

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 / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

**Nr.:** RSR 25-2014

**Dato:** 16.12. 2014

**Saksnr.:** 2014/55828-avi

**Opphever:**

**Referanse til:** Forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, og flyttbare innretninger

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

## Forskrift om endring av forskrift om sikkerhetsstyringssystem på norske skip, og flyttbare innretninger – gjennomføring av MSC.353(92)

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om endring av forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, og flyttbare innretninger (i det følgende vist til som sikkerhetsstyringsforskriften). Endringene trer i kraft 1. januar 2015 samtidig med ikrafttredelsen av forskriften som endres.

### Høring

Endringsforskriften var på offentlig høring fra 17. oktober til 5. desember 2014.

Sjøfartsdirektoratet mottok svar fra 16 høringsinstanser. Høringsmatrisen er lagt ved rundskrivet her.

### Bakgrunn for endringsforskriften

På IMO's Maritime Safety Committee's (MSC) møte 89<sup>1</sup> fremmet Østerrike et al et forslag<sup>2</sup> om at Joint MSC/MEPC Working Group on Human Element burde utarbeide forslag til endringer for å forbedre gjennomføringen av ISM-normen. Videre ble det på MSC' underkomite STW<sup>3</sup> møte nummer 43 etablert en arbeidsgruppe som ble gitt oppgaven med å vurdere innkomne forslag til endringer i ISM-koden.

Endringene av sikkerhetsstyringsforskriften har sin bakgrunn i at besetningens sammensetning og størrelse ikke alltid harmoniserer med eller er tilpasset de transportoppdragene eller operasjonene som skip faktisk utfører. En skipsbesetning som ikke er satt sammen på en best mulig og hensiktsmessig måte med tanke på å gjennomføre aktivitetene som kreves for sikker drift av skip, kan øke risikoen for sjø- og arbeidsulykker.

Endringen kan videre knyttes til næringens praksis med å delegerer oppgaver som omfattes av ISM-normen. Slik delegering kan føre til suboptimal gjennomføring av ISM-normens krav og tilhørende ansvarspulverisering.

<sup>1</sup> Holdt i London 11. til 20. mai 2011

<sup>2</sup> Se MSC 89/22/9

<sup>3</sup> MSC' underkomite «Standards Training and Watchkeeping (STW)» er videreført i underkomiteen «Human Element, Training and Watchkeeping – (HTW)»

Resultatet av arbeidet til Joint MSC/MEPC Working Group on Human Element resulterte i at IMOs Sjøsikkerhetskomite på sitt 92. møte traff vedtak<sup>4</sup> som fastsatte materielle endringer og tilføyede syv fotnoter på forskjellige steder i ISM-koden.

### **Kort om endringene i ISM-koden som følge av MSC.353(92)**

ISM-kodens punkt 6.2 får to underpunkter. Underpunkt 6.2.1 er gjeldende punkt 6.2, mens nytt underpunkt 6.2.2 krever at et hvert skip er hensiktsmessig bemannet slik at alle aspekter ved sikker drift om bord ivaretas.

ISM-kodens punkt 12.2 får ny ordlyd som krever at selskapet, dvs. rederiet jf. lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 4 jf. § 7, periodisk skal verifisere at alt personell som utfører delegerte ISM-relaterte arbeidsoppgaver, opptrer i samsvar med selskapets ansvar som følger av normen.

Ordlyden i gjeldende punkt 12.2 omnummereres til 12.3 og øvrige etterfølgende punkter nummereres 12.4 til 12.7.

Ordlyden «...periodisk...» er ikke nærmere definert. I forhandlingene forut for fastsettelsene av endringene i ISM-kodens punkt 12.2 ble det enighet om at det ikke var behov for å angi en nærmere tidsangivelse eller fastlegge et bestemt intervall for tidsforløpet mellom verifikasjonene som kreves etter ISM-kodens punkt 12.2. Det er rederiet selv som skal definere perioden mellom verifikasjonene som kreves i regelverket.

