

Høringsmatrise – endring i forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip og endring i andre forskrifter.

Nr.: Fortløpende nummerering som starter på 1.

Dok. Nr.: Sjøfartsdirektoratets saks- og dokumentnummer (2023/75017-23)

§ i høringsbrev: Forskriftsparagraf som er omtalt i høringsbrevet.

t.o.: Til orientering, dvs. merknaden er notert uten videre oppfølging fra Sjøfartsdirektoratets side.

Tas ikke til følge: Mulig konklusjon etter en vurdering av merknader til forskriftsforslaget.

*Merknader og innspill knyttet til forslag om endringer i forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip og endring i andre forskrifter*

I dokumentene som var på offentlig høring i perioden 11. juli til 5. oktober 2023, åpnet Sjøfartsdirektoratet for merknader til forslag om endring i forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip. Noen av høringsinstansene hadde forslag til nye eller vesentlige endringer i bestemmelsene som var på offentlig høring. Det følger av forvaltningsloven § 37 at berørte interessenter skal gis anledning til å uttale seg når forskrifter endres. Eventuelle forslag om nye eller vesentlige endringer i bestemmelser som var på offentlig høring, ville krevd at Sjøfartsdirektoratet måtte ha gjennomført en ny høring. Slike forslag er notert og tatt til orientering, men uten videre oppfølging i denne omgangen.

Nr.	Dok. nr.	§ i høringsbrev	Høringsinstans	Merknader (utdrag)	Direktoratets vurdering
1	2023/75017-4		Det Norske Maskinistforbund	Det anmodes på det sterkeste at Sjøfartsdirektoratet ser sikkerhets regelverket i en helhet og det er sikkerhets bemanningens som har kompetanse og at det tillegges en tekst som krever at alt arbeid i trange, innesluttete rom, tanker og lignende skal implementeres i skipets ISM system og det skal utarbeides en sikker jobb analyse for hver enkel operasjon for å sikre alle involverte sikkerhet ivaretas på høyeste nivå og at slikt arbeid blir loggføring for evt. bruk i yrkesskade sammenheng.	T.o. ASH-forskriften § 1-6 første ledd lyder: «For fartøy som skal ha sikkerhetsstyringssystem i henhold til de til enhver tid gjeldende forskrifter om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip og lasteskip, skal reder sikre at de krav som følger av denne forskrift ivaretas gjennom sikkerhetsstyringssystemet.» Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at ASH-forskriften § 1-6, sammenholdt med definisjonen som følger av ASH § 11-2 bokstav i, omfatter gasser som kan oppstå ifm. arbeidet om bord, jf. ASH-forskriften § 11-9 og endringsforskriftens bestemmelser som har krav som DNMF anmoder blir implementert i skipets sikkerhetsstyringssystem.



2	2023/75107-7	§ 9-6	DNV	<p>I tredje ledd vises det til «Kontroll etter første og annet ledd» mens det kun i første ledd er krav til kontroll.</p> <p>I tillegg er det i andre ledd satt krav om trening («Rommet skal bare entres av personell som er iført luftforsynt åndedrettsvern, utstyrt med bærbart gassmålingsinstrument og trent i oppgaven»). I lys av dette blir det litt uklart hva som forventes også i og med setningen i tredje ledd om å sikre dokumentert opplæring («Kontroll etter første og annet ledd skal utføres av person som er gitt dokumentert opplæring i oppgaven»).</p> <p>Oplæring/kompetanse er viktig så vi vil foreslå at Direktoratet revurderer ordlyden slik at det går klar fram hvilke personer det er krav om at skal ha/være gitt «dokumentert opplæring i oppgaven» og om det er behov for krav om kontroll i andre ledd også (alternativt at det kun henvises til det ledd som omhandler kontroll).</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet har vurdert dette innspillet og endret bestemmelsene i tredje ledd og kontroll viser nå kun til første ledd.</p> <p>Kravet til trening i denne sammenhengen er funksjonelt. Det nærmere innholdet av begrepet kan utledes av § 4-7 «Opplæring av de som har sitt arbeid om bord».</p> <p>Tas ikke til følge.</p> <p>Personkretsen av de som har sitt arbeid om bord vil variere. Sjøfartsdirektoratet kan ikke i forskrift form peke ut hvilke stillingskategorier skal være trent i oppgavene som omfattes av denne paragrafen.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har vurdert DNVs innspill, men endrer ikke ordlyden som følge av dette.</p>
---	--------------	-------	-----	---	--

		§ 9-7		<p>DNV vil foreslå at Direktoratet vurderer å inkludere en definisjon av egnethet i forhold til kravet i andre ledd om «<i>Et egnet system for kommunikasjon skal brukes av alle involverte</i>».</p> <p>Vi vil også foreslå å tydeliggjøre kravet i fjerde ledd både når det gjelder «<i>Personell</i>» (dette kan gjøres ved å tydeliggjøre intensjonen/oppgavene og så la DOC-holdere komme med løsningene) og «<i>umiddelbar nærhet, klar til innsats</i>» i setningen «<i>Personell trent i bruk av luftforsynte åndedrettsvern og redning fra lukket rom skal være tilgjengelig i umiddelbar nærhet, klar til innsats og informert om aktiviteten som pågår</i>».</p>	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>Kravet er funksjonelt og skal stå seg over tid. Det har derfor lite for seg å gi en nærmere definisjon av som omfattes av begrepet «Et egnet system....».</p> <p>Tas ikke til følge.</p> <p>Pliktsubjekt etter skipssikkerhetsloven er «rederiet». Eventuelt å vise til DOC-holder vil ikke gi mening for andre skip enn de som har krav om ISM-sikkerhetsstyringssystem.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at det i første rekke vil dreie som responstid fra varsling om en hendelse til hjelp er tilstede og klar til innsats. Begrepet «umiddelbar nærhet » må forstås ut fra responstiden som er lagt til grunn i risikovurderingene som er gjennomført forut for aktivitetene som reguleres etter denne paragrafen.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har informert om forhold som bør vurderes i denne forbindelse.</p> <p><a href="https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/tenk-sikkerhet-nar-du-arbeid-i-lukkede-rom-og-tanker/">https://www.sdir.no/aktuelt/nyheter/tenk-sikkerhet-nar-du-arbeid-i-lukkede-rom-og-tanker/</a></p>
--	--	-------	--	---	--

