

Lover og forskrifter

og andre viktige meddelelser (nr. 401) publisert
i Sjøfartsdirektoratets blad «Navigare» nr. 1-2011

Nr. 401

Forskrifter og lignende kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet.
Skipsfører skal påse behørig distribusjon av bilaget til besetningsmedlemmer i ansvarlige stillinger. Skipsfører skal dessuten sørge for samlet oppbevaring av bilagene.

Legislation

And other important despatches nr. 401 published in the Norwegian Maritime Directorate's magazine «Navigare», no. 1-2011

Regulations etc. are available from the Norwegian Maritime Directorate on request. Shipmasters shall ensure proper distribution of the supplement to crew members in positions of responsibility. Shipmasters shall also ensure collection and filing of the supplement on board.

Endring av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften)

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 30. juni 2010 endringer i forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften).
Endringene skjedde på bakgrunn av Kommisjonsdirektiv 2009/26/EF fastsatt 6. april 2009.

I Kommisjonsdirektiv 2009/26/EF er det inntatt nye materielle krav som følge av endringer og tillegg i regelverk hjemlet i internasjonale konvensjoner og tilhørende testing- og utprøvningsstandarder siden tidspunktet for siste gang Rådskommisjonsdirektiv 96/98/EF om skipsutstyr ble endret.

Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) og de europeiske standardiseringsorganisasjonene har fastsatt standarder, inkludert detaljerte testing- og utprøvningsstandarder for en rekke av produktene inntatt i vedlegg A.2 til skipsutstyrsdirektivet. Det er også utarbeidet testing- og utprøvningsstandarder for utstyr som ikke er inntatt i vedlegg A.2 til skipsutstyrsdirektivet. Produkter som det nå foreligger relevante testing- og utprøvningsstandarder for, er tatt inn i vedlegg A.1 (nye produkter) eller flyttet fra vedlegg A.2 til A.1 i skipsutstyrsdirektivet. Disse endringene fremgår nå av vedlegg A til skipsutstyrsforskriften.

Endringene trådte i kraft straks.

Endring i forskrift av 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip (MARPOL-forskriften).

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 1. juli 2010 endringer i kapittel 7 i forskrift 16. juni 1983 nr 1122 om hindring av forurensning fra skip (MARPOL-forskriften).

MARPOL-forskriften kapittel 7 gjennomfører den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip vedlegg VI om hindring av luftforurensning fra skip. Det innføres ikke noen nye krav ut over det som står i den nye utgaven av vedlegg V

Tidligere §§ 7-10 annet ledd og § 7-10a i forskriften gjennomførte i tillegg relevante bestemmelser i direktiv 1999/32 som endret ved direktiv 2005/33 om reduksjon av svovelinnholdet i bestemte flytende brennstoffer. Disse bestemmelsene videreføres gjennom henvisningen for de som er sammenfallende med MARPOL vedlegg VI, men med det tillegg at reglene om svovelinnholdet i drivstoff som brukes ved kai og reglene om områder for begrenset utslipp av svoveloksider for passasjerskip i rutefart i EØS-områder, er tatt direkte inn i forskriften, jf §§ 7-2 og 7-3.

Før endringen gjennomførte forskriften MARPOL vedlegg VI ved transformasjon. Sjøfartsdirektoratet har foretatt en ny vurdering av gjennomføringsmetoden og kommet til at henvisning til konvensjonen er mer hensiktsmessig for reglene i vedlegg VI. Konvensjonsteksten vil fremover bli gjort tilgjengelig i norsk oversettelse. Det framgår direkte av bestemmelsene i vedlegg VI hvem som er forpliktet eller berettiget. Videre er bestemmelsene i stor grad uttømmende, det vil si at den enkelte bestemmelse direkte lar seg anvende ut fra konvensjonen. Henvisningsmetoden kan i større grad sikre lik anvendelse og håndheving av de internasjonale reglene om hindring av forurensning fra skip.