Fra 1. januar 2015 vil det i ISM-kodens:

1. punkt 1.1.10 etter ordene «større avvik», være en fotnote som viser til «*Procedures concerning observed ISM Code major non-conformities (MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401)*».
2. punkt 1.2.3.2 etter ordet "sjøfartsnæringen", være en fotnote som viser til «*List of codes, recommendations, guidelines and other safety and security-related non-mandatory instruments*" (MSC.1/Circ.1371).»
3. punkt 3s tittel være en fotnote som viser til: «*Guidelines for the operational implementation of the International Safety Management (ISM) Code by Companies (MSC-MEPC.7/Circ.5)*.»
4. punkt 4s tittel være en fotnote som viser til: «*Guidance on the qualifications, training and experience necessary for undertaking the role of the Designated Person under the provisions of the International Safety Management (ISM) Code (MSC-MEPC.7/Circ.6)*.»
5. punkt 8s tittel være en fotnote som viser til: «*Guidelines for a structure of an integrated system of contingency planning for shipboard emergencies*", vedtatt av organisasjonen ved resolusjon A.852(20), med endringer.»
6. punkt 9s tittel være en fotnote som viser til: «*Guidance on near-miss reporting (MSC-MEPC.7/Circ.7)*.»
7. punkt 11s tittel være en fotnote som viser til: «*Revised list of certificates and documents required to be carried on board ships*" (FAL.2/Circ.127, MEPC.1/Circ.817 and MSC.1/Circ.1462).»
8. forord være et nytt avsnitt med følgende ordlyd: «*Fotnotene gitt i denne normen er satt inn som referanse og veiledning, og utgjør ikke krav i henhold til normen. I henhold til punkt 1.2.3.2 skal det imidlertid tas hensyn til alle relevante retningslinjer, anbefalinger osv. I alle*

---

<sup>4</sup> MSC.353(92)

*tilfeller må leseren bruke de nyeste versjonen av dokumentteksten henvist til i en fotnote, idet det tas hensyn til at slike tekster kan være revidert eller erstattet av oppdatert materiale.»*

### **Internasjonale bestemmelser som gjort gjeldende for «ikke-konvensjonsskip»**

Forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, og flyttbare innretninger (ISM-forskriften) bestemmer at sikkerhetsstyringssystemet som kreves etter skipssikkerhetsloven § 7 utformes etter ISM-koden. Nevnte forskrift gjelder både for «konvensjonsskip» og for flere kategorier «ikke-konvensjonsskip» jf. § 1 *Virkeområde* første ledd bokstav a, b, e og f.

ISM-forskriften gjennomfører SOLAS kapittel IX, ISM-normen og EØS-forordning 336/2006 i norsk rett. Forordningen utvider virkeområdet for SOLAS kapittel IX og ISM-normen ved at kravene også gjøres gjeldende for visse skip i innenriksfart.

I forbindelse høringen og den senere fastsettelsen<sup>5</sup> av ISM-forskriften som endres ved forskriften som er fastsettes ved rundskrivet her, ble hensynene for å gjennomføre ISM-koden også for fiskefartøy med bruttotonnasje 500 eller mer drøftet. Endringene som følger av MSC.353 (92) slik de framgår av endringsforskriften, vil gjelde for alle kategorier skip som faller inn under ISM-forskriftens virkeområde jf. omtalen i avsnittet ovenfor.

### **Administrative og økonomiske konsekvenser**

Endringene i sikkerhetsstyringsforskriften innebærer at sikkerhetsstyringssystemet skal bidra til at et hvert skip er hensiktsmessig bemannet slik at alle aspekter ved sikker drift om bord ivaretas. Kravet om en hensiktsmessig bemanning følger allerede av gjeldende rett jf. skipssikkerhetsloven §§ 11 og 15 jf. forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip §§ 6 og 12. Kravet i endret ISM kode 6.2.2 bør derfor forstås som en plikt for rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet å sikre at kravene som følger av gjeldende rett oppfylles. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at endringene bare i mindre grad utløser kostnader for næringen.

ISM-koden punkt 12.2 krever at selskapet dvs. rederiet jf. skipssikkerhetsloven § 4 jf. § 7, periodisk (jevnlig) verifiserer at personell som ivaretar ISM-funksjoner oppfyller ansvaret som rederiet har etter ISM-koden. Slik verifikasjon krever tid og ressurser. Likevel, det følger allerede av gjeldende rett jf. skipssikkerhetsloven § 7 første ledd at rederiet i samsvar med fastsatte framgangsmåter, jevnlig skal vurdere hvor effektivt sikkerhetsstyringssystemet er. Den nye verifikasjonen som kreves jf. ISM-koden 12.2 som endret ved MSC.353(92), kan inngå som en del av den periodiske verifiseringen for å sikre at sikkerhetsstyringssystemet er effektivt. Som nevnt ovenfor er det rederiet selv om skal definere perioden mellom verifikasjonene som kreves etter endringene som følger av forskriften fastsatt ved rundskrivet her. Ved at verifikasjonskravet kan inngå som et element for å verifisere effektiviteten av sikkerhetsstyringssystemet, vil ikke endringene i særlig grad utløse nye kostnader.