		§ 9-8		<p>DNV kan se for seg utfordringer ved at det for «<i>førstehjelp og gjenopplivingsteknikker</i>» kun er krav om at «<i>øvelser i entring av og redning fra lukket rom skal omfatte</i>» instruks (mens det for de andre delene ikke er nevnt instruks i det hele tatt). Vi vil foreslå at Direktoratet revurderer ordlyden og at det i revidert forskrift skal gå klart fram at øvelser i <i>førstehjelp og gjenopplivingsteknikker</i> også er å forvente i forbindelse med «<i>øvelser i entring av og redning fra innelukkede rom</i>». Vi er klar over andre krav til slike øvelser med <i>førstehjelp og gjenopplivingsteknikker</i>, men det virker misvisende og lite effektivt å begrense slik til <i>instruks</i> i denne paragrafen.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at øvelsene skal omfatte praktisering av førstehjelp- og gjenopplivingsteknikker. For å vise formålet med bestemmelsen, endres ordlyden, slik DNV foreslår.</p>
		§ 11-2		<p>DNV vil foreslå å definere begrepet «<i>pustesonen</i>» i setningen «<i>pustesonen til en som har sitt arbeid om bord</i>», med mindre dette er gjort et annet sted i forskriften.</p>	<p>Tas ikke til følge</p> <p>Vanlig språklig forståelse bør legges til grunn og definisjoner bør kun brukes hvis uttrykket er fremmed og meningsinnholdet ellers ikke er klart. Det følger av forskriften § 1-2 første ledd at den gjelder for den som har sitt arbeid om bord og at begrepet «<i>pustesonen</i>» knyttes til denne virkeområdebestemmelsen.</p>

		§ 12-6		<p>DNV forslår at Direktoratet revurderer ordlyden i forhold til tiltak som skal iverksettes slik at begrepene er i samsvar med standardforståelse av hva som er «forebyggende tiltak» og hva som er «vernetiltak». Vi er enige i at det i forbindelse med foruresning i arbeidsatmosfæren er nødvendig med både forebyggende tiltak og vernetiltak, men de begrepene kan virke litt misvisende/lite dekkende i forhold til å ivareta tiltaksbehov i forbindelse med <i>overskridelse av grenseverdi for forurensninger</i> (post factum) og vi vil forvente at det i slike tilfeller også vil være nødvendig med andre (reaktive og lærings) tiltak.</p> <p>I denne sammenheng vil vi forvente at rapportering og behandling ivaretas i henhold til mål og krav i regelverket (iht. til ISM &amp; MLC, 2006) og at det er vurdert at det ikke er nødvendig med slike krav i denne paragrafen.</p>	<p>Tas ikke til følge</p> <p>Ordlyden i gjeldende ASH-forskrift § 12-6 første ledd er festnet og Sjøfartsdirektoratet vil derfor ikke endre ordlyden som følge av DNVs innspill.</p>
--	--	--------	--	--	--

3	2023/75017-12	9-6 og 9-7	Forsvaret	<p>Forsvaret viser også til at Tolletaten primært, og Kystvakten sekundært, er involvert i tollinspeksjoner som innbefatter entring av lukkede rom i fartøy som kontrolleres og at forutsetningene for dette arbeidet kan være annerledes enn det som er lagt til grunn under utarbeidelsen av §9-6 (2) og §9-7 (1) i forslaget.</p> <p>Forsvaret viser til at etatens ubåttjeneste har lang erfaring med arbeidsatmosfæreovervåkning.</p> <p>Forsvaret har derfor videreformidlet ubåttjenestens følgende innspill til vedlegg 2 i forskriften:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• «Ubåttjenestens treningssenter mener verdien på 5000 ppm for karbondioksid CO<sub>2</sub> CAS-nr. (124-38-9) er lav og heller burde vært på 20000 ppm. Ubåttjenesten opererer med en maksimumsgrense på 2 % CO<sub>2</sub> i atmosfæren om bord, denne grensen er basert på empiri og medisinske vurderinger.</li> <li>• For karbonmonoksid CO CAS-nr. (630-08-0) opererer ubåttjenesten med en grense på 25 ppm mot 20 ppm i vedlegg 2.</li> <li>• Det er en generell usikkerhet til vedlegg 2 rundt forskjellene mellom de to grenseverdiene i tabellen, ppm og mg/m<sup>3</sup>, der disse verdiene tilsynelatende ikke sammenfaller.</li> </ul> <p>Vedlegg 2 inneholder en rekke fotnoter. Et forslag kan være å legge inn en fotnote som definerer noen andre grenseverdier på ubåttvirkosomhet. Da med særlig fokus på karbondioksidgrense på 2 %.»</p> <p>Forsvaret viser også til at forskriften ikke tar hensyn til eksos fra eget maskineri ved kailigge eller ved meget lav fart og viser til at dette er en aktuell problematikk særlig for mindre fartøyer. Forsvaret mener at forskriften bør pålegge tiltak dersom eksos dras inn i ventilasjonsanlegg, som for eksempel endre kurs og fart/midlertidig stoppe ventilasjon i en angitt periode. Sensorer i ventilasjonsanlegg kan også vurderes.</p> <p>Forsvaret viser til at forskriften legger opp til en liste med stoffer og grenseverdier og at det savnes en beskrivelse over hvordan dette skal håndteres ved nye stoffer som innføres.</p>	<p>Tas ikke til følge</p> <p>Hvis forsvaret legger til grunn at de sivile normene for CO<sub>2</sub> metning er for lave, har forsvaret mulighet til å fastsette særlige krav som gjelder for forsvarets skip, jf. forskrift 29. juni 2017 nr. 1668 om skipssikkerhetslovens anvendelse for Forsvarsdepartementets underliggende etater § 3.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at risikovurderinger som kreves etter ASH-forskriften § 2-2, også må ta høyde for de forholdene som forsvaret påpeker i sine merknader til høringsdokumentene. Det totale omfanget av farer som skal risikovurderes, kan ikke bli omtalt i forskriften.</p>
---	---------------	------------	-----------	--	---