Vedlegg VI gjelder for alle typer fartøy, herunder flyttbare innretninger, med de begrensninger som følger av de enkelte bestemmelsene. Regel VI/1 i konvensjonen gir en oversikt over hvilke bestemmelser som inneholder slike begrensninger.

Hovedendringene i vedlegg VI er at det er fastsatt nye grenseverdier for utslipp av nitrogenoksider (NO_x) og maksimumsverdier for svovelinnhold i drivstoff, samt at det er gitt en angivelse av hvilke datoer som gjelder for de forskjellige grenseverdiene/nivåene. Lavutslippsområdene (ECA) for svovel er utvidet til å gjelde også for NO_x.

Det er særlig viktig å merke seg at tidligere MARPOL-forskrift hadde regler for unntak for skip i innenriks fart når det gjelder kravene om godkjenning av forbrenningsovner der ovnen er installert på skip før 24. januar 2006 (§ 7-12 (2)) og kravene til dieselmotorer over 130 kW installert på skip kjølsturket før 24. januar 2006 (NO_x utslipp) (§ 7-7 (1) bokstav c). Disse unntakene er hjemlet i den eksisterende vedlegg VI hvor denne datoen er angitt til datoen for ikrafttredelsen av "the present Protocol" (1997 protokollen om endring av MARPOL). I det nye vedlegg VI har IMO fastsatt at denne datoen skal angis på en tydeligere måte og har satt denne datoen til 19. mai 2005. For å sikre samsvar med de internasjonale reglene i vedlegg VI er datoen 24. januar 2006 endret til 19. mai 2005, slik at disse bestemmelsene får samme dato som regel VI/13.1.3 og VI/16.6.2. Denne endringen er gjennomført ved den direkte henvisningen til vedlegg VI. Med denne henvisning gjør direktoratet enda en endring ved at rederiene som faller innenfor anvendelsen av Regel VI/16.6.2 må søke om unntak, fremfor forskriften før endringen, som automatisk ga unntak for disse skipene.

Anvendelsen av kapittel 7 på flyttbare innretninger er ikke ment endret, slik at vedlegg VI får anvendelse på flyttbare innretninger i den utstrekning vedlegget åpner for det. Det bemerkes videre at § 7-2 i den nye forskriften også får anvendelse på flyttbare innretninger. Dette er ment som en videreføring av kravet som allerede var angitt i tidligere forskrift § 7-10a, jf. § 7-5.

Endringene trådte i kraft 1. juli 2010.

Endring av forskrift 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 5. november 2010 endring av ovennevnte forskrift § 1-1 (4).

Forskriften ble endret 28. oktober 2005. Endringen ble foretatt for fullt ut å gjennomføre daværende direktiv 2001/25EF om minimumsutdannelsesnivået for sjøfolk. Efta Surveillance Authority (ESA) har påpekt at forskriftens virkeområde ikke var i overensstemmelse med virkeområdet i direktivet og STCW konvensjonen. Årsaken var at forskriften i § 1-1 (4) hadde et generelt unntak for personell på seilskip og maskindrevet skip som var under 25 brutto register tonn i henhold til målebrev utstedt før 16. desember 1983. Dette gjaldt også selv om fartøyet var 15 meter og derover. Forskriften gjaldt ikke for personell på disse skip. Dette generelle unntaket var ikke i henhold til direktivet for skip som var sjøgående, dvs. skip som går i fartsområde 3 eller større. Paragrafen ble derfor endret slik at unntaket kun skulle omfatte personell på ikke sjøgående skip, dvs. skip som går i fartsområde 1 og 2.

Imidlertid så man ikke i forbindelse med endringen at seilskip og maskindrevet skip også ville omfatte fiske- og fangstfartøy, slik at det generelle unntak som personell på disse fartøy hadde uansett fartsområde ble innsnevret. Personell på fiske- og fangstfartøy med målebrev utstedt før 16. desember 1983 skulle fortsatt ha hatt dette fritaket, idet personell på fiske- og fangstfartøy ikke var omfattet av daværende direktiv 2001/25EF.

