

REGLER
FOR PASSASJER- OG
LASTESKIP MV.

2009

SØK

REGLER FOR PASSASJER- OG LASTESKIP MV.

2009

Utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet



FAGBOKFØRLAGET

Copyright © 2009 by
Fagbokforlaget Vigmostad & Bjørke AS
All right reserved

Grafisk produksjon: John Grieg AS, Bergen

ISBN 978-82-450-0851-7

Utarbeidet av:
Sjøfartsdirektoratet
Postboks 2222 Haugesund
5509 Haugesund
Tlf. 52 74 50 00 Faks: 52 74 50 01

postmottaksjofartsdir.no
www.sjofartsdir.no

Kan bestilles hos:
Fagbokforlaget
Postboks 6050 Postterminalen
5892 Bergen

Tlf. 55 38 88 00 Faks: 55 38 88 01

ordre@fagbokforlaget.no
www.fagbokforlaget.no

I oversikt over bokens hoveddeler

Oversikt over bokens hoveddeler

I

I Oversikt over bokens hoveddeler

Forord

Endringer i regelverket

II Innholdsfortegnelse

III Lover

IV Forskrifter

V Kronologisk register over lover og forskrifter

VI Skipsdokumenter

VII Oversikt over hvor enkelte relevante EU rettsakter er gjennomført

VIII Stikkordregister

Forord

Kjære leser,

Denne regelverkssamlingen er oppdatert med endringer i kraft f.o.m. **1. januar 2009**.

Den 1. juli 2008 trådte en rekke endringer i lov 24 juni 1994 nr. 29 om sjøfarten (sjøloven) og visse andre lover i kraft. Undersøkelser av sjøulykker er lagt til en egen Sjøfartsseksjon under Statens Havarikommisjon for Transport, og ordningen med sjøfartsinspektører er opphevet. Det er også fastsatt nye meldings- og rapporteringskrav i tilknytning til hendelser til sjøs.

Sjøfartsdirektoratets regelverk for sikkerhet til sjøs, miljø og sjøfolks rettigheter og plikter er ikke blitt mindre omfattende. Vi arbeider fortsatt med å utvikle et mer hensiktsmessig og brukervennlig regelverk, både nasjonalt og internasjonalt.

Den teknologiske utviklingen og ny kunnskap om sikkerhet, miljø, helse og velferd innebærer at det maritime regelverket fortsatt blir stadig mer omfattende og komplekst. I tillegg til denne samlingen med nasjonalt regelverk er flere tusen sider med internasjonale krav gjort gjeldene gjennom de enkelte forskriftsbestemmelser; og klassifikasjonsselskaperens krav er også innarbeidet som en integrert del av det norske regelverket.

Regelverksutvikling er en kontinuerlig prosess, og vi har hele tiden som mål og gjøre reglene så enkle og brukervennlige som mulig. Forslag til forbedringer vil være velkomne og vi er også interessert i å bli underrettet om eventuelle feil og mangler som måtte finnes i regelsamlingen. Innspill kan sendes på e-post til postmottak@sjofartsdir.no; merket «Grønnboka».

Vi fikk i fjor flere innspill på feil. En del av disse er rettet opp, men en del vil finnes igjen i årets utgave. Dette er fordi det kreves forskriftsendringer for å korrigere disse, og dette vil bli gjort i tilknytning til andre endringer i det aktuelle regelverket. Spesielt gjelder dette referanser til internasjonalt regelverk som vi fortløpende arbeider med å oppdatere.

Avslutningsvis understrekes at lover og forskrifter stadig endres, og at det som denne boken inneholder kontinuerlig oppdateres på Lovdata, www.lovdata.no. Dersom det er uoverensstemmelser mellom «Grønnboka» og Lovdata, er det regelverket på Lovdata som legges til grunn.

Nye regler og regelverksendringer vil også finnes på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider, www.sjofartsdir.no. Her finnes også nyttige lenker og annen informasjon.

Det er også mulighet for alle å abonnere på oppdateringer i regelverket på våre hjemmesider. Som abonnent vil man få melding på e-post når det fastsettes nytt regelverk/regelverksendringer.

Haugesund, januar 2009



Sigurd Gude
fung. sjøfartsdirektør

Endringer i regelverket

1. Lover

Det er foretatt endringer i følgende lover (av relevans for denne regelsamlingen) siden forrige utgave (2008 utgaven):

Ny lov:

- Lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleg-lova).

Lovendringer

Følgende lover er *endret* siden forrige utgave:

- Almindelig borgerlig Straffelov 22. mai 1902 nr. 10
- Lov av 10. februar 1967 nr. 00 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltnings-loven).
- Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS)
- Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (utdrag)
- Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Følgende lov er *opphevet* siden forrige utgave:

- Lov av 19. juni 1970 nr. 69 om offentlighet i forvaltningen (offentlighetsloven)

2. Forskrifter

Nye forskrifter

Følgende nye forskrifter er fastsatt siden forrige utgave:

Avsnitt 2.1 Undersøkelse av sjøulykker m.v.

- Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs

Avsnitt 2.5 Miljø

- Forskrift 17. Juni 2008 nr. 607 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og ansvarskonvensjonen 1992 (forskrift om oljesølsforsikring for skip)

Avsnitt 2.9 Gebyrer m.m.

- Forskrift 31. desember 2008 nr. 1587 om fastsettelse av tvangsmulkt i henhold til skips-sikkerhetsloven § 50

Avsnitt 3.1.4 Drift

- Forskrift 14. mars 2008 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger

Det er foretatt *endringer* i følgende forskrifter siden forrige utgave:

Avsnitt 2.2 Måling, registrering, navn, m.m.

- Forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)
- Forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister

- Forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningssignal og hjemsted m.v.

Avsnitt 2.3 Kontroll

- Forskrift 1. juli 2003 nr. 969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v.

Avsnitt 2.4 Navigering (sjøveisreglene, flyredning, faremeldinger m.m.)

- Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (sjøveisreglene)

Avsnitt 2.5 Miljø

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

Avsnitt 2.9 Gebyrer m.m.

- Forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse m.v. som foretas i henhold til sjødyktighetsloven m.v. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift)
- Forskrift 13. januar 2004 nr. 252 om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff)

Avsnitt 3.1.2 Bygging

- Forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer- og lasteskip og lektere

Avsnitt 3.1.3 Utstyr

- Forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangement for skip

Avsnitt 3.2 Særskilte forskrifter for passasjerskip

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

Avsnitt 3.3 Særskilte forskrifter for lasteskip

- Forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip

Avsnitt 4.3 Arbeidsmiljø, sikkerhet og helse

- Forskrift 4. desember 2001 nr. 1372 om vannforsyning og drikkevann (Drikkevannsforskriften) (Utdrag av forskriften)
- Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip

Opphevelse av forskrifter

Følgende forskrifter er *opphevet* siden forrige utgave:

- Forskrift 28. november 1980 nr. 7 om undersøkelseskommisjoner etter sjøfartsloven
- Forskrift 1. september 1987 nr. 742 om gjennomføring av reglene i sjølovens kap. 18 avsnitt II om sjøforklaring
- Forskrift 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs
- Forskrift 242. mai 1996 nr. 514 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip
- Forskrift 23. desember 1999 nr. 1529 om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip
- Forskrift 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystem for lasteskip
- Forskrift 29. juni 2007 nr. 846 om fastsettelse og ileggelse av tvangsmulkt etter lov 16. februar nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 50

II Innholdsfortegnelse

II

Innholdsfortegnelse

II

Avsnitt 1: Lover	21
• Almindelig borgerlig Straffelov 22. mai 1902 nr. 10 (Utdrag)	22
• Lov 10. februar 1967 nr. 00 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)	32
• Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18	53
• Lov 17. desember 1982 nr. 84 om sikre containere	75
• Lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS)	78
• Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (Utdrag)	82
• Lov 16. februar 2007 nr. 09 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)	119
• Lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova)	143
Avsnitt 2: Generelle forskrifter for skip	157
Avsnitt 2.1: Melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs	158
• Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs	158
Avsnitt 2.2: Måling, registrering, navn m.m.	165
• Forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)	165
• Forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister	179
• Forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer	192
• Forskrift 26. april 1994 nr. 321 om registrering av andre flytende innretninger	203
• Forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningsignal- og hjemsted m.v.	204
Avsnitt 2.3: Kontroll	208
• Forskrift 29. juni 1984 nr. 1319 om kontroll med skip som fører passasjerer i farvann ved Svalbard	208
• Forskrift 20. mars 2001 nr. 373 om kontroll med roroferger, hurtiggående passasjerfartøyer uansett flagg i rutetrafikk (vertsstatskontroll)	210
• Forskrift 1. juli 2003 nr. 969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v.	223
• Forskrift 2. juli 2007 nr. 850 om undersøkelse, stansing og boarding av utenlandsk skip ved mistanke om miljøovertrjedelse	242

Avsnitt 2.4: Navigering

(sjøveisreglene, flyredning, faremeld m.m.)	244
• Forskrift 10. august 1956 nr. 3410 om flyredningstjenesten	244
• Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)	245
• Forskrift 27. mai 1980 nr. 1 om om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler m.v.....	278

Avsnitt 2.5: Miljø.....280

• Forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip (MARPOL-forskriften).....	280
• Forskrift 9. juli 1992 nr. 1269 om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning	301
• Forskrift 28. november 2000 nr. 1194 om miljødeklarasjon i forbindelse med miljødifferensiering for skip og flyttbare innretninger	302
• Forskrift 20. november 2003 nr. 1388 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip.....	305
• Forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) (utdrag fra forskriften).....	317
• Forskrift 17. juni 2008 nr. 607 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og ansvarskonvensjonen 1992 (Forskrift om oljesølforsikring for skip).....	339

Avsnitt 2.6: Fartsområder 345

• Forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.....	345
• Forskrift 30. juni 1987 nr. 579 om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i norsk internasjonalt skipsregister.....	392
• Forskrift 11. august 1989 nr. 802 om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister.....	393
• Forskrift 16. august 1989 nr. 818 til gjennomføring av forskrift om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister	394
• Forskrift 9. juli 1993 nr. 596 om begrensning av fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt- skipsregister (NIS).....	397

Avsnitt 2.7: Dagbøker 399

• Forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger	399

Avsnitt 2.8: Containere.....408

• Forskrift 2. april 1984 nr. 827 om prøving, kontroll, godkjenning og vedlikehold m.v. av containere	408

Avsnitt 2.9: Gebyrer.....414

• Forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. som foretas i henhold til skipssikkerhetsloven mv. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift).....	414
• Forskrift 13. januar 2004 nr. 252 om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff)	436

• Forskrift 2. juli 2007 nr. 852 om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 55 og 56	444
• Forskrift av 23. november 2007 nr. 1319 om gebyr for utstedelse av sertifikater og påtegninger til maritimt personell	445
• Forskrift 31. desember 2008 nr. 1587 om fastsettelse av tvangsmulkt i henhold til skipssikkerhetsloven § 50	446

Avsnitt 3: Spesielle forskrifter for passasjer- og lasteskip

Avsnitt 3.1: Felles forskrifter for passasjer- og lasteskip

3.1.1 Besiktelse

• Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.	450

3.1.2 Bygging

• Forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74)	490
• Forskrift 22. juni 1990 nr. 536 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74)	528
• Forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere	541
• Forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip	594
• Forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip	609

3.1.3 Utstyr

• Forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip	635
• Forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften)	650
• Forskrift 27. januar 1999 nr. 149 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer- og lasteskip som omfattes av den internasjonale sjøsikkerhetskonvensjonen, SOLAS 1974	723

3.1.4 Drift

• Forskrift 10. april 1984 nr. 940 om kontroll av dykkesystem m.m. på norske skip i sjøen	730
• Forskrift 17. mars 1987 nr. 175 om bemanning av norske skip	741
• Forskrift 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods	746
• Forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere	772
• Forskrift 15. september 1992 nr. 704 om driftsordninger på norske skip	791
• Forskrift 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip	797
• Forskrift 12. november 2002 nr. 1314 om vilkår for periodisk vedlikehold av fri-flyt nødradiopeilesendere	820
• Forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare boreinnretninger	822
• Forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger	828

3.1.5 Diverse tekniske installasjoner	843
• Forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip.....	843
• Forskrift 20. oktober 1983 nr. 1580 om sikringstiltak for gassfyrte anlegg m.m. som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt ombord på fartøy	860
• Forskrift 25. april 2002 nr. 422 om sveising, sveiseutstyr, varmt arbeid og oppbevaring av gassflasker på skip.....	868

Avsnitt 3.2: Særskilte forskrifter for passasjerskip

• Forskrift 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall- og om passasjerbekvemmeligheter m.v.	882
• Forskrift 15. februar 1977 nr. 2 om passasjerskip i spesiell fart.....	894
• Forskrift 15. juni 1987 nr. 505 om bygging, utrustning og anvendelse av passasjerfartøy opptil 15 m største lengde	897
• Forskrift 11. november 1991 nr. 731 om radiokommunikasjon for passasjerskip.....	903
• Forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip ..	907
• Forskrift 6. september 1999 nr. 1047 om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip.....	921
• Forskrift 5. november 1999 nr. 1167 om risikoanalyse for roro passasjerskip i innenriks fart.....	925
• Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.....	928
• Forskrift 22. desember 2000 nr. 1574 om tilleggskrav for manøvrering, styringsdyktighet, utrustning og operasjon av hurtiggående passasjerfartøy under 24 meter i innenriks fart.....	1068
• Forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip.....	1075
• Forskrift 9. september 2005 nr. 1218 om bygging og drift av passasjerskip drevet med gass.....	1087

Avsnitt 3.3: Særskilte forskrifter for lasteskip

• Forskrift 16. oktober 1991 nr. 853 om beredskapsfartøy.....	1107
• Forskrift 17. juni 2002 nr. 644 for lasteskip hvor forbrenningsmotorer drives med naturgass.....	1121
• Forskrift 20. februar 2003 nr. 254 om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog.....	1127
• Forskrift 29. august 2003 nr. 1114 om sikker lasting og lossing av bulkskip.....	1140
• Forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip.....	1149
• Forskrift 17. desember 2004 nr. 1856 om radiokommunikasjon for lasteskip	1164
• Forskrift 29. juni 2006 nr. 785 om frakt av last på lasteskip og lektere	1175
• Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.....	1178

Avsnitt 4: Forskrifter for Sjøfolk

Avsnitt 4.1: Kvalifikasjonskrav

• Forskrift 11. desember 1981 nr. 3807 om minstealder m.v. for førere av visse maskindrevne fartøy under 25 registertonn brutto.....	1184
• Forskrift 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flytbare innretninger.....	1185

Avsnitt 4.2: Ansettelsesforhold og økonomiske rettigheter	1220
• Forskrift 3. februar 1986 nr. 230 om ansettelsesavtale og hyreoppgjørsskjema	1220
• Forskrift 3. februar 1986 nr. 241 om erstatning for tapte eiendeler	1221
• Forskrift 3. februar 1986 nr. 243 om norsk utenriksstasjons lån til sjømenn	1223
• Forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste	1224
• Forskrift 25. april 2002 nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip	1228
• Forskrift 25. april 2002 nr. 424 om tvistebehandling på norske skip	1235
• Forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip	1242
• Forskrift 18. februar 2005 nr. 146 om garanti for arbeidsvederlag- og hjemreise for arbeidstakere på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister	1245
 Avsnitt 4.3: Arbeidsmiljø, sikkerhet og helse	1248
• Forskrift 27. juli 1956 nr. 2 om hygieniske forhold ombord i fartøyer	1248
• Forskrift 14. februar 1995 nr. 382 om permisjon ved svangerskap, fødsel, adopsjon mv.	1250
• Forskrift 9. mars 2001 nr. 439 om skipsmedisin	1253
• Forskrift 19. oktober 2001 nr. 1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip	1278
• Forskrift 4. desember 2001 nr. 1372 om vannforsyning og drikkevann (Drikkevannsforskriften) (Utdrag av forskriften)	1292
• Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip	1311
• Forskrift 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.	1366
 Avsnitt 4.4: Diverse bestemmelser for sjøfolk	1371
• Forskrift 17. oktober 1975 nr. 2 om arbeidsområdet for sjømann som innehar ledende stilling om bord	1371
• Forskrift 31. januar 1986 nr. 222 om sjømannslovens virkeområde	1372
• Forskrift 20. november 2003 nr. 1361 om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av norske sjøfolk	1377
• Forskrift 1. mars 2005 nr. 235 om skipsførerens og rederiets plikter i tilfelle straffbare handlinger av alvorlig art begås om bord og melding om savnede personer	1386

III Lover

III

AVSNITT 1

Lover

(som helt eller delvis administreres av Sjøfartsdirektoratet)

INNHold

• Almindelig borgerlig Straffelov 22. mai 1902 nr. 10.....	22
• Lov 10. februar 1967 nr. 00 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven).....	32
• Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18	53
• Lov 17. desember 1982 nr. 84 om sikre containere	75
• Lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt Skipsregister (NIS).....	78
• Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven)	82
• Lov 16. februar 2007 nr. 09 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)	119
• Lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova)	143



Almindelig borgerlig Straffelov 22. mai 1902 nr. 10 (Utdrag)

Ajourført med endringer, senest lov 29. juni 2007 nr.81.

INNHold

1ste Kapitel Den norske Strafferets Virkekreds	23
§ 12	23
Kapittel 3 a Straffansvar for foretak	24
§ 48a	24
§ 48b	24
6te Kapitel Opphør av straff og andre rettsfølger	25
§ 68	25
14de Kapitel Almenfarlige Forbrydelser	25
§ 148	25
§ 149	25
§ 150	25
§ 151	26
§ 151a	26
§ 152b	26
30te Kapitel Forbrydelser i Sjøfartsforhold	27
§ 301	27
§ 302–303	27
§ 304–305	27
§ 306	27
§ 307	27
§ 308	27
§ 309	27
§ 310	28
§ 311	28
§ 312	28
§ 313	28
§ 314	28
§ 315	28
§ 316	28
34te Kapitel Forseelser mod den offentlige Myndighed	28
§ 339	28
36te Kapitel Forseelser med Hensyn til den almindelige Sundhed	29
§ 365	29
42de Kapitel Forseelser i Sjøfartsforhold	29
§ 414	29
§ 415	29
§ 416	29
§ 417	29

§ 418	30
§ 419	30
§ 420	30
§ 421	30
§ 422	30
§ 423	30
§ 424	30
§ 425	31
§ 425a	31
§ 426	31
§ 427	31

1ste Kapitel Den norske Strafferets Virkekreds

§ 12

For så vidt ikke annet er særlig bestemt, får norsk straffelov anvendelse på handlinger som er foretatt:

1. i riket, herunder
 - a) enhver innretning og ethvert anlegg som er plassert på den norske del av kontinentalsokkelen og som nyttes til undersøkelse etter eller utnyttning eller lagring av undersjøiske naturforekomster,
 - b) anlegg for transport av petroleumforekomster tilknyttet innretning eller anlegg som er plassert på den norske del av kontinentalsokkelen,
 - c) sikkerhetssonen rundt slike innretninger og anlegg som nevnt under a og b foran,
 - d) norsk fartøy (herunder norsk boreplattform eller liknende flyttbar innretning) i åpen sjø, og
 - e) norsk luftfartøy utenfor områder som er undergitt noen stats høyhetsrett;
2. på norsk fartøy eller luftfartøy hvor det enn befinner seg, av noen av dets besetning eller andre som medfølger fartøyet; som fartøy reknes her også boreplattform eller liknende flyttbar innretning.
3. i utlandet av norsk statsborger eller noen i Norge hjemmehørende person når handlingen
 - a) hører blant de som omhandles i denne lov kapittel 8, 9, 10, 11, 12, 14, 17, 18, 20, 23, 24, 25, 26 eller 33, eller §§ 135, 141, 142, 144, 147 a, 147 b, 162 c, 169, 192 til 199, 202, 203, 204 første ledd bokstav d, 222 til 225, 227 til 235, 238, 239, 242 til 245, 291, 292, 294 nr. 2, 317, 326 til 328, 330 siste ledd, 338, 342, 367 til 370, eller 423, og i hvert fall når den
 - b) er en forbrytelse eller forseelse mot den norske stat eller norsk statsmyndighet,
 - c) er straffbar også etter det lands lov i hvilket den er foretatt,
 - d) er foretatt overfor EFTA-domstolen og hører blant dem som omhandles i denne lov § 163 jf. § 167 og § 165 eller domstoloven §§ 205 til 207,
 - e) er straffbar etter lov 6 mai 1994 nr. 10 om gjennomføring av kjemivåpenkonvensjonen § 5,
 - f) skal være straffbar i henhold til FNs havrettskonvensjon 10 desember 1982 artikkel 113 (skade på undersjøiske kabler og rørledninger),
 - g) er straffbar etter lov 17. juli 1998 nr. 54 om gjennomføring av Konvensjonen om forbud mot bruk, lagring, produksjon og overføring av antipersonellminer og om ødeleggelse av slike miner § 5, eller
 - h) er straffbar etter lov 15. desember 1995 nr. 74 om forbud mot kjønnslemlestelse;

4. i utlandet av utlending, når handlingen enten
- a) hører blant dem som omhandles i denne lov §§ 83, 88, 89, 90, 91, 91 a, 93, 94, 98 til 104 a, 110 til 132, 147 a, 147 b, 148, 149, 150, 151 a, 152 første jf. annet ledd, 152 a, 152 b, 153 første til fjerde ledd, 154, 159, 160, 161, 162 c, 169, 174 til 178, 182 til 185, 187, 189, 190, 192 til 195, 217, 220 annet og tredje ledd, 221, 222 til 225, 227 til 229, 231 til 235, 238, 239, 243, 244, 256, 258, 266 til 269, 271, 276 til 276 c, 291, 292, 324, 325, 328, 415 eller 423 eller loven om forsvarshemmeligheter §§ 1, 2, 3 eller 5,
 - b) er en forbrytelse straffbar også etter det lands lov i hvilket den er foretatt, og den skyldige har bopel i riket eller oppholder seg her, eller
 - c) er foretatt overfor EFTA-domstolen og hører blant dem som omhandles i denne lov § 163 jf. § 167 og § 165 eller domstoloven §§ 205 til 207, eller
 - d) går inn under lov av 13. juni 1997 nr. 47 om gjennomføring av europarådsavtale 31. januar 1995 om ulovlig håndtering av og handel med narkotika og psykotrope stoffer til sjøs.

I tilfelle, hvor en handlings straffbarhet avhenger eller påvirkes av en inntrådt eller tilsiktet virkning, betraktes handlingen som foretatt også der hvor virkningen er inntrådt eller tilsiktet framkaldt.

Endret ved lover 15 des 1950 nr. 6, 11 mai 1951 nr. 2, 15 feb 1963 nr. 2, 18 juni 1971 nr. 81, 14 april 1972 nr. 14, 1 juni 1973 nr. 29, 10 juni 1977 nr. 74, 16 feb 1979 nr. 3, 7 juni 1985 nr. 54, 11 juni 1993 nr. 76, 11 juni 1993 nr. 81, 27 nov 1992 nr. 113, 23 juni 1995 nr. 35, 15 des 1995 nr. 74 (i kraft 1 jan 1996), 19 juli 1996 nr. 57 (i kraft 24 juli 1996), 17 juli 1998 nr. 54 (i kraft 1 mars 1999), 3 des 1999 nr. 82 (i kraft 1 jan 2000 iflg. res. 3 des 1999 nr. 1202), 10 des 1999 nr. 84, 3 juni 1997 nr. 47 (i kraft 1 mai 2000 – samtidig med krafttredelse for Norge av europarådsavtale 31 jan 1995), 11 aug 2000 nr. 76, 8 des 2000 nr. 84, 28 juni 2002 nr. 54, 10 jan 2003 nr. 2, 20 juni 2003 nr. 45 (i kraft 1 juli 2003 iflg. res. 20 juni 2003 nr. 712), 4 juli 2003 nr. 78, 4 juli 2003 nr. 79, 4 juli 2003 nr. 76 (i kraft 1 sep 2003 iflg. res. 4 juli 2003 nr. 877). Endres ved lov 18 juni 1999 nr. 40, som endret ved lov 8 des 2000 nr. 84 (i kraft på det tidspunkt Traktat om totalforbud mot kjernefysiske prøvesprengninger trer i kraft).

Kapittel 3 a

Straffansvar for foretak

Tilføyd ved lov 20 juli 1991 nr. 66.

§ 48 a

Når et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av et foretak, kan foretaket straffes. Dette gjelder selv om ingen enkeltperson kan straffes for overtredelsen.

Med foretak menes her selskap, samvirkeforetak, forening eller annen sammenslutning, enkeltpersonforetak, stiftelse, bo eller offentlig virksomhet.

Straffen er bøter. Foretaket kan også fradømmes retten til å utøve virksomheten eller forbys å utøve den i visse former, jf. § 29.

Tilføyd ved lov 20 juli 1991 nr. 66. Endret ved lov 29 juni 2007 nr. 81 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 23 nov 2007 nr. 1287).

§ 48 b

Ved avgjørelsen av om straff skal ilegges et foretak etter § 48 a, og ved utmålingen av straffen overfor foretaket skal det særlig tas hensyn til

- a) straffens preventive virkning,
- b) overtredelsens grovhet,
- c) om foretaket ved retningslinjer, instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen,
- d) om overtredelsen er begått for å fremme foretakets interesser,
- e) om foretaket har hatt eller kunne ha oppnådd noen fordel ved overtredelsen,

- f) foretakets økonomiske evne,
- g) om andre reaksjoner som følge av overtredelsen blir ilagt foretaket eller noen som har handlet på vegne av det, blant annet om noen enkeltperson blir ilagt straff.

Tilføyd ved lov 20 juli 1991 nr. 66.

6te Kapittel

Opphør av straff og andre rettsfølger

Overskriften endret ved lov 14 april 1972 nr. 15.

§ 68

Fristen for foreldelse regnes fra den dag det straffbare forhold er opphørt. Ved overtredelse av §§ 195 eller 196 skal fristen likevel regnes fra den dag fornærmede fyller 18 år.

Når straffbarheten avhenges eller påvirkes av en inntrådt virkning, regnes fristen først fra den dag virkningen er inntrådt. Det samme gjelder når påtalen er avhengig av en senere inntrådt begivenhet.

Er den straffbare handling forøvd på norsk skip utenfor riket, regnes fristen fra den dag da skipet er kommet til norsk havn. Begynnelsestidspunktet for fristen kan etter denne bestemmelse ikke utskytes i mer enn ett år.

Endret ved lover 14 april 1972 nr. 15, 22 mai 1998 nr. 31 (i kraft 1 nov 1998 iflg. res. 16 okt 1998 nr. 954), 11 aug 2000 nr. 76.

14de Kapittel

Almenfarlige Forbrydelser

§ 148

Den som volder ildebrann, sammenstyrtnng, sprengning, oversvømmelse, sjøskade, jernbaneulykke eller luftfartsulykke hvorved tap av menneskeliv eller utstrakt ødelæggelse av fremmed eiendom lett kan forårsakes, eller som medvirker hertil, straffes med fengsel fra 2 år inntil 21 år, men ikke under 5 år såfremt noen på grunn av forbrytelsen omkommer eller får betydelig skade på legeme eller helbred.

Forsøg kan straffes like med fuldbyrdet Forbrydelse.

Endret ved lover 11 mai 1951 nr. 2, 12 juni 1981 nr. 62.

§ 149

Med Fængsel i mindst 1 Aar straffes den, som under saadan Ulykke som i § 148 omhandlet eller vidende om, at en saadan truer, ved ødelæggelse, Beskadigelse eller Fjernelse af Redskaber eller paa anden Maade søger at hindre dens Forebyggelse eller Bekjæmpelse, eller som medvirker hertil.

§ 150

Med fengsel inntil 6 år straffes den som framkaller slik fare som nevnt i § 148

- a) ved å unnlate å utføre en ham påhvilende særlig plikt,
- b) ved rettstridig å ødelegge, bortta eller beskadige en gjenstand eller et til vegledning anbrakt tegn,
- c) ved å gi eller anbringe falsk tegn,
- d) ved å anbringe hindring i skipsfarvann,

- e) ved å forstyrre den sikre drift av skip, jernbane, luftfartøy eller innretninger eller anlegg på kontinentalsokkelen eller
- f) ved å medvirke til slik atferd som nevnt under a–e.

Voldes slik ulykke som nevnt i § 148, anvendes fengsel inntil 12 år.

Forsøk kan straffes på same måte som fullbyrdet forbrytelse.

Har nogen foretaget en ovennævnt Handling uden at være opmærksom paa Faren eller af Uagtsomhed, straffes han med Bøder eller med Fængsel indtil 1 Aar.

Endret ved lover 18 juni 1971 nr. 81, 1 juni 1973 nr. 29, 16 juni 1989 nr. 68.

§ 151

Er sådan ildebrann, sammenstyrtning, sprengning, oversvømmelse, sjøskade, jernbaneulykke eller luftfartsulykke som i § 148 omhandlet voldt ved uaktsomhet, straffes den skyldige med bøter eller med fengsel inntil 3 år.

Endret ved lov 11 mai 1951 nr. 2.

§ 151 a

Med fengsel fra 2 år inntil 21 år straffes den som om bord i skip eller luftfartøy ved vold, trusler eller på annen måte ulovlig tiltvinger seg kontroll over fartøyet eller for øvrig griper inn i seilassen eller flygingen. På samme måte straffes den som ved tilsvarende midler ulovlig tiltvinger seg kontroll over innretninger eller anlegg på kontinentalsokkelen. Under særdeles formildende omstendigheter kan straffen settes under det nevnte lavmål.

Medvirkning straffes på samme måte.

Forsøk kan straffes like med fullbyrdet forbrytelse.

Tilføyd ved lov 18 juni 1971 nr. 81, endret ved lov 12 juni 1981 nr. 62 (som etter ordlyden opphever annet og tredje ledd), 16 juni 1989 nr. 68, 15 mars 1991 nr. 5 (endringen gjeninnfører annet og tredje ledd).