				<p>Forsvaret mener at det bør inngå i forskriften at rederiet bør dokumentere hvordan nye stoffer som ikke er på listen skal håndteres på en sikker måte og at risikovurdering med dokumentasjon på grenseverdi for nye stoffer må finnes og publiseres på det aktuelle fartøy.</p> <p>Forsvaret viser også til at «[a]dministrative normer er basert på ikke bare dose/effekt og dose/respons med hensyn til helse, men også på bakgrunn av teknologiske og økonomiske forhold. Helsemessige skader kan derfor oppstå selv om normer overholdes. Det vises til: • Arbeidstilsynets retningslinjer og rutine for utarbeidelse og fastsettelse av grenseverdier for forurensninger i arbeidsatmosfæren, og Vurdering av resultater fra måling av kjemiske forurensninger.»</p> <p>Forsvaret anbefaler derfor at Sjøfartsdirektoratet innarbeider tilsvarende anbefalinger som Arbeidstilsynet.</p>	<p>Et av de sentrale hensynene knyttet til forskriftsforslaget som var på offentlig høring, var å oppdatere listene med grenseverdier. Det følger av høringsbrevet at begrepet «administrativ norm» ikke vil bli videreført.</p>
--	--	--	--	---	--



4	2023/75017-13	§ 9-6	LO	<p>Vedrørende § 9-6 Kontroll av gassfare i foreliggende forskrift.</p> <p>Det finnes per i dag kun direktevisende instrumenter for et fåtall av de forbindelsene som er oppgitt i Forskrift om tiltaks- og grenseverdier.</p> <p>På bakgrunn av dette anbefales at det settes krav til gjennomføring av risikovurdering før en går inn i tank i § 9-6. I ASH-forskriften er risikovurdering nevnt under §§ 2-2 og 8-4, men hvilke forhold som skal inngå i en risikovurdering kan bli tydeligere forskriftsfestet. Til dette arbeidet kan Sjøfartsdirektoratet nytte seg av Arbeidstilsynets eksisterende regelverk for kjemisk og biologisk helsefare i forskrift om utførelse av arbeid, se beskrivelse i de to avsnittene under:</p>	<p>T.o.</p> <p>Forslaget om å nyttiggjøre seg av Arbeidstilsynets eksisterende regelverk for kjemisk og biologisk helsefare i forskrift om utførelse av arbeid er notert.</p> <p>Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at når det i forbindelse med eventuell eksponering for kjemiske eller biologiske faktorer, så skal risikovurderinger som er gjennomført iht. bestemmelsene i ASH-forskriften § 2-2, jf. 11-4, sikre et forsvarlig arbeidsmiljø.</p>
---	---------------	-------	----	---	---

				<p><b>Henvising til Arbeidstilsynets regelverk om hva en risikovurdering særlig skal ta hensyn til?</b></p> <p><b>a. Vurdering av kjemisk risiko</b> Viser til Kapittel 3. Arbeid hvor kjemikalier kan utgjøre en fare for arbeidstakeres sikkerhet og helse i forskrift om utførelse av arbeid (bruk av arbeidsutstyr og tilhørende tekniske krav). En bør vurdere om en kan kopiere og tilpasse noe av regelverket i kapittel 3 i forskrift om utførelse av arbeid til arbeidskonteksten på skip som omhandler å gå inn i tank, lasterom, trange innesluttete rom, tunneler eller andre rom med kommentarer, jf <a href="https://www.arbeidstilsynet.no/globalassets/regelverkspdf/forskrift-om-utforelse-av-arbeid">https://www.arbeidstilsynet.no/globalassets/regelverkspdf/forskrift-om-utforelse-av-arbeid</a>.</p> <p><b>b. Vurdering av biologisk risiko</b> Risikovurderingen bør også omfatte eksponering for biologiske faktorer. Viser til kapittel 6. Arbeid i omgivelser som kan medføre eksponering for biologiske faktorer i Arbeidstilsynet forskrift om utførelse av arbeid. 1 Produsenter og importører av deklareringspliktige stoffer og stoffblandinger må registrere dem i Miljødirektoratet sin løsning for kjemikaliedeklarering i produktregisteret. Produktregisteret gir dermed myndighetene en oversikt over hvilke farlige stoffer og stoffblandinger som finnes på det norske markedet. Opplysningene i registeret brukes blant annet til myndighetenes kontroll og tilsyn med kjemikalier, risikoanalyser knyttet til kjemiske stoffer og i forbindelse med akutte hendelser. 2 En bør vurdere om en kan kopiere og tilpasse noe av regelverket i kapittel 6 i forskrift om utførelse av arbeid til arbeidskonteksten på skip som omhandler å gå inn i tank, lasterom, trange innesluttete rom, tunneler eller andre rom med kommentarer, jf <a href="https://www.arbeidstilsynet.no/globalassets/regelverkspdf/forskrift-om-utforelse-av-arbeid">https://www.arbeidstilsynet.no/globalassets/regelverkspdf/forskrift-om-utforelse-av-arbeid</a>. Eksempler på mikroorganismer i form av forurensning i produkter som brukes i produksjonen (for eksempel ved dyreførstasjoner som</p>	
--	--	--	--	---	--