Ved endring av forskriftens § 1-1 (4) tilbakeføres fritaket for personell på fiske- og fangstfartøy med målebrev utstedt før 16. desember 1983 til samme tilstand som før endringen av 28. oktober 2005.

Endringene trådte i kraft 1. januar 2011.

Endring av forskrift 20. februar 2003 nr 254 om framskyndet innføring av krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 16. november 2010 endringer i forskrift 20. februar 2003 nr 254 om framskyndet innføring av krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog.

Endringen gjennomfører forordning 1163/2009 om endring av forordning 417/2002/EF om framskyndet innføring av krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for oljetankskip.

Endringsforordningen oppdaterer henvisningene til MARPOL i samsvar med den gjeldende konvensjonen. I tillegg er definisjonen av tungoljeprodukter mer samordnet med den som benyttes av IMO.

De materielle kravene er allerede innført for skip som seiler under norsk flagg, jf forskrift 16. juni 1983 nr 1122 om hindring av forurensing fra skip (MARPOL-forskriften) § 2-1.

Forordning 1163/2009 er tatt inn i EØS-avtalen og endringen trådte i kraft straks.

Endring av forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip og forskrift 19. oktober 2001 nr. 1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 26. november 2010 endringer i overnevnte forskrifter. Bakgrunnen for endringene er at flyttbare innretninger falt ut av de forskriftenes virkeområde i forbindelse med forskriftsendringer som har hatt som formål å rydde opp i forskriftenes virkeområdebestemmelser.

Forskriftene skal gjelde for flyttbare innretninger så langt ikke annet følger av arbeidsmiljøloven og den til enhver tid gjeldende forskrift om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten. Endringene er tatt inn i virkeområdebestemmelsene i ASH-forskriftens § 1-2 og helseforskriftens § 2.

Endringene trådte i kraft 1. desember 2010.

Endring av forskrift 16. juni 1983 nr 1122 om hindring av forurensing fra skip (MARPOL-forskriften)

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 22. desember 2010 endringer i ovennevnte forskrift § 2-1. Den internasjonale skipsfartsorganisasjon (IMO) har ved resolusjon MEPC.186(59) vedtatt regler om overføring av oljelast mellom oljetankskip til sjøs, såkalte skip-til-skip-operasjoner (STS-operasjoner). Reglene er tatt inn som et nytt kapittel i vedlegg I til MARPOL-konvensjonen..

De nye reglene innebærer at oljetankskip som deltar i STS-operasjoner skal ha en plan om bord som beskriver hvordan slike operasjoner skal gjennomføres. En slik plan skal foreligge senest ved den første årlige-, mellom- eller fornyelsesbesiktigelse for skipet som utføres etter 1. januar 2011. STS-operasjoner som gjennomføres eller planlegges gjennomført i territorialfarvannet eller den økonomiske sone skal notifiseres til kyststaten 48 timer på forhånd. Notifiseringsplikten vil gjelde fra 1. april 2012. FKD/Kystverket fastsetter forskrift om melding av STS-operasjoner i norsk økonomisk sone.

Reglene gjelder for oljetankskip med bruttotonnasje på 150 eller mer som deltar i overføring av oljelaster mellom tankskip til sjøs, men kommer bla.a ikke til anvendelse for bunkringsoperasjoner. Planen for STS-operasjoner etter regel 41 skal utvikles under hensyn til retningslinjer for beste praksis som IMO går god for. Retningslinjer vil bli publisert etter hvert. Skip som er forpliktet til å ha sikkerhetsstyringssystem etter SOLAS kapittel IX kan velge å innarbeide STS-planen i sikkerhetsstyringssystemet.

STS-operasjoner notifiseres til kyststaten 48 timer på forhånd. For Norges vedkommende skal oljeoverføringer i norsk økonomisk sone meldes til Kystverket.

Endringen trådte i kraft 1. januar 2011.