§ 152 b

Med fengsel inntil 10 år straffes den som forsettlig eller grovt uaktsomt

(1) forurenser luft, vann, eller grunn slik at livsmiljøet i et område blir betydelig skadet eller trues av slik skade, eller

(2) lagrer, etterlater eller tømmer avfall eller andre stoffer med nærliggende fare for følge som nevnt i nr. 1.

Hvis noens død eller betydelig skade på legeme eller helbred har blitt følgen, kan fengsel inntil 15 år anvendes.¹

Med fengsel inntil 6 år straffes den som forsettlig eller grovt uaktsomt

(1) minsker en naturlig bestand av fredede levende organismer som nasjonalt eller internasjonalt er truet av utryddelse, eller

(2) påfører betydelig skade på et område som er fredet ved vedtak med hjemmel i naturvernloven kapittel II, viltloven § 7, svalbardmiljøloven kapittel III, lov om Jan Mayen § 2 eller lov om Bouvet-øya, Peter I's øy og Dronning Maud Land m.m. § 2, eller

(3) påfører betydelig skade på kulturminner eller kulturmiljøer av særlig nasjonal eller internasjonal betydning.

Medvirkning straffes som ellers bestemt i denne paragrafen.

Tilføyd ved lov 11 juni 1993 nr. 81, endret ved lover 15 juni 2001 nr. 79 (i kraft 1 juli 2002 iflg. res. 28. juni 2002 nr. 648), 25 juni 2004 nr. 52.

¹ Første ledd annet punktum ble ved en inkurie vedtatt som annet ledd. Dette ble rettet da endringsloven i 2001 viste at punktummet ikke skulle være et eget ledd.

30te Kapittel

Forbrydelser i Sjøfartsforhold

§ 301

Den som kommer ombord i et skip eller skjuler seg der i hensikt uberettiget å følge med skipet til eller fra utenlandsk havn eller til fangstfelt utenfor riket, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder.

Medvirkning straffes på samme måte. Straffen er bøter eller fengsel inntil 1 år dersom medvirkeren er ansatt på skipet eller på annen måte i kraft av sin stilling har adgang til skipet eller deler av dette. Det samme gjelder dersom medvirkeren har handlet i hensikt å skaffe seg eller andre vederlag.

Opphevet ved lov 16 feb 1923 nr. 4, tilføyd ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§§ 302–303

(Opphevet ved lov 15 feb 1963 nr. 2.)

§§ 304–305

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 306

Etterlates ved et skips avgang fra land noen medfarende uten skjellig grunn eller iakttagelse av den framgangsmåte som er bestemt i lov eller med heimel i lov, straffes den skyldige med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder, men under særdeles skjerpende omstendigheter inntil 1 år.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 307

Et skips fører som nekter å skaffe noen medfarende hva denne som sådan har krav på, eller tilsteder at dette nektes ham, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder, men inntil 1 år når særdeles skjerpende omstendigheter foreligger.

På samme måte straffes enhver annen vedkommende som gjør seg skyldig i slik nektelse.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 308

Fører av skip eller annen foresatt ombord straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder såfremt han

1. uten skjellig grunn nekter en medfarende adgang til å henvende seg til konsul eller annen offentlig myndighet, eller
2. behandler en medfarende på en utilbørlig måte eller unnlater å hindre at han av andre ombord behandles slik.

På samme måte straffes medlem av disiplinnemnd når han som sådan handler mot bedre vitende.

Endret ved lover 15 feb 1963 nr. 2, 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 309

(Opphevet ved lov 15 feb 1963 nr. 2.)

§ 310

Unnlater en underordnet å vise lydighet i skipstjenesten under slike omstendigheter at det voldes fare for menneskeliv eller skip, straffes han og enhver som bevirker eller medvirker til slik atferd med fengsel inntil 2 år.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 311

Unnlater flere av mannskapet etter felles avtale å vise lydighet i skipstjenesten under slike omstendigheter at det voldes fare for menneskeliv eller skipet straffes de og enhver som bevirker eller medvirker til slik atferd med fengsel inntil 4 år.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 312

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 313

Et skips fører som i havsnød eller annen fare oppgir skipet uten at dette er nødvendig eller forlater det til tross for at hans nærvær ennå er påkrevd, straffes med fengsel inntil 1 år.

Andre som tjenestegjør ombord, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder såfremt de uten tillatelse av skipets fører forlater skipet i havsnød eller annen fare så lenge føreren er ombord.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 314

Fører av skip eller vakthavende styrmann som ved sammenstøt eller manøvrering hvorved fare inntreffer for noens liv eller helse, unnlater å yte den hjelp som trengs og som han kan gi uten særlig fare for eget skip eller for personer som er ombord der, straffes med fengsel inntil 3 år, men inntil 6 år såfremt forbrytelsen har hatt døden eller betydelig skade på legeme eller helse til følge.

Er det ved sammenstøt eller manøvrering av skip inntrådt fare for skade på ting, og skipets fører eller vakthavende styrmann unnlater å gi den hjelp som trengs og kan gis uten særlig fare eller oppofrelse, straffes han med bøter eller fengsel inntil 1 år, dersom forholdet ikke rammes av første ledd.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 315

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 316

De i §§ 301 og 305–308 nevnte forbrytelser påtales ikke av det offentlige uten fornærmedes begjæring, med mindre almene hensyn krever påtale.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

34te Kapitel

Forseelser mod den offentlige Myndighed

§ 339

Med Bøder straffes den, som

1. undlader at afgive lovbefalet Anmeldelse eller lovbefalede Oplysninger til offentlig Myndighed, eller
2. overtræder nogen af offentlig Myndighed i Henhold til Lov og under Trusel med Straf given forskrift.

36te Kapitel

Forseelser med Hensyn til den almindelige Sundhed

§ 365

Med Bøder eller med Fængsel indtil 3 Maaneder straffes den, som overtræder de forskrifter, der her i Riget lovlig er givne til Betryggelse af Sundheden eller Sikkerheden i Fabriker, Gruber, paa Jernbaner eller Skibe, i Teatre, ved akrobatiske øvelser eller lignende, i Gjæstgiverier eller paa andre Samlingssteder.

42de Kapitel

Forseelser i Sjøfartsforhold

§ 414

Hvis noen overtrer det som i norsk lov eller med heimel i norsk lov er bestemt om legeundersøking og mønstring av skipsmannskaper, om hyrekontrakt og avregningsbok, om anmeldelse, fram møte eller forevisning av dokumenter for noen myndighet i sjøfartsforhold eller om plikt til å gi opplysning til slik myndighet, eller om avholdelse av bevisopptak, straffes han med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

På samme måte straffes den som unnlater å oppfylle meldeplikten i sjøloven § 475 første ledd, å fremlegge dokumentasjon i samsvar med sjøloven § 477 annet ledd, eller å etterkomme krav fra undersøkelsesmyndigheten etter sjøloven § 479 første ledd, eller som fjerner gjenstander i strid med sjøloven § 478.

Endret ved lover 15 feb 1963 nr. 2, 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170). Endres ved lov 7 jan 2005 nr. 2 (i kraft 1 juli 2008 iflg. res. 23 feb 2007 nr. 226.). 16 feb 2007 nr. 9.

§ 415

Unnlater fører av skip eller vakthavende styrmann i tilfelle av sammenstøt å gi det annet fartøys fører eller annen vedkommende for fartøyet opplysninger om skipets navn, heimstad, bestemmelsessted og stedet som det kommer fra, straffes han med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder. På samme måte straffes han såfremt han uten rimelig grunn unnlater å gi de nevnte opplysninger når skipet ellers ved sin manøvrering volder skade på annet fartøy eller ombordværende personer eller gods.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 416

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 417

Fører av norsk skip straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder såfremt han

1. unnlater å iaktta det som i lov eller med heimel i lov er påbudt når forbrytelser begås av medfarende, eller

2. uten skjellig grunn unndrar seg for å ta med ombord personer for hvis transport norsk myndighet har å dra omsorg, eller
3. ikke retter seg etter avgjørelse som i tvist mellom ham og noen underordnet treffes av vedkommende myndighet og som er endelig eller foreløpig bindende for ham.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 418

Med bøter straffes den som forsettlig eller uaktsomt overtrer forskrifter gitt av Kongen om sjøfarten i norsk territorialfarvann. Foreligger skjerpene forhold, er straffen bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

Endret ved lover 13 aug 1915 nr. 2, 9 feb 1940 nr. 2, 15 feb 1963 nr. 2, 10 juni 1977 nr. 74, 27 mai 1983 nr. 30, 24 juni 1994 nr. 39 (i kraft 1 okt 1994 iflg. res. 24 juni 1994 nr. 509), 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 419

Med bøter straffes den som

1. ikke iakttar det som i eller i medhold av norsk lov er fastsatt om registrering eller merking av skip eller annet fartøy eller om plikt til å ha forsikring eller om forbud mot bruk av fartøy som ikke er registrert, merket eller forsikret, eller
2. uberettiget anbringer, fjerner, endrer eller skjuler nasjonalitets- eller registreringsmerker på et registrert skip, eller
3. ikke etterkommer departementets pålegg om å oppnevne representant eller bestyrende reder i tilfelle som nevnt i sjøloven § 3.

På samme måte straffes den som overtrer det som i eller i medhold av sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18 eller lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten er fastsatt om plikt til å ha til stede om bord skipspapirer samt avtrykk av lover, forskrifter og tariffavtaler.

Endret ved lover 15 feb 1963 nr. 2, 17 juni 1966 nr. 8, 7 april 1972 nr. 13, 20 des 1974 nr. 69, 24 juni 1994 nr. 39 (i kraft 1 okt 1994), 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 420

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 421

Den som forsettlig unnlater å tiltre eller forlater eller unnlater å vende tilbake til tjeneste ombord på skip, straffes med bøter eller fengsel inntil 3 måneder.

Når den skyldige burde forstå at betydelig formuestap ville bli voldt eller at det ville oppstå fare for skipet, er straffen bøter eller fengsel inntil 6 måneder.

Offentlig påtale av forseelse som nevnt i første ledd finnerEndret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 422

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 423

Fører av skip som uberettiget driver fraktfart mellom steder på den norske kyst, straffes med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder.

Fører av skip som uberettiget fører et norsk flagg eller annet norsk nasjonalitetsmerke, eller i norsk farvann fører noe flagg eller nasjonalitetsmerke som han ikke er berettiget til, straffes med bøter eller med fengsel inntil 1 år.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 424

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 425

Fører av skip som uten skjellig grunn foretar eller tilsteder andre å foreta noen handling, hvorved skip eller last utsettes for oppbringelse eller beslagleggelse, straffes med bøter eller med fengsel inntil 6 måneder.

På samme måte straffes enhver medfarende som uten tillatelse fra skipets fører foretar sådan handling som nevnt i første ledd.

Offentlig påtale finner bare sted etter fornærmedes begjæring.

Endret ved lov 15 feb 1963 nr. 2.

§ 425 a

Med bøter eller fengsel inntil 3 måneder straffes den som forsettlig eller uaktsomt fører fartøy urettmessig inn i en sone som er opprettet for å beskytte midlertidige eller faste anlegg eller innretninger for undersøkelse etter eller utnyttning, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster.

Tilføyd ved lov 10 juni 1977 nr. 74.

§ 426

Med bøter eller under særdeles skjerpende omstendigheter med fengsel inntil 3 måneder straffes underordnet på norsk skip:

1. når han unnlater å tiltre tjenesten i rett tid, går fra borde uten å ha rett til det eller ikke kommer tilbake i rett tid etter å ha vært i land.
2. når han forsømmer å melde forfall som hindrer ham i å komme ombord i rett tid,
3. når han volder skade eller fare ved forsømmelse i tjenesten,
4. når han ødsler bort proviant eller behandler den på annen utilbørlig måte,
5. når han lar uvedkommende holde seg skjult ombord eller mot forbud lar noen komme ombord,
6. når han ulovlig bringer sterke drikker eller annet ombord,
7. når han oppfører seg usømmelig mot en overordnet eller ikke etterkommer ordrer som han mottar i tjenesten, eller
8. når han innlater seg i slagsmål eller på annen måte gjør brudd på ordenen ombord.

Offentlig påtale finner bare sted etter begjæring fra skipets fører eller reder.

Endret ved lover 16 feb 1923 nr. 4, 15 feb 1963 nr. 2, 25 juni 2004 nr. 52 (i kraft 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787).

§ 427

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

Lov 10. februar 1967 nr. 00 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven)

Ajourført med endringer, senest lov 29. juni 2007 nr. 81.

INNHOLD

Kapittel I Lovens område. Definisjoner	33
§ 1 Lovens generelle virkeområde	33
§ 2 Definisjoner	33
§ 3 Rekkevidden av visse bestemmelser i loven	34
§ 4 Unntak for visse offentlige institusjoner og for visse saker, m.m.	34
§ 5 Adgang for Kongen til å gi visse bestemmelser om lovens rekkevidde	35
Kapittel II Om ugildhet	35
§ 6 Habilitetskrav	35
§ 7 Foreløpig avgjørelse	36
§ 8 Avgjørelse av habilitetsspørsmålet	36
§ 9 Oppnevning av stedfortreder	36
§ 10 Hvem habilitetsbestemmelsene gjelder for	36
Kapittel III Almindelige regler om saksbehandlingen	36
§ 11 Veiledningsplikt	36
§ 11a Saksbehandlingstid, foreløpig svar	37
§ 11b Adgang for Kongen til å fastsette frister	37
§ 11c Adgang for Kongen til å gi regler om nemnder	37
§ 11d Muntlige konferanser og nedtegning av opplysninger	38
§ 12 Advokat eller annen fullmektig	38
§ 13 Taushetsplikt	38
§ 13a Begrensninger i taushetsplikten når det ikke er behov for beskyttelse	39
§ 13b Begrensninger av taushetsplikten ut fra private eller offentlige interesser	39
§ 13c Informasjon om taushetsplikt, oppbevaring av opplysninger undergitt taushetsplikt	39
§ 13d Opplysninger til bruk for forskning	40
§ 13e Forskeres taushetsplikt	40
§ 13f Bestemmelser om taushets- og opplysningsplikt m.m. i andre lover	40
§ 14 Saksforberedelse og klage ved pålegg om å gi opplysninger	41
§ 15 Fremgangsmåten ved gransking o.l.	41
§ 15a Elektronisk kommunikasjon	41
Kapittel IV Om saksforberedelse ved enkeltvedtak	42
§ 16 Forhåndsvarsling	42
§ 17 Forvaltningsorganets utrednings- og informasjonsplikt	42
§ 18 Partenes adgang til å gjøre seg kjent med sakens dokumenter	43
§ 18a Dokument utarbeidet for egen saksforberedelse	43
§ 18b Dokumenter innhentet utenfra for den interne saksforberedelsen	43
§ 18c Innsyn i faktiske opplysninger mv.	43
§ 18d Innsyn i interne dokumenter hos kommunene og fylkeskommunene	44
§ 19 Innskrenket adgang til visse slags opplysninger	44
§ 20 Gjennomsyn og utlån av saksdokumenter	45
§ 21 Klage over avslag på krav om å få gjøre seg kjent med et dokument	45
§ 22	45

Kapittel V Om vedtaket	45
§ 23 Formene for enkeltvedtak	45
§ 24 Når enkeltvedtak skal grunngis	46
§ 25 Begrunnelsens innhold	46
§ 26	46
§ 27 Underretning om vedtaket	46
§ 27a	47
§ 27b Vilkår for å reise sak for domstolene om vedtaket	47
Kapittel VI Om klage og omgjøring	47
§ 28 Vedtak som kan påklages, klageinstans	47
§ 29 Klagefrist	48
§ 30 Når klagen må være fremsatt	48
§ 31 Oversitting av klagefristen	49
§ 32 Klagens adressat, form og innhold	49
§ 33 Saksforberedelsen i klagesak	49
§ 34 Klageinstansens kompetanse	50
§ 35 Omgjøring av vedtak uten klage	50
§ 36 Sakskostnader	50
Kapittel VII Om forskrifter	51
§ 37 Utredningsplikt, forhåndsvarsling og uttalelser fra interesserte	51
§ 38 Formkrav og kunngjøring	52
§ 39 Virkning av forsømt kunngjøring	52
§ 40 Adgangen til å fravike forskrifter	52
Kapittel VIII Bestemmelser om virkningen av feil, om utsattiverksetting av vedtak og om ikrafttredelse	52
§ 41 Virkningen av feil ved behandlingsmåten	52
§ 42 Utsatt iverksetting av vedtak	53
§ 43 Ikrafttredelse	53

Kapittel I

Lovens område. Definisjoner

§ 1

Lovens generelle virkeområde

Loven gjelder den virksomhet som drives av forvaltningsorganer når ikke annet er bestemt i eller i medhold av lov. Som forvaltningsorgan reknes i denne lov et hvert organ for stat eller kommune. Privat rettssubjekt regnes som forvaltningsorgan i saker hvor det treffer enkeltvedtak eller utferdig forskrift.

Endret ved lover 27 mai 1977 nr. 40, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995).

§ 2

Definisjoner

I denne lov menes med:

- a) vedtak, en avgjørelse som treffes under utøving av offentlig myndighet og som generelt eller konkret er bestemmende for rettigheter eller plikter til private personer (enkeltpersoner eller andre private rettssubjekter);

- b) enkeltvedtak, et vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til en eller flere bestemte personer;
- c) Forskrift, et vedtak som gjelder rettigheter eller plikter til et ubestemt antall eller en ubestemt krets av personer;
- d) offentlig tjenestemann, en embetsmann eller annen som er ansatt i statens eller en kommunes tjeneste;
- e) part, person som en avgjørelse retter seg mot eller som saken ellers direkte gjelder.
- f) dokument: en logisk avgrenset informasjonsmengde som er lagret på et medium for senere lesing, lytting, framføring, overføring eller lignende.
- g) skriftlig: også elektronisk melding når informasjonen i denne er tilgjengelig også for ettertiden;
- h) nedtegnning, nedskrivning og protokollering: også elektronisk nedtegnning når dette oppfyller hensynene bak nedtegningen i like stor grad som nedtegnning på papir.

Avgjørelse som gjelder ansettelse, oppsigelse, suspensjon, avskjed eller forflytting av offentlig tjenestemann, regnes som enkeltvedtak. Det samme gjelder vedtak om å ilegge offentlig tjenestemann ordensstraff eller tilstå ham pensjon. Kongen kan bestemme hva som i tvilstilfelle skal regnes som enkeltvedtak etter dette ledd, eller at andre saker om offentlige tjenesteforhold skal regnes som enkeltvedtak.

Som enkeltvedtak reknes også avgjørelser som gjelder avvisning av en sak eller bruk av særlige tvangsmidler for å få gjennomført et vedtak.

Et forvaltningsorgan likestilles med privat rettssubjekt ved anvendelse av første ledd dersom organet har samme interesse eller stilling i saken som private parter kan ha.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40, 15 des 2000 nr. 98 (i kraft 1 april 2001 iflg. res. 2 mars 2001 nr. 179), 21 des 2001 nr. 117 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 21 des 2001 nr. 1475), lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 3

Rekkevidden av visse bestemmelser i loven

Bestemmelsene i kapitlene IV–VI får bare anvendelse i saker som gjelder enkeltvedtak, og bestemmelsene i kapittel VII bare i saker som gjelder forskrifter.

Når det gjelder enkeltvedtak som nevnt i § 2, annet ledd, kan Kongen fastsette at kapitlene IV–VI helt eller delvis ikke skal gjelde i nærmere angitte saker eller for visse tjenestemenn. Vedtak i ansettelsessaker er i alle tilfelle unntatt fra reglene om begrunnelse i §§ 24–25, reglene om klage i §§ 28–34 og reglene om omgjøring i § 35 tredje ledd, om ikke vedkommende forvaltningsorgan bestemmer noe annet. Vedtak om oppsigelse eller avskjed som treffes av et kommunalt eller fylkeskommunalt organ, er unntatt fra reglene om klage i §§ 28–34.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40, 6 jan 1995 nr. 2 (i kraft 1 feb 1995), 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995).

§ 4

Unntak for visse offentlige institusjoner og for visse saker, m. m.

Med mindre annet er særskilt bestemt, gjelder loven ikke

- a) domstolenes virksomhet, derunder registrerings- og notarialforretninger og lignende som utføres ved et dommerkontor,
- b) saker som forvaltningsorganet selv behandler eller avgjør i medhold av rettspleielovene (straffeprosesslovene, domstoloven, tvisteloven, voldgiftsloven, tvangsfullbyrdesloven, skjønnsloven) eller lover som knytter seg til disse lovene (konkursloven, skifteloven og gjeldsordningsloven, eller jordskifteloven eller rettsgebyrloven).

Når et vedtak som omfattes av første ledd kan påklages til departementet, gjelder loven likevel for departementets behandling av klagesaken.

Loven gjelder for Svalbard for så vidt ikke annet fastsettes av Kongen.

Loven gjelder ikke for Stortinget, Riksrevisjonen, Stortingets ombudsmann for forvaltningen og andre organer for Stortinget.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 12 des 1975 nr. 59, 27 mai 1977 nr. 40, 17 juli 1992 nr. 99, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995) og 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88

§ 5

Adgang for Kongen til å gi visse bestemmelser om lovens rekkevidde

Kongen kan i tvilstilfelle bestemme hvordan definisjonene i § 2 første ledd skal anvendes innenfor et bestemt saksområde. Han kan i tvilstilfelle også fastsette hva som skal reknes som forvaltningsorgan ved anvendelse av loven, og hva som skal reknes for domstol. Han kan fastsette at lovens regler om enkeltvedtak eller forskrifter helt eller delvis skal gjelde for avgjørelser som ikke er vedtak etter § 2.

Når riket er i krig eller krig truer eller rikets selvstendighet eller sikkerhet er i fare, kan Kongen fastsette at denne lov eller andre bestemmelser om saksbehandlingen helt eller delvis ikke skal gjelde. Lov av 15 desember 1950 nr. 7 §§ 3 og 4 gjelder tilsvarende.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40.

Kapittel II

Om ugildhet

Overskriften endret ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 6

Habilitetskrav

En offentlig tjenestemann er ugild til å tilrettelegge grunnlaget for en avgjørelse eller til å treffe avgjørelse i en forvaltningssak

- når han selv er part i saken;
- når han er i slekt eller svogerskap med en part i opp- eller nedstigende linje eller i sidelinje så nær som søsken;
- når han er eller har vært gift med eller er forlovet med eller er fosterfar, fostermor eller fosterbarn til en part;
- når han er verge eller fullmektig for en part i saken eller har vært verge eller fullmektig for en part etter at saken begynte;
- når han leder eller har ledende stilling i, eller er medlem av styret eller bedriftsforsamling for, et selskap som er part i saken og ikke helt ut eies av stat eller kommune, et samvirkeforetak, eller en forening, sparebank eller stiftelse som er part i saken.

Likewise er han ugild når andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet; blant annet skal legges vekt på om avgjørelsen i saken kan innebære særlig fordel, tap eller ulempe for ham selv eller noen som han har nær personlig tilknytning til. Det skal også legges vekt på om ugildhetsinnsigelse er reist av en part.

Er den overordnede tjenestemann ugild, kan avgjørelse i saken heller ikke treffes av en direkte underordnet tjenestemann i samme forvaltningsorgan.

Ugildhetsreglene får ikke anvendelse dersom det er åpenbart at tjenestemannens tilknytning til saken eller partene ikke vil kunne påvirke hans standpunkt og verken offentlige eller private interesser tilsier at han viker sete.

Rekkevidden av annet og fjerde ledd kan fastlegges nærmere ved forskrifter som gis av Kongen.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40,

§ 7

Foreløpig avgjørelse

Uansett om en tjenestemann er ugild, kan han behandle eller treffe foreløpig avgjørelse i en sak dersom utsettelse ikke kan skje uten vesentlig ulempe eller skadevirkning.

§ 8

Avgjørelse av habilitetsspørsmålet

Tjenestemannen avgjør selv om han er ugild. Dersom en part krever det og det kan gjøres uten vesentlig tidsspille, eller tjenestemannen ellers selv finner grunn til det, skal han forelegge spørsmålet for sin nærmeste overordnede til avgjørelse.

I kollegiale organ treffes avgjørelsen av organet selv, uten at vedkommende medlem deltar. Dersom det i en og samme sak oppstår spørsmål om ugildhet for flere medlemmer, kan ingen av dem delta ved avgjørelsen av sin egen eller et annet medlems habilitet, med mindre organet ellers ikke ville være vedtaksført i spørsmålet. I sistnevnte tilfelle skal alle møtende medlemmer delta.

Medlem skal i god tid si fra om forhold som gjør eller kan gjøre ham ugild. Før spørsmålet avgjøres, bør varamann eller annen stedfortreder innkalles til å møte og delta ved avgjørelsen dersom det kan gjøres uten vesentlig tidsspille eller kostnad.

Endret ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 9

Oppnevning av stedfortreder

Når en tjenestemann er ugild, skal om nødvendig oppnevnes eller velges stedfortreder for vedkommende.

Dersom det er forbundet med særlig ulempe å få oppnevnt stedfortreder, kan Kongen for det enkelte tilfelle beslutte at saken skal overføres til sideordnet eller overordnet forvaltningsorgan.

Endret ved lov 19 juni 1969 nr. 54.

§ 10

Hvem habilitetsbestemmelsene gjelder for

Foruten for offentlige tjenestemenn gjelder bestemmelsene i kapitlet her tilsvarende for enhver annen som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan. Bestemmelsene gjelder ikke statsråd i egenskap av regjeringsmedlem.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995).

Kapittel III

Almindelige regler om saksbehandlingen

§ 11

Veiledningsplikt

Forvaltningsorganene har innenfor sitt sakområde en alminnelig veiledningsplikt. Formålet med veiledningen skal være å gi parter og andre interesserte adgang til å vareta sitt tarv i bestemte saker på best mulig måte. Omfanget av veiledningen må likevel tilpasses det enkelte forvaltningsorgans situasjon og kapasitet til å påta seg slik virksomhet.

Forvaltningsorganer som behandler saker med en eller flere private parter, skal av eget tiltak vurdere partenes behov for veiledning. Etter forespørsel fra en part og ellers når sakens art eller partens forhold gir grunn til det, skal forvaltningsorganet gi veiledning om:

- a) gjeldende lover og forskrifter og vanlig praksis på vedkommende sakområde, og
- b) regler for saksbehandlingen, særlig om parters rettigheter og plikter etter forvaltningsloven. Om mulig bør forvaltningsorganet også peke på omstendigheter som i det konkrete tilfellet særlig kan få betydning for resultatet.

Uavhengig av om sak pågår, plikter forvaltningsorganet innen sitt sakområde å gi veiledning som nevnt i annet ledd til en person som spør om sine rettigheter og plikter i et konkret forhold som har aktuell interesse for ham.

Dersom noen henvender seg til urette myndighet, skal det forvaltningsorgan som mottar henvendelsen, om mulig vise vedkommende til rett organ. Inneholder en henvendelse til et forvaltningsorgan feil, misforståelser, unøyaktigheter eller andre mangler som avsenderen bør rette, skal organet om nødvendig gi beskjed om dette. Organet bør samtidig gi frist til å rette opp mangelen og eventuelt gi veiledning om hvordan dette kan gjøres.

Kongen kan gi nærmere bestemmelse om utstrekningen av veiledningsplikten og om den måten veiledningen skal ytes på.

Endret ved lov 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995 iflg. res. 12 jan 1995 nr. 22).

§ 11 a

Saksbehandlingstid, foreløpig svar

Forvaltningsorganet skal forberede og avgjøre saken uten ugrunnet opphold.

Dersom det må ventes at det vil ta uforholdsmessig lang tid før en henvendelse kan besvares, skal det forvaltningsorganet som mottok henvendelsen, snarest mulig gi et foreløpig svar. I svaret skal det gjøres rede for grunnen til at henvendelsen ikke kan behandles tidligere, og såvidt mulig angis når svar kan ventes. Foreløpig svar kan unnlates dersom det må anses som åpenbart unødvendig.

I saker som gjelder enkeltvedtak, skal det gis foreløpig svar etter annet ledd dersom en henvendelse ikke kan besvares i løpet av en måned etter at den er mottatt.

Tilføydd ved lov 27 mai 1977 nr. 40 (tidligere § 22), endret ved lov 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995).

§ 11 b

Adgang for Kongen til å fastsette frister

Kongen kan på bestemte områder fastsette frister for forvaltningens behandling av saker om enkeltvedtak. Kongen kan ved forskrift gi nærmere regler om beregningen av fristene.

Tilføydd ved lov 25 juni 1999 nr. 47 (i kraft 8 sep 2000 iflg. res. 8 sep 2000 nr.

§ 11 c

Adgang for Kongen til å gi regler om nemnder

Kongen kan gi regler om oppnevning og sammensetning av statlige nemnder (styrer, råd og andre kollegiale forvaltningsorganer), herunder om plikt til å gjøre tjeneste, om funksjonstiden og om løsning fra vervet. Kongen kan også gi regler om saksbehandlingen i nemndene og om delegasjon innen nemnda eller til nemndas sekretariat. Om delegasjon av myndighet kan gis regler også for den enkelte nemnd.

Kongens myndighet etter første ledd gjelder bare spørsmål som ikke uttømmende er regulert i lov.

Tilføydd ved lov 27 mai 1977 nr. 40, endret ved lover 25 sep 1992 nr. 107, 25 juni 1999 nr. 47 (tidligere § 11 b, i kraft 8 sep 2000 iflg. res. 8 sep 2000 nr. 898).



§ 11 d

Muntlige konferanser og nedtegning av opplysninger

I den utstrekning en forsvarlig utførelse av tjenesten tillater det, skal en part som har saklig grunn for det, gis adgang til å tale muntlig med en tjenestemann ved det forvaltningsorgan som behandler saken. Dersom en mindreårig er part i saken og blir representert av verge, gjelder dette også den mindreårige selv.

Blir det ved muntlige forhandlinger, konferanser eller telefonsamtaler av en part gitt nye opplysninger eller anførsler av betydning for avgjørelsen av saken, skal de såvidt mulig nedtegnes eller protokolleres. Det samme gjelder iakttagelser tjenestemannen gjør ved befaringsm.m.