				kan få inn fôrstoff fra utlandet med skadelige mikroorganismer), korn, høy, avfall og så videre.	
				<p><b>Grenseverdier for forurensinger i arbeidsatmosfæren</b></p> <p>Dersom sjøfartsbransjen har lengre arbeidsdager enn 8 timer, mener LO at Sjøfartsdirektoratet bør innføre en egnet korreksjonsfaktor til å justere ned gjennomsnittskonsentrasjonen. Eksempelvis har petroleumssektoren 12-timers dag og bruker korreksjonsfaktor (0,6) på grenseverdier som er utarbeidet i forhold til en 8 timers arbeidsdag.</p>	<p>Arbeid i landbaserte produksjonsvirksomheter og arbeid til sjøs er ikke direkte sammenlignbart. Dette gjelder både arbeidets art og atmosfæren hvor arbeidet skjer.</p> <p>Det finnes ulike metoder for å beregne en faktor for redusering av grenseverdier og Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at en generell reduksjonsfaktor, slik det følger av forskrift om utføring av aktiviteter i petroleumsvirksomheten (aktivitetsforskriften) § 36, også kan brukes i ASH-forskriften. Sjøfartsdirektoratet vil følgelig fastsette en reduksjonsfaktor på 0,6 ASH-forskriften § 12-5 i nytt tredje ledd .</p> <p>.»</p>

				<p><b>Kortvarige overskridelser av grenseverdier i perioder på opptil 15 minutter</b></p> <p>I Arbeidstilsynets forskrift angis grenseverdiene for forurensninger i arbeidsatmosfæren som høyeste akseptable gjennomsnittskonsentrasjoner over et åttetimers skift. Det betyr at kortvarige overskridelser kan forekomme, hvis konsentrasjonen for øvrig holdes så lav at gjennomsnittskonsentrasjonen for hele åttimers-perioden ligger under verdien. Hvor store og hvor langvarige overskridelser som kan aksepteres, må vurderes opp mot de andre arbeidsmiljøfaktorene på arbeidsplassen (støy, varme osv.). Som en tommelfingerregel for hvor store overskridelser som kan aksepteres i perioder på opptil 15 minutter, legger Arbeidstilsynet følgende overskridelsesfaktorer til grunn (det forutsettes at gjennomsnittskonsentrasjonen av et kjemisk stoff i pustesonen til en arbeidstaker i en fastsatt referanseperiode på åtte timer holdes under grenseverdien).</p> <p>Ved beregning av den akseptable overskridelsen etter tabellen over brukes enheten ppm for gasser og damper og enheten mg/m<sup>3</sup> for partikulære forurensninger og aerosoler.</p> <p>LO kan ikke se at tommelfingerreglene for hvordan en beregner kortvarige overskridelser på opptil 15 minutter er beskrevet i forslaget til ASH-forskrift. LO foreslår derfor at Arbeidstilsynets tilnæringsmåte til å risikostyre kortvarige overskridelser av grenseverdier kopieres inn i ASH-forskrift.</p>	<p>T.o.</p> <p>Tommelfingerreglene som LO viser til er ikke forskriftsfestet, men følger av veiledning gitt av Arbeidstilsynet.</p> <p>T.o.</p> <p>Det er en forutsetning at når grenseverdier for kortvarige overskridelser, takverdier og kombinasjonspåvirkning skal beregnes, må den som skal utføre slike beregninger ha nødvendig kompetanse.</p> <p>Innspillet her vil bli vurdert ifm. forslag til framtidige endringer i ASH-forskriften.</p>
--	--	--	--	---	--

				<p><b>Takverdi</b></p> <p>LO kan heller ikke se at Arbeidstilsynets definisjon av takverdi er implementert i forslaget til ASH- forskrift. LO foreslår at Sjøfartsdirektoratet kan anvende Arbeidstilsynets definisjon av takverdi, jf side 9 i Forskrift om tiltaks- og grenseverdier: 3          “For en del kjemikalier med fare for akutt forgiftning eller med irriterende ubehagelig virkning, er det angitt en maksimalkonsentrasjon som ikke må overskrides. For disse kjemikaliene kan man derfor ikke bruke overskridelsesfaktorene. Verdien for kjemikalier av denne kategorien er merket med T (takverdi). Av måletekniske grunner kan det være nødvendig å måle over en viss periode.”</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet noterer LOs innspill og viser til definisjonen av bokstaven «T» (Takverdi) som er tatt inn i innledningen til vedlegg 2.</p>
				<p><b>Kombinasjonspåvirkning</b></p> <p>Videre bør Sjøfartsdirektoratet sitt forslag til ASH-forskrift definere hva som menes med kombinasjonspåvirkning, da de fleste arbeidsmiljø har flere forskjellige forurensinger i arbeidsatmosfæren. LO anbefaler derfor at Sjøfatsdirektoratet kopierer følgende tekst inn i den nye ASH-forskriften fra Arbeidstilsynets Forskrift om tiltaks og grenseverdier på side 9:</p> <p>“Når flere forskjellige kjemikalier forekommer i blanding, må man være oppmerksom på at de kan ha en større virkning sammen enn «summen» av virkningene de har hver for seg (synergistisk effekt). De kan også i enkelte tilfeller gi en tilsvarende mindre virkning (antagonistisk effekt). Slike vurderinger er vanskelige og bør skje i samråd med fagfolk på området.”</p>	<p>Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at forskrifter skal inneholde krav. Hvis det vurderes som nødvendig, kan det veiledes på andre måter om tekster som begrunner hensynene bak bestemmelser.</p> <p>Det følger av ASH-forskriften § 11-3 at den samlede risikoen ulike kjemikalier og biologiske faktorer representerer skal risikovurderes.</p>