Endring av forskrift 10. juli 2009 nr. 998 om posisjonerings- og ankringsystemer på flyttbare innretninger

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 23. desember 2010 endringer i ovennevnte forskrift. (ankringsforskriften 09). . Gjennom henvisning i Petroleurstilsynets regelverk er ankringsforskriften gjort gjeldende for alle innretninger på norsk sokkel. Etter fastsettelse av ankringsforskriften 09 har direktoratet blitt oppmerksom på noen uklarheter og en feilhenvising i forskriften.

Endringene innebærer for det første en oppdeling av § 14 (4) bokstav c som gjelder beregning av tolinebrudd og hvilken tabell som skal benyttes ved beregningene. Bestemmelsen er nå gjort klarere ved at innretninger som ligger inntil annen konstruksjon får et eget punkt i regelverket, jf ny § 14(4)d). For disse skal fortsatt tabell B.2 i ISO 19901-7 (2005) Annex B benyttes for de linene som er kritiske i forhold til kollisjonsfare. For de linene der linebrudd ikke er kritisk med hensyn til kollisjonsfare var det direktoratets forslag at man kan benytte seg av tabell B.3 fra samme kilde. Etter innspill i høringsrunden endres det siste til at man kan benytte tabell inntatt i § 14(4) bokstav f (ex § 14(4)e)), idet tabell B.3 er overstyrt av bestemmelsen. Som følge av oppdelingen av § 14(4)c) forskyves pkt d til j under § 14(4) til pkt e til k.

§ 14 (4) bokstav i tillater i sin nåværende form ikke vertikale laster på ankerlinen der ankerlinen penetrerer havbunnen, uavhengig av hvilke type anker man benytter. Dette endres til at vertikallaster kan aksepteres for noen typer ankre, som for eksempel pæle- eller sugeankre.

§ 15 (1) bokstav c krever ultralydundersøkelse av ankerkjettingen der det har forekommet gjen-tatte kaldpressinger av løse stolper. Det vil nå bare være krav om undersøkelse av setene på løkken og ikke alle tilgjengelige flater på kjettingen.

Det er dessuten foretatt enkelte mindre endringer og justeringer.

Endringene trådte i kraft 1. januar 2011.

Endring av forskrift 4. juli 2007 nr. 854 om dekkskraner mv. på flyttbare innretninger og andre forskrifter som gjelder for flyttbare innretninger.

Sjøfartsdirektoratet fastsatte 18. januar 2011 forskrift om endring av forskrift 4. juli 2007 nr. 854 om dekkskraner mv. på flyttbare innretninger og andre forskrifter som gjelder for flyttbare innretninger og passasjer- og lasteskip.

Endringene er fastsatt på bakgrunn av avtale inngått 26. februar 2009 mellom Sjøfartsdirektoratet og klassifikasjonsselskapet American Bureau of Shipping (ABS). Avtalen godkjenner ABS som MOU-klasseinstitusjon og sidestiller dette selskapet i så henseende med Det norske Veritas (DNV) og Lloyds Register og Shipping (LR05).

Endringene trådte i kraft straks.

Redaksjonell endring av forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart

For å fjerne utdaterte henvisninger, har Sjøfartsdirektoratet 3. februar 2011 fastsatt endringer i forskrift 28. mars 2000 nr. 305.

Endringene oppdaterer forskriftens informasjon om hvor Vedlegg I og II er å få tak. Vedlegg I er nå tilgjengelig elektronisk på Lovdata, mens Vedlegg II er en henvisning til sertifikatmalen i Direktiv 2009/45/EF som forskriften gjennomfører i norsk rett. Videre slettes forskriftens henvisninger til Vedlegg III havområder i Norge, da slike kart ikke er utarbeidet. Nåværende Vedlegg IV Modellforsøksmetoden blir nytt Vedlegg III. Utover dette er det ikke foretatt endringer i vedlegget om modellforsøksmetoden eller i forskriften ellers.

Endringene trådte i kraft 3. februar 2011.

Ny forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern

Sjøfartsdirektoratet fastsatte ny forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern. Formålet er å åpne for at fartøy som i utgangspunktet er bygget, utrustet og sertifisert for annen bruk kan brukes i oljevern, og sikre at dette skjer på en trygg måte for fartøy, mannskap og miljø.