Tilføyd ved lov 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995), endret ved lover 25 juni 1999 nr. 47 (tidligere § 11 c, i kraft 8 sep 2000 iflg. res. 8 sep 2000 nr. 898), 1 aug 2003 nr. 86 (i kraft 1 okt 2003 iflg. res. 1 aug 2003 nr. 991).

§ 12

Advokat eller annen fullmektig

En part har rett til å la seg bistå av advokat eller annen fullmektig på alle trinn av saksbehandlingen.

Som fullmektig kan brukes enhver myndig person eller en organisasjon som vedkommende er medlem av. Forvaltningsorganet kan likevel tilbakevise den som uten å være advokat, søker erverv ved å opptre for andre i forvaltningssaker, men ikke i saker der vedkommende har rett til å yte rettshjelp etter domstoloven § 218. Tjenestemann tilsatt ved forvaltningsorgan innenfor det forvaltningsområde som saken hører under, kan ikke opptre som fullmektig.

Alle henvendelser i en sak kan gjøres ved fullmektig, og parten har rett til å ha med seg fullmektig når han møter personlig for forvaltningsorganet. Alle meddelelser og henvendelser fra forvaltningsorganet skal skje til partens fullmektig forsåvidt forholdet dekkes av fullmakten. Når det finnes hensiktsmessig, kan parten også underrettes direkte. Parten kan kreve å bli underrettet ved siden av eller i stedet for fullmektigen.

Fullmektig som ikke er advokat, skal legge frem skriftlig fullmakt. Advokat behøver ikke å legge frem skriftlig fullmakt, med mindre forvaltningsorganet finner grunn til å kreve det.

Endret ved lover 13 mai 1988 nr. 26, 4 juli 1991 nr. 44.

§ 13

Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan, plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til det han i forbindelse med tjenesten eller arbeidet får vite om:

- 1) noens personlige forhold, eller
- 2) tekniske innretninger og fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den som opplysningen angår.

Som personlige forhold regnes ikke fødested, fødselsdato og personnummer, statsborgerforhold, sivilstand, yrke, bopel og arbeidssted, med mindre slike opplysninger rører et klientforhold eller andre forhold som må anses som personlige. Kongen kan ellers gi nærmere forskrifter om hvilke opplysninger som skal regnes som personlige, om hvilke organer som kan gi privatpersoner opplysninger som nevnt i punktet foran og opplysninger om den enkeltes personlige status for øvrig, samt om vilkårene for å gi slike opplysninger.

Taushetsplikten gjelder også etter at vedkommende har avsluttet tjenesten eller arbeidet. Han kan heller ikke utnytte opplysninger som nevnt i denne paragraf i egen virksomhet eller i tjeneste eller arbeid for andre.

Tilføyd ved lov 27 mai 1977 nr. 40, endret ved lov 11 juni 1982 nr. 47.

§ 13 a

Begrensninger i taushetsplikten når det ikke er behov for beskyttelse

Taushetsplikt etter § 13 er ikke til hinder for:

1. at opplysninger gjøres kjent for dem som de direkte gjelder, eller for andre i den utstrekning de som har krav på taushet samtykker,
2. at opplysningene brukes når behovet for beskyttelse må anses varetatt ved at de gis i statistisk form eller ved at individualiserende kjennetegn utelates på annen måte, og
3. at opplysningene brukes når ingen berettiget interesse tilsier at de holdes hemmelig, f.eks. når de er alminnelig kjent eller alminnelig tilgjengelig andre steder.

Tilføyd ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 13 b

Begrensninger av taushetsplikten ut fra private eller offentlige interesser

Taushetsplikt etter § 13 er ikke til hinder for:

1. at opplysningene i en sak gjøres kjent for sakens parter eller deres representanter,
2. at opplysningene brukes for å oppnå det formål de er gitt eller innhentet for, bl.a. kan brukes i forbindelse med saksforberedelse, avgjørelse, gjennomføring av avgjørelsen, oppfølging og kontroll,
3. at opplysningene er tilgjengelig for andre tjenestemenn innen organet eller etaten i den utstrekning som trengs for en hensiktsmessig arbeids- og arkivordning, bl.a. til bruk ved vegledning i andre saker,
4. at opplysningene brukes for statistisk bearbeiding, utrednings- og planleggingsoppgaver, eller i forbindelse med revisjon eller annen form for kontroll med forvaltningen,
5. at forvaltningsorganet gir andre forvaltningsorganer opplysninger om en persons forbindelse med organet og om avgjørelser som er truffet og ellers slike opplysninger som det er nødvendig å gi for å fremme avgiverorganets oppgaver etter lov, instruks eller oppnevningssgrunnlag,
6. at forvaltningsorganet anmelder eller gir opplysninger (jf. også nr. 5) om lovbrudd til påtalemyndigheten eller vedkommende kontrollmyndighet, når det finnes ønskelig av allmenne omsyn eller forfølgning av lovbruddet har naturlig sammenheng med avgiverorganets oppgaver, og
7. at forvaltningsorganet gir et annet forvaltningsorgan opplysninger (samordning) som forutsatt i lov om Oppgaveregisteret.

Part eller partsrepresentant som blir gjort kjent med opplysninger etter første ledd nr. 1, kan bare bruke opplysningene i den utstrekning det er nødvendig for å vareta partens tarv i saken. Forvaltningsorganet skal gjøre ham merksam på dette. Likeledes kan forvaltningsorganet pålegge taushetsplikt når vitner o.l. får opplysninger undergitt taushetsplikt i forbindelse med at de uttaler seg til organet. Overtreding av taushetsplikt etter dette ledd kan straffes etter straffelovens § 121, dersom vedkommende er gjort merksam på at overtreding kan få slik følge.

Tilføyd ved lov 27 mai 1977 nr. 40, endret ved lov 6 juni 1997 nr. 35 (i kraft 1 nov 1997).

§ 13 c

Informasjon om taushetsplikt, oppbevaring av opplysninger undergitt taushetsplikt

Vedkommende forvaltningsorgan skal sørge for at taushetsplikten blir kjent for dem den gjelder, og kan kreve skriftlig erklæring om at de kjenner og vil respektere reglene.

Dokumenter og annet materiale som inneholder opplysninger undergitt taushetsplikt, skal forvaltningsorganet oppbevare på betryggende måte.

Kongen kan gi nærmere regler om oppbevaring av dokumenter og annet materiale som er undergitt taushetsplikt, om tilintetgjøring av dokumenter eller materiale og om bortfall av taushetsplikt etter en viss tid. Taushetsplikten bortfaller etter 60 år når ikke annet er bestemt i medhold av foregående punktum.

Tilføyd ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 13 d

Opplysninger til bruk for forskning

Når det finnes rimelig og ikke medfører uforholdsmessig ulempe for andre interesser, kan departementet bestemme at et forvaltningsorgan kan eller skal gi opplysninger til bruk for forskning, og at dette skal skje uten hinder av organets taushetsplikt etter § 13.

Til vedtak som nevnt i første ledd kan det knyttes vilkår. Disse kan bl.a. gi bestemmelser om hvem som skal ha ansvar for opplysningene og hvem som skal ha adgang til dem, om oppbevaring og tilbakelevering av utlånt materiale, om tilintetgjøring av avskrifter, om hvorvidt forskerne skal ha adgang til å henvende seg til eller innhente nærmere opplysninger om dem det er gitt opplysninger om, og om bruken av opplysningene for øvrig.

Kongen kan gi nærmere forskrifter om vedtak etter denne paragraf.

Tilføyd ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 13 e

Forskeres taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid i forbindelse med en forskningsoppgave som et forvaltningsorgan har støttet, godkjent eller gitt opplysninger undergitt taushetsplikt til, plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til:

1. opplysninger undergitt taushetsplikt som forskeren får fra et forvaltningsorgan,
2. opplysninger som i forbindelse med forskningsarbeidet er mottatt fra private under taushetsløfte, og
3. opplysninger som gjelder personer som står i et avhengighetsforhold til den instans (skole, sykehus, anstalt, bedrift, offentlig myndighet m.m.) som har formidlet deres kontakt med forskeren.

Opplysningene kan bare brukes slik det er nødvendig for forskningsarbeidet og i samsvar med de vilkår som måtte være fastsatt etter § 13 d annet ledd. Skal resultater av forskningsarbeidet publiseres eller brukes på annen måte, gjelder § 13 a nr. 1 og 2 tilsvarende.

Brudd på taushetsplikten eller på vilkår etter § 13 d annet ledd, straffes etter straffelovens § 121. Departementet eller vedkommende forvaltningsorgan skal gjøre forskeren og hans medarbeidere kjent med taushetsplikten og straffebestemmelsen, jf. også § 13 c første ledd.

Tilføyd ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 13 f

Bestemmelser om taushets- og opplysningsplikt m.m. i andre lover

Dersom noen som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan, er pålagt taushetsplikt ved bestemmelse i annen lov, forskrift eller instruks av hensyn til private interesser, gjelder §§ 13 til 13 e som utfyllende regler når ikke annet er bestemt i lov eller i medhold av lov.

Bestemmelse i annen lov om rett eller plikt til å gi opplysninger begrenser ikke lovbestemt taushetsplikt, med mindre vedkommende bestemmelse fastsetter eller klart forutsetter at taushetsplikten ikke skal gjelde.

Tilføyd ved lov 27 mai 1977 nr. 40, endret ved lov 16 mai 1986 nr. 21.

§ 14

Saksforberedelse og klage ved pålegg om å gi opplysninger

Blir noen pålagt å gi opplysninger, skal heimelen for pålegget angis. Vedkommende har rett til å klage over pålegget dersom han mener at han ikke har plikt eller lovlig adgang til å gi opplysningene. Han skal gjøres oppmerksom på klageadgangen i forbindelse med pålegget. Klage, som kan være muntlig, må framsettes straks når den pålegget angår er til stede, og ellers innen 3 dager. Dersom vedkommende forvaltningsorgan finner det påtrengende nødvendig for å gjennomføre sine oppgaver etter loven, kan det kreve at opplysningene blir gitt før klagesaken er avgjort. For øvrig gjelder bestemmelsene i kapittel VI tilsvarende så langt de passer.

Endret ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 15

Fremgangsmåten ved gransking o.l.

Ved gransking, herunder husundersøkelse og bokettersyn, som ikke blir utført på et offentlig kontor eller annet bestemt tjenestested, skal den som leder forretningen, uten oppfordring legitimere seg, meddele formålet med forretningen og oppgi hjemmelen for den. Dette gjelder likevel ikke når den som forretningen angår, kjenner vedkommende og ikke krever det.

Den som forretningen angår, skal ha rett til å ha et vitne til stede. Han skal gjøres oppmerksom på denne rett, med mindre det finnes åpenbart hensiktsløst. Navnet på de personer som er til stede, undersøkelsens gjenstand, formål og lovhjemmel skal skrives ned eller protokolleres.

Bestemmelsene i første og annet ledd gjelder bare for så vidt de kan gjennomføres uten vesentlig ulempe eller uten at formålet med forretningen settes i fare.

Den som forretningen angår, har rett til å klage over beslutning om å fremme forretningen. Klage, som kan være muntlig, må framsettes straks når vedkommende er til stede, og ellers innen tre dager. Dersom vedkommende forvaltningsorgan finner det påtrengende nødvendig for å gjennomføre sine oppgaver etter loven, kan forretningen gjennomføres før klagesaken er avgjort. For øvrig gjelder bestemmelsene i kapittel VI tilsvarende så langt de passer.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40.

§ 15 a

Elektronisk kommunikasjon

Kongen kan gi forskrift om elektronisk kommunikasjon mellom forvaltningen og publikum og elektronisk saksbehandling og kommunikasjon i forvaltningen, herunder nærmere regler om

- hvilken elektronisk adresse eller informasjonstjeneste som skal benyttes,
- signering, autentisering, sikring av integritet og konfidensialitet,
- kvittering for mottak av elektroniske meldinger,
- krav til de produkter, tjenester og standarder som kan benyttes,
- forvaltningens rett til å sperre for brukere som misbruker data ment for signering, autentisering, sikring av integritet eller konfidensialitet, og om hva som skal regnes som misbruk.

Tilføyd ved lov 21 des 2001 nr. 117 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 21 des 2001 nr. 1475).

Kapittel IV

Om saksforberedelse ved enkeltvedtak

§ 16

Forhåndsvarsling

Part som ikke allerede ved søknad eller på annen måte har uttalt seg i saken, skal varsles før vedtak treffes og gis høve til å uttale seg innen en nærmere angitt frist. Dersom en mindreårig over 15 år er part i saken og blir representert av verge, skal dette også gjelde den mindreårige selv. Fristen løper fra den dag varslet er avsendt, når ikke annet uttrykkelig er sagt.

Forhåndsvarslet skal gjøre greie for hva saken gjelder og ellers inneholde det som anses påkrevd for at parten på forsvarlig måte kan vareta sitt tarv. I regelen gis forhåndsvarsel skriftlig. Det skriftlige forhåndsvarslet kan gis ved bruk av elektronisk kommunikasjon når mottakeren uttrykkelig har godtatt dette og har oppgitt den elektroniske adressen som skal benyttes for slikt formål. Er det særlig byrdefullt å gi skriftlig underretning, kan underretningen gis muntlig eller på annen måte.

Forhåndsvarsling kan unnlates dersom:

- a) slik varsling ikke er praktisk mulig eller vil medføre fare for at vedtaket ikke kan gjennomføres,
- b) parten ikke har kjent adresse og ettersporing av ham vil kreve mer tid eller arbeid enn rimelig i forhold til partens interesser og til betydningen av varslet,
- c) vedkommende part allerede på annen måte har fått kjennskap til at vedtak skal treffes og har hatt rimelig foranledning og tid til å uttale seg, eller varsel av andre grunner må anses åpenbart unødvendig.

Endret ved lover 27 mai 1977 nr. 40, 8 april 1981 nr. 7, 21 des 2001 nr. 117 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 21 des 2001 nr. 1475), 1 aug 2003 nr. 86 (i kraft 1 okt 2003 iflg. res. 1 aug 2003 nr. 991).

§ 17

Forvaltningsorganets utrednings- og informasjonsplikt

Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. Det skal påse at mindreårige parter har fått mulighet til å gi uttrykk for sitt syn, i den grad de er i stand til å danne seg egne synspunkter på det saken gjelder. De mindreåriges syn skal tillegges vekt i samsvar med deres alder og modenhet.

Dersom det under saksforberedelsen mottar opplysninger om en part eller den virksomhet han driver eller planlegger, og parten etter §§ 18 til 19 har rett til å gjøre seg kjent med disse opplysninger, skal de forelegges ham til uttalelse. Dette gjelder likevel ikke når

- a) opplysningene bekreftes av framstilling som parten selv har gitt eller kontrollert i anledning av saken eller parten ikke har kjent oppholdssted,
- b) rask avgjørelse i saken er påkrevd av hensyn til andre parter eller offentlige interesser,
- c) opplysningene ikke har avgjørende betydning for vedtaket eller underretning av andre grunner er unødvendig eller uhensiktsmessig ut fra hensynet til parten selv, for eksempel fordi han vil bli gjort kjent med opplysningene ved melding om vedtaket.

Partene bør også for øvrig gjøres kjent med opplysninger av vesentlig betydning som det må forutsettes at de har grunnlag og interesse for å uttale seg om, og som parten etter §§ 18 til 19 har rett til å gjøre seg kjent med. Ved avveiningen skal legges vekt på om rask avgjørelse er ønskelig og om hensynet til parten er tilstrekkelig varetatt på annen måte, for eksempel ved at han er gjort kjent med retten etter §§ 18 til 19 til å se sakens dokumenter.

Dersom en mindreårig over 15 år er part i saken og blir representert av verge, skal opplysninger som nevnt i annet og tredje ledd også forelegges den mindreårige selv, hvis ikke den mindreårige har erklært at det ikke er nødvendig.

Endret ved lover 27 mai 1977 nr. 40, 1 aug 2003 nr. 86 (i kraft 1 okt 2003 iflg. res. 1 aug 2003 nr. 991), lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 18

Partenes adgang til å gjøre seg kjent med sakens dokumenter

En part har rett til å gjøre seg kjent med sakens dokumenter, for så vidt ikke annet følger av reglene i §§ 18 til 19. Dersom en mindreårig er part i saken og blir representert av verge, gjelder dette også den mindreårige selv. Retten til innsyn gjelder også etter at det er truffet vedtak i saken. En mindreårig under 15 år skal ikke gjøres kjent med opplysninger som er underlagt lovbestemt taushetsplikt.

Når det er adgang til å gjøre unntak fra innsyn, skal forvaltningsorganet likevel vurdere å gi helt eller delvis innsyn. Innsyn bør gis dersom hensynet til parten veier tyngre enn behovet for unntak

Endret ved lover 27 mai 1977 nr. 40, 11 juni 1982 nr. 47, 25 sep 1992 nr. 107, 15 des 2000 nr. 98 (i kraft 1 jan 2001 iflg. res. 15 des 2000 nr. 1259), 25 jan 2002 nr. 2, 1 aug 2003 nr. 86 (i kraft 1 okt 2003 iflg. res. 1 aug 2003 nr. 991), lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 18 a

Dokument utarbeidet for egen saksforberedelse

En part har ikke krav på å gjøre seg kjent med dokument som et forvaltningsorgan har utarbeidd for sin egen interne saksforberedelse (organinterne dokumenter). Første punktum gjelder ikke foredrag til saker som blir behandlet av Kongen i statsråd, etter at saken er avgjort, og presedenskort, med mindre kortet gjengir organinterne vurderinger.

Kongen kan gi forskrift om at det ikke skal kunne gjøres unntak etter første ledd for bestemte dokumenter i bestemte statlige eller statlig tilknyttede organer.

Tilføyet ved lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 18 b

Dokumenter innhentet utenfra for den interne saksforberedelsen

Når det er nødvendig for å sikre forsvarlige interne avgjørelsesprosesser, kan organet gjøre unntak fra innsyn for dokument som organet har innhentet fra et underordnet organ til bruk for sin interne saksforberedelse. Det samme gjelder dokument som et departement har innhentet fra et annet departement til bruk for sin interne saksforberedelse.

Det kan gjøres unntak for deler av dokument som inneholder råd om og vurderinger av hvordan et organ bør opptre i en sak, og som organet har innhentet til bruk for sin interne saksforberedelse, når det er påkrevd av hensyn til en forsvarlig ivaretagelse av det offentliges interesser i saken.

Unntakene i paragrafen her gjelder tilsvarende for dokument om innhenting av dokument som nevnt i første og andre ledd, og innkallinger til og referater fra møter mellom overordnede og underordnede organer, mellom departementer og mellom et organ og noen som gir råd eller vurderinger som nevnt i andre ledd.

Tilføyet ved lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 18 c

Innsyn i faktiske opplysninger mv.

Selv om dokumentet eller deler av det er unntatt etter reglene i <http://websir.lovdata.no/lex/lov/nl/hl-20060519-016.html> - 18b §§ 18 a og 18 b, har parten rett til å gjøre seg kjent med de

deler av det som inneholder faktiske opplysninger eller sammendrag eller annen bearbeidelse av faktum. Dette gjelder likevel ikke faktiske opplysninger uten betydning for avgjørelsen og heller ikke når opplysningene eller bearbeidelsen finnes i et annet dokument som parten har tilgang til.

Tilføyet ved lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 18 d

Innsyn i faktiske opplysninger mv.

Unntakene i §§ 18 a og 18 b gjelder ikke:

- a) saksframlegg med vedlegg til et kommunalt eller fylkeskommunalt folkevalgt organ,
- b) saksliste til møte i folkevalgte organer i kommuner og fylkeskommuner,
- c) dokument fra eller til kommunale og fylkeskommunale kontrollutvalg, revisjonsorgan og klagenemnder, og
- d) dokument i saker der en kommunal eller fylkeskommunal enhet opptrer som ekstern part overfor en annen slik enhet.

§ 18 a gjelder likevel for dokument som blir utvekslet mellom kommunale og fylkeskommunale kontrollutvalg og utvalgets sekretariat.

Unntaket i § 18 a gjelder ikke for dokument fra eller til et kommunalt eller fylkeskommunalt særlovsorgan eller et kommunalt eller fylkeskommunalt foretak etter kommuneloven kapittel 11.

Unntaket i § 18 a gjelder heller ikke for dokument fra eller til en kommunal eller fylkeskommunal enhet på områder der enhetene har selvstendig avgjørelsesmyndighet. Unntaket i § 18 a gjelder likevel for dokument i saker der administrasjonssjefen eller kommunerådet gjennomfører kontrolltiltak overfor en enhet, og for utkast til vedtak og innstillinger som blir lagt fram for administrasjonssjefen eller kommunerådet før det blir fattet vedtak eller før en innstilling blir lagt fram for et folkevalgt organ. Unntaket i § 18 a gjelder også for administrasjonssjefens eller kommunerådets merknader til slike utkast som nevnt i forrige punktum.

Tilføyet ved lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 19

Innskrenket adgang til visse slags opplysninger

En part har ikke krav på å få gjøre seg kjent med de opplysninger i et dokument

- a) som er av betydning for Norges utenrikspolitiske interesser eller nasjonale forsvars- og sikkerhetsinteresser, når slike opplysninger kan unntas etter offentleglova §§ 20 og 21,
- b) som angår tekniske innretninger, produksjonsmetoder, forretningsmessige analyser og beregninger og forretningshemmeligheter ellers, når de er av en slik art at andre kan utnytte dem i sin egen næringsvirksomhet, eller
- c) som det av hensyn til hans helse eller hans forhold til personer som står ham nær, må anses utilrådelig at han får kjennskap til; likevel slik at opplysningene på anmodning skal gjøres kjent for en representant for parten når ikke særlige grunner taler mot det.

Med mindre det er av vesentlig betydning for en part, har han heller ikke krav på å få gjøre seg kjent med de opplysninger i et dokument som gjelder

- a) en annen persons helseforhold, eller
- b) andre forhold som av særlige grunner ikke bør meddeles videre.

Kongen kan gi forskrifter som for særskilte saksområder utfyller eller nærmere fastlegger hvordan §§ 18 til 19 skal anvendes. Når tungtveiende grunner taler for det, kan forskriftene også gjøre unntak fra disse paragrafer.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40, lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 20

Gjennomsyn og utlån av saksdokumenter

Forvaltningsorganet bestemmer ut fra hensynet til forsvarlig saksbehandling hvordan dokumentene skal gjøres tilgjengelig for partene. Dersom partsinnsyn kan motvirke muligheten for å få saken avklart, kan fastsettes at parten ikke skal ha adgang til dokumentene så lenge undersøkelser pågår. Eksamensbesvarelser og liknende prøver kan den som avlegger eksamen eller prøve, nektes adgang til inntil bedømmelsen er avsluttet.

På anmodning skal en part gis papirkopi eller elektronisk kopi av dokument. Advokat som opptrer som fullmektig for en part, skal få utlånt dokumentene når ikke særlige grunner taler mot det. Ved utlån bør det settes tidsfrist. Dersom ikke saksdokumentene blir tilbakelevert forvaltningsorganet i rett tid, er kravet om tilbakelevering særlig tvangsgrunnlag etter tvangsfullbyrdsloven kap 13.

Har partene krav på å få se deler av et dokument, kan opplysningene gis dem ved utdrag av det dersom forvaltningsorganet finner det hensiktsmessig.

Kopier skal gis vederlagsfritt. Kongen kan likevel gi forskrifter om betaling for avskrifter, utskrifter eller kopier.

Når en part har anmodet om å få gjøre seg kjent med dokument som han etter § 18 har adgang til å få se, skal det settes ham en viss frist for mulig uttalelse, såfremt ingen frist er satt i medhold av § 16 eller den fastsatte frist anses utilstrekkelig. Dette gjelder likevel ikke dersom hensynet til vesentlige offentlige eller private interesser taler mot utsettelse.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40, 11 juni 1982 nr. 47, 17 des 1982 nr. 86, 26 juni 1992 nr. 86, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995), 21 des 2001 nr. 117 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 21 des 2001 nr. 1475), lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 21

Klage over avslag på krav om å få gjøre seg kjent med et dokument

Avslag på krav om innsyn skal være skriftlig. Blir krav om å få gjøre seg kjent med et bestemt dokument eller opplysning avslått, skal parten gjøres merksam på den bestemmelse som ligger til grunn for avslaget og hvilket ledd og hvilken bokstav i bestemmelsen som er brukt. Avslaget skal opplyse om retten til å klage etter annet ledd og klagefristen etter § 29.

Den som har satt fram kravet, kan påklage avslaget i samsvar med reglene i kap. VI. Fylkesmannen er klageinstans når avslaget er truffet av kommunalt eller fylkeskommunalt organ.

Tilføyd ved lov 27 mai 1977 nr. 40, endret ved lover 11 juni 1993 nr. 85, 10 jan 1997 nr. 7 (i kraft 1 mars 1997), lov 19 mai 2006 nr. 16 (i kraft 1 jan 2009 iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118).

§ 22

(Opphevet ved lov 12 jan 1995 nr. 4.)

Kapittel V Om vedtaket

§ 23

Formene for enkeltvedtak

Et enkeltvedtak skal være skriftlig om ikke dette av praktiske grunner vil være særlig byrdefullt for forvaltningsorganet.

§ 24

Når enkeltvedtak skal grunngis

Enkeltvedtak skal grunngis. Forvaltningsorganet skal gi begrunnelsen samtidig med at vedtaket treffes.

I andre saker enn klagesaker kan forvaltningsorganet la være å gi samtidig begrunnelse dersom det innvilger en søknad og det ikke er grunn til å tro at noen part vil være misfornøyd med vedtaket. Det samme gjelder i saker om fordeling av tillatelser eller andre fordeler mellom flere parter. En part kan likevel kreve begrunnelse gitt etter at vedtaket er truffet. Krav om begrunnelse må framsettes i løpet av klagefristen eller – om ingen klagefrist løper – senest 3 uker etter at parten mottok underretning om vedtaket. Bestemmelsene i §§ 29, 30 og 31 gjelder tilsvarende.

Grunngiing kan unnlates i den utstrekning begrunnelse ikke kan gis uten å røpe opplysning som parten etter § 19 ikke har krav på å bli kjent med. I tilfelle som går inn under § 19 første ledd bokstav c, skal begrunnelse på anmodning gis en representant for parten når ikke særlige grunner taler mot det, likevel slik at muntlig orientering kan tre istedenfor skriftlig grunngiing.

Kongen kan for særskilte saksområder gi bestemmelser om at grunngiing kan unnlates når særlige forhold gjør det nødvendig. Likeledes kan Kongen bestemme at visse vedtak som går inn under første ledd skal grunngis etter reglene i annet ledd, eller at visse vedtak som går inn under annet ledd skal grunngis etter reglene i første ledd.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995).

§ 25

Begrunnelsens innhold

I begrunnelsen skal vises til de regler vedtaket bygger på, med mindre parten kjenner reglene. I den utstrekning det er nødvendig for å sette parten i stand til å forstå vedtaket, skal begrunnelsen også gjengi innholdet av reglene eller den problemstilling vedtaket bygger på.

I begrunnelsen skal dessuten nevnes de faktiske forhold som vedtaket bygger på. Er de faktiske forhold beskrevet av parten selv eller i et dokument som er gjort kjent for parten, er en henvisning til den tidligere framstilling tilstrekkelig. I tilfelle skal det i underretningen til parten vedlegges kopi av framstillingen.

De hovedhensyn som har vært avgjørende ved utøving av forvaltningsmessig skjønn, bør nevnes. Er det gitt retningslinjer for skjønnsutøvingen, vil i alminnelighet en henvisning til retningslinjene være tilstrekkelig.

Endret ved lover 27 mai 1977 nr. 40, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995).

§ 26

Opphevet ved lov 25 sep 1992 nr. 107.

§ 27

Underretning om vedtaket

Det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket, skal sørge for at partene underrettes om vedtaket så snart som mulig. Dersom en mindreårig over 15 år er part i saken og blir representert av verge, skal organet også underrette den mindreårige selv. Underretning skal gis av det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket, hvis ikke særlige grunner tilsier at dette overlates til et annet organ. I regelen gis underretning skriftlig. Den skriftlige underretningen kan gis ved bruk av elektronisk kommunikasjon når mottakeren uttrykkelig har godtatt dette og har oppgitt den elektroniske adressen som skal benyttes for slikt formål. Er det særlig byrdefullt for forvaltningsorganet å gi skriftlig underretning, eller haster saken, kan underretning gis muntlig eller på annen måte. I så fall kan en part kreve å få vedtaket skriftlig bekreftet. Under-

retning om vedtaket kan helt unnlates for så vidt underretning må anses åpenbart unødvendig og vedtaket ikke medfører skade eller ulempe for vedkommende part.

I saker der begrunnelsen etter § 24 skal gis samtidig med vedtaket, bør grunnene gjengis i underretningen. Der dette på grunn av særlige forhold ikke kan gjennomføres, og likeledes der partene kan kreve grunngiing etter § 24 annet ledd, skal det i underretningen isteden gis opplysning om på hvilken måte partene kan bli kjent med begrunnelsen.

I underretningen skal videre gis opplysning om klageadgang, klagefrist, klageinstans og den nærmere fremgangsmåte ved klage, samt om retten etter § 18, jf. § 19 til å se sakens dokumenter. Dersom vedtaket kan tenkes gjennomført til skade for parten for klagesaken er avgjort, skal det også gjøres merksam på adgangen til å be om at gjennomføringen utsettes, jf. § 42 første ledd. Er det etter tvistemålslovens § 437 første ledd eller annen lovbestemmelse et vilkår for søksmål at klageadgangen er nyttet, eller er det etter § 437 annet ledd eller annen lovbestemmelse et vilkår for overprøving ved domstol at søksmål blir reist innen en viss frist, skal parten også gjøres oppmerksom på dette og på fristens lengde.

