

Høringsmottakere

Høring om gjennomføring av vedtak fastsatt av IMOs sjøsikkerhetskomité, jf. resolusjon MSC.474(102), MSC482(103), MSC.491(104) og MSC.496(105)

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til endringer i følgende forskrifter på høring:

- forskrift 1. 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)

Høringsfrist er 14. oktober 2023.

Merknader sendes til Sjøfartsdirektoratet per e-post til post@sdir.no.

Spørsmål om høringen kan rettes til seniorrådgiver Hanne Bjerkeland Eggen på tlf. 990 85 528 eller via e-post til hbeg@sdir.no.

Bakgrunn for høringen

IMOs sjøsikkerhetskomité (MSC) har vedtatt endringer i

- sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel II-1 del A, A-1, B-1, B-2, B-4, D, og kap. III del B, kapittel IV og V
- 1988-protokollen til lastelinjekonvensjonen, vedlegg B, vedlegg I kapittel II regel 22 og kapittel III regel 27

Endringene gjelder med virkning fra 1. januar 2024 gjennom resolusjonene MSC.474(102), MSC.482(103), MSC.491(104) og MSC.496(105).

I norsk rett er reglene gjennomført i byggeforskriften, sikkerhetsforskriften, redningsredskapsforskriften, radiokommunikasjonsforskriften og svalbardforskriften. Det er behov for å endre gjennomføringsbestemmelsene slik at de samsvarer med det reviderte internasjonale regelverket. Det er også nødvendig med flere endringer for å sikre samsvar med Norges internasjonale forpliktelser som følge av resolusjonene.



Nærmere om endringene

Endringene ble fremforhandlet i de relevante komiteene i IMO. Næringen forutsettes godt kjent med endringene gjennom sine interesseorganisasjoner og informasjon fra Sjøfartsdirektoratet.

Endringene som fremgår av resolusjonene oppsummeres kort i det følgende:

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 vil gjelde 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 kjølstрукket eller er på et tilsvarende byggetrinn 1. juli 2024 eller senere. Hvis levering finner sted 1. januar 2028 eller senere gjelder også nye krav. Retningslinjene for inspeksjon og vedlikehold har tilbakevirkende kraft og vil gjelde for alle skip.

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. Som et utgangspunkt vil Sjøfartsdirektoratet kreve at reglene i II-1/3-8.7 følges.

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 reglene i 7-2.5 og 17. Endringene er et resultat av erfaringene som er gjort etter at den probabilistiske skadestabilitetsstandarden ble introdusert i 2009.

Det er også fastsatt nye regler for ventiler i kollisjonsskott i regel 12.6. Den nye regelen er ikke spesifikk med hensyn til type ventil sammenlignet med dagens regel 12.6.1, som krever skruventil for passasjerskip og alternativt spjeldventil for lasteskip. Den nye regelen 12.6.2 gir også føringer for plassering og operasjon av ventilen(e).

Regel 13 er revidert for å gjelde åpninger i vanntette avgrensninger generelt og 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 II-2-23.

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

Regel 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 kan være skyvbare eller hengslede og kan holdes åpne dersom de kan fjernstenges fra bro.

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

Regel 22.7 om lukking av landgangs-, laste- og drivstoffporter i skutesiden under skottdekk er oppdatert med at skipsfører under visse vilkår har mulighet til å tillate at slike luker kan åpnes under fart.

Henvisningene i SOLAS kapittel II-1 del D regel 42 har blitt oppdatert for å gjenspeile ny nummerering i regel 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 vil utelukkende gjelde for laste- og passasjerskip bygget 1. januar 2024 eller senere.

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

Ny regel 25-1 i SOLAS kapittel II-1 del B-4 utvider kravet om vannstandsdetektorer på lasteskip bygget etter 1. januar 2024. Tidligere gjaldt dette kravet bare lasteskip med ett enkelt lasterom, jf. regel 25. Nå gjelder det også for lasteskip med flere lasterom. Bulkskip og tankere er unntatt fra kravene om vannivådetektor i SOLAS kap. II-1.

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, og 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 kapittel III del B regel 33 nr. 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) – Endrer 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 følgende dører som neddykket i endelig vannlinje etter fylling:

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

Endringen 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) – SOLAS II-1 del D, III del B, IV og V

Kravene til Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) har blitt modernisert for å inneholde mer generiske krav, uavhengig av spesifikke tjenesteleverandører, og for å fjerne bærekraft for foreldede systemer. Videre er kravene til nødkommunikasjonsutstyr flyttet fra SOLAS kapittel III om livredningsutstyr til kapittel IV om radiokommunikasjon. Definisjonene av havområdene A1 til A4 er endret for å reflektere at det geografiske dekningsområdet kan variere mellom ulike satellittjenesteleverandører.

Ettersom reglene ble flyttet fra kapittel III til kapittel IV, nødvendiggjør det regeltekniske endringer i forskrift om redningsredskaper på skip §§ 5, 5a, 6 og 7. I disse bestemmelsene blir bestemmelser krav som gjelder radiokrav flyttet til forskrift om radiokommunikasjonsutstyr, §§ 3 og 5. Det blir også lagt til en ny § 3 a.

Flytting av enkelte utstyrskrav fra redningsforskriften til radioforskriften vil innebære 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 redningsmidler. Likevel falt kravet om radartransponder ut ved en feil.

Utstyret, som i dag omfatter radar-SART og AIS-SART, benyttes til søk og redning ved at enheten markerer posisjonen til redningsfarkost eller fartøy i nød og gir signal som hjelper redningsfartøy å lokalisere den nødstedte.

Kravet gjelder i dag for alle passasjerskip i fartsområde 2 og større samt lasteskip med en bruttotonnasje på 100 eller mer. Kravet gjelder også for lasteskip med bruttotonnasje under 100 i fartsområde 3 og større. Det er ingen sikkerhetsmessige grunner til at vernede skip skal være unntatt. Derfor gjeninnføres nå kravet ved at det tas inn i radioforskriften, som omfatter skip med passasjersertifikat for vernet skip.

Sjøfartsdirektoratet antar at skipene som tidligere fulgte forskrift om redningsredskaper på passasjerskip, allerede har utstyret om bord. For skip som har blitt sertifisert 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.

I vedlegget til redningsforskriften, SOLAS kapittel III regel 29, er det en henvisningsfeil. Den blir korrigert slik at henvisningen er korrekt og viser til resolusjon A.1072(28).

Svalbardsforskriften

Forskriftens § 3 bokstav c blir oppdatert slik at den viser til gjeldende konsolidert versjon av SOLAS og endringer i de aktuelle IMO-resolusjonene.

Regelteknisk gjennomføring

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjennomføre endringene ved å henvise til de respektive resolusjonene i aktuelle forskrifter. I sikkerhetsforskriften foreslås endringene gjennomført ved transformasjon. Se vedlagte utkast til endringsforskrift. Vi vil samtidig oppdatere den norske uoffisielle oversettelsen av den engelske originalteksten til SOLAS kap. II-1, III og IV, som er gjort kjent sammen med forskriftene.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at endringene 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 radioutstyr 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.

Vedlegg

- Forskrift om endring av diverse forskrifter hjemlet i skipssikkerhetsloven
- Liste over høringsinstanser
- Norsk oversettelse av resolusjon MSC.474(102), MSC.482(103), MSC.491(104) og MSC.496(105)

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
avdelingsdirektør

Henrikke Roald
Fungerende avdelingsdirektør, Regelverk og
internasjonalt arbeid

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