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 10-2019

Dato: 18.12.2019

Saksnr.: 2019/91968

Opphever:

Referanse til: Regler for ....., årstall og sidenr.

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

Forskrift om endringer i forskrift 1. juli 2014 om redningsredskaper på skip

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring i forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip (redningsredskapsforskriften). Forskriften trer i kraft 1. januar 2020.

Bakgrunn

IMOs Maritime Safety Committee (MSC) har vedtatt endringer i sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel III med virkning fra 1. januar 2020 gjennom resolusjonene MSC.404(96) og MSC.421(98). MSC.402(96) er gjort til en del av SOLAS kapittel III ved inkorporasjon, jf. SOLAS Reg. III/20.11.5, jf. SOLAS Reg. III/3.25

SOLAS kapittel III om redningsredskaper (Life-saving appliances and arrangements) er i norsk rett gjennomført i redningsredskapsforskriften. Gjennomføringsbestemmelsen i § 2 er endret slik at den samsvarer med det reviderte internasjonale regelverket. Endringene gjelder skip i både innenriks- og utenriksfart, jf. redningsredskapsforskriftens virkeområde beskrevet i § 1.

Endringene som fremgår av resolusjonene oppsummeres kort i det følgende:

Krav til vedlikehold av redningsmidler, utpeking av autoriserte virksomheter mv.

SOLAS III/20 og III/36 stiller krav til periodiske kontroller av livbåter/MOB-båter og utsettingsarrangement. Gjeldende rettstilstand er slik at IMO anbefaler at retningslinjene som følger av MSC.1/Circ.1206[1] og MSC.1/Circ. 1277[2] brukes. Disse retningslinjene erstattes nå av kravene vedtatt i MSC.402(96)[3] som skal følges for vedlikehold, testing og ettersyn av redningsredskaper.

De nye reglene innebærer at rederiet har det overordnede ansvaret for at vedlikehold, kontroll, ettersyn og reparasjon på rederiets skip blir utført i tråd med kravene som følger av SOLAS regel III/20. Rederiet skal etablere rutiner som dekker alle aktiviteter som springer ut av disse kravene.

[1] MSC.1/Circ.1206 Measures to Prevent Accidents with Lifeboats
[2] MSC.1/Circ. 1277 Interim recommendation on conditions for authorization of service providers for lifeboats, launching appliances and on-load release gear
[3] MSC.402(96): Requirements for maintenance, thorough examination, operational testing, overhaul and repair of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear, adopted on 19 May 2016.

For tjenesteleverandører som utfører vedlikehold mv. av redningsredskaper innføres det nye autorisasjonskrav. Kravene forutsetter at flaggstaten autoriserer virksomheter som kan sikre at vedlikehold mv. utføres på en forskriftsmessig måte. Resolusjon MSC.402(96) har kriterier som må oppfylles for å bli autorisert som leverandør av tjenestene som kreves utført etter MSC.402(96).

Skip bygget før 1. juli 1998 skal gjøre havarikontrolløvelser og oppdatere alarminstruksen

SOLAS kapittel III gjelder i utgangspunktet for skip bygget 1. juli 1998 eller senere, jf. SOLAS regel III/1.1. Ved resolusjon MSC.421(98) gjøres noen av endringene av SOLAS kapittel III gjeldende også for skip bygget før 1. juli 1998. Dette gjelder nye krav om å gjennomføre havarikontrolløvelser, jf. SOLAS regel III/30.3 som viser til SOLAS regel II-1/19-1. Regel II-1/19-1 er også ny, og gjennomføres i norsk rett via endringer i forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer- lasteskip og lektere[4]. Disse endringene vil bli omtalt i egen høring. Det presiseres i redningsredskapsforskriften § 2 andre ledd at SOLAS regel III/30.3 kun gjelder passasjerskip i utenriksfart.

Videre omfattes endringene i regel III/37.3.9, hvor det tilføyes et nytt punkt til alarminstruksen. Denne endringen gjelder for passasjerskip i både innenriks- og utenriksfart.

2 Høringen

Forslag til forskrift om endringer i forskrift om redningsredskaper på skip var på høring fra 10. oktober til 1. desember 2019.