I tillegg til veiledningen etter tredje ledd skal underretningen om enkeltvedtak til sakens parter opplyse om følgende når forholdene gir grunn til det:

- a) adgangen til å søke fritt rettsråd,
- b) forvaltningsorganenes veiledningsplikt etter § 11 og forskrifter gitt i medhold av den, og
- c) adgangen til å få tilkjent sakskostnader etter § 36.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995), 21 des 2001 nr. 117 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 21 des 2001 nr. 1475), 1 aug 2003 nr. 86 (i kraft 1 okt 2003 iflg. res. 1 aug 2003 nr. 991). Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 27a

Dersom ikke annet er bestemt, kan Kongen gi forskrifter om betaling for behandling av søknader om bevillinger, tillatelser, autorisasjoner o.l. som gis av forvaltningsorgan. Attest eller bevitnelse om tidligere vedtak gis uten betaling. Krav på betaling etter denne bestemmelse er tvangsgrunnlag for utlegg.

Tilføyd ved lov 17 des 1982 nr. 86, endret ved lov 26 juni 1992 nr. 86.

§ 27b

Vilkår for å reise sak for domstolene om vedtaket

Det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket, kan bestemme at søksmål om gyldigheten av forvaltningsvedtak eller krav om erstatning som følge av vedtaket ikke skal kunne reises uten at vedkommende part har nyttet sin adgang til å klage over vedtaket, og at klagen er avgjort av den høyeste klageinstans som står åpen. Søksmål skal likevel i alle tilfelle kunne reises når det er gått 6 måneder fra klage første gang ble framsatt, og det ikke skyldes forsømmelse fra klagerens side at klageinstansens avgjørelse ikke foreligger.

Tilføyd ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

Kapittel VI

Om klage og omgjøring

§ 28

Vedtak som kan påklages, klageinstans

Enkeltvedtak kan påklages av en part eller annen med rettslig klageinteresse i saken til det forvaltningsorgan (klageinstansen) som er nærmest overordnet det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket (underinstansen).



For enkeltvedtak som er truffet av forvaltningsorgan opprettet i medhold av lov om kommuner og fylkeskommuner, er klageinstansen kommunestyret eller fylkestinget, eller etter disses bestemmelse, formannskapet eller fylkesutvalget eller en eller flere særskilte klagenemnder oppnevnt av kommunestyret eller fylkestinget. Departementet er likevel klageinstans når vedtak er truffet av kommunestyret eller fylkestinget. Vedkommende statlige organ er klageinstans når vedtak er truffet i henhold til myndighet delegert fra et statlig forvaltningsorgan.

Med mindre Kongen bestemmer annerledes, kan klageinstansens vedtak i klagesak ikke påklages. Klageinstansens vedtak om å avvise klagen kan likevel påklages, unntatt:

- a) når også underinstansen traff vedtak om å avvise klagen,
- b) når underinstansen har prøvd avvisningsspørsmålet og kommet til at vilkårene for realitetsbehandling er til stede,
- c) når Kongen vil være klageinstans,
- d) når klagen er avvist av en uavhengig klagenemnd.

Er det klagerett over et vedtak om å avvise en klage som er truffet av et kommunalt eller fylkeskommunalt organ som klageinstans, går klagen til fylkesmannen.

For særskilte saksområder kan Kongen fastsette klageregler som utfyller eller avviker fra reglene i dette kapittel. forskrift som begrenser klageretten eller som ellers vesentlig endrer reglene til skade for partsinteresser, kan bare gis når tungtveiende grunner taler for det.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 27 mai 1977 nr. 40, 25 sep 1992 nr. 107, 10 jan 1997 nr. 8 (i kraft 1 mars 1997), 27 juni 2003 nr. 66 (se dens II – i kraft 1 aug 2003 iflg. res. 27 juni 2003 nr. 773).

§ 29

Klagefrist

Fristen for å klage er 3 uker fra det tidspunkt underretning om vedtaket er kommet frem til vedkommende part. Skjer underretningen ved offentlig kunngjøring, begynner klagefristen å løpe fra den dag vedtaket første gang ble kunngjort.

For den som ikke har mottatt underretning om vedtaket, løper fristen fra det tidspunkt han har fått eller burde ha skaffet seg kjennskap til vedtaket. Ved vedtak som går ut på å tilstå noen en rettighet, skal klagefristen for andre likevel senest løpe ut når det er gått 3 måneder fra det tidspunkt vedtaket ble truffet.

Har en part krevet å få oppgitt begrunnelsen for vedtaket etter § 24 annet ledd, avbrytes klagefristen. Ny klagefrist tar til å løpe fra det tidspunkt meddelelse om begrunnelse er kommet frem til ham eller han på annen måte er gjort kjent med den.

Vedkommende underinstans eller klageinstans kan i særlige tilfelle forlenge klagefristen før denne er utløpet.

§ 30

Når klagen må være fremsatt

For at klage skal være fremsatt i tide, er det nok at erklæringen før utløpet av fristen er avgitt til postoperatør som skal sørge for å få sendingen frem til forvaltningsorganet, til offentlig tjenestemann som har fullmakt til å ta imot erklæringen eller er kommet frem til den elektroniske adresse som forvaltningsorganet har oppgitt for mottak av elektroniske klager. Kommer erklæringen ikke frem, må den gjentas innen en uke etter at vedkommende har fått vite om dette eller burde ha forstått det eller – om den opprinnelige frist er kortere – innen en frist av samme lengde som denne. Fristen regnes overensstemmende med reglene i domstolovens §§ 148 og 149.

Endret ved lover 9 jan 1998 nr. 5, 21 des 2001 nr. 117 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 21 des 2001 nr. 1475).

§ 31

Oversitting av klagefristen

Selv om klageren har oversittet klagefristen, kan klagen tas under behandling såfram

- a) parten eller hans fullmektig ikke kan lastes for å ha oversittet fristen eller for å ha drøyd med klage etterpå, eller
- b) det av særlige grunner er rimelig at klagen blir prøvd.

Ved vurderingen av om klagen bør tas opp til behandling, skal det også legges vekt på om endring av vedtaket kan medføre skade eller ulempe for andre.

Klagen kan ikke tas under behandling som klagesak dersom det er gått mer enn ett år siden vedtaket ble truffet.

Endret ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 32

Klagens adressat, form og innhold

Erklæring om klage skal:

- a) fremsettes for det forvaltningsorgan som har truffet vedtaket; dersom muntlig klage er tillatt, skal erklæringen settes opp skriftlig av vedkommende forvaltningsorgan;
- b) være undertegnet av klageren eller hans fullmektig eller være autentisert som fastsatt i forskrift, eller i medhold av forskrift, jf. § 15 a;
- c) nevne det vedtak som det klages over, og om påkrevet gi opplysninger til bedømmelse av klagerett og av om klagefrist er overholdt;
- d) nevne den endring som ønskes i det vedtak det klages over.

Erklæringene bør også nevne de grunner klagen støtter seg til.

Inneholder en erklæring om klage feil eller mangler, setter forvaltningsorganet en kort frist for rettelse eller utfylling.

Erklæring om klage kan fremsettes ved bruk av elektronisk kommunikasjon dersom det forvaltningsorganet som skal motta klagen, har lagt til rette for dette.

Endret ved lov 21 des 2001 nr. 117 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 21 des 2001 nr. 1475).

§ 33

Saksforberedelsen i klagesak

Om forberedelse m.m. av klagesaker gjelder kapittel IV og V tilsvarende, når ikke annet følger av reglene i denne paragraf.

Underinstansen skal foreta de undersøkelser klagen gir grunn til. Den kan oppheve eller endre vedtaket dersom den finner klagen begrunnet. Dersom vilkårene for å behandle klagen ikke foreligger, skal underinstansen avvise saken, jf. dog § 31.

Når noen reknes som motpart i saken skal underinstansen varsle vedkommende snarest mulig, jf. likevel § 16 tredje ledd. Samtidig skal settes frist for å gi uttalelse. Varsles klage-motparten ved brev, skal kopi av klagen vedlegges med mindre parten etter § 19 kan nektes adgang til den.

Blir det ikke truffet avgjørelse som nevnt i annet ledd, skal sakens dokumenter sendes klageinstansen så snart saken er tilrettelagt. Dersom underinstansen gir til klageinstansen uttalelse som partene kan kreve å få se uten hinder av § 19, skal den sende kopi til partene med mindre Kongen er klageinstans.

Klageinstansen skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. Den kan pålegge underinstansen å foreta nærmere undersøkelser m.m.

Endret ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 34

Klageinstansens kompetanse

Dersom vilkårene for å behandle klagen ikke foreligger, skal klageinstansen avvise saken, jf. dog § 31. Klageinstansen er ikke bundet av at underinstansen har ansett vilkårene for å foreligge.

Tas klagen under behandling, kan klageinstansen prøve alle sider av saken og herunder ta hensyn til nye omstendigheter. Den skal vurdere de synspunkter som klageren kommer med, og kan også ta opp forhold som ikke er berørt av ham. Der statlig organ er klageinstans for vedtak truffet av en kommune eller fylkeskommune, skal klageinstansen legge vekt på hensynet til det kommunale selvstyre ved prøving av det frie skjønn.

Vedtaket kan ikke endres til skade for klageren, med mindre dennes interesser finnes å måtte vike for omsynet til andre privatpersoner eller offentlige interesser. Melding om slik endring må være sendt klageren innen 3 måneder etter at underinstansen mottok klagen. Begrensningene i første og annet punktum gjelder likevel ikke når vedtaket også er påklaget av en annen klager, og dennes klage finnes begrunnet.

Klageinstansen kan selv treffe nytt vedtak i saken eller oppheve det og sende saken tilbake til underinstansen til helt eller delvis ny behandling.

Endret ved lover 27 mai 1977 nr. 40, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995), 10 jan 1997 nr. 7 (i kraft 1 mars 1997), 26 juni 1998 nr. 46.

§ 35

Omgjøring av vedtak uten klage

Et forvaltningsorgan kan omgjøre sitt eget vedtak uten at det er påklaget dersom

- a) endringen ikke er til skade for noen som vedtaket retter seg mot eller direkte tilgodeser eller
- b) underretning om vedtaket ikke er kommet fram til vedkommende og vedtaket heller ikke er offentlig kunngjort, eller
- c) vedtaket må anses ugyldig.

Foreligger vilkårene etter første ledd, kan vedtaket omgjøres også av klageinstansen eller av annet overordnet organ.

Dersom hensynet til andre privatpersoner eller offentlige interesser tilsier det, kan klageinstans eller overordnet myndighet omgjøre underordnet organs vedtak til skade for den som vedtaket retter seg mot eller direkte tilgodeser, selv om vilkårene etter første ledd bokstav b eller c ikke foreligger. Melding om at vedtaket vil bli overprøvd, må i så fall sendes ham innen tre uker etter at det ble sendt melding om vedtaket, og melding om at vedtaket er omgjort må sendes ham innen tre måneder etter samme tidspunkt. Gjelder det overprøving av vedtak i klagesak, må melding om at vedtaket er omgjort likevel sendes vedkommende innen tre uker.

Annet og tredje ledd gjelder ikke for kommunale, fylkeskommunale eller statlige organer som er klageinstans etter § 28 annet ledd første eller annet punktum. Statlige klageinstanser kan likevel oppheve vedtak som må anses ugyldige.

De begrensninger i adgangen til å omgjøre et vedtak som er forutsatt i første, annet og tredje ledd, gjelder ikke når endringsadgangen følger av annen lov, av vedtaket selv eller av alminnelige forvaltningsrettslige regler.

Endret ved lover 27 mai 1977 nr. 40, 25 sep 1992 nr. 107.

§ 36

Sakskostnader

Når et vedtak blir endret til gunst for en part, skal han tilkjennes dekning for vesentlige kostnader som har vært nødvendige for å få endret vedtaket, med mindre endringen skyldes

partens eget forhold eller forhold utenfor partens og forvaltningens kontroll, eller andre særlige forhold taler mot det.

I sak som vesentlig er en tvist mellom parter, kan den part som har satt fram krav om endring av et vedtak, men ikke har fått medhold i spørsmål av noen betydning, pålegges å betale den annen part helt eller delvis de særlige sakskostnader som kravet har ført med seg. Det skal legges vekt på om vedkommende hadde fyldestgjørende grunn til å kreve endring av vedtaket, om det er rimelig ut fra sakens art og motpartens forhold å pålegge kostnadsansvar.

Spørsmålet om en part skal få dekning for sakskostnader, avgjøres av klageinstansen, men av underinstansen dersom underinstansen har truffet nytt vedtak i saken. Det organ som treffer avgjørelsen, er ansvarlig for at det offentliges utgifter etter første ledd blir dekket, men har kostnadsansvaret sitt grunnlag i mangel ved vedtaket eller saksforberedelsen, kan fastsettes at ansvaret helt eller delvis skal ligge hos det eller de avgjøringsorganer som var ansvarlig for mangelen. Kravet må settes fram senest 3 uker etter at melding om det nye vedtak er kommet fram til vedkommende, dog gjelder § 29 fjerde ledd samt §§ 30–32 tilsvarende. Avgjørelsen kan påklages etter reglene i dette kapittel om ikke annet er fastsatt av Kongen. For særskilte saksområder kan Kongen fastsette klageregler som utfyller eller avviker fra disse regler, herunder om klage når avgjørelsen er tatt av kommunestyreorgan som nevnt i § 28 annet ledd. Sakskostnader som er tilkjent en part etter reglene i annet ledd, kan tvangsinnføres etter reglene for dommer.

Dersom vedtaket er blitt endret, skal parten gjøres merksam på retten til å kreve dekning for sakskostnader, med mindre det er usannsynlig at han har hatt vesentlige sakskostnader eller det må antas at han eller hans fullmektig kjenner retten. Dersom det i andre tilfelle finnes rimelig at spørsmålet om dekning for sakskostnader blir vurdert, bør parten gis nødvendig vegledning.

Tilføydd ved lov 19 juni 1969 nr. 54, endret ved lover 27 mai 1977 nr. 40, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995).

Kapittel VII Om forskrifter

§ 37

Utredningsplikt, forhåndsvarsling og uttalelser fra interesserte

Forvaltningsorganet skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes.

Offentlige og private institusjoner og organisasjoner for de erverv, fag eller interessegrupper som forskriftene skal gjelde eller gjelder for eller hvis interesser særlig berøres, skal gis anledning til å uttale sig før forskriften blir utferdiget, endret eller opphevet. Så langt det trenges for å få saken allsidig opplyst, skal uttalelse også søkes innhentet fra andre.

Forvaltningsorganet bestemmer på hvilken måte forhåndsvarslingen skal foregå og kan sette frist for å gi uttalelse.

Forhåndsvarsling kan unnlates forsåvidt den:

- a) ikke vil være praktisk gjennomførilig, eller
- b) kan vanskeliggjøre gjennomføring av forskriften eller svekke dens effektivitet, eller
- c) må anses åpenbart unødvendig.

Uttalelser skal gis skriftlig. Forvaltningsorganet kan i den enkelte sak samtykke i at uttalelse gis muntlig. Når saken egner sig for det, kan forvaltningsorganet bestemme at forhandling om saken skal foregå i møte.

Endret ved lov 19 juni 1969 nr. 54 (tidligere §§ 36 og 37).

§ 38

Formkrav og kunngjøring

En forskrift skal:

- a) inneholde en utrykkelig henvisning til den eller de bestemmelser som gir forvaltningsorganet hjemmel til å utferdige forskriften, og en henvisning i samsvar med EØS-høringsloven § 12 hvis forskriften inneholder tekniske regler i henhold til nevnte lov.
- b) nevne det forvaltningsorgan som har gitt forskriften;
- c) kunngjøres i Norsk Lovtidend;
- d) i kunngjøringen betegnes som forskrift.

Når praktiske hensyn gjør det hensiktsmessig, kan kunngjøringen begrenses til en kort omtale av forskriften med opplysning om hvor teksten kan fåes eller finnes.

Knytter en forskrift seg til en bestemt hendelse eller skal den ellers gjelde for bare kort tid, og kunngjøring som nevnt i første ledd bokstav c ikke er formålstjenlig, kan kunngjøring i stedet foregå på annen måte. Det samme kan Kongen bestemme for saksområder eller tilfelle for øvrig der kunngjøring etter reglene i første ledd bokstav c ikke er formålstjenlig på grunn av forskriftens art, innhold eller virkefelt.

Kongen kan fastsette retningslinjer for anvendelsen av annet og tredje ledd og kan bestemme at forskrifter skal holdes alment tilgjengelige.

Endret ved lover 19 juni 1969 nr. 54, 17 des 2004 nr. 101 (i kraft 1 jan 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1675).

§ 39

Virkning av forsømt kunngjøring

En forskrift kan ikke påberopes overfor den enkelte før den er kunngjort som fastsatt i § 38, med mindre det påvises enten at forvaltningsorganet på annen forsvarlig måte har gjort forskriften kjent for offentligheten eller for vedkommende erverv, fag, interessegruppe eller for den forskriften påberopes overfor, eller at vedkommende har fått kjennskap til forskriften.

§ 40

Adgangen til å fravike forskrifter

En forskrift kan ikke fravikes av et forvaltningsorgan, med mindre forskriften eller vedkommende hjemmelslov gir adgang til det.

Kapittel VIII

Bestemmelser om virkningen av feil, om utsatt iverksetting av vedtak og om ikrafttredelse

Overskriften endret ved lov 27 mai 1977 nr. 40.

§ 41

Virkningen av feil ved behandlingsmåten

Er reglene om behandlingsmåten i denne lov eller forskrifter gitt i medhold av loven ikke overholdt ved behandlingen av en sak som gjelder enkeltvedtak, er vedtaket likevel gyldig når det er grunn til å regne med at feilen ikke kan ha virket bestemmende på vedtakets innhold.

§ 42*Utsatt iverksetting av vedtak*

Underinstansen, klageinstans eller annet overordnet organ kan beslutte at vedtak ikke skal iverksettes før klagefristen er ute eller klagen er avgjort. Når en part eller en annen med rettslig klageinteresse akter å gå til søksmål eller har reist søksmål for å få vedtaket prøvd ved domstol, kan organ som nevnt utsette iverksettingen til det foreligger endelig dom. Det samme gjelder når en part eller en annen med rettslig klageinteresse akter å bringe eller har brakt en sak inn for Stortingets ombudsmann for forvaltningen. Anmodninger om utsetting skal avgjøres snarest mulig. For øvrig gjelder det som er bestemt i annen lovgivning om utsettende virkning av klage, søksmål m.m.

Det kan settes vilkår for utsettingen. Avslag på anmodning om utsetting skal være grunnlagt. Begrunnelse skal gis samtidig med avslaget.

Endret ved lover 27 mai 1977 nr. 40, 12 jan 1995 nr. 4 (i kraft 1 april 1995).

§ 43*Ikrafttredelse*

Tidspunktet for lovens ikrafttredelse fastsettes ved særskilt lov.

Lov 19. juni 1970 nr. 69 om offentlighet i forvaltningen (offentlighetsloven)

Opphevet 1 jan 2009, iflg. res. 17 okt 2008 nr. 1118.

Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18

Ajourført med endringer, senest lov 16. februar 2007 nr. 9.

INNHold

Kapittel I Lovens virkeområde	55
§ 1 Lovens virkeområde.....	55
§ 2 Utviding av virkeområdet	55
Kapitel II Ansettelsesavtalen	56
§ 3 Avtale om ansettelse.....	56
§ 4 Lavalder m.v.....	56
§ 5 Oppsigelsesfrister.....	56
§ 5A Oppsigelsens form, avgivelse og innhold	57
§ 6 Fratredelseshavn ved ansettelsesforholdets opphør	57
§ 7 Sjømannens rett til å fratre etter seks måneders tjeneste om bord	58
§ 8 Sjømanns rett til fri hjemreise etter lengre tids tjeneste	58
§ 9 Forlengelse av tjenesten når innreise blir nektet	58
§ 10 Sjømanns plikt til før fratreden å delta i nødvendig arbeid m.v.....	59
§ 11 Sjømanns rett til velferdspermisjon	59
§ 12 Sjømanns rett til å fratre tjenesten om bord av særlige grunner	59
§ 13 Graviditet og fødsel m.v.....	60
§ 14 Oppsigelsesvern ved sykdom eller skade.....	60
§ 15 Avskjed på grunn av tjenstlige forhold m.v.....	60

§ 16	Fremgangsmåten ved avskjed	61
§ 17	.....	61
§ 18	Sjømannens plikter og rettigheter når skipet går tapt.....	62
§ 19	Vern mot usaklig oppsigelse.....	62
§ 20	Tvist om usaklig oppsigelse	63
§ 20A	Virkninger av usaklig oppsigelse	63
§ 20B	Attest	63
§ 21	Beregning av hyren	64
§ 22	Utbetaling av hyren.....	64
§ 23	Begrensning i adgangen til å gjøre fradrag i hyren.....	64
§ 24	Fordeling av spart hyre.....	65
§ 25	Hyre ved dødsfall	65
§ 26	Legeundersøkelse, rederihelsetjeneste og meldeplikt m.v.	65
§ 27	Omsorgsplikten ved sykdom og skade.....	65
§ 27A	Yrkeshemmede sjøfolk.....	66
§ 28	Hyre og pleie m.v. ved sykdom og skade.....	66
§ 29	Statens refusjon av rederiets utlegg i forbindelse med sjømannssykdom og skade.....	67
§ 30	Dødsfall og begravelse	67
§ 31	Utgifter ved begravelse m.v.	67
§ 32	For arbeidstaker som ikke er trygdet i Norge, og som er ansatt.....	67
Kapittel II A Forbud mot diskriminering		68
§ 33	Forbud mot diskriminering	68
§ 33A	Hva kapitlet omfatter.....	68
§ 33B	Unntak fra forbudet mot diskriminering	69
§ 33C	Innhenting av opplysninger ved ansettelse	69
§ 33D	Særlig om tilrettelegging for sjømenn med funksjonshemming	69
§ 33E	Positiv særbehandling	69
§ 33F	Opplysningsplikt	69
§ 33G	Forbud mot gjengjeldelse.....	70
§ 33H	Bevisbyrde.....	70
Kapittel II B Informasjon og drøfting.....		70
§ 34	Plikt til informasjon og drøfting.....	70
§ 35	Gjennomføring av plikten til informasjon og drøfting.....	70
§ 36	Fortrolige opplysninger.....	71
§ 37	Fravik	71
Kapittel III Skipstjenesten		71
§ 38	Ordning av arbeidet.....	71
§ 39	Plikten til å rette seg etter ordre, mannskapets erstatningsansvar m.v.	72
§ 40	Vern mot ulykker og helseskader	72
§ 41	Kosthold. Sunnhetsforhold.....	72
§ 42	Mannskapets rett til å kreve sjødyktighetssyn	72
§ 43	Ordensregler m.v.	72
§ 44	Sjømanns rett til å gå i land i sin fritid.....	72
§ 45	Medtakelse av gods m.v.	73
§ 46	Eiendeler som etterlates om bord.....	73
§ 47	Erstatning for tapte eiendeler	73
§ 48	Maktmidler.....	73
§ 49	Skipsførerens plikter i tilfelle grovere forbrytelse begås ombord.....	73

Kapittel IV Tvister	74
§ 50 Avgjørelse av tvist mellom skipsfører og mannskap i utlandet	74
Kapittel V Forskjellige bestemmelser	74
§ 51 Lån av norsk utenriksstasjon	74
§ 52 Bestemmelser som skal være tilgjengelige for mannskapet	75
§ 53 Skipsførers plikt til å møte på utenriksstasjon	75
§ 54 Statens adgang til å inndrive utlegg	75
§ 54A	75
§ 55 Ikrafttredelse m.m.	75

Kapittel I

Lovens virkeområde

§ 1

Lovens virkeområde

Denne lov gjelder for den som har sitt arbeid på norsk skip, og som ikke bare arbeider ombord mens skipet ligger i havn.

For personer som verken er bosatt i Norge eller er norske statsborgere og som er ansatt av utenlandsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på turistskip gjelder bare bestemmelsene i § 4, § 18 nr. 1 første og annet ledd; dog unntatt retten til omplassering i annet ledd, § 18 nr. 3 samt § 27, kapittel II A og kapittel II B, §§ 39, 43, 45 og 49. Statsborgere i land som omfattes av EØS-avtalen skal regnes likt med norske statsborgere.

Kongen kan gi forskrift om at loven skal gjelde for annen arbeidsgiver enn rederiet.

Kongen kan gi forskrift om at denne lov helt eller delvis ikke skal få anvendelse for visse personer eller grupper av personer som har sitt arbeid ombord og/eller for dem som har sitt arbeid på visse skip eller grupper av skip.

Enhver som er om bord, plikter uten hensyn til hva som er fastsatt eller fastsettes i medhold av annet, tredje eller fjerde ledd, etter evne å utføre det arbeid som skipsføreren finner nødvendig for de ombordværendes og skipets sikkerhet.

Endret ved lover 31 mai 1985 nr. 37, 20 juni 2003 nr. 49 (i kraft 20 juni 2003 iflg. res. 20 juni 2003 nr. 716), 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168), 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 2

Utviding av virkeområdet

Kongen kan ved forskrift fastsette:

- a) at de bestemmelser i loven som bare gjelder for sjømann som er norsk statsborger eller som har sitt bosted i Norge, eller er statsborger i land som omfattes av EØS-avtalen, helt eller delvis også skal gjelde for annen sjømann.
- b) at loven helt eller delvis skal gis anvendelse for den som har sitt arbeid på
 - 1) annen innretning i sjøen enn skip,
 - 2) utenlandsk skip som disponeres av norsk rederi.

Endret ved lov 20 juni 2003 nr. 49 (i kraft 20 juni 2003 iflg. res. 20 juni 2003 nr. 716).

Kapittel II

Ansettelsesavtalen

Overskriften endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

1. Ansettelsesavtalens inngåelse og opphør. – Tjenestens opphør om bord

Overskriften endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 3

Avtale om ansettelse

1. Sjømann ansettes i rederiets tjeneste. Er avtale om ansettelse inngått muntlig skal denne bekreftes med en skriftlig avtale. Det påligger rederiet å sørge for at det opprettes skriftlig avtale om ansettelsesforholdet. Kongen kan gi forskrift om hvilke opplysninger ansettelsesavtalen skal inneholde og om kontraktsformular.

Sjømannen har rett og plikt til å tjenestegjøre på ethvert av rederiets skip med mindre annet er skriftlig avtalt eller fastsatt i tariffavtale.

Det kan fastsettes i tariffavtale at sjømannen skal tjenestegjøre på skip tilhørende andre rederier som har mannskapsmessig samarbeid med det rederi han er ansatt i. Kongen kan fastsette særlige vilkår for å inngå slike avtaler.

2. Partene kan avtale en prøvetid i ansettelsesforholdet. Prøvetiden må ikke settes over seks måneder.
3. Ansettelse for et bestemt tidsrom, for en bestemt reise eller for arbeid av forbigående varighet, kan bare rettsgyldig avtales når arbeidets karakter tilsier det. Avtale om slik tilsetning kan likevel inngås når det gjelder praksisarbeid eller avløser for en bestemt sjømann.

Endret ved lover 16 des 1983 nr. 72, 31 mai 1985 nr. 37.

§ 4

Lavalder m.v.

Regler om lavalder m.v. finnes i lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 18.

Endret ved lover 31 mai 1985 nr. 37, 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 5

Oppsigelsesfrister

1. Hvis ikke annet følger av tariffavtale, gjelder en gjensidig oppsigelsesfrist på en måned. En avtalt oppsigelsesfrist må ikke være kortere for rederiet enn for sjømannen. Oppsigelsesfristen regnes fra dato til dato.
2. Har sjømannen vært ansatt i rederiet sammenhengende i minst 5 år, gjelder en gjensidig oppsigelsesfrist på minst to måneder og på minst tre måneder dersom ansettelsen i rederiet har vart i minst 10 år. Fristene i dette nr. kan bare fravikes ved skriftlig avtale eller tariffavtale etter at oppsigelse har funnet sted.
3. Ansettelsesforhold etter § 3 nr. 3 opphører ved tidsrommets utløp, når det bestemte arbeid er avsluttet eller den bestemte reisen er endt, med mindre annet er skriftlig avtalt eller fastsatt i tariffavtale. Dersom sjømannen fortsetter i slik tjeneste ut over det som er skriftlig avtalt, skal han anses som fast ansatt i rederiet.
4. Er sjømannen ansatt med en bestemt prøvetid gjelder en gjensidig oppsigelsesfrist på 14 dager, med mindre noe annet er fastsatt i tariffavtale.
5. Sjømannen har rett til å fortsette i stillingen i oppsigelsestiden.

6. For skipsfører er oppsigelsesfristen tre måneder. Forøvrig gjelder bestemmelsene i nr. 1–5 tilsvarende.
7. En sjømann som er permittert uten lønn i forbindelse med driftsinnskrenkning eller driftsstans, kan gå til oppsigelse med en oppsigelsesfrist på 14 dager regnet fra den dag oppsigelsen blir mottatt av rederiet. Dette gjelder uansett hvilken oppsigelsesfrist som følger av loven her eller avtale.

Endret ved lover 31 mai 1985 nr. 37, 6 mai 1988 nr. 22.

§ 5 A

Oppsigelsens form, avgivelse og innhold

Oppsigelsen skal være skriftlig.

Oppsigelse fra rederiets side skal inneholde opplysninger om sjømannens rett til å kreve forhandling og reise søksmål etter bestemmelsene i § 20, og om de frister som gjelder for å kreve forhandling og reise søksmål. Dersom sjømannen krever det, skal rederiet oppgi de omstendigheter som påberopes som grunn for oppsigelsen. Sjømannen kan kreve å få opplysningene skriftlig.

Oppsigelsen skal leveres til sjømannen personlig eller sendes i rekommandert brev til sjømannens oppgitte adresse. Er sjømannen i arbeid om bord, skal overleveringen skje personlig hvis mulig. Oppsigelsen skal anses for å ha funnet sted når den er kommet fram til sjømannen.

Tilføyd ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 6

Fratredelseshavn ved ansettelsesforholdets opphør

Dersom oppsigelsesfristen eller et ansettelsesforhold for bestemt tid utløper eller et arbeid av forbigående varighet er avsluttet mens skipet er i sjøen, gjelder ansettelsesforholdet til skipet kommer i havn. Ansettelsesforholdet opphører ikke i havner som bare anløpes for å bunkre, bringe i land syke og skadde og heller ikke ved andre uforutsette, kortvarige anløp av hensyn til de ombordværendes, skipets eller lastens sikkerhet.