5	2023/75017-14	§§ 9-6, 9-7	Universitetssykehuset i Nord-Norge HF	<p>Vi vil med dette komme med innspill til forslag til endringer og noen tillegg. Generelt vil vi påpeke at det er viktig å oppheve bestemmelser som er tatt inn/tas inn i andre deler av forskriften. Dette for å sikre at man har entydige formuleringer.</p> <p>Til nye §§ 9-6 til 9-10: Det er bra at det tas inn utfyllende regelverk på disse emnene. I tilknytning til §§ 9-6 og 9-7 foreslår vi at § 11-5 (2) oppheves da bestemmelser i dette leddet pkt a. er tatt inn i § 9-6 og bestemmelser i pkt b. er tatt inn i § 9-7.</p>	<p>På bakgrunn av dette innspillet fra Universitetssykehuset i Nord-Norge HF, vil Sjøfartsdirektoratet oppheve bestemmelsene i forskriften § 11-5 annet ledd.</p>
		§ 13-1		<p>(1) Innhold i første ledd tilsvarer første del av vedlegg 3, men er ikke helt likelydende. Vi foreslår at første ledd oppheves for å unngå dobbeltkommunikasjon, alternativt får likelydende tekst som den i vedlegget.</p> <p>(2) Ingen kommentarer.</p>	<p>For å unngå dobbeltkommunikasjon, slik UNN påpeker, fastsettes ikke teksten i første del av vedlegg 3. I stedet endrer Sjøfartsdirektoratet ordlyden i § 13-1 som definerer de fire smitterisikogrupperne knyttet infeksjonsfarene de representerer.</p>

		§ 15-6		<p>Andre kommentarer:</p> <p>I kapitlet som omhandler støy så presiseres det bl.a. i § 15-6 at «Personell som skal gjennomføre støymålinger ... skal ha kunnskap ... skal dokumentere kompetanse...».</p> <p>Dette mener vi bør gjelde all kartlegging av fysiske, kjemiske og biologiske faktorer som kan være helseskadelige og som de som har sitt arbeid om bord kan utsettes for, ikke bare støy.</p> <p>Dersom de som har sitt arbeid om bord hadde vært tilknyttet en godkjent bedriftshelsetjeneste (godkjent av Arbeidstilsynet) så skal de ha dokumentert at de innehar riktig kompetanse for å bl.a. kunne gjøre kvalifiserte kartlegginger av fysiske, kjemiske og biologiske arbeidsmiljøfaktorer.</p> <p>Det kan for eksempel tas inn i kapittel 2 av ASH-forskriften. Det kan tas utgangspunkt i kapittel 13 i Forskrift om organisering, ledelse og medvirkning, <a href="https://lovdata.no/forskrift/2011-12-06-1355/§13-1">https://lovdata.no/forskrift/2011-12-06-1355/§13-1</a>, og angis at virksomheter innenfor næringskode 50 skal gjøre avtale med godkjent bedriftshelsetjeneste om å tilby relevante tjenester slik som utdypet i § 13-2 i forskrift til Arbeidsmiljøloven. Det er viktig at også de som har sitt arbeid om bord på skip får tilgang på tjenester som arbeidstakere på land, med tilsvarende risikoforhold, har tilgjengelig.</p>	<p>Tas ikke til følge</p> <p>Høringen gjaldt forslag om nye bestemmelser, jf. §§ 9-6 til 9-10 og endringer i andre bestemmelser i ASH-forskriften. I denne omgangen var det ikke foreslått å endre bestemmelser om støy.</p>
6	2023/75017-15		AVONOVA Helse	<p>AVONOVA støtter Sjøfartsdirektoratet med å bytte ut begrepet administrative normer med grenseverdier. AVONOVA støtter også forslagene om å samle flere bestemmelser slik at det blir lettere å forstå myndighetskrav knyttet til arbeidsmiljøet om bord på skip.</p>	<p>T.o</p> <p>AVONOVA's merknad er notert.</p>
		§ 12-5		<p>Det er uklart for AVONOVA hvilke biologiske grenseverdier det henvises til i høringsbrevet. Om det gjelder biologisk grenseverdi for bly i blod, anser vi det som allerede står i § 12-5 som dekkende, og foreslår at den blir stående.</p>	<p>AVONOVA's merknad til forskriften § 12-5 er notert og bestemmelsen i någjeldende § 12-5 annet ledd, videreføres.</p>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>Høringsbrevets side 6, avsnitt 4 beskriver: <i>"Når listene med grenseverdier for forurensninger i arbeidsatmosfæren nå foreslås tatt inn som vedlegg 2 til ASH-forskriften, er det ikke lenger behov for å definere meningsinnholdet av «kreftfremkallende kjemikalier og prosesser»."</i> Vi stiller spørsmålstegn ved å fjerne definisjonen av kreftfremkallende kjemikalier, selv om listen over grenseverdier har egen merking, K, for kreftfremkallende stoffer. Det er ikke helt sjelden at man omklassifiserer stoffer fra ikke kreftfremkallende til kreftfremkallende, og dette skjer typisk oftere enn revisjon av grenseverdilisten. Det er dessuten svært mange stoffer som er kreftfremkallende enn de som finnes på listen over grenseverdier som skal tas inn i regelverket.</li> </ul>	<p>Sjøfartsdirektoratet viderefører definisjonen av kreftfremkallende kjemikalier og prosesser. Definisjonen vil følge av § 11-2 første ledd bokstav i (tidligere bokstav j).</p>
		§ 12-6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Høringsbrevets side 7 - om endringer i § 12-6 - beskriver: <i>"I § 12-6 foreslås at det skal iverksettes avbøtende tiltak hvis grenseverdiene i vedlegg 2 overskrides"</i> Vi forslår at man skriver: <i>(...) det skal iverksettes avbøtende tiltak hvis sannsynligheten for at grenseverdiene i vedlegg 2 overskrides er for stor"</i> Vi begrunner dette med at det oftest er vanskelig å beskrive eksponeringen presist uten tilgang på betydelige data over tid i form av målinger og/eller beregninger. Det er definert en egen norsk (og europeisk) standard som beskriver hvordan man best vurderer konsentrasjon av stoffer i arbeidsatmosfære mot grenseverdier: NS-EN 689. I denne beskrives statistiske modeller for å vurdere sannsynligheten for at grenseverdi overholdes. Dette er også Arbeidstilsynets anbefalte metode for vurdering av luftforurensninger i arbeidsatmosfæren.</li> </ul>	<p>Tas ikke til følge. Sjøfartsdirektoratet noterer innspillet og legger til grunn at i mangel av kvantitative data som eventuelt klart viser at grenseverdier overskrides, kreves det at det blir gjennomført risikovurderinger for å bestemme om avbøtende tiltak er nødvendige.</p> <p>I mangel av kvantitative data vil risikovurderinger måtte være kvalitative – og følgelig være basert på skjønn. Sjøfartsdirektoratets kan ikke se at ordlyden «...sannsynligheten [...] er for stor» innebærer en mer presis normering enn hva som ellers kreves når kvalitative risikovurderinger blir gjennomført.</p>