Utover kostnadene ved å gjennomføre nødvendige forskriftsendringer, får ikke endringene i ISM-koden ytterligere direkte økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Olav Akselsen  
sjøfartsdirektør

<sup>5</sup> Se RSR 15-2014 Ny forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip (herunder fiskefartøy) og flyttbare innretninger

Bjørn E. Pedersen  
avdelingsdirektør

Vedlegg: Høringsmatrise

Forskrift om endring av forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og  
flyttbare innretninger

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

## **Forskrift om endring av forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger**

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 16. 12. 2014 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 6, 7, 13, 42 og 51, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

I

Forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip, og flyttbare innretninger endres slik:

Navnet på forskriften skal være:

Forskrift 5. september 2014 nr. 1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske *skip og flyttbare innretninger*

§ 2 første ledd skal lyde:

Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring vedtatt ved resolusjon A.741(18) som endret ved resolusjonene MSC.104(73), MSC.179(79), MSC.195(80), MSC.273(85) og MSC.353(92) gjelder som forskrift.

II

Endringene trer i kraft 1. januar 2015

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

### Høringsuttalelser forskrift om endring av forskrift om sikkerhetsstyringssystem på skip og flyttbare innretninger

§	Høringsinstans	Merknader	Sjøfartsdirektoratets merknad
	Ptil	Ingen	
	Arbeids- og sosialdepartementet	Ingen	
	CEFOR	Tiltrer forslag	
	Fiskeridirektoratet	Ingen	
	Arbeidstilsynet	Faller utenfor Atils arbeidsområde, ingen merknader	
	DSB	Ingen	
	NHO Sjøfart	Ingen	
	Kystverket	Forskriften gjelder ikke for fartøy som tilhører eller brukes av statens utenfor næringsvirksomhet.	
	Forsvarsdepartementet	Ingen	
	Justisdepartementet	Ingen	
	Norges Fiskarlag	<p>1. Høringsfristen er kort og direktoratet bes om endre rutinene slik at korte høringsfrister unngås.</p> <p>2. Fiskarlaget deltok ikke i forhandlingene og mener det ikke er fullt ut dekkende når Sdir viser til at Res.MSC.353(92) ble fastsatt i samråd med «norske interesser».</p> <p>3. Fiskarlaget er skeptiske til å innføre sikkerhetsbemanning på fiskefartøy som sammen med kravet om sikkerhetsstyring på fiskefartøy med BT 500 eller mer, kan innebære at</p>	<p>1. Sdir er enig i at en høringsfrist på 7 uker bør unngås.</p> <p>2. Sdir mener at i sitt arbeid forut for og i møtene i IMO er norske interesser fullt ut ivaretatt. Norge har ingen internasjonale forpliktelser til å innføre ISM på fiskefartøy med BT 500 eller mer. Det vil følgelig ikke være logisk eller mulig å gå inn i internasjonale forhandlinger knyttet til ISM-regelverket med fiskebåtnæringen som utgangspunkt.</p> <p>3. Om eventuelle framtidige krav om sikkerhetsbemanning på fiskefartøy skal fastsettes i forskrift, bør ikke kobles til kravet om et sikkerhetsstyringssystem etter ISM regelverket.</p>

	Ikke tatt til følge
	Tatt til følge
	Generelle kommentarer

9.12.2014

		summen av konsekvensene blir uoversiktlige.	
	Norges Rederiforbund	MSC.353(92) ble fastsatt juni 2013 og Sdir bes om endre sine rutiner slik at høringsfrister på mindre enn 3 måneder kan unngås.	Merknaden fra Rederiforbundet går på prosess, ikke på innholdet i selve forskriften. Rederiforbundet deltok på MSC 92 og var forutsetningsvis kjent med at MSC.353(92) ble fastsatt med forventet ikrafttredelse 1. januar 2016. Likevel, direktoratet skal selvfølgelig tilstrebe å etterleve den normale fristlengden på 3 måneder.
	Advokatforeningen	Ingen	
	Norsk Sjømannsforbund	Støtter forslaget og påpeker at opplysninger som framkommer ifbm. direktoratets revisjoner kan bidra til at bemanningens størrelse reflekterer skipets faktiske operasjoner. For øvrig ingen merknader	
	Norges Sjøoffisersforbund	Støtter forslaget og påpeker at opplysninger som framkommer ifbm. direktoratets revisjoner kan bidra til at bemanningens størrelse reflekterer skipets faktiske operasjoner. For øvrig ingen merknader	
	Hovedredningsentralen Nord-Norge	Ingen	