Er det ikke avtalt noe om fratedelseshavn, har sjømannen rett til fri reise med underhold til sitt bosted hvis ansettelsesforholdet sies opp av rederiet; opphører ved utløpet av en bestemt tid; eller etter at arbeid av forbigående varighet er avsluttet. Det samme gjelder når en sjømann som er ansatt for en bestemt reise, blir stående i tjenesten etter at reisen er endt, uten at ny skriftlig avtale om fratedelseshavn er inngått.

Rederiets plikter etter annet ledd skal dog anses oppfylt ved at sjømannen gis rett til fri reise med underhold til det sted hvor han oppholdt seg ved inngåelse av ansettelsesavtalen, eller hvis sjømannen ønsker det, til den havn han tiltrådte tjenesten om bord. Dette gjelder bare når myndighetene på vedkommende sted ikke nekter han adgang til landet eller for å gi han adgang krever en sikkerhet som sjømannen ikke kan stille.

Selv om fratedelseshavn er avtalt har sjømannen rett til fri reise med underhold som nevnt i annet og tredje ledd hvis ansettelsesforholdet sies opp av rederiet; et ansettelsesforhold som opphører ved utløpet av en bestemt tid; eller etter at arbeid av forbigående varighet er avsluttet i forbindelse med at skipet går i opplag eller mister retten til å føre norsk flagg eller overføres til annet norsk rederi.

Bestemmelsene i annet, tredje og fjerde ledd får ikke anvendelse når sjømannen har mistet retten til fri reise etter § 28 nr. 4.

Reise med underhold etter denne lov omfatter også kost og losji under reisen og i nødvendig ventetid før og under reisen.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.



§ 7

Sjømannens rett til å fratre etter seks måneders tjeneste om bord

Selv om annet følger av ansettelsesavtalen, kan en sjømann når han har vært i sammenhengende tjeneste på samme skip eller på skip tilhørende samme rederi i seks måneder, fratre tjenesten på skipet i enhver havn unntatt havner som nevnt i § 6 første ledd annet punktum. Han må skriftlig varsle om fratreden minst en måned på forhånd. Dette gjelder selv om ansettelsesavtalen er blitt endret.

Bestemmelsen i første ledd gjelder også når sjømannen har gjort sammenhengende tjeneste i seks måneder som ledd i mannskapsmessig samarbeid, jf. § 3 nr. 1 tredje ledd.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 8

Sjømanns rett til fri hjemreise etter lengre tids tjeneste

Sjømann som er norsk statsborger eller har sitt bosted i Norge har rett til fri reise med underhold til bostedet etter 6 måneders sammenhengende tjeneste i utenriks fart på samme skip eller skip tilhørende samme rederi.

Bestemmelsen i første ledd gjelder også når sjømannen har gjort sammenhengende tjeneste i seks måneder som ledd i mannskapsmessig samarbeid, jf. § 3 nr. 1 tredje ledd.

Krav om fri hjemreise skal så vidt mulig fremsettes senest ved fratredelsen.

Sjømannen plikter å fortsette i tjenesten inntil 1 måned fra den dag fratredelse tidligst hadde kunnet skje, hvis det ikke kan skaffes kvalifisert mann i hans sted, eller hvis det kan påregnes at skipet innen denne tid kommer til havn hvorfra det er vesentlig billigere eller lettere å sende ham hjem.

Staten og det rederi sjømannen er i tjeneste hos ved fratredelsen, bærer hver sin halvpart av utgiftene ved hjemreise etter denne paragraf. Dette gjelder selv om sjømannen også har rett til fri reise for rederiets regning til sitt bosted etter annen bestemmelse i denne lov.

Har fratredelsen på grunn av sjømannens eller noen annens forhold ikke kunnet skje i havn som forutsatt i fjerde ledd, og reisen derved er blitt fordyret, kan Kongen ved forskrift bestemme at merkostnadene skal kunne kreves erstattet av den som har hindret slik fratredelse.

Kongen kan gi nærmere forskrift til utfylling og gjennomføring av bestemmelsene i denne paragraf.

Kongen kan i forskrift fastsette opptjeningstiden til mindre enn 6 måneder dersom skipet går i særlig krevende fart eller det mangler kort tid på full opptjeningstid og utgiftene ville bli vesentlig større om sjømannen skulle bli stående opptjeningstiden ut, eller andre helt særlige forhold foreligger.

For sjømann som ved inngåelse av ansettelsesavtale var under 18 år, kan Kongen gi særlig forskrift om retten til hjemreise og herunder fravike bestemmelsene i første, tredje og fjerde ledd.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 9

Forlengelse av tjenesten når innreise blir nektet

Hvis myndighetene i en utenlandsk havn hvor en sjømann skal fratre, nekter ham adgang til landet eller for å gi ham adgang krever en sikkerhet som sjømannen ikke kan skaffe, har han plikt til å bli i tjenesten inntil skipet kommer til en havn hvor fratreden kan finne sted. Han har også rett til å bli i tjenesten hvor dette ikke vil virke urimelig.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 10

Sjømanns plikt til før fratreden å delta i nødvendig arbeid m.v.

Sjømann som etter ansettelsesavtalen eller etter bestemmelser i dette kapittel har rett til å fratre, plikter å bli i tjenesten for å delta i nødvendig arbeid inntil 48 timer etter at skipet er kommet i havn.

Departementet kan i forskrift fastsette at mulig søksmål om riktigheten av vedtak etter § 12 annet ledd må reises innen en særskilt frist fra det tidspunkt da melding om fristfastsettingen kom frem til vedkommende part.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 11

Sjømanns rett til velferdspermisjon

Sjømann som får underretning om at hans foreldre, ektefelle eller barn er avgått ved døden eller er alvorlig syk, kan kreve permisjon. Permisjonsretten gjelder ikke under avvikling av ferie- og fridager.

Det samme gjelder dersom det er inntruffet andre omstendigheter som gjør det til en velferdssak for han å få permisjon. Blir skipet sjøudyktig gjelder som vilkår etter dette ledd at det kan skaffes kvalifisert avløser.

Fratrer sjømannen av grunner som nevnt i annet ledd, plikter han å erstatte utgiftene ved å skaffe avløser. Erstatningen kan nedsettes eller bortfalle idet omsyn tas til lengden av sjømannens gjenstående tjenestetid om bord og omstendighetene for øvrig.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 12

Sjømanns rett til å fratre tjenesten om bord av særlige grunner

1. Sjømann kan også fratre tjenesten om bord dersom:
 - a) skipet ikke oppfyller kravene i lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), og rederiet ikke sørger for å avhjelpe manglene,
 - b) rederiet eller skipsføreren unnlater å etterkomme krav om besiktelse i henhold til lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 43 femte ledd bokstav c og forskrifter fastsatt i medhold av den bestemmelsen.
 - c) han har vært utsatt for mishandling om bord uten at skipsføreren etter oppfordring har vernet ham,
 - d) skipet mister retten til å føre norsk flagg,
 - e) - - -
 - f) han er ansatt for en bestemt reise, og reisen blir vesentlig endret,
 - g) det etter tiltredelse om bord viser seg at det er fare for at skipet kan bli oppbrakt av en krigførende makt eller utsatt for krigsskade, eller at slik fare er blitt vesentlig forøket,
 - h) det etter tiltredelse ombord viser seg at det i den havn skipet er bestemt til, hersker en ondartet farsott.

I de tilfelle som er nevnt i første ledd bokstavene f-h, kan sjømannen straks fratre hvis reisen ennå ikke er begynt, men ellers i den første havn skipet anløper etter at han har fått kjennskap til forholdet.

2. Sjømann som fratrer tjenesten om bord etter nr. 1 første ledd, kan av rederiet omplasseres til tjeneste på et annet av rederiets skip. Dersom omplassering ikke finner sted, har han rett til fri reise med underhold til bostedet.

Er sjømannen ansatt for en bestemt reise, har han ved fratredelse før reisen er begynt, rett til fri reise med underhold til det sted hvor han oppholdt seg ved inngåelse av anset-

telsesavtalen, men ellers til det avtalte fratreddessted. Er fratreddessted ikke avtalt, gjelder § 6 annet og tredje ledd.

Endret ved lover 31 mai 1985 nr. 37, 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 13

Graviditet og fødsel m.v.

1. Sjømann som er gravid, kan ikke av den grunn sies opp. Oppsigelse som finner sted mens sjømannen er gravid, skal anses å ha sin grunn i dette forhold dersom ikke annet gjøres overveiende sannsynlig. Graviditeten må bekreftes ved legeattest dersom rederiet krever det.
2. En gravid sjømann har rett til:
 - a) annet høvelig arbeid i rederiets tjeneste i land hvis dette er mulig, eller
 - b) permisjon.
3. Kongen kan fastsette nærmere bestemmelser om:
 - a) gjennomføring av reglene i nr. 2;
 - b) adgang for rederiet og skipsføreren til å kreve at gravid sjømann søker permisjon;
 - c) rett til fri reise med underhold til bostedet for slik sjømann for statens eller rederiets regning;
 - d) foreldrenes rett til permisjon ved svangerskap og fødsel;
 - e) rett til permisjon ved adopsjon.
4. Sjømann som har permisjon etter nr. 3 bokstavene d og e kan ikke sies opp av disse grunner.
5. Er sjømann lovlig oppsagt til fratreden i permisjonstiden, er oppsigelsen gyldig, men oppsigelsestiden legges til permisjonstiden.

Endret ved lover 31 mai 1985 nr. 37, 24 juni 1994 nr. 25 (i kraft 1 juli 1994 med virkning for løpende tilfeller).

§ 14

Oppsigelsesvern ved sykdom eller skade

1. Sjømann som er arbeidsufør på grunn av sykdom eller skade kan ikke av den grunn sies opp i de første seks måneder etter at arbeidsuførheten inntrådte. Har sjømannen vært ansatt minst fem år sammenhengende i rederiet, eller skyldes arbeidsuførheten sykdom eller skade som sjømannen har pådratt seg i forbindelse med tjenesten, kan sjømannen ikke sies opp på grunn av uførheten i de første 12 måneder etter at arbeidsuførheten inntrådte.
2. Oppsigelse som finner sted innenfor det tidsrom sjømannen er vernet mot oppsigelse etter denne paragraf skal anses å ha sin grunn i arbeidsuførheten dersom ikke noe annet gjøres overveiende sannsynlig.
3. Sjømann som vil påberope seg oppsigelsesvern etter denne paragraf, må i rett tid gi varsel om grunnen til fraværet. Den del av sykefraværet hvor sjømannen ikke har vært om bord må bekreftes ved legeattest om rederiet krever det.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 15

Avskjed på grunn av tjenstlige forhold m.v.

1. En sjømann kan gis avskjed når han:
 - a) er udugelig til den tjeneste han er ansatt til;
 - b) forsettlig eller uaktsomt ikke kommer om bord i rett tid, og skipet skal gå eller en annen må antas i hans sted;

- c) gjør seg skyldig i en grov tjenesteforsømmelse, som gjentatt ulydighet, voldsom fremferd, mishandling av andre som er om bord, gjentatt beruselse i tjenesten eller misbruk av narkotika;
 - d) gjør seg skyldig i tyveri eller annen grovere forbrytelse, utsetter skipet for alvorlige vansker ved å skjule noen om bord eller ved å skjule tollpliktig gods om bord eller gods som det er forbudt å utføre fra avgangsstedet, eller å innføre til bestemmelsesstedet;
 - e) bringer om bord narkotika eller andre farlige giftstoffer;
 - f) bringer en tvist om ansettelsesforholdet inn for utenlandsk myndighet.
2. Sjømannen har ikke rett til hyre for lengre tid enn han har gjort tjeneste. Sjømannen har likevel rett til hyre som etter § 28 nr. 2 dersom han ved avskjeden er arbeidsufør på grunn av sykdom eller skade.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 16

Fremgangsmåten ved avskjed

1. Før en sjømann på skip med minst 5 besetningsmedlemmer avskjediges, skal det holdes avhør for en nemnd med skipsføreren som formann, og to andre medlemmer som oppnevnes av skipsføreren.
2. Som medlemmer av nemnda skal så vidt mulig oppnevnes maskinsjef og styrmann, dersom sjømannen er maskinist, styrmann, forpleiningssjef, radiooffiser eller skipselektriker. Ellers skal så vidt mulig et av medlemmene være skipstillitsmannen eller om slik ikke er valgt, en annen av det øvrige mannskap, og det annet medlem maskinsjef, styrmann eller forpleiningssjef etter som sjømannen hører til henholdsvis maskinbesetningen, dekkbesetningen eller restaurasjons- og kontorpersonalet.
I særlige tilfelle kan nemnda oppnevnes av rederiet og avhør holdes i land dersom dette må anses nødvendig for best mulig å få klarlagt de faktiske forhold som ligger til grunn for avskjedssaken. Sammensetningen av nemnda skal så vidt mulig være som bestemt i foregående ledd.
3. Formannen skal avhøre sjømannen og de vitner som antas å kunne gi opplysninger i saken. De øvrige medlemmer av nemnda og sjømannen kan la spørsmål stille gjennom formannen eller direkte med samtykke av formannen. De avgitte forklaringer innføres i skipsdagboken eller i en særskilt protokoll. Forklaringene leses opp for de som har avgitt dem. Dersom skipsføreren fatter avgjørelse i saken, skal denne begrunnes og føres inn i skipsdagboken eller i den særskilte protokoll. Nemndas medlemmer skal ved sin underskrift bekrefte riktigheten av det som er innført.
Sjømannen kan forlange en bekreftet utskrift av det som er innført i skipsdagboken eller i den særskilte protokoll om saken.
4. Beslutning om avskjed etter § 15 nr. 1 skal treffes snarest mulig og senest 14 dager etter at forholdet ble kjent, med mindre særlige forhold gjør det nødvendig med en lengre frist. Sjømannen skal så vidt mulig straks underrettes om beslutningen.
5. Ved avskjed gjelder reglene i §§ 5 A, 20 og 20 A tilsvarende.
6. Bestemmelsene om avhør i denne paragraf gjelder ikke ved avskjed av skipsfører.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 17

(Opphevet ved lov 31 mai 1985 nr. 37.)

§ 18

Sjømannens plikter og rettigheter når skipet går tapt

1. Når skipet går tapt ved sjøulykke, eller når det etter sjøulykke blir uistandsettelig, plikter sjømannen å ta del i bergningen. Skal sjøulykken undersøkes av undersøkelsesmyndigheten jf. sjøloven § 473, plikter sjømannen, mot hyre og underhold, å møte for undersøkelsesmyndigheten.

Dersom sjømannen ikke kan omplasseres til tjeneste på et annet skip, har han rett til fri reise med underhold til bostedet. Sjømannen har rett til å få dekket utgiftene til nødvendige klær til reisen. Staten garanterer for dekning av utgifter til klær og reise. For de som er ansatt for en bestemt reise gjelder § 12 nr. 2 annet ledd tilsvarende.

Nødvendiggjør sjøulykken at ansettelsesforholdet må bringes til opphør, har sjømannen krav på oppsigelse med en måneds frist. Sjømannen har dessuten rett til hyre så lenge han er arbeidsledig som følge av forliset, men ikke utover 1 måned etter oppsigelsesfristens utløp. Er det i tariffavtale bestemt en kortere oppsigelsesfrist enn her nevnt gjelder denne. Fristen regnes fra den dag han mottok oppsigelsen, men tidligst fra den dag hans plikter opphører etter første ledd.

2. Skipsføreren har plikt til å bli til stede og sørge for ordningen av de anliggender som vedrører skipet, de ombordværende eller lasten.

For skipsførere kan avtalt lengre oppsigelsesfrist settes ned til tre måneder. Er det i tariffavtale bestemt en kortere oppsigelsesfrist enn her nevnt gjelder denne.

3. Kongen kan gi nærmere forskrift til gjennomføring av bestemmelsene i denne paragraf.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 19

Vern mot usaklig oppsigelse

1. Sjømann kan ikke sies opp uten at det er saklig begrunnet i rederiets eller sjømannens forhold.

Blir sjømann som er tilsatt på prøvetid sagt opp, må oppsigelsen være begrunnet i sjømannens tilpasning til arbeidet, faglige dyktighet eller pålitelighet.

Skyldes oppsigelsen driftsinnskrenkninger eller rasjonaliseringstiltak, er den ikke saklig begrunnet dersom rederiet har annet passende arbeid å tilby sjømannen.

Ved avgjørelse av om en oppsigelse har saklig grunn i driftsinnskrenkning eller rasjonaliseringstiltak, skal det foretas en avveining mellom rederiets behov og de ulemper oppsigelsen påfører den enkelte sjømann. Registrering av et skip i norsk internasjonalt skipsregister gir likevel saklig grunn til oppsigelse dersom rederiet ikke har annet passende arbeid å tilby sjømannen.

Overdragelse av rederiet fra en eier til en annen er ikke alene saklig grunn for oppsigelse. Ved oppsigelse fra den nye eiers side skal det legges vekt på om begrunnelsen også ville kunne anses saklig om overdragelse ikke hadde funnet sted.

Oppsigelse med fratredden før fylte 62 år som alene skyldes at sjømannen har rett til pensjon etter lov av 3. desember 1948 nr. 7 om pensjonstrygd for sjømenn, skal ikke anses å ha saklig grunn. Det er adgang til på forhånd i tariffavtale å bestemme fratreddelse før fylte 62 år.

2. Sjømann som er sagt opp på grunn av mangel på arbeid, har i inntil ett år fortrinnsrett til nyansettelse i rederiet. Fortrinnsretten gjelder bare for sjømann som har vært ansatt til sammen minst 12 måneder i de to siste år. For sjømann med ansettelsesavtale etter § 3 nr. 3 gjelder fortrinnsretten bare når rederiet senest ved fratreddelsen har fått skriftlig varsel om at sjømannen ønsker fortrinnsrett ved ny ansettelse. Fortrinnsretten etter dette ledd

kan fravikes når rederiet må ansette en sjømann straks, og fortrinnsberettiget sjømann ikke vil kunne varsles eller tiltre i tide.

Har sjømannen ikke akseptert tilbud om ansettelse i en passende stilling senest 14 dager etter mottakelsen, faller fortrinnsretten bort.

Endret ved lover 31 mai 1985 nr. 37, 12 juni 1987 nr. 48.

§ 20

Twist om usaklig oppsigelse

1. Sjømann som vil gjøre gjeldende at oppsigelsen ikke er saklig begrunnet, kan kreve forhandlinger med rederiet. Under tjeneste om bord rettes kravet til skipsføreren. Rederiet kan kreve forhandlinger med sjømannen dersom denne reiser søksmål uten at forhandlinger har vært holdt. Krav om forhandlinger må fremsettes uten ugrunnet opphold, senest innen 14 dager. Sjømannen har rett til å la seg bistå av en tillitsvalgt eller av annen rådgiver under forhandlingene. Rederiet kan på samme måte la seg bistå av rådgiver.
2. Blir tvisten ikke løst gjennom forhandlinger, eller er forhandlinger ikke holdt, kan sjømannen innen to måneder fra forhandlingenes avslutning eller dersom forhandlinger ikke har vært holdt fra tidspunktet for oppsigelsen, bringe saken inn for retten i Norge. Lov av 15. august 1915 nr. 5 om domstolene §§ 153–158 får tilsvarende anvendelse. Krever sjømannen kun erstatning er søksmålsfristen seks måneder fra mottakelsen av oppsigelsen. Dersom rederiets oppsigelse ikke er gitt skriftlig eller kravene i § 5 A annet ledd ikke er etterkommet gjelder ingen søksmålsfrist.
3. Kongen kan fastsette nærmere forskrift til utfylling og gjennomføring av bestemmelsene i denne paragraf, herunder om sjømannens rett til å få dekket nødvendige utgifter til reise og underhold i forbindelse med forhandlinger som nevnt under nr. 1.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37. Endres ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 20 A

Virkninger av usaklig oppsigelse

Finner retten at oppsigelsen er usaklig, skal oppsigelsen kjennes ugyldig dersom sjømannen krever dette. I særlige tilfeller kan retten likevel, etter påstand fra rederiet, bestemme at ansettelsesforholdet skal opphøre dersom den etter avveining av partenes interesser finner at det vil være åpenbar urimelig at ansettelsesforholdet fortsetter.

Er oppsigelsen usaklig, kan sjømannen kreve erstatning. Erstatningen fastsettes til det beløp som retten under hensyn til det økonomiske tap, rederiets og sjømannens forhold og omstendighetene for øvrig finner rimelig.

Tilføyd ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 20 B

Attest

Sjømann som fratrer etter lovlig oppsigelse skal ha skriftlig attest av rederiet. Attesten skal inneholde opplysninger om sjømannens navn, fødselsdato, hva tjenesten har bestått i og om ansettelsesforholdets varighet.

Denne bestemmelse begrenser ikke sjømannens rett til å kreve en mer utførlig attest i ansettelsesforholdet hvor dette er sedvane og ikke annet er fastsatt i tariffavtale.

Sjømann som blir avskjediget har også rett til attest, men rederiet kan uten nærmere angivelse av grunnen anføre på attesten at sjømannen er avskjediget.

Tilføyd ved lov 31 mai 1985 nr. 37.



2. Beregning og utbetaling av hyre

§ 21

Beregning av hyren

Hyren løper fra og med den dag som er fastsatt i ansettelsesavtalen, men senest fra og med den dag sjømannen tiltrer tjenesten om bord. Må han for å nå frem til skipet foreta reise fra det sted han inngikk avtalen, løper hyren fra og med den dag han tiltrer reisen.

Hyren løper til og med den dag ansettelsesforholdet opphører, med mindre annet er fastsatt i tariffavtale.

Skal hyre beregnes pr. dag når den er avtalt med et bestemt beløp pr. måned, utgjør en dags hyre 1/30 av månedshyren.

Skal hyren beregnes pr. dag når den er fastsatt med et bestemt beløp for reisen, skal oppgaven i ansettelsesavtalen over hvor lang tid reisen forutsettes å ta, legges til grunn ved beregningen av oppgjøret.

Selv om reisen kommer til å vare kortere enn forutsatt i ansettelsesavtalen, har sjømannen krav på hele den avtalte hyre. Kommer reisen til å vare lenger enn forutsatt, har han, hvis ikke annet er avtalt, krav på et tillegg beregnet pr. dag etter bestemmelsen i foregående ledd.

Blir skip og mannskap borte uten at det kan opplyses når ulykken inntraff, regnes hyren inntil utløpet av den tid et skip som det forulykkede i alminnelighet bruker på en reise på samme årstid fra skipets sist kjente posisjon til bestemmelsesstedet.

Hyre betales ikke for den tid en sjømann ulovlig unndrar seg tjenesten.

Sjømannen skal ha skriftlig oppgave over hyrens størrelse, beregningsmåte og mulige fradrag. Kongen kan gi forskrift om hyreoppgjør med sjømannen.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 22

Utbetaling av hyren

Sjømannen kan bare kreve hyre utbetalt når skipet ligger i havn, og ikke oftere enn hver sjuende dag i samme land.

Hyren betales i rede penger hvis ikke sjømannen forlanger anvisning på rederiet. I den utstrekning ikke annet er fastsatt i lov kan utbetaling kreves i stedet mynt etter dagens kurs.

En sjømann kan sende hyrebeløpet til Norge gjennom de utenriksstasjoner som Kongen bestemmer dersom dette er tillatt etter de stedlige valutabestemmelser. Staten er ansvarlig for slike forsendelser, som skjer uten utgift for sjømannen.

En sjømann kan kreve at en del av hans hyre skal utbetales som månedlig trekk til bestemt oppgitt mottaker i Norge eller settes inn i norsk bank.

Har en sjømann som ulovlig er gått fra tjenesten i rederiet hyre tilgode, skal rederiet snarest sende beløpet i sin helhet til den myndighet som Kongen bestemmer. Beløpet kan nyttes til dekning av utgifter som sjømannen måtte ha påført staten eller rederiet. Før dette oppgjør foretas av vedkommende myndighet i samråd med rederiet skal sjømannen ha utbetalt det som trengs til hans og hans families underhold, jf. § 23 nr. 2 annet ledd.

Er sjømannen søkt underrettet om sitt tilgodehavende etter oppgjøret, og har han ikke krevd å få det utbetalt innen tre år fra tjenestens opphør, brukes beløpet til fordel for sjømenn eller deres pårørende i samsvar med forskrift gitt av Kongen.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 23

Begrensning i adgangen til å gjøre fradrag i hyren

1. Fradrag i hyren må ikke gjøres uten skriftlig samtykke, med mindre fradraget:
 - a) er hjemlet i lov;

- b) er fastsatt i tariffavtale;
 - c) gjelder erstatning for skade eller tap som forsettlig eller grovt uaktsomt er voldt i tjenesten og skriftlig erkjent av sjømannen eller fastsatt ved dom. Det skal likevel ikke gjøres fradrag i hyre som sjømannen med rimelighet trenger til underhold for seg og sin familie.
2. Før fradrag i hyren som nevnt i nr. 1 bokstav c foretas, skal rederiet eller skipsføreren rådføre seg med sjømannens tillitsvalgte eller to representanter valgt av sjømannen om grunnlaget for fradraget og beløpets størrelse.
- Fradraget skal fortrinnsvis skje i hyren som utbetales sjømannen med mindre han bestemmer noe annet.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 24

Fordeling av spart hyre

Blir en reise helt eller delvis gjennomført med mindre mannskap enn forutsatt, eller blir det arbeidsdyktige mannskap minsket under reisen, fordeles spart hyre for den tid skipet er i sjøen likelig mellom sjømennene i den minskede mannskapsgruppe. Økte utgifter til overtidbetaling for uoppsettlig merarbeid i sjøen kommer til fradrag i den sparte hyre som skal fordeles. Restaurasjonspersonalet har også rett til spart hyre etter tilsvarende regler under skipets opphold i havn.

§ 25

Hyre ved dødsfall

Dør en sjømann mens han har rett til hyre etter § 21 eller mens han som syk eller skadet ennå er ansatt i rederiet skal rederiet, hvis sjømannen etterlater seg ektefelle eller barn under 18 år, betale dem en måneds hyre regnet fra dødsdagen eller fra den dag hans rett til hyre opphørte.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

3. Legeundersøkelse. Sykdom. Dødsfall

§ 26

Legeundersøkelse, rederihelsetjeneste og meldeplikt m.v.

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 27

Omsorgsplikten ved sykdom og skade

Er en sjømann syk eller kommet til skade, skal skipsføreren sørge for at han om bord eller i land får forsvarlig sykepleie, herunder legehjelp, legemidler og underhold.

Er det grunn til å tro at en sjømann lider av en sykdom eller skade som medfører fare for ham selv eller de ombordværende, skal skipsføreren så vidt mulig la ham undersøke av lege. Hvis det i slike tilfelle må ansees påkrevet, skal skipsføreren la vedkommende bringe i land.

Blir en syk eller skadet sjømann etterlatt i utlandet, skal skipsføreren overgi ham til norsk utenriksstasjons omsorg. Er det ikke utenriksstasjon på stedet, skal skipsføreren på annen måte skaffe ham forsvarlig pleie og underrette nærmeste utenriksstasjon. Etter sjømannens anmodning skal skipsføreren også underrette hans nærmeste pårørende.

Når skipsføreren i utlandet etterlater en syk eller skadet sjømann til utenriksstasjons omsorg, skal han stille sikkerhet for de utgifter som rederiet i den anledning er ansvarlig for i henhold til denne lov.

Hyrebeløp som sjømannen har krav på, eller som han kan få krav på etter § 28, skal avgis til utenriksstasjonen, som forvalter midlene så lenge sjømannen er under sykepleie på stedet og ikke selv er i stand til å ivareta sitt tarv.

Med hensyn til eiendeler som en syk sjømann ikke kan ta vare på, forholdes som bestemt i § 46.

Kongen kan gi nærmere forskrift til gjennomføring av bestemmelsene i denne paragraf.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 27 A

Yrkeshemmede sjøfolk

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).)

§ 28

Hyre og pleie m.v. ved sykdom og skade

1. Syk eller skadet sjømann har rett til sykepleie for rederiets regning så lenge han er i tjeneste om bord. Er sjømannen syk eller skadet ved fratredeisen, har han den samme rett i inntil 16 uker etter fratredeisen. Dersom sjømannen i Norge eller i annet land hvor han måtte ha sitt bosted, er medlem av noen trygdeinnsrettning som dekker utgifter ved hans sykepleie etter fratredeisen, opphører rederiets forpleiningsplikt når trygdeinnsretningen overtar, senest innen to uker etter at sjømannen er kommet dit. Tilsvarende gjelder dersom sjømannen ved ansettelsen eller senere har hatt adgang til å bli medlem av noen trygdeinnsrettning som nevnt. Tiden regnes fra fratredeisen om bord.

Lider sjømann som har sitt bosted i Norge av tuberkulose, sinnslidelse eller kjønns sykdom, dekker staten de utgifter ved sykepleie i utlandet som rederiet ikke får godtgjort av offentlig trygd.

Bestemmelsene i første og annet ledd begrenser ikke de rettigheter som sjømannen til enhver tid måtte ha i henhold til trygdlovgivningen. Ved forpleining i Norge faller rederiets forpleiningsplikt etter første ledd bort i den utstrekning det ytes stønad etter folketrygdloven kapittel 5 og 8.

2. Sjømann som er arbeidsufør på grunn av sykdom eller skade, har rett til hyre så lenge ansettelsesforholdet består. Retten til hyre faller bort i den utstrekning sjømannen har rett til sykepenger etter folketrygdloven kapittel 8. For sjømann som ikke er norsk statsborger eller bosatt i Norge og som ikke mottar tilsvarende trygdeordning i sitt hjemland, gjelder at han har rett til fortsatt hyre så lenge han er arbeidsufør men ikke utover 2 måneder. Har sjømannen i løpet av de siste 10 år 36 måneders tjeneste eller mer på norske skip, har han rett til hyre som nevnt i inntil 3 måneder.
3. Blir en sjømann etterlatt i norsk eller utenlandsk havn på grunn av sykdom eller skade, eller led han ved fratredeisen av en sykdom eller skade som ville gjort hjemsendelse nødvendig, har han rett til fri reise med underhold til bostedet for rederiets regning. Staten dekker dog disse utgifter hvis sjømannen har sitt bosted i Norge og lider av tuberkulose, sinnslidelse eller kjønns sykdom.