		§ 12-7		<p>Høringsbrevets side 7 - om endringer i § 12-7 foreslår å ta bort bestemmelsen om at kreftfremkallende stoffer fortrinnsvis skal være i lukkede systemer.</p> <p>AVONOVA mener at bestemmelsen § 12-7 bør videreføres. For mange carcinogener finnes det ikke en sikker laveste verdi for hva som kan utløse sykdom, og for slike bør man alltid etterstrebe lavest mulig eksponering etter et ALARP-prinsipp (As Low As Reasonably Practicable). For andre helseeffekter har man gjerne en dose-respons-kurve, men det er ikke alltid aktuelt for CRM-stoffer. I forlengelsen av alle overstående punkt må det presiseres at grenseverdier for kjemikalier IKKE skiller mellom trygg og utrygg eksponering. Det er snarere grenser som skisserer hvilken risiko man kan <i>tolerere</i> i den arbeidsføre befolkningen. Det vil alltid foreligge en restrisiko, og denne er vanligvis mye høyere enn det man tolererer for resten av befolkningen (barn, eldre, syke). Videre er det verd å nevne at mange av grenseverdiene ikke har vært oppdatert på mange tiår, og at de ikke henger med i forhold til dagens kunnskapsunderlag. Det er derfor viktig at man ikke automatisk anser overholdelse av grenseverdier som ok hvis det åpenbart er mulig å redusere eksponeringen uten vesentlige kostnader.</p>	<p>Begrepet «fortrinnsvis» åpner for et skjønn som krever at det må gjennomføres risikovurderinger. Avonovas merknader inneholder momenter som kan bidra til å fastlegge når et lukket system brukes.</p> <p>På bakgrunn av Avonovas kommentarer, vidererføres bestemmelsene i § 12-7.</p>
7	2023/75017-16		Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader	

8	2023/75017-17		Norsk Sjøoffisersforbund (NSOF)	<p>NSOF mener at tiltaks- og grenseverdier for fysiske og kjemiske faktorer i arbeidsmiljøet, samt smitterisikogrupper for biologiske faktorer, også skal gjelde for de som har sitt arbeid om bord. NSOF er videre positive til at de foreslåtte endringene vil samle mye av regelverket, og dermed gjøre det enklere å forholde seg til. NSOF stiller videre seg bak LOs høringssvar og trekker spesielt fram innspillene vedrørende korreksjonsfaktor ved arbeidsdager lengre enn åtte timer; kortvarige overskridelser av grenseverdier; takverdi og kombinasjonspåvirkning. Dette er nyttige innspill som vil kunne forbedre regelverket ytterligere.</p>	Se Sjøfartsdirektoratets kommentarer til LOs innspill.
9	2023/75017-18		Advokatforeningen	<p>Advokatforeningen deler Sjøfartsdirektoratets syn om at grenseverdier som gjelder for ansatte etter arbeidsmiljøloven også bør gjelde tilsvarende for de som arbeider om bord på skip. Videre støtter Advokatforeningen Sjøfartsdirektoratets forslag om å etablere et felles regelverk for ulike fartøygrupper gjennom å samle bestemmelser om forebygging av fare for giftig gass, oksygenmangel og eksos i ASH-forskriften. Etter Advokatforeningens syn vil det gjøre regelverket mer oversiktlig for relevante brukere. Advokatforeningen vil imidlertid generelt bemerke at man ved etableringen av et slikt felles regelverk må sikre at eventuelle særlige behov/særreguleringer som gjelder for enkelte fartøygrupper, herunder i bestemmelser i andre forskrifter som blir opphevet, blir tilfredsstillende regulert.</p>	T.o. Merknadene er notert.

		§§ 9-6, 9-7		<p>Forslaget til ny § 9-7 i ASH-forskriften angir ulike sikkerhetstiltak som skal gjennomføres ved utførelse av inspeksjoner, arbeid mv. i lukkede rom. Av kommentarene til denne bestemmelsen i høringsbrevet fremgår det at utgangspunktet for bestemmelsen er at det er gjennomført kontroll etter § 9-6, og at det positivt er konstatert at det trygt for mennesker å oppholde seg i det lukkede rommet. Dette er angitt i ordlyden til ny § 9-7.</p> <p>Selv om det nok kommer frem av sammenhengen, mener Advokatforeningen at det for oversikten og forståelsen sin del bør vurderes å klargjøre uttrykkelig i § 9-7 at det er en forutsetning for entring at det også er gjennomført kontroll etter § 9-6. Dette særlig med tanke på brukere av forskriften (mannskap m.m.).</p>	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>Sjøfartsdirektoratets forskriftsforslag, slik det følger av § 9-6 første ledd, har ufravikelige krav om kontroll før noen går inn i tank og innelukkede rom. Sjøfartsdirektoratet finner det ikke hensiktsmessig å dobbeltregulere kravet som følger av § 9-6 første ledd.</p>
		§ 9-10		<p>Foreslått ny § 9-10 til ASH-forskriften gjelder ventilering i lasterom o.l. ved bruk av kjøretøy med forbrenningsmotor.</p> <p>I høringsbrevet foreslås det at bestemmelsene i § 6-16 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer og § 18 i forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere, blir opphevet. Begge bestemmelsene gjelder ventilering i lasterom hvor kjøretøy anvendes, og gir anvisning på at ventilasjonen skal være i drift så lenge «truck eller annet maskineri drevet med forbrenningsmotor» benyttes i rommene.</p> <p>Forslag til ny § 9-10 i ASH-forskriften omtaler bare kjøretøy. Advokatforeningen stiller derfor spørsmål ved om ikke også denne bestemmelsen skal omfatte annet maskineri med forbrenningsmotor. Advokatforeningen mener i så fall at det må klargjøres. Etter Advokatforeningens syn bør det i så fall for oversikten sin del også vurderes å klargjøre dette i overskriften til bestemmelsen («kjøretøy og annet maskineri med forbrenningsmotor»).</p>	<p>Advokatforeningens forslag om at bestemmelsene i § 9-10 også bør omfatte <u>maskineri med forbrenningsmotor</u>, vil bli fastsatt i endringsforskriften.</p>