Det kom inn total 15 svar på høringen, hvorav 11 ikke hadde noen kommentarer. De fire høringsinnspillene oppsummeres kort i det følgende;

Cralog AS mener det ikke er uten utfordringer å delegere til de seks anerkjente klasseselskap i henhold til MSC.402(96) 7.4.3 uten å lage nasjonale særkrav. Cralog AS bemerker at særkrav synes nødvendig da det står i klasseavtalen at IACS UI samt UR skal aksepteres. Cralog AS viser til at det er motstrid mellom IACS UI SC 144 hvor det kreves at «surveyor» er til stede ved undersøkelse og MSC.402(96) punkt 1.2.2.19 som kun krever «checking» uten at «surveyor» må være til stede.

Sjøfartsdirektoratet viser til punkt 3.1, 3.2 og 3.5 under for svar på dette høringsinnspillet.

Cralog AS og Hytek AS ber om det kun er krav om at en tjenestetilbyder er godkjent av ett av de anerkjente klasseselskapene og ikke alle, når Sjøfartsdirektoratet delegerer utpeking av autoriserte virksomheter.

Sjøfartsdirektoratet bekrefter at det ikke er krav om likelydende autorisasjon fra samtlige anerkjente klasseselskap. Se for øvrig punkt 3.2 under om kriterier for autorisasjon.

Solstad Offshore ASA ønsker at Sjøfartsdirektoratet listefører autoriserte virksomheter for de forskjellige produsenter for fartøy som er registrert i NOR og NIS. Det bes om at listen inndeles i produsent, og for hvilke land servicetilbyder er godkjent. Det bes også om listen er godt synlig hos direktoratet og at det i tilknytning til listen bør det finnes en grei instruks og skjema som må kunne fylles ut for potensielle virksomheter som ønsker å bli vurdert som autorisert servicetilbyder, dette både i norsk og engelskspråklig utgave.

[4] Forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på skip

Solstad Offshore ASA bemerker videre at det må stilles krav til kompetansenivå generelt, og der det kreves: godkjenning fra tilvirker. Det må klargjøres i hvilken grad tilgang til dokumentasjon på installasjonen frembrakt til servicetilbyder fra rederi vil være tilstrekkelig. Det må også klargjøres i hvilken grad tilgang til reservedeler og materiell fremskaffet av rederi i forbindelse med service / godkjenningsoppdraget vil være tilstrekkelig.

Solstad Offshore ASA bemerker videre at dersom godkjenning delegeres til klasseselskap kan det medføre problemer for klasseselskap, da disse vil få en annen vinkling på oppgaven; de må for en søker vurdere alle flaggstaters krav, om det finnes spesielle forhold og krav som skal hensyntas. Det bemerkes sist at det i dag ikke er enkelt å finne godkjente servicetilbydere for en gitt produsent gjennom klassen og få klargjort om en gitt servicetilbyder faktisk er godkjent av Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet viser til punkt 3.1 og 3.2 under for svar på dette høringsinnspillet.

Regelrådet har i sin høringsuttalelse kommet med merknader til høringsnotatet. Merknadene gjelder særlig utredning av konsekvenser for næringslivet.

Sjøfartsdirektoratet tar Regelrådets merknader og samlede vurdering til etterretning. Sjøfartsdirektoratet vil sammenligne direktoratets styrende dokumenter for regelverksarbeid med Regelrådets merknader. Endringer i styrende dokumenter vil bli vurdert og eventuelt gjennomført for å forbedre regelverksprosessen. Sjøfartsdirektoratet har ikke funnet grunnlag for å sende endringsforskriften på ny høring og den fastsettes som foreslått.

Sjøfartsdirektoratet har i tillegg mottatt andre henvendelser om de nye autorisasjonskravene som ikke er gitt som formelle høringsinnspill. Direktoratet forsøker å avklare en del av spørsmålene som er kommet frem i høringen knyttet til autoriserte virksomheter i punkt 3 under, slik at situasjonen blir mer forutsigbar for næringen.

3 Svar på høringsinnspill

3.1 Autorisering av tjenesteleverandører

Aktivitetene som kreves etter SOLAS Reg. III/20.11.1 til 11.4 skal utføres av autoriserte tjenesteleverandører. Skipsfart er en global næring og Sjøfartsdirektoratet må derfor sikre at norske skip har tilgang på autoriserte tjenesteleverandører i områder hvor norske skip opererer globalt.