Har sjømannen ikke sitt bosted i Norge, kan rederiet i stedet gi ham fri reise med underhold til det sted hvor han oppholdt seg ved inngåelse av ansettelsesavtalen eller hvis sjømannen ønsker det, til den havn hvor han tiltrådte tjenesten om bord, forutsatt at myndighetene på vedkommende sted ikke nekter ham adgang til landet eller for å gi han adgang krever en sikkerhet som sjømannen ikke kan skaffe.

Sjømannen skal såvidt mulig anmode om fri hjemreise senest ved friskmeldingen.

4. Sjømannen har ikke krav på de ytelser fra rederiet som er nevnt i denne paragraf, hvis han svikaktig har fortiet sykdommen eller skaden ved ansettelsen. Det samme gjelder hvis han etter ansettelsen har pådratt seg sykdommen eller skaden ved forsett.

5. I forskrift etter § 4 annet ledd kan treffes bestemmelser om hjemsendelse av sjømann under 20 år i tilfelle hvor det av hensyn til hans fysiske eller psykiske helsetilstand eller hans forhold til alkohol eller andre berusende eller bedøvende midler, finnes utilrådelig at han fortsetter i tjenesten. Har han ikke rett til fri hjemreise etter andre regler, skal utgiftene ved hjemsendelsen dekkes av staten dersom sjømannen har sitt bosted i Norge. Ellers dekkes utgiftene av rederiet, dog slik at reglene i denne paragrafs nr. 3 annet ledd gjelder tilsvarende. Kongen kan gi utfyllende forskrift om dekningen av utgiftene. I forskriftene kan fastsettes innskrenkninger i rederiets plikt etter tredje punktum til å dekke utgiftene ved hjemsendelse av sjømann som ikke har sitt bosted i Norge.
6. Kongen kan gi nærmere forskrift til gjennomføring av bestemmelsene i denne paragraf.
- Endret ved lover 9 juni 1978 nr. 47, 31 mai 1985 nr. 37, 28 feb 1997 nr. 19 (i kraft 1 mai 1997).

§ 29

Statens refusjon av rederiets utlegg i forbindelse med sjømanns sykdom og skade

Utgifter i utlandet som et rederi etter tjenestens opphør om bord har hatt til underhold, sykepleie eller hjemsendelse av syk eller skadet sjømann som har sitt bosted i Norge, refunderes av staten med mindre de etter norsk lov påhviler rederiet eller folketrygden, og forutsatt at de helt eller delvis ikke kunne vært unngått ved bistand av norsk utenriksstasjon.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 30

Dødsfall og begravelse

Dør en sjømann mens han er i tjeneste om bord, eller mens han har rett til sykepleie eller er under reise for rederiets regning, skal skipsføreren underrette hans nærmeste pårørende og sørge for hans begravelse eller hjemsendelse av båren. Hvis de pårørende samtykker, eller hvis det forlanges av myndighetene på stedet, kan skipsføreren ordne med kremasjon i stedet for begravelse. I så fall skal han også sørge for at asken blir sendt hjem.

Med hensyn til sjømannens etterlatte eiendeler forholdes som bestemt i § 46.

Undersøkelser i anledning av dødsfallet holdes etter reglene i sjøloven § 472 til 486.

Endret ved lover 31 mai 1985 nr. 37, 24 juni 1994 nr. 39 (i kraft 1 okt 1994).

§ 31

Utgifter ved begravelse m.v.

Utgiftene ved begravelse eller kremasjon og gravsetting av asken eller hjemsendelse av bære eller askeurne betales av rederiet hvis sjømannen dør mens han er i tjeneste om bord eller mens han har rett til sykepleie eller er under reise for rederiets regning. Staten betaler disse utgifter hvis en sjømann dør mens han har rett til pleie eller er under reise for statens regning.

Rederiet har rett til refusjon etter § 29 av utgifter i forbindelse med en sjømanns død.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 32

For arbeidstaker som ikke er trygdet i Norge, og som er ansatt

- a) ombord på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister eller
- b) i tjeneste hos utenlandsk arbeidsgiver som driver næringsvirksomhet ombord på skip i utenriksfart, registrert i det ordinære skipsregisteret,

plikter rederiet å stille garanti som sikrer arbeidstakeren eller hans etterlatte ytelser ved yrkesskade som medfører uførhet eller død.

Dersom det ikke er stillet garanti for arbeidstakeren eller garantien er opphørt, svarer rederiet for ytelser til arbeidstakeren eller hans etterlatte.

Kongen kan gi nærmere regler om avgrensning, utforming og gjennomføring av garantiordningen.

Kongen kan også fastsette forskrift om obligatorisk forsikring eller annen godkjent garantiordning for lønnskrav ved arbeidsgivers insolvens.

Opphevet ved lov 31 mai 1985 nr. 37, tilføyd ved lov 19 jan 1990 nr. 1 (i kraft 1 mars 1990 med virkning for skader som er konstatert etter lovens ikrafttreden. Den rett en sjømann eller hans etterlatte har til ytelser etter folketrygden grunnet på skader som er konstatert før loven trer i kraft, skal fortsatt bestå), endret ved lover 4 des 1992 nr. 121 (i kraft 1 jan 1994), 17 des 1993 nr. 118 (i kraft 1 jan 1994).

4. Særlige bestemmelser om skipsførers tjenesteforhold

Opphevet ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

Kapittel II A

Forbud mot diskriminering

Overskriften tilføyd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 33

Forbud mot diskriminering

Direkte og indirekte diskriminering på grunn av politisk syn, medlemskap i arbeidstakerorganisasjon, seksuell orientering, funksjonshemming eller alder er forbudt.

Trakassering og instruks om å diskriminere personer av grunner nevnt i første ledd anses som diskriminering. Bestemmelsene i dette kapittel gjelder tilsvarende ved diskriminering av arbeidstaker som arbeider deltid eller er midlertidig ansatt.

Ved diskriminering på grunn av kjønn gjelder likestillingsloven.

Ved diskriminering på grunn av etnisitet, nasjonal opprinnelse, avstamning, hudfarge, språk, religion og livssyn gjelder diskrimineringsloven.

Opphevet ved lov 31 mai 1985 nr. 37, tilføyd igjen ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 33 A

Hva kapitlet omfatter

Bestemmelsene i dette kapittel gjelder alle sider ved arbeidsforholdet, herunder:

- utlysning av stilling, ansettelse, omplassering og forfremmelse,
- opplæring og annen kompetanseutvikling,
- lønns- og arbeidsvilkår,
- opphør.

Bestemmelsene i dette kapittel gjelder tilsvarende for rederiets valg og behandling av selvstendig næringsdrivende og innleide sjømenn.

Bestemmelsene i dette kapittel gjelder tilsvarende for innmelding i og deltakelse i en arbeidstaker-, arbeidsgiver- eller yrkesorganisasjon. Dette gjelder også for fordeler som slike organisasjoner gir sine medlemmer.

Bestemmelsene i dette kapittel får ikke anvendelse ved forskjellsbehandling som skyldes medlemskap i arbeidstakerorganisasjon for så vidt gjelder lønns- og arbeidsvilkår i tariffavtaler.

Tilføyd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 33 B*Unntak fra forbudet mot diskriminering*

Forskjellsbehandling som har et saklig formål, ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som forskjellsbehandles og som er nødvendig for utøvelse av arbeid eller yrke, anses ikke som diskriminering etter loven her.

Forskjellsbehandling som er nødvendig for å oppnå et saklig formål og som ikke er uforholdsmessig inngripende overfor den eller de som forskjellsbehandles er ikke i strid med forbudet mot indirekte diskriminering, diskriminering på grunn av alder eller diskriminering av arbeidstaker som arbeider deltid eller er midlertidig ansatt.

Departementet kan i forskrift gi nærmere bestemmelser om rekkevidden av unntaket fra forbudet mot aldersdiskriminering i andre ledd.

Tilføydd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 33 C*Innhenting av opplysninger ved ansettelse*

Rederiet må ikke i utlysning etter nye sjømenn eller på annen måte be om at søkerne skal gi opplysninger om seksuell orientering, hvordan de stiller seg til politiske, religiøse eller kulturelle spørsmål eller om de er medlemmer av arbeidstakerorganisasjoner. Rederiet må heller ikke iverksette tiltak for å innhente slike opplysninger på annen måte.

Tilføydd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 33 D*Særlig om tilrettelegging for sjømenn med funksjonshemning*

Rederiet skal så langt det er mulig iverksette nødvendige tiltak for at sjømann med funksjonshemning skal kunne få eller beholde arbeid, utføre og ha fremgang i arbeidet og ha tilgang til opplæring og annen kompetanseutvikling. Dette gjelder ikke dersom tiltakene vil innebære en uforholdsmessig stor byrde for rederiet. Krav til gyldig helseerklæring i henhold til forskrift om legeundersøkelse av arbeidstakere på norsk skip gjelder fullt ut for funksjonshemmede sjømenn.

Er det i henhold til første ledd aktuelt å overføre sjømannen til annet arbeid, skal vedkommende tas med på råd før saken avgjøres. Sjømannen har rett til å la seg bistå av en tillitsvalgt eller av annen rådgiver.

Tilføydd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 33 E*Positiv særbehandling*

Særbehandling som bidrar til å fremme likebehandling er ikke i strid med bestemmelsene i dette kapittel. Særbehandlingen skal opphøre når formålet med den er oppnådd.

Tilføydd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 33 F*Opplysningsplikt*

Arbeidssøker som mener seg forbigått i strid med bestemmelsene i dette kapittel, kan kreve at rederiet skriftlig opplyser om hvilken utdanning, praksis og andre klart konstaterbare kvalifikasjoner for arbeidet den som ble ansatt har.

Tilføydd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 33 G

Forbud mot gjengjeldelse

Det er forbudt å gjøre bruk av gjengjeldelse overfor sjømann som har fremmet klage eller på annen måte tatt opp sak om brudd på bestemmelsene i dette kapittel, eller som har gitt uttrykk for at slik sak kan bli fremmet. Forbudet gjelder ikke dersom sjømannen opptrer grovt uaktsomt.

Tilføyd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 33 H

Bevisbyrde

Dersom sjømann eller arbeidssøker fremlegger opplysninger som gir grunn til å tro at det har funnet sted diskriminering i strid med bestemmelse i dette kapittel eller at det er gjort bruk av gjengjeldelse i strid med § 33G som følge av sjømannens varsling om brudd på bestemmelse i dette kapittel, må rederiet sannsynliggjøre at det likevel ikke har funnet sted slik diskriminering eller gjengjeldelse.

Den som er blitt diskriminert i strid med dette kapittel eller utsatt for gjengjeldelse i strid med § 33G som følge av varsling om brudd på dette kapittel, kan kreve oppreisning uten hensyn til rederiets skyld. Oppreisningen fastsettes til det beløp som retten finner rimelig under hensyn til partenes forhold og omstendighetene for øvrig.

Erstatning for økonomisk tap som følge av diskriminering i strid med dette kapittel og gjengjeldelse i strid med § 33G som følge av varsling om brudd på dette kapittel, kan kreves etter de alminnelige regler.

Bestemmelser i tariffavtaler, ansettelsesavtaler, reglementer, vedtekter mv. som er i strid med dette kapittel, er ugyldige.

Tilføyd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

Kapittel II B

Informasjon og drøfting

Overskriften tilføyd ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 34

Plikt til informasjon og drøfting

Rederi som jevnlig sysselsetter minst 50 sjømenn, skal informere om og drøfte spørsmål av betydning for ansettelsesforholdene med ansattes representanter.

Bestemmelsene i dette kapittel kommer til anvendelse for skip registrert i norsk ordinært skipsregister, når disse er passasjerskip eller er i fart på innsjøer og elver. Kongen kan gi forskrift om beregningen av antall sjømenn i virksomheten.

Opphevet ved lov 31 mai 1985 nr. 37, tilføyd igjen ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 35

Gjennomføring av plikten til informasjon og drøfting

Plikten til informasjon og drøfting omfatter

- a) informasjon om den aktuelle og forventede utvikling av rederiets aktiviteter og økonomiske situasjon,

- b) informasjon og drøfting om den aktuelle og forventede bemanningssituasjonen i rederiet, inkludert eventuell fare for innskrenkninger og de tiltak rederiet vurderer i den forbindelse,
- c) informasjon og drøfting om beslutninger som kan føre til vesentlig endring i arbeidsorganisering eller ansettelsesforhold.

Informasjon etter første ledd bokstav a skal skje på et passende tidspunkt. Informasjon og drøfting etter første ledd bokstavene b og c skal skje så tidlig som mulig.

Informasjonen skal gis slik at det er mulig for de ansattes representanter å sette seg inn i saken, foreta en passende undersøkelse, vurdere saken og forberede eventuell drøfting. Drøftingen skal bygge på informasjon fra rederiet, finne sted på det nivå for ledelse og representasjon som saken tilsier og skje på en måte og med et innhold som er passende. Drøftingen skal gjennomføres slik at det er mulig for de ansattes representanter å møte rederiet og få et grunnlagt svar på uttalelser de måtte avgi. Drøfting etter første ledd bokstav c skal ta sikte på å komme fram til en avtale med rederiet.

Opphevet ved lov 31 mai 1985 nr. 37, tilføyd igjen ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 36

Fortrolige opplysninger

Dersom rederiets behov tilsier at bestemte opplysninger ikke bør gis videre, kan rederiet pålegge de ansattes representanter og eventuelle rådgivere taushetsplikt. Rederiet kan i særlige tilfeller unnlate å gi informasjon eller gjennomføre drøfting dersom det på det aktuelle tidspunktet åpenbart vil være til betydelig skade for rederiet at opplysningene blir kjent.

Opphevet ved lov 31 mai 1985 nr. 37, tilføyd igjen ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

§ 37

Fravik

Bestemmelsene i dette kapittel gjelder så langt ikke annet følger av tariffavtale eller annen lovgivning.

Opphevet ved lov 31 mai 1985 nr. 37, tilføyd igjen ved lov 16 feb 2007 nr. 8 (i kraft 1 mars 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 168).

Kapittel III

Skipstjenesten

§ 38

Ordning av arbeidet

Ved ordning av arbeidet skal det tas omsyn til den stilling enhver har ombord, og såvidt mulig til at vedkommende får anledning til å dyktiggjøre seg i sitt fag.

Kongen kan i forskrift gi bestemmelser om arbeidsområdet for sjømann som innehar ledende stilling om bord.

§ 39

Plikten til å rette seg etter ordrer, mannskapets erstatningsansvar m.v.

En sjømann skal rette seg etter de ordrer som han mottar i tjenesten, og ved tydelig svar vise at han har forstått disse. Han skal vise omsorg for skip og last og i det hele utføre sin tjeneste påpasselig.

Blir en sjømann hindret fra å komme om bord i rett tid, skal han uten opphold underrette skipsføreren.

Skade som en sjømann volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten, plikter han å erstatte etter gjeldende erstatningsregler, jf. lov av 13 juni 1969 nr. 26 om skadeserstatning i visse forhold § 2-3.

§ 40

Vern mot ulykker og helseskader

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 41

Kosthold. Sunnhetsforhold

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 42

Mannskapets rett til å kreve sjødyktighetssyn

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 43

Ordensregler m.v.

Alle skal følge de ordensregler som blir gitt. Enhver skal behandle sine medarbeidere om bord på en sømmelig måte.

Skipsføreren skal oppbevare sjømannens pass, og når sjømannen ber om det, hans sjøfartsbok, sertifikat eller annet sjømannsdokument.

På søn- og helligdager skal de som ønsker det, gis anledning til å holde gudstjeneste om bord.

§ 44

Sjømanns rett til å gå i land i sin fritid

Under skipets opphold i havn eller på annen sikker ankerplass har en sjømann rett til å gå i land i sin fritid med mindre det er påkrevd at han blir om bord av omsyn til de ombordværendes, skipets eller lastens sikkerhet, utføring av nødvendig skipsarbeid, eller skipets forestående avreise eller forhaling.

Blir en sjømann pålagt å holde seg om bord i fritiden uten at dette skjer på grunn av hans eget forhold, eller som følge av at myndighetene på vedkommende sted nekter ham landlov, skal han ha en passende godtgjøring.

En gang i måneden skal en sjømann under opphold som nevnt, ha rett til i sin fritid å gå i land for å ordne egne saker i tiden etter kl. 12 eller til en annen tid som måtte bli avtalt, og på en dag da butikker og ekspedisjonssteder holdes åpne. Er oppholdet av kortere varighet enn 48 timer, er denne rett betinget av at skipets avgang ikke forsinkes.

For så vidt det med omsyn til kostnadene og omstendighetene for øvrig kan skje, skal skipsføreren, uten utgift for mannskapet, sørge for slikt båtsamband at mannskapet kan nytte sin rett til å gå i land.

§ 45

Medtakelse av gods m.v.

Enhver kan ta med seg ting til personlig bruk i rimelig omfang når det ikke er til ulempe for skip eller last eller kan medføre fare for uorden om bord. Uten tillatelse fra rederiet må ingen ta med varer til salg for egen eller andres regning.

Har noen tatt med gods ulovlig, plikter han å betale frakt og erstatte voldt skade etter de ellers gjeldende regler.

Det er ikke tillatt å bringe om bord narkotika eller andre farlige giftstoffer. Uten tillatelse fra skipsføreren må heller ingen ta med våpen eller ammunisjon.

Finner skipsføreren grunn til mistanke om at noe ulovlig er brakt om bord, kan han la mannskapets gjemmer undersøke i vedkommendes nærvær.

Det som er ulovlig er tatt med, kan skipsføreren ta i forvaring, bringe i land eller, om nødvendig, tilintetgjøre.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 46

Eiendeler som etterlates om bord

Skipsføreren skal ta vare på de eiendeler som en sjømann ved ansettelsesforholdets opphør etterlater om bord, og vitnefast ta opp en fortegnelse over dem. Eiendelene med fortegnelse innleveres til nærmeste sjømannskontor i Norge eller til nærmeste norske utenriksstasjon hvis skipet er i utlandet og ikke har forestående anløp av norsk havn.

Ting som ikke tåler oppbevaring eller forsendelse, kan selges på fordelaktigste måte. Det samme gjelder for så vidt eiendelene som ikke kan oppbevares uten vesentlig omkostning eller ulempe, eller såfremt sjømannen ikke innen ett år etter ansettelsesforholdets opphør har fremmet krav om å få dem utlevert.

Kongen kan gi forskrift om hvordan det skal forholdes etter bestemmelsene i første og annet ledd.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 47

Erstatning for tapte eiendeler

Har en sjømann mistet eller fått beskadiget ombordværende eiendeler ved forlis, sjørøveri, brann, annet havari eller annen ulykke som har rammet skipet, skal rederiet betale erstatning etter forskrift som Kongen gir. Fradrag gjøres ikke for nødvendige klær etter § 18 annet ledd.

Rederiet skal likeså erstatte eiendeler til personlig bruk som sjømannen oppbevarer om bord, eller eiendeler som skipet oppbevarer for ham, og som han mister eller som beskadiges på annen måte enn omtalt i første ledd. Erstatningsansvaret kan lempes under hensyn til sjømannens egen atferd og forholdene for øvrig. Kongen kan gi forskrift om vilkårene for og omfanget av erstatning etter dette ledd.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 48

Maktmidler

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

§ 49

Skipsførerens plikter i tilfelle grovere forbrytelse begås ombord

Er det om bord begått straffbar handling av alvorligere art, og skipet ikke er i norsk havn, skal skipsføreren snarest mulig foreta undersøkelse, sikre bevis og ta opp forklaring etter

reglene i § 16. Dette gjelder dog ikke hvis forbrytelsen er forøvet på fremmed territorium og forfølges av stedets myndigheter.

Inntil norsk utenriksstasjon eller politiet i Norge kan ta seg av saken, skal skipsføreren så vidt mulig sørge for at den mistenkte ikke unnviker. Er det nødvendig, kan skipsføreren la ham sperre inne eller anvende andre maktmidler, men skipsføreren må ikke behandle ham strengere enn øyemedet krever.

Kongen kan gi forskrift om forføyninger som skipsføreren og/eller utenriksstasjon kan treffe om bord i forbindelse med straffbar handling som nevnt i første ledd.

Kapittel IV Tvister

§ 50

Avgjørelse av tvist mellom skipsfører og mannskap i utlandet

Oppstår det mens skipet er i utlandet tvist mellom skipsføreren og noen av mannskapet om avregningen, skipstjenesten eller ansettelsesforholdet for øvrig skal saken forelegges for norsk utenriksstasjon. Tvisten må ikke bringes inn for utenlandsk myndighet. Søksmål mot rederiet om erstatning for yrkesskade kan bare anlegges ved domstol her i riket.

Utenriksstasjonen skal avgjøre saken etter å ha innhentet partenes forklaring.

Avgjørelsen er bindende for partene, men kan innen 6 måneder bringes inn for retten i Norge. Lov av 13 august 1915 nr. 5 om domstolene §§ 153–158 får tilsvarende anvendelse. Mot en sjømann som ikke har verneting her i riket, kan søksmål reises i den rettskrets hvor skipet har sitt hjemsted. Det samme gjelder når saken vedrører flere sjømenn med forskjellig verneting.

Gjelder avgjørelsen betaling av et beløp over 10 pst av folketrygdens grunnbeløp og avgjørelsen ikke vedtas, kan utenriksstasjonen, når omstendighetene taler for det, bestemme at beløpet helt eller delvis skal deponeres der. Det deponerte beløp skal sammen med utskrift av avgjørelsen sendes til den myndighet Kongen fastsetter. Beløpet utbetales etter utløpet av den i tredje ledd nevnte 6 måneders frist, eller, såfremt saken er innbrakt for retten, når den er avgjort ved endelig dom, eller er falt bort uten dom.

Kongen kan gi forskrift om behandling av saker etter denne paragraf, herunder om forhøyelse eller nedsettelse av den i foregående ledd fastsatte verdigrense. Det kan gjøres begrensning i adgangen etter lov av 10 februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven) § 12 til å bruke fullmektig under saksbehandlingen.

Kongen kan ved forskrift bestemme at denne paragraf ikke får anvendelse for visse saker.

Endret ved lover 13 feb 1976 nr. 1, 9 juni 1978 nr. 47, 31 mai 1985 nr. 37, 28 feb 1997 nr. 19 (i kraft 1 mai 1997).

Kapittel V Forskjellige bestemmelser

§ 51

Lån av norsk utenriksstasjon

Sjømann som har sitt bosted i Norge, og som i utlandet sakner midler til sitt underhold, har krav på lån av norsk utenriksstasjon. Kongen gir forskrift om lån som nevnt, herunder om tilbakebetaling av lånet ved trekk i sjømannens lønn.

§ 52*Bestemmelser som skal være tilgjengelige for mannskapet*

Skipsføreren skal sørge for at et eksemplar av denne lov og av bestemmelser som er gitt i medhold av loven, finnes om bord og er tilgjengelig for mannskapet. Viser ansettelsesavtalen til en tariffavtale, skal skipsføreren sørge for at det om bord finnes et avtrykk til bruk for mannskapet.

Endret ved lov 31 mai 1985 nr. 37.

§ 53*Skipsførers plikt til å møte på utenriksstasjon*

Under skipets opphold i havn hvor det er norsk utenriksstasjon, plikter skipsføreren på stasjonssjefens anmodning å møte personlig på utenriksstasjonen og så vidt mulig meddele de opplysninger om skipet, dets besetning og andre forhold som utenriksstasjonen måtte ha bruk for.

§ 54*Statens adgang til å inndrive utlegg*

Utgifter som staten har hatt og som påhviler rederiet etter denne lov, er tvangsgrunnlag for utlegg.

Begjæringen må være fremsatt innen 2 år etter at utlegget er skjedd.

Endret ved lover 31 mai 1985 nr. 37, 26 juni 1992 nr. 86.

§ 54 A

Det kan opprettes register over norske sjømenn og utenlandske sjømenn på norske skip. Departementet eller den det gir fullmakt fastsetter nærmere forskrifter om registeret, derunder om hvilke opplysninger det skal inneholde, hvordan det skal innrettes og holdes i orden, og om plikt til å gi opplysninger til registeret.

Tilføyd ved lov 16 des 1988 nr. 77.

§ 55*Ikrafttredelse m.m.*

Denne lov trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Fra samme tid oppheves sjømannslov av 17 juli 1953 nr. 25. Forskrifter gitt i medhold av den nevnte lov skal dog fortsatt gjelde for så vidt de ikke er i strid med denne lov, inntil de i tilfelle oppheves eller endres av vedkommende myndighet.

Midler som omhandlet i § 70 i sjømannslov av 17 juli 1953 nr. 25 og avkastningen av disse, skal anvendes som bestemt i § 22 siste ledd siste punktum.

Lov 17. desember 1982 nr. 84 om sikre containere

Ajourført med endringer, senest L11.11.1983 nr. 67

INNHold

§ 1	Anvendelse.....	76
§ 2	Definisjoner	76
§ 3	Besiktelse og godkjenning. Forskrifter	76
§ 4	Andre lands godkjenning og merking	76

§ 5	Eierens kontroll	77
§ 6	Forbud mot bruk av container	77
§ 7	Tilsyn	77
§ 8	Gebyr	77
§ 9	Straff	77
§ 10	Ikrafttreden	78

§ 1

Anvendelse

Loven gjelder for containere som brukes i transport til eller fra Norge eller i transitt gjennom Norge.

På norske skip utenfor riket kan skipsføreren avvise container som ikke tilfredsstiller kravene i loven eller bestemmelser gitt i medhold av denne lov.

Loven gjelder ikke containere som er særskilt konstruert for lufttransport.

Kongen i statsråd kan bestemme at loven helt eller delvis skal gjelde for containere som bare anvendes innenlands.

Departementet fastsetter forskrift om besiktelse, godkjenning, prøving, vedlikehold og kontroll av slike containere.

§ 2

Definisjoner

1. Containerkonvensjonen: Den internasjonale konvensjon 2. desember 1972 om sikre containere med eventuelle framtidige endringer som Norge har sluttet seg til.
2. Container: Transportutstyr som er:
 - a) av permanent karakter og av tilstrekkelig styrke til å være egnet for gjentatt bruk,
 - b) spesielt konstruert for å forenkle transport av varer, for én eller flere transportmåter, uten omlasting,
 - c) konstruert for sikring og/eller enkel håndtering, med hjørnebeslag til disse formål, og
 - d) av en slik størrelse at arealet innenfor de fire ytre hjørner i bunnen enten er minst 14 kvadratmeter (150 kvadratfot) eller, dersom det er montert hjørnebeslag på toppen, minst 7 kvadratmeter (75 kvadratfot).
3. Hjørnebeslag: Et arrangement av åpninger og flater øverst og/eller nederst på en container til bruk ved håndtering, stabling og/eller sikring.
4. Tilsynsmyndighet: Departementet og offentlig eller privat institusjon eller person som er tildelt myndighet av departementet, jf. § 7 første ledd.
5. Godkjent: Godkjent av tilsynsmyndigheten.

§ 3

Besiktelse og godkjenning. Forskrifter

Containere skal være besiktet og godkjent av tilsynsmyndigheten. Departementet kan i samsvar med containerkonvensjonen gi nærmere forskrifter om besiktelse, godkjenning, prøving, vedlikehold og kontroll av containere.

§ 4

Andre lands godkjenning og merking

Dersom en container er godkjent i et annet land og utstyrt med et sikkerhetsskilt i henhold til containerkonvensjonen, gjelder godkjenningen også i Norge.

§ 5

Eierens kontroll

Eier av container skal holde denne i sikker forfatning og kontrollere den i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift (egenkontroll). Denne plikt gjelder også når containeren anvendes i transport utenfor Norge mellom andre stater hvor minst én av statene er tilsluttet containerkonvensjonen, når eieren har bosted eller hovedkontor i Norge eller det forretningssted som har nærmest tilknytning til bruken av containeren, ligger her i landet.

Eieren kan ved skriftlig avtale med den som i eierens sted har rett til å forføy over containeren, overlate sitt ansvar til denne.

§ 6

Forbud mot bruk av container

Eieren må ikke bruke container uten at den er godkjent, og utstyrt med gyldig sikkerhets-skilt og har gjennomgått egenkontroll innen de frister som er fastsatt i forskrift. Bestemmelsen i § 5 annet ledd gjelder tilsvarende.

Container som ikke har gjennomgått egenkontroll som nevnt, kan likevel brukes etter særskilt tillatelse fra tilsynsmyndigheten dersom den for øvrig anses tilstrekkelig sikker.

En container må ikke brukes dersom den er i en slik forfatning at den representerer en åpenbar sikkerhetsrisiko.

§ 7

Tilsyn

Tilsyn med at lovens bestemmelser overholdes tilligger departementet, som også gir nærmere forskrift om tilsynet. Departementet kan utøve tilsyn ved hjelp av:

- a) skipsinspektører
- b) offentlige institusjoner
- c) konsuler
- d) anerkjente klassifikasjonsselskaper
- e) andre private institusjoner eller personer
- f) fremmede lands myndigheter.

Tilsynsmyndigheten har rett til av produsent, eier eller bruker å kreve de opplysninger om foretatte prøver som anses nødvendig for gjennomføringen av tilsynet.

Eier eller bruker kan ikke kreve erstatning for container som tas ut for prøver.

§ 8

Gebyr

1. Kongen kan fastsette gebyr til Statskassen for det arbeid tilsynet utfører i medhold av denne lov. Gebyret skal betales av produsent, leverandør eller andre som ber om godkjenning av sine containere.
2. Kongen fastsetter hvilken godtgjørelse som tilkommer tilsynsmyndighet nevnt i § 7 bokstav d og e for deres gjøremål etter denne lov, og kan bestemme at disse selv skal oppkreve godtgjørelsen direkte hos den som har begjært forretningen.

Tilføyd ved lov 11 nov 1983 nr. 67.