10	2023/75017-		Norsk yrkeshygienisk forening	Norsk yrkeshygienisk forening støtter å bytte ut begrepet administrative normer med grenseverdier. Foreningen støtter også forslagene om å samle flere bestemmelser, bl.a. entring av tanker i ASH-forskriften slik at det blir lettere å holde oversikten over myndighetskrav knyttet til arbeidsmiljøet om bord på skip.	Notert
----	-------------	--	-------------------------------	--	--------

			<ul style="list-style-type: none"> <li>Høringsbrevets side 2, avsnitt 7 beskriver: «Når det gjelder biologiske grenseverdier, skal disse ikke overstige verdiene som følger av det nye innholdet som er foreslått tatt inn i vedlegg 3 i samme forskrift» <i>Biologiske grenseverdier fremgår av forskrift om tiltaks- og grenseverdier, jf. forskriften § 5-2, og gjelder bly i blod og kvikksølv i urin. Vi foreslår at også denne paragrafen tas inn som en del av ASH-forskriften. Da blir teksten over i høringsbrevet riktig, om det vises til disse biologiske grenseverdiene. Det innholdet som er forslått tatt inn i vedlegg 3, omhandler klassifisering av levende biologiske faktorer i fire smitterisikogrupper som grunnlag for beskyttelsestiltak mot biologiske farekilder, ikke biologiske grenseverdier.</i></li> </ul> <p><i>Formuleringen at luftforsynt åndedrettsvern «er forbeholdt brukt ved kontroll av gassfare» kan misforståes til at man ikke skal bruke dette til noe annet potensielt eksponert arbeide. Dette bør skrives om, da vi mener luftforsynt åndedrettsvern også skal kunne brukes til andre rutinemessige oppgaver om bord som inspeksjon, reparasjonsarbeid, overflatebehandling, rengjøring eller og lignende, dersom rederiets risikovurdering tilsier dette.</i></p> <p><i>Det bør antagelig også presiseres hva man mener med luftforsynt åndedrettsvern, da det finnes 2 hovedvarianter som i mange tilfeller sammenblandes: Trykkluftbasert åndedrettsvern og motorisert filterbasert (også kalt air-stream). For øvrig er åndedrettsvern et mangfoldig og komplisert tema, der det ofte forekommer feil bruk. Hvorvidt det bør inn en beskrivelse av dette, eller en henvisning til for eksempel Arbeidstilsynet sider om dette, bør vurderes.</i></p> <p><i>Foreningen foreslår å opprettholde definisjonen av kreftfremkallende kjemikalier, selv om listen over grenseverdier har egen merking, K, for kreftfremkallende stoffer. Omklassifisering av stoffer fra ikke kreftfremkallende til kreftfremkallende skjer typisk oftere enn revisjon av grenseverdilisten. Det er dessuten svært mange flere</i></p>	<p>Se kommentarer ovenfor til § 12-5.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet noterer innspillet om bruk av begrepet «biologiske grenseverdier». Teksten i høringsbrevet vil ikke blir videreført i fastsettelsesrundskrivet.</p> <p>T.o. Når det gjelder bestemmelser om kvikksølv i urin, vil Sjøfartsdirektoratet vurdere slike krav i en senere revisjon av ASH-forskriften.</p> <p>Høringsbrevet gir uttrykk for det overordnede prinsippet i ASH-forskriften om at hensiktsmessig personlig verneutstyr bare skal stilles til rådighet og brukes som en barriere dersom risiko ikke kan unngås på annen måte.</p> <p>Tas ikke til følge. Luftforsynt åndedrettsvern og hvordan luften faktisk blir gjort tilgjengelig, hører ikke hjemme i selve forskriften.</p> <p>Definisjonen av kreftfremkallende kjemikalier videreføres og vil følge av § 11-2 første ledd bokstav i (tidligere bokstav j).</p>
--	--	--	--	--

				<p><i>stoffer som er kreftfremkallende enn de som finnes på listen over grenseverdier som skal tas inn i regelverket.</i></p>	
		§ 9-10		<p>I endringsforslaget som nå sendes på høring, skjerpes også grenseverdiene for eksponering for dieseleksos, jf. ASH-forskriften og forslag til ny § 9-10.</p> <p><i>Dieseleksos er en særskilt faktor ved skipsfart, vi foreslår derfor å legge til:</i></p> <p><i>Kilde til dieseleksos vil kunne være både eksosen fra skipet selv (som også vil inkludere eksos fra tungoljedrevne maskiner) og eksos fra dieseldrevne motorer/kjøretøy om bord. Det er et kjent problem at eksos fra skipet kan utgjøre et stort eksponeringsproblem, særlig under tomgangskjøring ved land eller for eksempel offshoreinstallasjoner.</i></p>	<p>Tas ikke til følge.</p> <p>I høringen inviterte Sdir til kommentarer og merknader som gjaldt endringene som var ute til høring.</p> <p>Vi noterer merknadene fra Norsk yrkeshygienisk forening, men velger ikke å endre ASH-forskriften på bakgrunn av disse.</p>