Bruk av fartøy som ikke er bygget eller sertifisert som beredskapsfartøy eller slepefartøy i oljevernberedskapen har ikke vært regulert i forskrift. Fartøy som har deltatt i denne beredskapen har tidligere blitt vurdert i henhold til et veiledningsrundskriv fra Sjøfartsdirektoratet, senest Rundskriv serie V 03/2008.

Fartøyene skal i oljevernaksjoner primært benyttes til utsetting og sleping av oljelenser i forbindelse med oppsamling av oljeutslipp og til sleping av mindre oljevernlektere. Forskriften omhandler fartøy som i utgangspunktet ikke er bygget, utrustet og sertifisert til oljevernberedskapsfartøy, og som ønskes brukt i oljevernberedskap. Utgangspunktet er at fartøyene i tillegg til sitt ordinære sertifikat, inkludert fartøyinstruks, kan få et oljevernberedskapssertifikat som dokumenterer at fartøyet kan benyttes i oljevernberedskapen ved å tilfredsstillte enkelte tilleggskrav. Fartøy som ikke er underlagt krav om sertifikat, per i dag fiskefartøy under 10,67 meter største lengde og lastefartøy under 15 meter største lengde, må oppfylle krav til konstruksjon og utrustning for aktuell fartøytype og størrelse. Forskriftens krav varierer etter hva slag oppgaver fartøyet skal ha i oljevernet, og etter hvilket arbeidsmiljø oljevernet skal foregå i.

I tillegg til fartøyets ordinære stabilitetsberegninger utarbeides noen tilleggskondisjoner som viser at fartøyet stabilitetsmessig tåler de belastninger som maksimalt kan påføres fartøyet i forbindelse med oljevernberedskapsarbeid, både når det gjelder lasting og sleping.

Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering vil de aktuelle kravene til stabilitet og sleping sikre at utsetting og sleping av oljelenser og små lektere tilknyttet oljevernarbeid foregår på en trygg måte. Forskriften inneholder også krav vedrørende sikkerhetstiltak mot brann som ivaretar sikkerheten i forhold til økt brannfare. Fartøyenes elektriske utstyr i gassfarlige områder skal være godkjent og gassikre. I tillegg må det være tilgjengelig utstyr for måling av hydrokarbonkonsentrasjoner, men det er ikke krav til at slikt utstyr er om bord på alle fartøy.

For fartøy hvor det ikke stilles krav til fører ved ordinær drift av fartøyet, må fører når fartøyet opptrer i oljevernet minst tilfredsstillende kravene som stilles til fører av fiskefartøy over 10,67 meter, Fiskeskippersertifikat klasse C, alternativt kan det for fartøy som ikke er fiskefartøy godtas at fører har Fritidsbåtskippersertifikat. I tillegg skal alt personell om bord på fartøyet i oljevernsammenheng minst skal ha gjennomført grunnleggende sikkerhetsopplæring for fiskere.

Fartøy som skal inn i oljevernet må gjennomgå en besiktelse, og kan, dersom det tilfredsstillende kravene i forskriften, få utstedt et Oljevernsertifikat. Besiktelsen skal skje hvor kontroll av fartøyet normalt skjer.

Fra forskriftens ikrafttredelse oppheves Sjøfartsdirektoratets Rundskriv RSV 03/2008 Sleping av oljelenser eller deltakelse i oljevernaksjoner – inspeksjon av fiskefartøy og andre fartøy som ikke er beredskapsfartøy/slepebåter dedikert for slike oppdrag.

Forskriften trådte i kraft 8. februar 2011. Det blir frem til 1. januar 2012 en overgangsordning hvor det tillates å benytte fartøy uten Oljevernsertifikat i oljevernaksjoner, forutsatt at det fra aksjonsledelsen blir gjennomført en kontroll for å verifisere at fartøyet tilfredsstillende nødvendige krav.