§ 9

Straff

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av loven her eller forskrift gitt med hjemmel i loven straffes med bøter eller fengsel inntil tre måneder eller begge deler dersom forholdet ikke rammes av strengere straffebud.

Endret ved lov 11 nov 1983 nr. 67 (endret paragraftallet fra § 8).

§ 10*Ikrafttreden*

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Endret ved lov 11 nov 1983 nr. 67 (endret paragraftallet fra § 9).

Lov 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS)

Ajourført med endringer, senest lov 16. februar 2007 nr. 9.

INNHold

Kap. I Alminnelige bestemmelser	78
§ 1 Vilkår for registrering	78
§ 2 Registreringsmyndighet. Kjenningssignal	79
§ 3 Anvendelse av annen norsk rett enn denne lov	79
§ 4 Begrensning av fartsområde	79
§ 5 Gebyrer	79
Kap. II Særbestemmelser for skip i norsk internasjonalt skipsregister	80
§ 6 Lønns- og arbeidsforhold	80
§ 7 Arbeidstid og hviletid	80
§ 8 Sjømannslov, forhyring m.v.	80
Kap. III Forskrifter, straff, slettelse m.v.	80
§ 9 Forskrifter og fullmakt til å innhente opplysninger	80
§ 10 Bestemmelser som skal være tilgjengelige for mannskapet	81
§ 11 Straff	81
§ 12 Slettelse	81
Kap. IV Ikrafttredelse m.v.	81
§ 13 Ikrafttredelse	81
§ 14	81

Kap. I Alminnelige bestemmelser

§ 1*Vilkår for registrering*

På begjæring kan maskindrevne passasjerskip, lasteskip og luftputefartøy samt boreplattformer og andre flyttbare innretninger, registreres i norsk internasjonalt skipsregister når de ikke er innført i et annet lands register, og:

1. eieren tilfredsstiller nasjonalitetsvilkårene i sjøloven § 1; eller
2. eieren, dersom denne ikke tilfredsstiller nasjonalitetsvilkårene i sjøloven § 1,
 - a) er aksjeselskap, allmennaksjeselskap eller kommandittselskap med hovedkontor i Norge; eller

- b) er partrederi, med bestyrende reder som tilfredsstiller bestemmelsene om bestyrende reder i sjøloven kapittel 5.
3. Eieren, dersom denne ikke tilfredsstiller vilkårene i pkt 1 eller 2, har oppnevnt en representant som har fullmakt til å ta imot søksmål på vegne av eieren. Representanten må fylle de nasjonalitetskrav som stilles til bestyrende reder i sjøloven § 103.

Driften av skip som er registrert i medhold av pkt. 2 eller 3 ovenfor, skal forestås av norsk rederi med hovedkontor i Norge.

Kongen kan ved forskrift gi adgang for registrering av andre fartøyer og innretninger.

Endret ved lover 24 juni 1994 nr. 39, 8 des 1995 nr. 65, 13 juni 1997 nr. 44 (i kraft 1 jan 1999 iflg. res. 17 juli 1998 nr. 615).

§ 2

Registreringsmyndighet. Kjenningssignal

Norsk internasjonalt skipsregister føres av den tjenestemann Kongen bestemmer.

Skip som registreres i norsk internasjonalt skipsregister skal tildeles kjenningssignal av Skipsregistrene som skiller seg tydelig fra kjenningssignal som tildeles andre norske skip.

Endret ved lover 15 mai 1992 nr. 46, 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 3

Anvendelse av annen norsk rett enn denne lov

Norsk rett gjelder for ethvert skip i norsk internasjonalt skipsregister med mindre annet er uttrykkelig bestemt i eller i medhold av lov.

Kongen kan gjøre unntak fra sjøloven for skip i norsk internasjonalt skipsregister.

Endret ved lov 24 juni 1994 nr. 39.

§ 4

Begrensning av fartsområde

Skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister tillates ikke å føre last eller passasjerer mellom norske havner eller å gå i fast rute med passasjerer mellom norsk og utenlandsk havn. Som norsk havn anses i denne lov også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel.

Kongen kan ved forskrift fastsette annet fartsområde for skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister enn det som er angitt i første ledd.

For forsyningsskip, hjelpefartøyer, boreplattformer og andre flyttbare innretninger registrert i norsk internasjonalt skipsregister kan Kongen ved forskrift fastsette fartsområdet.

§ 5

Gebyrer

For registrering eller anmerkning i norsk internasjonalt skipsregister betales gebyr som fastsatt av Kongen. Det samme gjelder for pantattest som gjelder norsk internasjonalt skipsregister.

Endret ved lov 15 mai 1992 nr. 46.

Kap. II

Særbestemmelser for skip i norsk internasjonalt skipsregister

§ 6

Lønns- og arbeidsforhold

Arbeids- og lønnsvilkår og andre arbeidsforhold på skip i dette register fastsettes i tariffavtale, som uttrykkelig angir at den gjelder for slik tjeneste. Tariffavtale uten slik angivelse gjelder ikke for tjeneste på skip i dette register.

Norske fagforeninger har rett til å delta i alle forhandlinger om inngåelse av tariffavtale. Tariffavtale kan inngås med norske og/eller utenlandske fagforeninger.

I tariffavtale som nevnt i første ledd skal det uttrykkelig angis at avtalen er underlagt norsk rett og norske domstoler. Dog kan tariffavtalepartene fravike bestemmelsene i lov 5. mai 1927 nr. 1 om arbeidstvister § 6 nr. 2 og 3 og kapittel 2–5, dersom tariffavtalen istedenfor å henvise til norske domstoler uttrykkelig bestemmer at tvister om avtalen skal være underlagt domstolene og prosessuelle regler, herunder regler om megling, i et annet land.

I individuell ansettelsesavtale for tjeneste på skip i dette register skal det uttrykkelig angis at avtalen er underlagt norsk rett og norske domstoler, men at sak mot rederiet i anledning den ansattes tjeneste på skipet kan anlegges enten ved norsk domstol eller ved domstol i det land hvor den ansatte har sitt bosted. Avtale som nevnt i første punktum er ikke til hinder for at sak reises i et annet land når det følger av Luganokonvensjonen at det skal være adgang til det.

Endret ved lover 8 jan 1993 nr. 21, 28 juni 1996 nr. 40.

§ 7

Arbeidstid og hviletid

Lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 23 og 24 gjelder for skip i dette register.

Arbeidstid utover alminnelig arbeidstid skal godtgjøres som fastsatt i avtale mellom partene.

Endret ved lover 26 juni 1998 nr. 51, 28 juni 2002 nr. 60, 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 8

Sjømannslov, forhyring m.v.

Bestemmelsene i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 3 unntatt kravet om skriftlig avtale, § 5 nr. 2–6, § 5A annet og fjerde ledd, §§ 7, 11, 14, § 19 nr. 1 fra og med tredje til og med sjette ledd og nr. 2, §§ 20, 25 og 47 kan fravikes i tariffavtale.

Utgifter ved forhyring og mønstring skal bæres av rederi eller annen arbeidsgiver.

Endret ved lover 31 mai 1991 nr. 20, 18 juni 1993 nr. 108, 8 des 1995 nr. 65.

Kap. III

Forskrifter, straff, slettelse m.v.

§ 9

Forskrifter og fullmakt til å innhente opplysninger

Kongen kan gi forskrifter til utfylling og gjennomføring av loven. Departementet kan i forskrift fastsette at mulig søksmål om riktigheten av vedtak etter § 12 annet ledd må reises

innen en særskilt frist fra det tidspunkt da melding om fristfastsettingen kom frem til vedkommende part.

Departementet kan til enhver tid kreve dokumentert av arbeidsgiver de opplysninger som er nødvendige for gjennomføring og oppfølging av loven.

§ 10

Bestemmelser som skal være tilgjengelige for mannskapet

Skipsføreren skal sørge for at et eksemplar av denne lov og bestemmelser gitt i medhold av loven, finnes ombord og er tilgjengelig for mannskapet. Viser ansettelsesavtalen til en tariffavtale, skal skipsføreren sørge for at det finnes et eksemplar av denne ombord til bruk for mannskapet.

§ 11

Straff

Den som forsettlig overtrer bestemmelsene i § 4 ellerplikten til å framlegge dokumentasjon som nevnt i § 9 annet ledd, straffes med bøter.

Endret ved lov 20 juli 1991 nr. 66.

§ 12

Slettelse

Dersom et skip er blitt registrert på grunnlag av uriktige eller ufullstendige opplysninger om forhold av vesentlig betydning for registreringsadgangen eller det ikke til enhver tid tilfredsstiller vilkårene i § 1 første ledd, kan registerføreren slette skipet av registeret.

Departementet kan bestemme at et skip skal slettes i registeret dersom:

- a) § 1 annet ledd, § 4 eller § 5 er overtrådt; eller
- b) § 6 tredje og fjerde ledd er overtrådt; eller
- c) plikten til å fremlegge dokumentasjon som nevnt i § 9 annet ledd er overtrådt; eller
- d) plikten til å stille garanti eller tegne slik forsikring som nevnt i § 32 i sjømannsloven av 30. mai 1975 nr. 18 er overtrådt.

Er det registrert heftelse i skipet, skal skipet ikke slettes etter første eller annet ledd uten rettighetshaverens skriftlige samtykke, men det skal gjøres anmerkning på skipets blad i registeret om det forhold som skulle ha medført slettelse. Heftelsen beholder i så fall sin prioritet, men nye rettsstiftelser kan ikke registreres.

Endret ved lover 15 mai 1992 nr. 46, 17 des 1993 nr. 118.

Kap. IV

Ikrafttredelse m.v.

§ 13

Ikrafttredelse

Denne lov trer i kraft 1. juli 1987.

§ 14

Oppheving og endring av andre lover og bestemmelser.

Fra den tid loven trer i kraft endres nedenfor nevnte lover slik: — —

Fra den tid loven trer i kraft oppheves

Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (Utdrag)

Ajourført med endringer, senest lov 16. februar 2007 nr. 9.

INNHold

DEL I. SKIP	85
Kapittel 1 Alminnelige bestemmelser	85
I. Nasjonalitet m.v.	85
§ 1 Nasjonalitetsvilkår.....	85
§ 2 Dødsbo, uskifte og tvangssalg.....	86
§ 3 Bestyrende reder m.m.	86
§ 4 Særregler for visse skip	87
§ 5 Flaggføring. Nasjonalitetsbevis.....	87
§ 6 Luftputefartøyer	87
II. Navn, hjemsted m.m.	87
§ 7 Navn	87
§ 8 Hjemsted	88
§ 9 Kjenningssignal, merking	88
§ 10 Kondemnasjon.....	88
Kapittel 2 Registrering av skip	89
I. Skipsregisteret, fremgangsmåte ved registrering m.m.	89
§ 11 Registreringsmyndighet. Registerets omfang	89
§ 12 Innføring i skipsregisteret m.m.	89
§ 13 Opplysninger om skipene i registeret, meldinger m.m.	90
§ 14 Fremgangsmåte m.m.	90
§ 15 Krav til dokumenter, bekreftelse av underskrift m.m.	91
§ 16 Registreringsnektelse	91
§ 17 Attest	91
§ 18 Feil ved registreringen.....	91
§ 19 Klage m.m.	92
III. Slettelse, foreldelse av rettsvern	92
§ 28 Slettelse av skip.....	92
IV. Skip under bygging	93
§ 31 Registrering	93
§ 32 Slettelse m.m.	93
V. Forskjellige bestemmelser	93
§ 33 Innretninger som ikke er å anse som skip	93
§ 34	94
§ 35 Erverv av registerhjemmel ved søksmål mot muligerettighetshavere under ett	94
§ 36 Erverv av registerhjemmel etter kunngjøring	94
§ 37 Statens erstatningsansvar	94
§ 38 Forskrifter. Beregning av frister.....	95
VI. Innretninger for utnytting av undersjøiske naturforekomster	95
§ 39 Faste innretninger.....	95

Kapittel 6 Skipsføreren	96
§ 131 Skipets sjødyktighet	96
§ 132 Navigering m.m.	96
§ 133 Skipsbøkene	96
§ 134 Lasting, lossing m.m.	96
§ 135 Havsnød	96
§ 136 Skipsførers fravær og forfall m.m.	96
§ 137 Skipsførers fullmakt	97
§ 138 Omsorg for lasten m.m.	97
§ 139 Forpliktelser inngått på rederens eller lasteierens vegne	97
§ 140 Erstatningsansvar	97
§ 141 Regnskapsplikt	98
§ 142 Hjemssending av sjømenn m.m.	98
Kapittel 6 A Alkoholpåvirkning, pliktmessig avhold m.m.	98
§ 143 Alkoholpåvirkning m.m.	98
§ 144 Pliktmessig avhold	98
§ 145 Alkotest, utåndingsprøve, blodprøve	99
Kapittel 8 Sammenstøt	99
§ 161 Sammenstøt som følge av skyld på en eller begge sider	99
§ 162 Sammenstøt som følge av ulykkeshendelse	100
§ 163 Sammenstøt uten at skip støter sammen	100
§ 164 Plikt til å yte bistand m.m.	100
Kapittel 10 Ansvar for skade ved oljesøl	100
Ansvar og erstatning etter reglene i ansvarskonvensjonen 1992 og fondskonvensjonen 1992 m.v.	100
§ 191 Objektivt ansvar for skipets eier, m.m.	100
§ 192 Ansvarsfritak	101
§ 193 Kanalisering av ansvar, m.m.	101
§ 194 Ansvarsbegrensning	102
§ 195 Begrensningsfond og begrensningssøksmål	102
§ 196 Oppheving av arrest m.m.	102
§ 197 Forsikringsplikt, sertifikat	103
§ 198 Forskrifter	103
§ 199 Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt m.m.	103
§ 200 Krav mot forsikringsgiveren	103
§ 201 Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003)	104
§ 202 Avgifter til Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003)	104
§ 203 Norske domstolars kompetanse	104
§ 204 Søksmål mm vedrørende Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003)	105
§ 205 Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandsk dom	105
§ 206 Virkeområdet for reglene i 1992-ansvarskonvensjonen	105
§ 207 Ikke konvensjonsbestemt oljesølansvar	106
§ 208 Oljesølansvar undergitt globalbegrensning	106
§ 209 Begrensninger av hensyn til andre lover og konvensjoner	107

Kapittel 15 Transport av passasjerer og reisegods	107
III. Bortfrakterens ansvar for passasjerer og reisegods	107
§ 418 Ansvar for passasjerer	107
§ 419 Ansvar for reisegods	107
§ 420 Skadelidtes medvirkning	107
§ 421 Bevisbyrden	107
§ 422 Begrensning av bortfrakterens ansvar	108
§ 423 Passasjerens egenandel	108
§ 424 Bortfall av begrensningsretten m.m.	108
§ 425 Krav som ikke grunnes på befordringsavtalen	108
§ 426 Befordring som utføres av en annen enn bortfrakteren	108
§ 427 Erstatningskrav mot noen bortfrakteren svarer for m.m.	109
§ 428 Hvem som kan kreve erstatning	109
IV. Forskjellige bestemmelser	109
§ 429 Verneting m.m.	109
§ 430 Virkeområde og ufravikelighet	109
§ 431 Unntak fra ufravikeligheten	109
§ 432 Ansvarsforsikring	110
Del V. Sjøulykker	110
Kapittel 18 Undersøkelse av sjøulykker, sjørettsskjønn og skipsbøker	110
I. Skipsbøker	110
§ 471 (Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9)	110
II. Undersøkelse av sjøulykker	110
§ 472 Virkeområde	110
§ 473 Undersøkelsesmyndigheten	111
§ 474 Særlig berørte staters rett til å delta i undersøkelsene	111
§ 475 Meldeplikt	111
§ 476 Iverksettelse av undersøkelse	112
§ 477 Opplysningsplikt mv.	112
§ 478 Forbud mot å fjerne vrakrester mv.	113
§ 479 Tiltak for å fremskaffe opplysninger	113
§ 480 Taushetsplikt	113
§ 481 Bevisopptak mv.	113
§ 482 Internasjonale undersøkelser	114
§ 483 Sakkyndig bistand mv.	114
§ 484 Rettigheter for dem som saken angår. Underretning til særlig berørte stater	114
§ 485 Undersøkelsesrapport	115
§ 486 Sjøfartsdirektoratets undersøkelse av sjøulykker eller andre hendelser	115
III. Sjørettsskjønn	115
§ 487 Formål m.m.	115
§ 488 Rettens sammensetning m.m.	116
§ 489 Berammelse og varsling	116
§ 490 Avhør, dokumentasjon, gransking	116
§ 491 Rettsmidler	116
§ 492 Henvisning til skjønnsloven	116

IV. Forskrifter	116
§ 493 Utfyllende forskrifter	116
Del VI. Øvrige bestemmelser	117
Kapittel 19 Foreldelse	117
§ 503 Foreldelse etter kapittel 10	117
Kapittel 20 Forskjellige bestemmelser	117
I. Definisjon av SDR	117
§ 505 Definisjon av SDR.....	117
II. Sjøveisregler m.m.	117
§ 506 Sjøveisregler m.m.	117
Kapittel 21 Flyttbare plattformer m.v.	118
§ 507 Boreplattformer og liknende flyttbare innretninger	118
Del VII. Sluttbestemmelser	118
Kapittel 22 Sluttbestemmelser	118
§ 511 Ikrafttredelse. Opphevelse av sjøfartsloven 1893	118
§ 512 Overgangsbestemmelser.....	119
§ 513 Endringer i andre lover.....	119

DEL I. SKIP

Kapittel 1 Alminnelige bestemmelser

I. Nasjonalitet m.v.

§ 1

Nasjonalitetsvilkår

Et skip skal anses som norsk når det ikke er innført i annet lands skipsregister og det eies av:

- 1) norsk statsborger;
- 2) partrederi eller annet norsk selskap hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, dersom norske statsborgere er medeiere for minst 6/10;
- 3) kommandittselskap, dersom norske statsborgere eier minst 6/10 av den ansvarlige kapital og minst 6/10 av kommandittkapitalen;
- 4) selskap med begrenset ansvar som ikke går inn under nr. 3, dersom selskapets hovedkontor og styrets sete er i Norge og styrets flertall, herunder styrelederen, består av norske statsborgere som er bosatt i Norge og har bodd her i de to siste år, og norske statsborgere eier aksjer eller andeler svarende til minst 6/10 av selskapets kapital og kan utøve stemmerett i selskapet med minst 6/10 av stemmene.

Ved anvendelsen av denne paragraf skal likt med det som eies av norsk statsborger, regnes det som eies av den norske stat, institusjon eller fond som styres av den norske stat, norsk kommune, selskap som selv fyller vilkårene i første ledd, eller norsk bank, stiftelse eller forening dersom styret har sitt sete i Norge og styrets flertall består av norske statsborgere bosatt i Norge.

Ved anvendelsen av denne paragraf skal likt med det som eies av norsk statsborger, regnes det som eies av person, selskap eller virksomhet som omfattet av bestemmelsene i EØS-avtalen. Dersom skipet eies av selskap, virksomhet eller lignende må dette være stiftet i samsvar med lovgivningen i et av landene tilknyttet EØS-avtalen og ha sitt vedtektsbestemte sete, sin hovedadministrasjon eller sitt hovedforetak i et av disse landene. Likt med kravet til norsk statsborgerskap og bopel for styrets medlemmer i første ledd nr. 4 regnes statsborgerskap og bopel i land tilknyttet EØS-avtalen. Det er et vilkår at skipet inngår som ledd i en økonomisk virksomhet som er etablert i Norge, og at skipet drives fra Norge. Dersom skipet benyttes i fritidsøyemed og ikke inngår i en økonomisk virksomhet, kan det eies av en person som er bosatt i Norge og som er statsborger fra et land tilknyttet EØS-avtalen.

Eies et skip av en utenlandsk statsborger som har fast bosted i Norge og som ikke er fra en av medlemsstatene i EØS-avtalen, kan departementet i særlige tilfelle godkjenne skipet som norsk. Likeledes kan departementet i særlige tilfelle gjøre unntak fra kravene i første ledd nr. 2 til 4 jf. annet ledd om at norske statsborgere skal eie minst 6/10 av kapitalen og kunne utøve stemmerett med minst 6/10 av stemmene.

Dersom eieren ikke har fast bosted i Norge, skal han oppnevne en representant, bosatt i Norge og med statsborgerskap fra et land tilknyttet EØS-avtalen, som har fullmakt til å ta imot søksmål på vegne av eieren.

Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996), 21 jan 2000 nr. 8.

§ 2

Dødsbo, uskifte og tvangssalg

Når noen som eier norsk skip eller aksje eller andel i selskap som nevnt i § 1, er død, beholder skipet sin nasjonalitet så lenge dødsboet står under skiftebehandling ved norsk tingrett, uten hensyn til arvingenes nasjonalitet. Gjenlevende ektefelle som sitter i uskiftet bo, regnes ved anvendelsen av § 1 som eneeier av boets aktiva.

Har noen ved tvangssalg kjøpt norsk skip for å redde en fordring som tilhører vedkommende og som denne har panterett for i skipet, kan departementet samtykke i at skipet midlertidig forblir norsk selv om vilkårene i § 1 ikke er oppfylt. Samtykket gjelder for den tid og på de vilkår som departementet fastsetter.

Endret ved lov 30 aug 2002 nr. 67 (i kraft 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938).

§ 3

Bestyrende reder m.m.

Eies norsk skip av enkeltperson, jf. § 1 nr. 1, som ikke har bopel i Norge, skal eieren oppnevne en representant som fyller vilkårene for å være bestyrende reder i partrederi, jf. § 103, og som har samme fullmakt som denne. Departementet kan om nødvendig sette en frist for oppnevning. Har eieren ikke oppnevnt representant innen fristens utløp, kan departementet bestemme at skipet ikke skal anses som norsk. Skipet er i så fall utelukket fra norsk skipsregister og blir eventuelt å slette.

Eies norsk skip av partrederi eller annet selskap som nevnt i § 1 nr. 2, skal det velges bestyrende reder etter reglene i § 103. Første ledd annet til fjerde punktum gjelder tilsvarende dersom ikke minst ett av medlemmene i partrederiet eller selskapet er norsk statsborger bosatt i Norge eller, i tilfelle som nevnt i § 1 annet ledd, er likestilt med norsk statsborger etter § 1 annet ledd.

Bestemmelsene i første ledd gjelder tilsvarende for kommandittselskap, jf. § 1 nr. 3, hvor ikke minst ett av de ansvarlige medlemmer er norsk statsborger bosatt i Norge eller, i tilfelle som nevnt i § 1 annet ledd, er likestilt med norsk statsborger etter § 1 annet ledd.

Reglene i denne paragraf kommer bare til anvendelse på skip som skal være forsynt med nasjonalitetsbevis, jf. § 5.

§ 4

Særregler for visse skip

Skip utstyrt for å brukes stasjonært til boring etter eller utnyttning av undersjøiske naturforekomster, anses som norsk når det ikke er innført i et annet lands skipsregister, og det eies av:

- 1) norsk statsborger;
- 2) partsrederi eller annet selskap hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, dersom norske statsborgere er medeiere for minst 6/10;
- 3) andre selskaper, dersom selskapet er registrert i Norge.

I de tilfeller som er nevnt i nr. 1 og 2, gjelder § 1 annet til femte ledd og § 2 og § 3 tilsvarende.

Når et skips bruttotonnasje ikke er over 1.000 tonnasjeenheter/registertonn og skipet hovedsakelig brukes i eierens bedrift i Norge, anses skipet som norsk, dersom eierens bedrift har sitt sete og hovedkontor i Norge og skipsfart ikke inngår som selvstendig ledd i bedriftens virksomhet. Som skipsfart regnes også bergings-, slepings- og bukservirksomhet samt fiske og fangst.

Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996), 21 jan 2000 nr. 8.

§ 5

Flaggføring. Nasjonalitetsbevis

Norsk skip har rett til å føre norsk flagg. Kongen gir nærmere forskrifter om flaggføring og eventuelt om adgang for andre skip til å føre norsk flagg.

Norsk skip som er registreringspliktig, jf. § 11 annet ledd, eller går i utenriks fart, skal være forsynt med nasjonalitetsbevis. Kongen kan gi forskrifter om å fritta skip som ikke er registreringspliktige, for å ha nasjonalitetsbevis. Eier av norsk skip kan i ethvert tilfelle forlange utstedt nasjonalitetsbevis for skipet. Skal nasjonalitetsbevis utstedes for skip som ikke er registreringspliktig, må skipet innføres i skipsregisteret, jf. § 11 tredje ledd. Nasjonalitetsbevis utstedes av den myndighet som har innført skipet i skipsregisteret. Midlertidig nasjonalitetsbevis kan i særlige tilfelle utstedes av Sjøfartsdirektoratet. Er skipet i utlandet, kan beviset utstedes av vedkommende norske utenrikstjenestemann som har fått fullmakt av Sjøfartsdirektoratet. Kongen kan gi regler om at denne kan utstede bevis uten fullmakt hvis det haster.

Kongen gir nærmere forskrifter om nasjonalitetsbevis og deres innhold, om rettelse i eller ombytting av bevis og om tilbakelevering.

Reglene om nasjonalitetsbevis gjelder ikke skip med største lengde under 10 meter.

§ 6

Luftputefartøyer

Reglene i §§ 1 til 3 gjelder tilsvarende for luftputefartøyer. Det samme gjelder § 5 for så vidt Kongen ikke bestemmer annet.

II. Navn, hjemsted m.m.

§ 7

Navn

Ethvert skip som innføres i skipsregisteret, 1 skal ha navn, som bestemmes av eieren. Navnet må skille seg tydelig ut fra navn på alle andre registrerte skip. Skip som hører til samme rederi eller rederigruppe, kan likevel ha samme navn når de betegnes med forskjellig nummer. Navnet må ikke på utilbørlig måte gripe inn i særpreget navneskikk som blir brukt av et annet rederi.

Skipets navn kan senere endres når skipet skifter eier. Skipsregistrene kan samtykke i at skipet også i andre tilfeller blir gitt nytt navn når det er rimelig grunn til det. Registerføreren 2 skal sende melding om endring av navn til alle som har registrerte rettigheter i skipet.

Skipsnavn kan ved melding til Skipsregistrene reserveres så snart det er sluttet avtale om kjøp eller bygging av skipet. Også i andre tilfeller kan Skipsregistrene, når det er grunn til det, reservere et skipsnavn for en søker for et tidsrom av inntil 5 år om gangen. Når et navn er reservert, har det samme vern som navn på skip som er innført i skipsregisteret.

Med unntak av første ledd første punktum og annet ledd gjelder reglene i denne paragraf bare for registreringspliktige skip, jf § 11 annet ledd.

Kongen 3 kan gi nærmere regler 4 til utfylling og gjennomføring av bestemmelsene i denne paragraf.

Endret ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).

§ 8

Hjemsted

For skip som innføres i skipsregisteret, velger eieren hjemstedet blant de byer og andre tettbebyggelser ved kysten som Sjøfartsdirektoratet har godkjent som hjemsteder. For innsjøfartøyer gjelder reglene i tredje ledd.

Valg av hjemsted skjer ved melding til skipsregisterføreren etter § 12. Hjemstedet kan senere endres ved melding etter § 13 annet ledd.

Skip som ikke innføres i skipsregisteret, har hjemsted i den kommune hvor eieren har bosted. Har eieren ikke bosted i Norge, har skipet hjemsted i den kommune hvor eierens representant har bosted. Skip som eies av partrederi eller annet selskap som nevnt i § 1 nr. 2, har hjemsted i den kommune hvor den bestyrende reder har bosted. I selskaper ellers anses den kommune hvor selskapet har kontor eller sete for styret, som skipets hjemsted.

§ 9

Kjenningsignal, merking

Kongen gir regler om kjenningsignal for skip og om merking av skip.

§ 10

Kondemnasjon

Som uistandsettelig anses et skip

- 1) når det ikke kan repareres der det er, eller på et sted det kan flyttes til,
- 2) når det ikke er istandsetting verd fordi verdien i skadd tilstand med tillegg av påregnelige kostnader ved flytting og reparasjon vil overstige dets antatte verdi i reparert stand.

Et uistandsettelig skip kan av eieren forlanges solgt gjennom namsmyndigheten etter reglene om tvangssalg så langt de passer, med den virkning at sjøpanterett og alle andre heftelser i skipet bortfaller. Bestemmelsen i tvangsfullbyrdelsesloven § 11-20 om det minste bud som kan stadfestes, gjelder ikke.

Kapittel 2

Registrering av skip

I. Skipsregisteret, fremgangsmåte ved registrering m.m.

§ 11

Registreringsmyndighet. Registerets omfang

Skipsregisteret er et landsomfattende, nasjonalt register. Registeret føres av den tjenestemann Kongen bestemmer. Registerføreren avgjør selv om registerføreren eller en tjenestemann ved registeret er inhabil. Finner registerføreren grunn til det, skal spørsmålet forelegges for departementet til avgjørelse. Reglene i tinglysingsloven § 1 tredje ledd om delegasjon av myndighet og i § 2 om habilitet gjelder tilsvarende.

Ethvert norsk skip med største lengde 15 meter eller mer skal innføres i skipsregisteret eller i norsk internasjonalt skipsregister dersom vilkårene for registrering der er oppfylt. Skip som er ervervet fra utlandet, er likevel unntatt fra registreringsplikt dersom erververen overfor Sjøfartsdirektoratet erklærer at skipet skal hugges opp uten først å være satt i fart. Kongen kan gi regler om at skip som tilhører staten skal unntas fra registreringsplikt.

Norsk skip med største lengde under 15 meter kan på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom største lengde er minst 7 meter eller skipet er merkepliktig etter lov 26. mars 1999 nr. 15 om retten til å delta i fiske og fangst (deltakerloven) eller skal brukes utelukkende eller hovedsakelig i næringsvirksomhet. Når skipet er innført i skipsregisteret, gjelder reglene i dette kapittel. Rettsvern etter panteloven §§ 3-2, 3-6, 3-12 eller 3-17 for avtalepant i skip mellom 7 og 10 meter bortfaller dersom rettsvernet ikke er fornyet i samsvar med panteloven § 3-3 innen ett år fra den datoen dette ledd trer i kraft. På samme måte bortfaller rettsvern etter panteloven §§ 5-4 og 5-6 for utleggspant dersom det ikke er fornyet i samsvar med panteloven § 5-3.

