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 10-2016**
Dato:	29 juni 2016
Saksnr.:	2014/43317
Opphever:	
Referanse til:	Forskrift om endring av forskrift om frakt av last på norske skip og lektere, forskrift om brannsikring på skip og forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere – gjennomføring av MSC. 380(94)

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

Forskrift om endring av forskrift om frakt av last på norske skip og lektere, forskrift om brannsikring på skip og forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere – gjennomføring av MSC. 380(94)

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift om frakt av last på norske skip og lektere, forskrift om brannsikring på skip og forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere for ågjennomføre MSC. 380(94)

Forskriften trer i kraft 1. juli 2016

Høring

Endringsforskriften var på offentlig høring fra 10. mai 2016 til 20. juni 2016. Sjøfartsdirektoratet mottok svar fra 16 høringsinstanser, hvorav 6 hadde forslag til endring. Høringsmatrisen som viser merknadene og Sjøfartsdirektoratets kommentarer til disse er lagt ved rundskrivet her.

Bakgrunn

I IMO resolusjon MSC 380 (94) ble det tatt inn endringer av SOLAS som gjelder veiing av konteinere, gassmålingsinstrumenter og noen mindre redaksjonelle korrigeringer. Disse vil bli innført og gjort gjeldende 1. juli 2016.

Utover disse endringene er det gjort noen redaksjonelle endringer på de følgende forskriftene for å presisere kravene.

Det er også tatt inn noen endringer for passasjerskip i innenriksfart med største lengde under 15 meter.

SOLAS Kapittel II-2: Bygging - brannvern, branndeteksjon og brannslokking
I del C «Branndempende tiltak», regel 10 på «Brannslokking» er tittelen på avsnitt 5.2. endret til «Maskinrom av kategori A som inneholder forbrenningsmotorer». Dette for å presisere området for regelen.

SOLAS kapittel II-2 om brann er inkorporert i forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip § 2, og MSC.380(94) blir derfor tilføyd i § 2.

SOLAS Kapittel VI: Frakt av last og brennolje
Det var allerede krav om hensiktsmessig informasjon om lasten. Dette kravet skjerpes med denne endringen og setter et krav til presis angivelse av vekt i fraktdokumentet.

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et veiledningsrundskriv i forbindelse med denne endringen. Dette rundskrivet avklarer en del av de spørsmålene næringen har hatt i forbindelse med disse reglene.

SOLAS kapittel VI er inkorporert i forskrift 1. juli 2014 nr. 945 om frakt av last på norske skip og lektere, og resolusjonen tas derfor inn i den forskriften § 2.

I del A «generelle bestemmelser, regel 2 «informasjon om lasten» ny nr. 4 til 6 tilføyes etter eksisterende nr. 3 som følger:

4 Når det gjelder last som fraktes i en konteiner[1], unntatt for konteinere som fraktes på en undervogn eller en tilhengervogn, når slike konteinere kjøres på eller av et roro-skip som foretar korte internasjonale reiser som definert i regel III/3, skal bruttomassen[2] i henhold til nr. 2.1 i denne regelen verifiseres av avskiperen, enten ved å

.1 veie den pakkede konteineren ved hjelp av kalibrert og sertifisert utstyr, eller

.2 veie alle pakker og lastelementer, inkludert massen til paller, dunnasje og annet sikringsmateriale som skal pakkes i konteineren, og å legge konteinerens taramasse til summen av enkeltmassene, ved hjelp av en sertifisert metode godkjent av den kompetente myndigheten i den staten der pakkingen av konteineren ble fullført.

5 Avskiperen av en konteiner skal sørge for at den verifiserte bruttomassen er oppgitt i fraktdokumentet. Fraktdokumentet skal være:

.1 signert av en person behørig bemyndiget av avskiperen, og

.2 levert til skipsføreren eller dennes representant og til terminalrepresentanten i tilstrekkelig tid i forveien, som krevet av skipsføreren eller dennes representant, til å kunne brukes i utarbeidelsen av skipets stuingsplan[3].

6 Hvis fraktdokumentet, med hensyn til en pakket konteiner, ikke oppgir den verifiserte bruttomassen, og skipsføreren eller dennes representant og terminalrepresentanten ikke har fått oppgitt den verifiserte bruttomassen til den pakkede konteineren, skal den ikke lastes om bord i skipet.

[1] Begrepet "container" bør anses som å ha den samme betydningen som definert og brukt i Den internasjonale konvensjon om sikre containere (CSC), 1972, med endringer, idet det tas hensyn til "Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas (MSC/Circ.860) og "Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended" (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

[2] Det vises til "Guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo" (MSC.1/Circ.1475).

[3] Dette dokumentet kan legges frem ved hjelp av EDB- eller EDI-overføringsteknikker.
Denne signaturen kan være en elektronisk signatur eller kan erstattes av navnet, i blokkbokstaver, til personen som har fullmakt til å signere.

Kapittel XI-1: Spesielle tiltak for å bedre sikkerhet til sjøs
Følgende ny regel 7 tilføyes etter eksisterende regel 6.