Klasseselskap som gjennom delegeringsavtale med Nærings- og fiskeridepartementet er overlatt myndighet til å føre tilsyn med norske skip, er vist til som anerkjente klasseselskap. Klasseselskap som er delegert norsk tilsynsmyndighet er alle medlemmer av «The International Association of Classification Societies» (IACS). IACS har en rekke felles prosedyrer og krav som medlemmene skal følge i forbindelse med bl.a. tilsyn med skip og kvalifisering av personell som utfører arbeid knyttet konstruksjon, utrustning og vedlikehold av skip.

For å sikre et tilstrekkelig antall tjenestetilbydere globalt, vil Sjøfartsdirektoratet akseptere at aktivitetene som kreves etter SOLAS Reg. III/20.11.1 til 11.4 blir utført av tjenesteleverandører som er autorisert enten av flaggstater på Paris MOUs «white liste» eller av anerkjente klasseselskap. Sjøfartsdirektoratet er klageinstans hvis anerkjente klasseselskap avslår søknad om autorisasjon. Sjøfartsdirektoratet vil sammen med de anerkjente klasseselskapene gjøre

informasjon tilgjengelig som viser tjenesteleverandører autorisert til å utføre vedlikehold, testing og ettersyn av redningsredskaper.

3.2 Kriterier for autorisasjon

Resolusjon MSC.402(96) seksjon 7 inneholder de nærmere kriteriene som må oppfylles for å bli autorisert som tjenestetilbyder, herunder kompetansenivå generelt (punkt 7.1.1 og 7.1.5), forholdet til produsent (punkt 7.1.4) samt tilgang til reservedeler og materiell (punkt 7.1.2 og 7.1.3). Det følger videre at punkt 8.1 at det kreves autorisasjon for hvert for hvert produkt og modell.

3.3 MSC.402(96) og IACS UR Z17 rev. 14

Når de anerkjente klasseselskapene autoriserer tjenestetilbydere omtalt i MSC.402(96), er de bundet av godkjenningsregimet som følger av IACS UR Z17 rev. 14 (i kraft 1.1.2020). De anerkjente klasseselskapenes adgang til å bruke IACS UR følger av klasseavtalen artikkel 3.4. Kravene i IACS UR Z17 rev. 14 speiler innholdet i MSC.402(96). Tjenestetilbydere autorisert av de anerkjente klasseselskapene iht. IACS UR Z17 rev.14 oppfyller følgelig kravene som følger av MSC.402(96).

3.4 Årlige og fem-årlige undersøkelser

Årlig grundige undersøkelser og operasjonelle tester skal utføres av sertifisert personell fra produsenten eller fra en autorisert tjenesteleverandør. Tjenesteleverandøren kan også være skipets driftsselskap, forutsatt at dette selskapet er autorisert i henhold til kravene som følger av MSC.402(96) seksjon 3 og seksjon 7.

Fem-årlige grundige undersøkelser, enhver overhaling, operasjonelle overbelastningstester som beskrevet i MSC.402(96) seksjon 6.3 og reparasjon, skal utføres av sertifisert personell fra produsenten eller fra en autorisert tjenestetilbyder i henhold til seksjon 7 og seksjon 8 i MSC.402(96).

3.5 Tilstedeværelse fra inspektør ved fem-årlige undersøkelser

Det følger av forskrift om redningsredskaper § 2, jf. SOLAS Reg. III/20.11.1 til 20.11.5 at de fem-årlige grundige undersøkelsene skal gjennomføres i forbindelse med tilsynet som kreves iht. sertifikatforskriften §§ 7, 9, 21 og 25. Sjøfartsdirektoratet vil fortsette med gjeldende praksis hvor inspektør er til stede på førstegangsundersøkelse, men ikke nødvendigvis ved fem-årlige undersøkelser. Når det gjelder skip med klasse, vil det være i klassens interesse å vurdere struktur når overbelastningstestene er gjennomført. Det legges til grunn at klassens behov for tilstedeværelse vil være regulert i avtale mellom rederiet og klassen.

