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 06-2017**

Dato: 30.06.2017

Saksnr.:

Opphever:

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

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

Endring av forskrift om innenriks passasjerskip vedlegg I

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift om innenriks passasjerskip[1] vedlegg I, som følge av at Kommisjonsdirektiv (EU) 2016/844 om endring av Europaparlaments- og rådsdirektiv 2009/45/EF om sikkerhetsstandarder for passasjerskip.

2. Bakgrunnen for endringene

Direktiv 2016/844/EU av 27. mai 2016 er tatt inn i EØS-avtalen. Direktivet endrer direktiv 2009/45/EF om sikkerhetsregler og standarder for passasjerskip, nærmere bestemt endres dette direktivets vedlegg I om sikkerhetskrav for passasjerskip i innenriksfart.

Direktiv 2009/45/EF som senere endret er gjennomført i norsk rett i forskrift om innenriks passasjerskip. Reglene gjelder for passasjerskip i klasse A, B, C og D som går i innenriksfart i EØS-området og som skal ha sikkerhetssertifikat for passasjerskip i innenriks fart i henhold til forskrift om sertifikat m.m. for norske skip og flyttbare innretninger[2] § 18.

Kravene i direktiv 2009/45 til teknisk sikkerhet for innenriks passasjerskip bygger i stor grad på SOLAS. Direktiv 2009/45 ble sist oppdatert i 2010. Siden har de relevante bestemmelsene i SOLAS blitt endret en rekke ganger, og bakgrunnen for endringsdirektiv 2016/844 er derfor å bringe de tekniske sikkerhetskravene for EU-passasjerskip på linje med de tilsvarende kravene for passasjerskip på internasjonal reise som er sertifisert i henhold til SOLAS.

Med bistand fra EUs sjøsikkerhetsbyrå (EMSA) har EU-Kommisjonen gjennomført en grundig analyse av SOLAS-endringer siden forrige oppdatering av vedlegg I til direktiv 2009/45. Hensikten har vært å identifisere endringer og vurdere proporsjonalitet og relevans med tanke på i hvilken grad disse endringene skal gjøres gjeldende for passasjerskip i innenriks fart som ofte er mindre skip enn skip på internasjonal reise som SOLAS-reglene er skrevet for. I denne forbindelse har det vært gjennomført tre runder med konsultasjoner med deltakelse fra medlemsstater og EØS-stater, hvor Norge v/Sjøfartsdirektoratet har deltatt. Direktiv 2016/844 utgjør resultatet av denne øvelsen, og ble vedtatt av EUs medlemsstater på EU-Kommisjonens komité for sjøsikkerhet og miljøsikkerhet (COSS) høsten 2015. Endringsdirektivet ble innlemmet i EØS-avtalen våren 2016.

1 Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart

2 Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

3. Høring

Forslaget til forskriftsendringer var på alminnelig høring fra 27. april til 15. juni i år, og Sjøfartsdirektoratet fikk i inn enkelte merknader.

NHO Sjøfart viser til at bestemmelsene i stor grad vil gjelde skip bygget 1. januar 2018 eller senere, og anmoder om at datoen her bør referere til kontraktsinngåelsen. Direktiv 2009/45/EF og senere endringer bygger på SOLAS[3], hvor begrepet «bygget» defineres som tidspunktet for kjølstrekking eller et tilsvarende byggetrinn[4]. Tilsvarende prinsipp er lagt til grunn i direktiv 2009/45/EF for å skille nye og eksisterende skip, og følger også av forskrift om innenriks passasjerskip § 2 første ledd bokstav r. Det er derfor den ordinære forståelsen av byggedato som skal legges til grunn, og ikke kontraktsinngåelsen.