Regel 7 – Gassmålingsinstrument for lukkede rom

> Ethvert skip som omfattes av kapittel I, skal føre et egnet bærbart gassmålingsinstrument eller -instrumenter[4]. Som et minimum skal disse være i stand til å måle innhold i luften av oksygen, brannfarlige gasser eller brannfarlig damp, hydrogensulfid og karbonmonoksid før man går inn i lukkede rom[5]. Instrumenter som føres etter andre krav, kan tilfredsstille denne regelen. Det skal finnes hensiktsmessige midler til kalibrering av alle slike instrumenter.

Andre endringer
Ut over endringene som er kommet frem i MSC 380 (94) gjør vi følgende endringer i ovennevnte forskrifter:

I forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip endres § 1 første ledd bokstav b slik at forskriften vil gjelde for skip med passasjersertifikat. Denne formuleringen gjør at lengdeparameteret fjernes. Utvidelsen av virkeområdet gjør det mulig å vise til en klarere hjemmel for brannkrav for skip med passasjersertifikat med største lengde under 15 meter.

For å videreføre gjeldende rett for passasjerskip med største lengde 15 meter eller mer, endres § 3 første ledd bokstav c i samme forskrift slik at kravene som følger av § 2 avgrenses til å gjelde for passasjerskip med passasjersertifikat, jf. forslag til endret virkeområdebestemmelse i § 1, med største lengde 15 meter eller mer.

Videre tilføyes tre ledd til § 3 i samme forskrift.

Et nytt fjerde ledd presiserer at hurtiggående passasjerskip i innenriksfart med største lengde under 15 meter skal oppfylle Nordisk båtstandard 1990 for yrkesbåter under 15 meter, avsnitt Y14 og avsnitt Y31.5, eller vedlegg 1 til forskriften her.

Et nytt femte ledd presiserer at passasjerskip i innenriksfart med største lengde under 15 meter som ikke er hurtiggående, skal oppfylle Nordisk båtstandard 1990 for yrkesbåter under 15 meter, avsnitt Y14 og avsnitt Y31.5, eller § 4, § 8 og § 17 i forskriften her.

Videre presiserer et nytt sjette ledd at passasjerskip i innenriks fart med største lengde under 15 meter skal oppfylle Nordisk båtstandard 1990 for yrkesbåter under 15 meter avsnitt Y31.7.3 og Y13.6.

I forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 1 b er verbet «ha» utelatt. Dette er utilsiktet og korrigeres.

Hjemmel
Endringen i sikkerhetsforskriften gjøres med hjemmel i skipssikkerhetsloven §§ 9, 11, 12 og 21.

Økonomiske og administrative konsekvenser
Endringene som følge av MSC.380(94) innebærer nye krav for næringen. Særlig vil kravet om veiing av kontainere innebære nye krav som krever relativt store endringer, først og fremst for avskipere over hele verden. Enkelte skip oppfylle kravet om å ha gassmålingsutstyr gjennom krav til øvelser med slikt utstyr.

[4] Det vises til "Guidelines to facilitate the selection of portable atmosphere testing instruments for enclosed spaces as required by SOLAS regulation XI-1/7" (MSC.1/Circ.1477).

[5] Det vises til "Revised recommendations for entering enclosed spaces aboard ships" (resolusjon A.1050(27))."

I MSC.1 / Circ. 1477 er det utarbeidet retningslinjer for å forenkle valg av utstyr. I SOLAS III / 19 (gjeldende fra 01.01.2015) er det lagt til nye krav om trening. Der er det presisert at besetningsmedlemmer som i sitt arbeid må entre lukkede områder, eller er en del av beredskapen som skal redde personell i lukkede områder, skal delta på øvelser minst en gang annenhver måned. En del av øvelsen er bruk av instrumenter for å måle atmosfæren i det lukkede rommet.

Basert på det nevnte omfanget av denne øvelsen, vil mannskapet måtte ha slikt utstyr tilgjengelig. Sånt sett kan en si at kravet om å ha slikt utstyr om bord allerede trådte i kraft med SOLAS III / 19.

For kontainerveiing har vi blitt informert om at det allerede finnes hensiktsmessig utstyr for veiing. Det er også gode rutiner hos store deler av næringen for håndtering av dette. Etter dialog med næringen har vi fått avklart at mange havner og avskipere har utstyr og metoder for å imøtekomme disse kravene allerede i dag. Det er også i rundskriv fra IMO, MSC.1/Circ.1548, presisert at næringen skal gis relativt stor frihet til å finne de mest hensiktsmessige løsningene. F

Sjøfartsdirektoratet ønsker å gi næringen den største fleksibiliteten tilselv å finne løsninger. Målet er at vekten på kontainere skal være korrekt angitt i fraktdokumentet slik at en kan laste skipet på en sikrest mulig måte. Næringen vil derfor, så lenge det er korrekt vekt som oppgis, ha flere muligheter og metoder for å avklare denne.

Direktoratet velger allikevel å utgi et veiledningsrundskriv som kan avklare en del av spørsmålene som er kommet frem i høringen, slik at situasjonen blir mer forutsigbar for næringen.

Sjøfartsdirektoratet har vært i dialog med andre europeiske land for å harmonisert vårt regelverk og sikre likebehandling av den norske næringen.

Med hilsen

Olav Akselsen
Sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fung. avdelingsdirektør

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