		§ 12-6	<ul style="list-style-type: none"> <li>Høringsbrevets side 7 - om endringer i § 12-6 - beskriver:   <i>"I § 12-6 foreslås at det skal iverksettes avbøtende tiltak hvis grenseverdiene i vedlegg 2 overskrides."            Grenseverdiene er ikke en absolutt grense, man skal tilstrebe så lav eksponering som mulig. Det er definert en egen norsk (og europeisk) standard som beskriver hvordan man vurderer konsentrasjon av stoffer i arbeidsatmosfære mot grenseverdier: NS-EN 689. I denne beskrives statistiske modeller for å vurdere sannsynligheten for at grenseverdi overholdes. Arbeidstilsynet legger til grunn denne standarden ved vurdering av yrkeshygieniske målinger. Vi foreslår at NS-EN 689 tas inn i ASH-forskriften og legges til grunn for vurderinger av yrkeshygieniske målinger.            Grenseverdier er i mange tilfeller ofte basert på 8 timers eksponering. Arbeidsskift til sjøs vil kunne variere fra dette (6 eller 12 timer kan være vanlig), og avvik fra 8 timer bør derfor kommenteres. I tillegg MÅ det i mange tilfeller vurderes kortidsgrenser (15 min GV) og takverdier (grense som IKKE SKAL overskrides). Dette er spesielt viktig for mange av de eksponeringsfaktorene som er aktuelt i skipsfart og stiller særskilte krav til måleutstyr som i slike tilfeller må være direktevisende og kunne utstyres med en alarm.</i></li> </ul>	<p>Se Sjøfartsdirektoratets innledende og generelle kommentarer knyttet til merknadene fra høringsinstansene.</p> <p>Paragraf 11-3 er klar på at eksponering skal unngås. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at denne bestemmelsen er skarpere enn en bestemmelse som gir uttrykk for at eksponeringen skal være så lav som mulig.</p>
--	--	--------	---	---

		§ 12-7	<p>Høringsbrevets side 7 - om endringer i § 12-7 foreslår å ta bort bestemmelsen om at kreftfremkallende stoffer fortrinnsvis skal være i lukkede systemer, og hvis det ikke er teknisk mulig å benytte et lukket system, skal det sikres at eksponeringen blir så lav som mulig.</p> <p><i>Norsk yrkeshygenisk forening mener at bestemmelsen bør stå. Det finnes ingen sikker laveste verdi for hva som er trygt med hensyn til kreftfremkallende stoffer, og man må alltid etterstrebe lavest mulig eksponering. For andre helseeffekter har man gjerne en dose-effekt-kurve, men det er ikke aktuelt for CRM-stoffer.</i></p> <p><i>I forlengelsen av overstående avsnitt må det presiseres at grenseverdiene IKKE skiller mellom trygg og utrygg eksponering. Det er snarere grenser som skisserer hvilken risiko man kan tolerere av eksponering i den arbeidsføre befolkningen. Videre er det verd å nevne at mange av grenseverdiene ikke har vært oppdatert på mange tiår, og at de ikke henger med i forhold til dagens kunnskapsunderlag. Det er derfor viktig at man ikke automatisk anser overholdelse av grenseverdier som ok hvis det åpenbart er mulig å redusere eksponeringen uten vesentlige kostnader.</i></p> <p><i>Foreningen støtter Sjøfartsdirektoratets fremheving og vektlegging av risikovurderinger og fokus på forebyggende arbeid knyttet til arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.</i></p> <p><i>Foreningen avslutter sine høringsinnspill å oppfordre Sjøfartsdirektoratet til å vurdere løsninger som kan gi rederier og deres parter best mulig forutsetninger for å være i samsvar med de myndighetskrav som finnes i ASH-forskriften. Etter vårt syn betyr det en eller annen form for tilgang på arbeidsmiljøprofesjonelle, og i denne sammenhengen tilgang på kompetanse tilsvarende en godkjent BHT med tilstrekkelig yrkeshygiene kompetanse.</i></p>	Se kommentar ovenfor på AVONOVAs innspill.
--	--	--------	--	--



11	2023/75017-20	§ 9-6	Pelagisk servicekontor	I ny § 9-6 settes det krav til «tilgjengelig et godkjent luftforsynt åndedrettsvern med et tilstrekkelig antall reservebeholdere med trykkluft eller et særskilt fyllaggregat for trykkluftbeholderne». Det forutsettes at eksisterende utstyr til brannvern om bord kan gjøre samme nytten.	Sjøfartsdirektoratet tar utgangspunkt i kravene. Det er ikke krav om dedikert utstyr, utstyret skal være tilgjengelig.
		§ 9-7		<p>I ny § 9-7 settes det krav til at utstyr skal være tilgjengelig «ved entringspunkt». Vi ber om at forslaget endres til «umiddelbar nærhet til entringspunkt». Det kan i flere tilfeller være uhensiktsmessig å ha utstyr ved entringspunkt om tanken som skal entres ligger på et lite fremkommelig sted. Vi mener at hvor utstyr skal plasseres må være en del av risikovurderingen, og at det må være så nært at det kan hentes kjapt, men samtidig plasseres på et sted som ikke er til hinder for aktiviteten.</p> <p>Det forutsettes også at endringene som foreslås ikke får innvirkning for arbeid om bord på fartøyet ved verkstedopphold og lignende. At det da fortsatt er verft som har ansvaret for dette, og ikke reder/fartøyeier.</p> <p>Vi går også ut fra at endringene heller ikke endrer ansvar og/eller krav til utstyr for fartøy og/eller landanlegg ved lossing av fangst.</p>	Tas ikke til følge. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at begrepet «entringspunkt» er tilstrekkelig presist. Utformingen av området hvor entringspunktet er plassert om bord, kan ha betydning for hvor utstyret blir gjort tilgjengelig. Som Pelagisk forening gir uttrykk for, vil en risikovurdering være grunnlaget for å bestemme hvor utstyret er best tilgjengelig ved entringspunktet.