Kystverket påpeker at forskrift om innenriks passasjerskip bare gjelder norske skip, og etterlyser tilsvarende regler for utenlandske skip som går innenriks i Norge i tråd med kabotasjereglene for maritim transport. Sjøfartsdirektoratet presiserer at skip registrert i stater utenfor EØS, omfattes av inspeksjonsbestemmelsene i havnestatskontrollforskriften § 3, og Sjøfartsdirektoratet kan føre tilsyn med at disse skipene tilfredsstiller kravene som følger av direktiv 2009/45/EF med senere endringer. Skip fra andre flaggstater i EØS-området er underlagt de samme kravene til bygging og utrustning som følger av direktiv 2009/45/EF med senere endringer, og det er flaggstaten som har ansvaret for besiktelse, sertifisering og kontroll.

Hurtigbåtforbundet HRF har enkelte merknader av generell og konkret karakter, og Sjøfartsdirektoratet tar disse til etterretning. HRF er bl.a. bekymret for vektøkning ved endrede krav til brannslokkingsutstyr, og har en generell oppfordring om å ta hensyn til vekt ved innføring av nye krav. Sjøfartsdirektoratet presiserer at de tekniske reglene det er snakk om er harmoniserte krav som gjelder hele EØS-området, og at selv om noen mindre fartøy omfattes gjelder reglene kun passasjerskip med sikkerhetssertifikat (EU) klasse A, B, C og D. HRF oppfordrer videre Sjøfartsdirektoratet til å utarbeide en mal for skipsspesifikke planer for ombordtaking av personer fra vannet som rederiene kan benytte. Sjøfartsdirektoratet oppfatter at det pr. i dag ikke er hensiktsmessig for direktoratet å lage en slik mal. Vi oppfatter at dette er en sentral oppgave for rederiet, både som et konkret krav i henhold til forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip, men også som del i rederiets sikkerhetsstyringsarbeid.

De øvrige høringsinstansene hadde ingen merknader.

4. Nærmere om regelverket

Under følger en kort oversikt over endringene som omfatter krav til reduksjon av støy, brannsikring, rømningsveier og redningsmidler. De fleste endringene får virkning for passasjerskip med EU-klasse bygget 1. januar 2018 eller senere. For det fulle omfang og detaljer i kravene vises det til endringsdirektivet 2016/844.

Reduksjon av støy – ny regel
Fra og med 1. januar 2018 skal skip over 1600 brt. i klasse B, C og D bygges på en måte som gir redusert støy ombord og verner besetningen mot støy i samsvar med MSC.337(91).

Deler av MSC.337(91) er allerede gjennomført i norsk rett i forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord kapittel 15 «Bestemmelser om vern mot støy», se nærmere Sjøfartsdirektoratets rundskriv RSR 04-2014 av 30. juni 2014.

3 Internasjonal konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS)

4 SOLAS II-2 Part A Regulation 1: "... the expression *ships constructed* means ships the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction..."

Styremaskin – presiseringer
For nye skip i klasse B, C og D samt eksisterende skip i klasse B blir det tatt inn alternative måter å demonstrere at styremaskinen oppfyller visse funksjonskrav. Dette fremgår av de oppdaterte reglene II-1/C/6.2.2.2 og II-1/C/6.3.2.

Nye definisjoner i kapittel II-2
De nye reglene II-2/A/2.28 og II-2/A/2.29 inntar definisjoner av «brannspjeld» og «røykspjeld».

Brannslokkingssystem – nytt krav
For skip bygget etter 1. januar 2018 inntas krav til fastmontert brannslokkingssystem for brannfarlige deler av alle forbrenningsmotorer, se regel II-2/A/6.8.2.1.

Brannmannsutstyr – presiseringer og nye regler
I regel II-2/A/11.1 inntas en presisering at kravene i bestemmelsen gjelder skip nye skip i klasse B, C og D samt eksisterende skip i klasse B bygget før 1. juli 2019.

For skip bygget fra og med 1. juli 2019 skal brannmannsutstyret oppfylle kravene i FSS-koden, jf. ny I-2/A/11.1a.

