastsatt i avsnitt (16).1 i regel I/3 i protokoll 1988 i sammenheng med den internasjonale konvensjonen om lastelinjer, 1966 (1988 lastelinje-konvensjonen) som endret ved MSC.270(85).

Ved MSC.413(97) og MSC.414(97) endres IS-koden til også å omfatte fartøy som er involvert i ankerhåndteringsoperasjoner, slepeoperasjoner og løfteoperasjoner, ved å endre kodens introduksjonsdel, regel 2.27 til 2.30 til å inneholde oppramsing av også disse fartøyene.

Videre er det gjort endringer i kodens del A, ved at det er lagt inn en fotnote til kapittel 2. Fotnoten er ment som en presisering, for å understreke at reglene 3.4.1.8, 3.4.1.9, 3.6.4 og 3.6.5 tatt inn i kodens del B, som gjelder fartøyene lagt til i regel 2.27 til 2.30 i kodens introduksjonsdel, bare får betydning for de fartøyene som utfører disse operasjonen.

På samme måte som MSC.413(97) og MSC.414(97) gjennomfører MSC.443(99) og MSC.444(99) endring i IS-koden ved å vise direkte til SOLAS og lastelinjekonvensjonen. Begge resolusjonene gjennomfører de samme endringene i IS-kodens obligatoriske del A.

Nærmere om endringene
1. I introduksjonsdel og Del A
MSC.413(97) og MSC.414(97) endrer IS-kodens introduksjonsdel til også å omfatte fartøy som er involvert i ankerhåndteringsoperasjoner, slepeoperasjoner og løfteoperasjoner, ved at kodens introduksjonsdel, regel 2.27 til 2.30, nå inneholder oppramsing av også disse fartøyene. Videre er det gjort endringer i kodens del A, ved at det er lagt inn en fotnote til kapittel 2. Fotnoten er ment som en presisering, for å understreke at reglene 3.4.1.8, 3.4.1.9, 3.6.4 og 3.6.5 tatt inn i kodens del B, som gjelder fartøyene lagt til i regel 2.27 til 2.30 i kodens introduksjonsdel, bare får betydning for de fartøyene som utfører disse operasjonen.

På samme måte som MSC.413(97) og MSC.414(97) gjennomfører MSC.443(99) og MSC.444(99) endring i IS-koden ved å vise direkte til SOLAS og lastelinjekonvensjonen. Begge resolusjonene gjennomfører de samme endringene i IS-kodens obligatoriske del A, hvor fotnoten til tittelen til kapittel 2 slettes.

3. Endringene i forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere som følger av resolusjon MSC.421(98)

SOLAS reglene II-1/19 til 24 er operasjonelle krav. De er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift om sikkerhetstiltak m.m. kapittel 3a. MSC.421(98) endrer SOLAS kapittel II-1 regel 19 om havarikontrollopplysninger og bestemmelsens annet ledd som sier at vanntette dører som tillates å være åpne under fart, skal være tydelig angitt i skipets stabilitetsberegninger, slettes fra bestemmelsen. Denne er videreført i SOLAS kapittel II-1 regel 22 tredje ledd.

Endringene fører til at forskrift om sikkerhetstiltak m.m. § 14b annet ledd slettes. Samtidig tilføyes det i forskriftens § 14e tredje ledd at Sjøfartsdirektoratet skal kunne godkjenne at vanntettdør kan holdes åpen under fart etter vurdering av skipets drift og evne til å holde seg flytende. Tillates en vanntettdør å holdes åpen skal det tydelig være merket i skipets stabilitetsopplysninger og skal alltid være klar til å lukkes.

Videre innfører MSC.421(98) krav til havarikontrolløvelser for passasjerskip. Reglene tas inn i sikkerhetstiltaksforskrift som en ny bestemmelse, i forskriften kapittel 3a. Bestemmelsen tas inn som transformasjon ettersom det er samme system man har brukt for å gjennomføre de øvrige bestemmelsene i SOLAS kapittel II-1 regel 19 til 24 i forskriftens kapittel 3a.

Regelen gjelder for passasjerskip bygget 1. januar 2020 eller senere.

4. Høring og høringsinnspill

Forslag til forskrift om endringer i forskrift om bygging av skip og forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere var på høring fra 10. oktober 2019 til 1. desember 2019.

Det kom inn totalt 9 høringsinnspill, hvor ett inneholdt en kommentar til endringene.
DNV GL stilte spørsmål om de nye reglene til intaktstabilitet ved ankerhåndteringsoperasjoner som følger av resolusjonen MSC.415(97) skal erstatte Sjøfartsdirektoratets rundskriv RSV 03-2014. Inntil videre kan fartøy som gjør ankerhåndteringsoperasjoner fortsatt følge RSV 03-2014 og rundskriv RSV 03-2014 vil fortsatt gjelde for fartøy som gjør ankerhåndteringsoperasjoner.

5. Administrative og økonomiske konsekvenser

Forskriftsendringene innebærer primært en oppdatering av regelverket knyttet til bygging av lasteskip i internasjonal fart med 500 bruttotonn eller større og passasjerskip i internasjonal fart. For endringene i bestemmelser om stabilitet er det ikke forventet at det vil føre til en kostnadsøkning. Endringene gjelder stort sett for nye skip og stabilitetskravene kan derfor tas høyde for tidlig i byggeprosessen. Videre vil de allerede eksisterende skipene som rammes av overgangsbestemmelsen i stor grad allerede følge de kravene som stilles.

Ved endringer i IS-kodens del A er det ikke forventet at endringene vil føre til en kostnadsøkning. Det vil heller ikke føre til endringer i kostnader for fartøy over 24 meter som gjennomfører ankerhåndteringsoperasjoner etter rundskrivet RSV 03-2014 om ankerhåndteringsoperasjoner, ettersom dette allerede er på plass og følges i dag.

Sjøfartsdirektoratet vil måtte tilpasse håndhevingen av regelverket til endringene i SOLAS kapittel II-1. Utover dette antas forslaget ikke ha nevneverdige administrative konsekvenser.

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Lars Alvestad e.f.
Fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør

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