3.6 Hva gjør rederiet hvis en produsent krever å gjennomføre årlige og fem-årlige undersøkelser på eget utstyr og ikke aksepterer at dette blir gjort av en autorisert virksomhet

Forutsatt at personellet som skal gjennomføre undersøkelsene er ansatt av en autorisert tjenestetilbyder, jf. MSC.402(96) seksjon 7 og er sertifisert i henhold til kravene som følger av MSC.402(96) seksjon 8 for hvert produkt og modell, så kan det ikke kreves at slike undersøkelser kun skal gjennomføres av vedkommende produsent.

3.7 Hvordan kan et rederi gå frem for at mannskapet med sine STCW-sertifikater skal kunne gjennomføre årlige kontroller selv

Det følger av MSC.402(96) seksjon 4.2 at hvis a) driftsselskapet (rederiet) er autorisert som tjenestetilbyder og b) mannskap ansatt i driftsselskapet er sertifisert iht. MSC.402(96) seksjon 8, så kan mannskapet stå for de årlige undersøkelsene som kreves iht. MSC.402(96) seksjon 6.2.

4 Økonomiske og administrative konsekvenser av de nye kravene

Kravene er operasjonelle og forutsettes kjent for næringen. Når det gjelder vedlikehold og kontroll av livbåter, MOB-båter og utsettingsarrangement er det allerede krav om periodisk kontroll, både for skip i internasjonal og nasjonal fart gjennom redningsredskapsforskriften. De nye kravene innebærer at ansvaret for vedlikeholdet tydeliggjøres, og at kvalitetssikringen av vedlikeholdstjenestene styrkes. For tjenesteleverandører som utfører vedlikehold innebærer endringene nye krav om autorisasjon og kostnader i forbindelse med autorisasjon. Endringene tar sikte på å øke sikkerheten ved at risiko for ulykker i forbindelse med bruk av redningsutstyret reduseres. I tillegg er det en fordel for konkurransen mellom rederiene at kontrollsystemet harmoniseres.

Når det gjelder endringene om havarikontrolløvelser og alarminstruks, kan kravene på kort sikt innebære nye administrative byrder for rederiene da slike instrukser må gjennomgås og eventuelt oppdateres i samsvar med de nye kravene. Dette gjelder for skip bygget både før og etter 1. juli 1998. Kravene skal styrke sjøsikkerheten og bidra til at mannskap og passasjerer er bedre rustet til å håndtere eventuelle nødsituasjoner som måtte oppstå. Det står et samlet IMO bak de nye kravene som legger til grunn at det økte sikkerhetsnivået oppveier eventuelle økonomiske og administrative konsekvenser av tiltaket. På lang sikt ser Sjøfartsdirektoratet ikke noen negative konsekvenser av endringene.

For myndighetene innebærer endringene i noen grad nye saksbehandlingsoppgaver, oppfølging av praktiseringen av reglene og behandling av eventuelle klagesaker. Sjøfartsdirektoratet vil dessuten måtte vedlikeholde informasjonen som opplyser om tjenesteleverandører autorisert til å utføre vedlikehold, testing og ettersyn med redningsredskaper.

Med hilsen

Lars Alvestad
Fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
Avdelingsdirektør

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

Vedlegg

Forskrift om endring av forskrift om redningsredskaper på skip

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 18. desember 2019 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 9, § 11, § 19, § 20, § 41 tredje ledd, § 55, § 56, § 59 og § 60, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590

Forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip endres slik:

I

§ 2 første ledd skal lyde

Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) konsolidert utgave 2014 kapittel III, som endret ved MSC.350(92), MSC.404(96) og MSC.421(98) gjelder som forskrift.

§ 2 andre ledd skal lyde

Reglene etter første ledd gjelder for skip og lekter uavhengig av fartsområde eller bruttotonnasje og med de tillegg og innskrenkinger som følger av forskriften, likevel slik at SOLAS regel III/30.3 ikke gjelder for skip i innenriksfart.

II

Forskriften trer i kraft 1. januar 2020.

***

Sammen med endringsforskriften gjøres oppdatert konsolidert utgave av SOLAS kapittel III kjent (dvs. SOLAS kapittel III i konsolidert utgave 2014 som endret til og med resolusjon MSC.421(98)).