Bærbare pusteapparater med trykkluft som inngår i brannmannsutstyret skal innen 1. juli oppfylle kravene i FSS-koden kapittel 3 nr. 2.1.2.2, se ny regel I-2/A/11.1.1.3.

For kommunikasjonsutstyr for brannmenn er det inntatt oppgraderingskrav i ny I-2/A/11.4a med frist 1. juli 2019. Dette innebærer blant annet at på LNG-skip eller roro-passasjerskip med lukkede roro-lasterom eller spesiallasterom skal radiotelefonapparatene være av eksplosjonssikker type.

Brannintegritet for skott og dekk – nye krav
For alle skip i klasse B, C og D bygget fra og med 1. januar 2018 skal brannintegriteten for skott som skiller tilstøtende rom og dekk som skiller tilstøtende rom oppfylle kravene i de nye tabellene 5.1.a og 5.2.a i regel II-2/B/5.4.

Rømningsveier fra maskinrommets hovedverksted – ny regel
På skip i klasse B, C og D bygget fra og med 1. januar 2018 skal det være to rømningsveier fra maskinrommets hovedverksted, se ny regel II-2/B/6.3.4.

Ventilasjonssystemer – nye krav
Skip i klasse B, C og D bygget fra og med 1. januar 2018 skal oppfylle kravene til ventilasjonssystemer i ny regel II-2/B/9a.

Branndeteksjons- og brannalarmsystem i maskinrom – nye krav
Skip i klasse B, C og D bygget fra og med 1. januar 2018 skal i maskinrommet ha et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmsystem i samsvar med kravene i de nye reglene II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 og II-2/B/13.6.

Redningsmidler –nye regler
Skip med lengde mindre enn 24 meter har ikke plikt til å ha linekastingsapparater om bord, jf. ny note 14 i tabellen regel III/2.6.

Ny regel III/9/2a innfører krav til at utsettingsmekanismer for livbåter som utløses ved trykk skal oppfylle kravene i LSA-koden senest ved den første planlagte tørrdokksetting etter 1. januar 2018, men innen 1. juli 2019.

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Ny regel III/10a innfører krav til at alle skip skal ha skipsspesifikke planer og fremgangsmåter for ombordtaking av personer fra vannet der det tas hensyn til retningslinjene i MSC.1/Circ.1447. Skip bygd før 1. januar 2018 skal oppfylle dette kravet ved første periodiske besiktelse av sikkerhetsutstyret eller ved fornyelsen av det.

Ny regel III/13.9 innfører krav til øvelser i entring av og redning fra lukkede rom. Ny regel III/14 innfører krav til at slike øvelser skal dokumenteres.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser

Det er snakk om harmoniserte sikkerhetsbestemmelser for, der hvor det er funnet proporsjonalt, å bringe innenriks passasjerskip i EØS-området opp på nivå med passasjerskip som går i internasjonal fart. Enkelte av de nye kravene vil trolig være noe kostnadsdrivende for næringen, men de fleste reglene gjelder skip som bygges 1. januar 2018 eller senere.

Sjøfartsdirektoratet foretar i dag tilsyn med skip omfattet av forskrift om innenriks passasjerskip. Endringene innebærer ingen større endringer i allerede gjeldende tilsynsregime. Noe merarbeid må imidlertid påregnes for å kontrollere at oppgraderingskrav for eksisterende skip blir fulgt opp av rederiene.

6. Forskriftsendringer

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt et nytt vedlegg 1 til forskrift om innenriks passasjerskip som konsoliderer endringene i direktiv 2016/844/EU. Teksten bygger på UDs uoffisielle oversettelse. Vi har også rettet en feil i gjeldende vedlegg I Kap. II-1 Del B-2 Regel 4.

Videre har Sjøfartsdirektoratet tatt inn referanse til endringsdirektivet i forskrift om havnestatskontroll § 3.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Egil Pedersen
avdelingsdirektør

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