Registrerte rettsstiftelser i skip som er innført i skipsregisteret, kan ikke angripes på det grunnlag at skipet ikke fylte, eller ikke lenger fyller, vilkårene for innføring.

Bortsett fra tilfelle som nevnt i § 14 femte ledd kan et skip ikke innføres i skipsregisteret før det blir levert fra byggeverkstedet eller satt i fart for verkstedets egen regning.

For registrering eller anmerkning i skipsregisteret, skal det betales gebyr som fastsatt av Kongen. Det samme gjelder for pantattest som gjelder skipsregisteret.

Endret ved lover 26 mars 1999 nr. 15 (i kraft 1 jan 2000 iflg. res. 19 nov 1999 nr. 1178), 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170, men tredje ledd tredje og fjerde punktum oppheves ett år etter ikrafttreddelsen).

§ 12

Innføring i skipsregisteret m.m.

Innføring i skipsregisteret skjer etter melding fra skipets eier til registerføreren. For registreringspliktige skip må melding være sendt innen 30 dager etter levering fra verkstedet når det gjelder et nybygd skip, og ellers innen 30 dager etter den dagen skipet ble å anse som norsk.

Eies skipet av partrederi eller annet selskap som nevnt i § 1 nr. 2, gis meldingen av den bestyrende reder. I selskaper ellers gis den av forretningsføreren eller av styremedlem som kan tegne selskapets firma.

Endret ved lov 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996).

§ 13

Opplysninger om skipene i registeret, meldinger m.m.

Skipsregisteret skal inneholde opplysninger om skipenes navn, kjenningssignal, brutto og netto tonnasje, eventuelt lengde, bredde og dybde for så vidt gjelder ikke målepliktige fartøy, byggested og -år, hjemsted, eierforhold og eierens nasjonalitet. Eies et skip av et partrederi eller annet selskap som nevnt i § 1 nr. 2, skal registeret inneholde opplysninger om hvem som er bestyrende reder. Eies et skip av person, selskap eller virksomhet som nevnt i § 1 tredje ledd, skal registeret inneholde opplysninger om hvem som driver skipet fra Norge.

Inntrer det endring i noe av det som er nevnt i første ledd, skal skipets eier gi melding til registerføreren med mindre annet følger av forskrift gitt av departementet. Det samme gjelder dersom skipet er gått tapt eller hugget opp. Meldingen skal gis snarest mulig og senest innen 30 dager etter endringen eller hendelsen. Registerføreren kan forlenge fristen. Reglene i § 12 annet ledd gjelder tilsvarende. Ved salg gis melding av både kjøperen og selgeren, men av selgeren hvis salget medfører at skipet ikke lenger er å anse som norsk. Melding vedrørende eierforholdet skal legitimeres ved bilbrev, skjøte fra tidligere eier, tvangssalgsskjøte eller liknende. Kongen kan gi nærmere forskrifter om dette og om meldingers innhold og form og om de vedlegg som skal følge med. Er skipet ervervet fra utlandet, kan det ikke registreres med mindre det vedlegges attest fra vedkommende myndighet i det fremmede land om at skipet ikke er innført i skipsregisteret eller skipsbyggingsregisteret der, eller at det vil bli slettet når det registreres i et annet land. Slik attest må også fremlegges for at et skip som ikke har vært å anse som norsk fordi det har vært innført i et utenlandsk register, jf. §§ 1 og 4, skal kunne innføres i skipsregisteret.

Endret ved lover 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996), 21 jan 2000 nr. 8.

§ 14

Fremgangsmåte m.m.

Registerføreren skal føre en dagbok over dokumenter som forlanges registrert, og et skipsregister med blad for hvert enkelt skip. Registrering foregår ved at et utdrag av dokumentet føres inn i dagboken og at dokumentet anmerkes i skipsregisteret.

Dokument som kreves registrert, skal snarest mulig føres inn i dagboken etter den dato og det minutt det er mottatt for registrering og skal anses for dagbokført på dette tidspunkt. Dokument som kommer inn etter et klokkeslett som departementet har fastsatt, skal føres inn i dagboken på skipsregisterets påfølgende åpningstidspunkt.

Ser registerføreren når dokumentet mottas at det ikke kan registreres, gjør registerføreren oppmerksom på det. Blir dokumentet ikke tatt tilbake, skal det føres inn i dagboken og i tilfelle nektes registrert, jf. § 16. Er det åpenbart at dokumentet ikke kan registreres, kan det uten dagbokføring returneres til den som har krevd registrering. Vedkommende skal samtidig gjøres kjent med hvorfor dokumentet ikke kan registreres, og med at det ikke er dagbokført. Vedkommende skal videre gjøres kjent med at dokumentet vil bli dagbokført dersom dette kreves. Fremsettes slikt krav, dagbokføres dokumentet den dag kravet kommer inn, jf. annet ledd.

Foreligger vilkårene for registrering, skal dokumentet anmerkes i skipsregisteret innen 2 uker etter dagbokføringsdato. Dokumentet sendes tilbake til den som har levert det inn, eller den denne utpeker.

Dersom et skip ventes levert fra utenlandsk byggeverksted eller selger til ny eier på et tidspunkt utenfor ekspedisjonstiden ved registerførerens kontor, kan skipets innføring i registeret og registrering av frivillige rettsstiftelser skje før skipet blir levert, men registerføreren skal holde dokumentene tilbake inntil denne får bekreftelse på at skipet er levert. Blir skipet ikke levert innen 1 uke etter dagbokføringen, er registreringen uten noen rettsvirkning.

§ 15

Krav til dokumenter, bekreftelse av underskrift m.m.

Dokument som forlanges registrert, må være skrevet på norsk, dansk, svensk eller engelsk, og må være så tydelig og klart at det ikke er tvilsomt hvordan det skal anmerkes. Departementet kan gi forskrifter om dokumentenes form.

Skal et skjøte eller pantedokument som ikke er utstedt av offentlig myndighet, kunne anmerkes i registeret, må underskriften være bekreftet i samsvar med forskrifter gitt av departementet. Det skal uttrykkelig bekreftes at underskriften er skrevet eller vedkjent i vedkommendes nærvær, og erklæres om utstederen er over 18 år. Dette gjelder også meddelelse av samtykke som nevnt i § 22 første ledd. Nærmere forskrifter om legitimasjon av utstederens identitet, alder og myndighet kan gis av departementet.

Den som forlanger noe registrert, skal foruten dokumentet innlevere gjenpart, herunder avskrift, av det med mindre annet er bestemt i forskrift gitt av departementet. Departementet kan gi forskrift om at gjenparten skal være bekreftet og om hvem som kan gi slik bekreftelse. Gjelder dokumentet flere skip, skal det innleveres en gjenpart for hvert skip. Gjenpartene oppbevares på den måte som departementet bestemmer.

§ 16

Registreringsnektelse

Et dokument skal nektes registrert dersom registerførereren finner det åpenbart at dokumentet er ugyldig eller at utstederen ikke har den nødvendige disposisjonsrett, eller dersom vilkårene ellers for å anmerke dokumentet i skipsregisteret ikke foreligger. Avgjørelsen treffes på grunnlag av dokumentet selv og de andre dokumenter og bevis som foreligger. Når registerførereren finner grunn til det, kan registerførereren selv innhente opplysninger.

Istedenfor å nekte et dokument registrert i tilfelle som nevnt i første ledd, kan registerførereren sette en frist for å rette mangelen, dersom det er grunn til å tro at dette vil bli gjort innen en rimelig tid. Dokumentet skal da foreløpig anmerkes i skipsregisteret med opplysning om forholdet. Blir mangelen ikke rettet før utløpet av fristen, skal dokumentet nektes registrert.

Blir et dokument nektet registrert, gjøres anmerkning om det i dagboken. Den som har forlangt registreringen, skal straks i rekommandert brev underrettes om nektelsen og grunnen til den samt om klageadgang og klagefrist og om at søksmål om nektelsen ikke kan reises uten at klageadgangen først er benyttet, jf. § 19. Er det andre som saken direkte gjelder, skal slik underretning samtidig gis til dem.

Underretning som nevnt i tredje ledd skal gis også i andre tilfeller hvor noen har forlangt en forretning og ikke fått medhold ved registerførerens avgjørelse.

§ 17

Attest

På ethvert dokument som er registrert, gir registerførereren attest om registreringen.

Står det noe i dokumentet om eierforhold, prioritet eller liknende, som avviker fra det som tidligere er registrert, skal det i attesten gjøres anmerkning om det. Er dokumentet en pantobligasjon eller et skadesløsbrev, skal det dessuten gjøres anmerkning om registrerte heftelser som kan øve innflytelse på panthaverens rett.

Enhver skal på begjæring få attest om eierforhold og heftelser vedrørende registrert skip.

§ 18

Feil ved registreringen

Blir registerførereren oppmerksom på at en innføring i skipsregisteret er uriktig, eller at det på annen måte er gjort feil, skal registerførereren rette feilen. Har noen på grunn av feilen fått

uriktig opplysning, skal registerførereren så vidt mulig underrette vedkommende om rettelsen i rekommandert brev.

Den som mener at skipsregisterets innhold er uriktig og til skade for sin rett, kan forlange registrert sitt krav om rettelse når vedkommende sannsynliggjør sin rett eller stiller slik sikkerhet som registerførereren bestemmer. Godtgjøres ikke kravet innen en frist som registerførereren setter, skal kravet slettes.

§ 19

Klage m.m.

Avgjørelser av registerførereren kan påklages til departementet av enhver som har rettslig klageinteresse i saken. Klage fra den som har fått underretning etter § 16 tredje eller fjerde ledd, må være kommet inn til registerførereren innen 3 uker fra den dag da underretningen ble sendt.

Klage fra andre må være kommet inn til registerførereren innen 3 uker fra den dag da klageren har fått eller burde ha skaffet seg kjennskap til avgjørelsen, jf. likevel fjerde ledd. I særlige tilfelle kan registerførereren sette en frist som er lengre enn 3 uker.

Klage som gis etter utløpet av klagefristen, kan tas til behandling etter reglene i forvaltningsloven § 31, jf. likevel paragrafen her fjerde ledd. Videre gjelder reglene i forvaltningsloven §§ 32, 33 og 36.

Reglene i tinglysingsloven §§ 10a og 10b om enkelte innskrenkninger i adgangen til å ta en anke til følge gjelder tilsvarende.

Den som har fått underretning etter § 16 tredje eller fjerde ledd, kan ikke reise søksmål uten at klageadgangen først er brukt og klagen er avgjort av departementet. Forvaltningsloven § 27b annet punktum gjelder likevel tilsvarende.

Vedkommende forvaltningsorgan kan bestemme at mulig søksmål må reises innen 3 uker fra det tidspunkt da melding om fristfastsettingen kom fram til vedkommende part. Ved oversittelse av fristen kan retten likevel tillate søksmålet fremmet dersom særlige grunner taler for det og det ikke foreligger forhold som er til hinder for å ta en klage til følge, jf. paragrafen her fjerde ledd.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

III. Slettelse, foreldelse av rettsvern

§ 28

Slettelse av skip

Når registerførereren får melding etter § 13 annet ledd om at et skip er gått tapt eller er hugget opp eller ikke lenger er å anse som norsk, skal skipet slettes i registeret. Det samme gjelder hvis melding ikke er gitt innen fristen etter § 13 annet ledd, men registerførereren på annen måte får kjennskap til forhold som nevnt. Før skipet slettes, skal eieren i så fall gis adgang til å uttale seg. Ikke-registreringspliktig skip skal, foruten i tilfelle som nevnt, slettes når eieren begjærer det. Selv om et skip fremdeles er å anse som norsk, kan det slettes i skipsregisteret dersom skipets eier gir melding til registerførereren om at skipet vil bli registrert i et annet lands register når det er slettet i det norske register.

Er det registrert heftelse i skipet, skal skipet ikke slettes uten rettighetshaverens skriftlige samtykke, men det skal gjøres anmerkning på skipets blad i registeret om det forhold som skulle ha medført slettelse. Heftelsen beholder i så fall sin prioritet, men nye rettsstiftelser kan ikke registreres.

På begjæring skal registerførereren utstede slettelsesattest for skipet, hvor alle registrerte heftelser oppføres i prioritetsrekkefølge.

Endret ved lov 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996).

IV. Skip under bygging

§ 31

Registrering

Skip som er under bygging her i riket og kontrakt om bygging her i riket, kan på begjæring innføres i en egen avdeling av skipsregisteret (skipsbyggingsregisteret). For skip under bygging fremsettes begjæringen av eieren, og for byggekontrakt av bestilleren. Er kontrakten blitt innført, omfatter registreringen også bestillerens rett til skipet når byggingen blir påbegynt. Likt med kontrakt regnes erklæring fra et verksted om at det har besluttet å bygge et skip for egen regning.

Innføring i skipsbyggingsregisteret kan bare skje når det sannsynliggjøres at det ferdige skip vil få en største lengde på 10 meter eller mer.

Reglene i § 11 fjerde ledd, § 12 annet ledd, § 13, § 14 første til fjerde ledd og §§ 15 til 27 gjelder tilsvarende så langt de passer.

§ 32

Slettelse m.m.

Skip og byggekontrakt som er innført i skipsbyggingsregisteret, skal slettes når skipet leveres fra verkstedet, eller, dersom verkstedet har bygd for egen regning, når skipet settes i fart. Går skip under bygging tapt, skal det slettes. Tilsvarende gjelder byggekontrakt som bortfaller.

I tilfelle som nevnt i første ledd skal begjæring om slettelse inngis etter reglene i § 13, jf. § 31 tredje ledd. Dette gjelder likevel ikke når vedkommende skip er levert eller satt i fart, dersom det fyller vilkårene for innføring i norsk skipsregister og blir innført der. Kongen kan gi regler om at slettelse kan skje selv om begjæring ikke blir inngitt, dersom registerføreren på annen måte har fått kjennskap til forhold som begrunner slettelse.

Er det registrert heftelse i skip under bygging eller i byggekontrakt, og heftelsen ikke blir overført til norsk skipsregister, skal det ikke skje slettelse i skipsbyggingsregisteret uten rettighetshaverens skriftlige samtykke, men det skal gjøres anmerkning på skipets eller kontraktens blad i registeret om det forhold som skulle ha medført slettelse. Heftelsen beholder i så fall sin prioritet, men nye rettsstiftelser kan ikke registreres. Fyller det ferdige skip vilkårene for innføring i skipsregisteret, men eieren ikke har begjært det innført der innen fristen etter § 13 annet ledd, kan vedkommende rettighetshaver selv begjære skipet innført i skipsregisteret.

På begjæring skal registerføreren utstede slettelssattest for skipet, hvor alle registrerte heftelser oppføres i prioritetsrekkefølge.

Reglene i §§ 29 og 30 gjelder tilsvarende så langt de passer for heftelser anmerket i skipsbyggingsregisteret.

V. Forskjellige bestemmelser

§ 33

Innretninger som ikke er å anse som skip

På begjæring av eieren kan følgende innretninger innføres i skipsregisteret, selv om de ikke omfattes av § 11 annet eller tredje ledd:

- 1) flytekran, flytedokk og mudderapparat, dersom de eies av noen som nevnt i § 4 første ledd;
- 2) andre flytende innretninger etter Kongens bestemmelse, dersom de eies av noen som nevnt i § 4 første ledd;
- 3) luftputefartøy, dersom det er norsk, jf. § 6.

Om valg av hjemsted gjelder reglene i § 8 første og annet ledd tilsvarende. For øvrig får reglene i § 11 fjerde og femte ledd, § 12 annet ledd og §§ 13 til 30 tilsvarende anvendelse så langt de passer.

For innretning som er av en slik art som nevnt i første ledd, og som blir bygd eller skal bygges her i riket, gjelder reglene i § 31 første og tredje ledd og § 32 tilsvarende.

§ 34

(Opphevet ved lov 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996).)

§ 35

Erverv av registerhjemmel ved søksmål mot mulige rettighetshavere under ett

Dersom eieren av et norsk skip mangler registerhjemmel og det er umulig eller uforholdsmessig vanskelig for eieren å skaffe seg hjemmelen på annen måte, kan eieren få hjemmel ved å erverve dom for sin rett til skipet gjennom søksmål mot mulige rettighetshavere under ett og la dommen registrere.

Saken reises for tingretten på skipets hjemsted. I stevningen skal saksøkeren sannsynliggjøre sin rett til skipet, og at de øvrige vilkår for søksmål er til stede. Finner retten at vilkårene er til stede, skal den la et utdrag av stevningen kunngjøre i Norsk lysingsblad med oppfordring til enhver som måtte påstå å ha bedre rett til skipet enn saksøkeren, om å melde seg til retten innen en frist som settes til minst 3 måneder, og godtgjøre sin rett. I kunngjøringen skal gjøres oppmerksom på reglene i fjerde og femte ledd. Retten kan også foreta kunngjøring ved oppslag eller i et eller flere andre blad i Norge eller utlandet. Fristen regnes fra kunngjøringen i Lysingsbladet.

Finner retten at vilkårene for søksmål ikke er til stede, avviser den saken ved kjennelse. Kjennelsen kan ankes.

Melder ingen saksøkt seg før fristen er ute, avsier retten uten hovedforhandling dom for at saksøkeren er eier. Dommen blir rettskraftig med en gang, kan ikke prøves ved anke og har bindende virkning for alle og enhver.

Melder noen seg før fristens utløp og påstår å ha bedre rett til skipet enn saksøkeren, fortsetter saken etter de vanlige regler i tvisteloven.

Bestemmelsene i denne paragraf gjelder tilsvarende for innretninger som nevnt i § 33.

Endret ved lov 14 des 2001 nr. 98 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416). Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 36

Erverv av registerhjemmel etter kunngjøring

Dersom et norsk skip med største lengde under 15 meter tilhører noen som ikke har registerhjemmel, kan den som utøver eierrådighet og skriftlig erklærer å være eier, få registerhjemmel ved å sannsynliggjøre at vedkommende, alene eller sammen med sine hjemmelsmenn, har vært eier i minst 10 år. Finner registerføreren at disse vilkår er til stede, skal denne kunngjøre en oppfordring til mulige eiere om å melde seg innen en frist som settes til minst 1 måned. Melder ingen seg, skal registerføreren innføre skipet i skipsregisteret med eieren som hjemmelshaver, eller, dersom skipet tidligere er registrert, anmerke at eierens hjemmel er i orden.

§ 37

Statens erstatningsansvar

Den som lider uforskyldt tap på grunn av registreringsfeil, har rett til erstatning av staten dersom tapet skyldes:

- a) at den skadelidte har stolt på en registreringsattest, en pantattest eller en slettelsetest;
- b) at et dokument ikke er blitt dagbokført eller er blitt dagbokført for sent;
- c) at et dokument som nevnt i § 26 første ledd annet punktum er blitt registrert og den skadelidte i god tro har fått dagbokført en rett som den skadelidte har ervervet ved avtale i tillit til at det registrerte dokumentet var gyldig;
- d) at en rett etter § 27 må stå tilbake for en senere registrert rett.

§ 38

Forskrifter. Beregning av frister

Departementet kan gi nærmere forskrifter om hvordan dagbok og skipsregister skal innrettes og føres, og om fremgangsmåten for øvrig ved registrering. Departementet kan også gi de øvrige forskrifter som trengs til gjennomføring og utfylling av reglene i dette kapittel, hvorledes dokumenter skal utformes for å kunne registreres og om godkjenning av blanketter for bestemte dokumenttyper og om bruk av slike.

Om beregning av frister gjelder reglene i domstolloven. Når en frist skal regnes fra registreringen av et dokument, regnes den fra den dag da dokumentet er innført i dagboken.

VI. Innretninger for utnyttning av undersjøiske naturforekomster

§ 39

Faste innretninger

Faste innretninger under bygging her i riket til bruk ved undersøkelse etter eller utnyttning, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster eller til hjelp for slik virksomhet og byggekontrakter for slike innretninger kan på begjæring av eieren innføres i skipsbyggingsregisteret, dersom de helt eller delvis skal plasseres på norsk territorium eller den norske del av kontinentalsokkelen, og slik innføring ikke vil være i strid med Norges folkerettslige forpliktelser. Større seksjoner av faste innretninger og byggekontrakter for slike seksjoner kan også innføres i registeret dersom seksjonen skal bygges eller er under bygging her i riket etter særskilt byggekontrakt.

Faste innretninger som skal brukes til undersøkelse etter eller utnyttning, lagring eller transport av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumsforekomster eller til hjelp for slik virksomhet, kan på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret, dersom de helt eller delvis er plassert på norsk territorium eller den norske del av kontinentalsokkelen, og slik innføring ikke vil være i strid med Norges folkerettslige forpliktelser.

Reglene i dette kapittel og i §§ 41 til 44 får tilsvarende anvendelse så langt de passer. Pantsetting av slik innretning kan omfatte tilbehør og utstyr som kan pantsettes. Pantsettingen kan også omfatte eventuelle tillatelser til utnyttning av naturforekomster i henhold til lov 21 juni 1963 nr. 12 om vitenskapelig utforskning og undersøkelse etter og utnyttelse av andre undersjøiske naturforekomster enn petroleumsforekomster, for så vidt det er forenlig med de regler som ellers gjelder for slike tillatelser.

Særskilt panterett kan stiftes i seksjoner eller i byggekontrakt for seksjoner dersom seksjonen skal bygges eller er under bygging etter særskilt byggekontrakt og er innført i registeret etter første eller annet ledd. § 43 første ledd annet punktum gjelder ikke for faste innretninger. Panteretten faller bort når seksjonen overgis til bestilleren.

Kapittel 6

Skipsføreren

§ 131

Skipets sjødyktighet

Skipsføreren skal før reisen begynner, sørge for at skipet er i sjødyktig stand, herunder at det er tilstrekkelig utrustet, bemannet og proviantert og i forsvarlig stand til mottakelse, befordring og bevaring av lasten. Skipsføreren skal påse at lasten blir behørig stuert, at skipet ikke blir overlastet, at dets stabilitet er betryggende, og at lukene blir forsvarlig lukket og skalket.

Under reisen skal skipsføreren gjøre det som står i dennes makt for å holde skipet i sjødyktig stand.

§ 132

Navigering m.m.

Skipsføreren skal sørge for at navigeringen og behandlingen av skipet skjer i samsvar med godt sjømannskap.

Skipsføreren skal, så vidt mulig på forhånd, gjøre seg kjent med de påbud og forskrifter som gjelder for skipsfarten i de farvann hvor skipet skal seile, og på de steder som skipet skal anløpe.

§ 133

Skipsbøkene

Skipsføreren er ansvarlig for at påbudte skipsbøker blir ført. Bøkene føres under skipsførerens tilsyn.

§ 134

Lasting, lossing m.m.

Skipsføreren skal sørge for at lasting og lossing foretas og reisen utføres med tilbørlig hurtighet.

§ 135

Havsnød

Kommer skipet i havsnød, plikter skipsføreren å gjøre alt som står i dennes makt for å redde de ombordværende og bevare skip og last. Skipsføreren skal om nødvendig sørge for at skipsbøkene og skipspapirene blir brakt i sikkerhet, og så vidt mulig dra omsorg for berging av skip og last.

Med mindre det er betydelig fare for skipsførerens eget liv, må skipsføreren ikke forlate skipet så lenge det er rimelig utsikt til berging.

I den utstrekning det kan skje uten særlig fare for skipet eller dets ombordværende, plikter skipsføreren å yte all mulig og nødvendig hjelp til enhver som befinner seg i havsnød eller trues av fare til sjøs.

§ 136

Skipsførerens fravær og forfall m.m.

Er skipsføreren fraværende eller har skipsføreren forfall, treffer den øverste tilstedeværende av styrmennene de avgjørelser som ikke kan oppsettes.

Forlater skipsføreren skipet, plikter denne å gi den øverste tilstedeværende styrmann eller, dersom ingen styrmann er til stede, en annen av mannskapet underretning og nødvendig ordre for påkommende tilfelle.

Når skipet ikke er fortøyd i havn eller til ankers på sikker ankerplass, må skipsføreren ikke uten nødvendighet være fraværende fra skipet. Det samme gjelder under farefulle forhold.

Dør skipsføreren, eller blir skipsføreren på grunn av sykdom eller annen tvingende årsak ute av stand til å føre skipet, eller forlater skipsføreren tjenesten, trer den øverste av styrmennene i skipsførers sted inntil ny fører har tiltrådt. Rederen skal i disse tilfeller underrettes uten opphold. Har styrmannen ikke de foreskrevne kvalifikasjoner for å føre skipet, skal også Sjøfartsdirektoratet eller vedkommende utenriksstjenestemann gis underretning så hurtig som mulig.

§ 137

Skipsførers fullmakt

Skipsføreren har i egenskap av skipsfører fullmakt til på rederens vegne å inngå kontrakter som gjelder bevaring av skipet eller utførelse av reisen, og til å slutte avtaler om å ta med gods på reisen, eller passasjerer dersom skipet er beregnet på det. Skipsføreren kan også opptre som saksøker i saker som gjelder skipet. I saker som gjelder skipet, kan skipsføreren motta forkynnelser og meddelelser på vegne av skipets eier og reder, så langt dette ikke vil være i strid med Norges folkerettslige forpliktelser.

Føreren av et fiske- eller fangstfartøy kan ikke uten særskilt fullmakt slutte avtaler om fartøyet forsyning med gjenstander som bare vedkommer fisket eller fangsten, så som garn, liner, agn, is, salt og tønner. Overstiger ikke fartøyet bruttotonnasje 300 tonnasjeenheter/registertonn, kan skipsføreren heller ikke uten særskilt fullmakt anskaffe brensel til skipets maskineri for rederens regning når skipet er innenfor rikets grenser.

Trengs det penger til formål som nevnt i første ledd, og rederens ordre ikke kan avventes, skal skipsføreren søke dem tilveiebrakt på beste måte. Skipsføreren kan da etter forholdene oppta lån eller pantsette eller selge av rederens gods eller, i nødsfall, pantsette eller selge av lasten. Er dette gjort uten nødvendighet, er avtalen likevel bindende dersom tredjepersonen var i god tro.

Endret ved lov 22 des 1999 nr. 106 (i kraft 1 jan 2000).

§ 138

Omsorg for lasten m.m.

Skipsføreren skal på rederens vegne dra omsorg for lasten og i det hele vareta lasteierens tarv. I dette øyemed kan skipsføreren uten særskilt fullmakt inngå avtaler og opptre som saksøker etter reglene i § 266, jf. § 339.

§ 139

Forpliktelser inngått på rederens eller lasteierens vegne

Skipsføreren hefter ikke personlig for de forpliktelser som denne i egenskap av skipsfører inngår på rederens eller lasteierens vegne.

§ 140

Erstatningsansvar

Skade som skipsføreren volder ved feil eller forsømmelse i tjenesten, plikter skipsføreren å erstatte etter gjeldende erstatningsregler, jf. skadeserstatningsloven § 2-3.



§ 141*Regnskapsplikt*

Skipsføreren plikter å avlegge regnskap så ofte rederen krever det.

I regnskapet skal skipsføreren godskrive rederiet enhver særskilt godtgjørelse mottatt fra noen som skipsføreren har hatt med å gjøre i egenskap av skipsfører.

§ 142*Hjemssending av sjømenn m.m.*

Sjømenn som det påhviler konsulen å sørge for at blir sendt hjem, plikter skipsføreren å ta med til bestemmelsesstedet eller en havn som skipet anløper under reisen, likevel bare i slikt antall og på slike vilkår som Kongen fastsetter. Uten godtgjørelse plikter skipsføreren, når det ikke volder ulempe, å ta med askeurner og etterlatte personlige eiendeler til sjømenn som ved sin død var norske statsborgere eller hadde sitt bosted i Norge.

Under forutsetning av gjensidighet kan Kongen utvide disse bestemmelser til også å gjelde utenlandske sjømenn (deres askeurner og eiendeler) som ikke går inn under første ledd.

Kapittel 6 A**Alkoholpåvirkning, pliktmessig avhold m.m.**

Kapitlet tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (i kraft 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787).

§ 143*Alkoholpåvirkning m.m.*

Ingen må føre eller forsøke å føre skip som har en største lengde på 15 meter eller mer,

1. med en alkoholkonsentrasjon i blodet som er større enn 0,2 promille, eller en alkoholmengde i kroppen som kan føre til så stor alkoholkonsentrasjon i blodet,
2. med en større alkoholkonsentrasjon i utåndingsluft enn 0,1 milligram per liter luft, eller
3. under påvirkning av et annet berusende eller bedøvende middel enn alkohol.

Villfarelse med hensyn til alkoholkonsentrasjonens størrelse fritar ikke for straff. Forbudet gjelder tilsvarende for den som utfører eller forsøker å utføre tjeneste som er av vesentlig betydning for sikkerheten til sjøs, herunder som los.

Den som forbudet i første ledd gjelder for, må ikke nyte alkohol eller ta annet berusende eller bedøvende middel i de første seks timer etter at tjenesten er avsluttet, når vedkommende forstår eller må forstå at det kan bli politietterforskning på grunn av utførelsen av tjenesten. Dette forbudet gjelder likevel ikke etter at blodprøve eller utåndingsprøve er tatt, eller politiet har avgjort at slik prøve ikke skal tas.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne bestemmelsen, straffes med bøter eller med fengsel inntil 1 år. Overtredelse er forseelse.

Tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (i kraft 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787).

§ 144*Pliktmessig avhold*

Den som fører

1. skip som har en største lengde på 15 meter eller mer og som brukes i næring, eller
2. en småbåt som omfattes av forbudet i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 33 første ledd og som brukes til passasjertransport i næring,

må i tjenestetiden ikke nyte alkohol eller annet berusende eller bedøvende middel. Forbudet gjelder tilsvarende for den som utfører eller forsøker å utføre tjeneste som er av vesentlig betydning for sikkerheten til sjøs, herunder los.

Forbudet gjelder også i et tidsrom av 8 timer før tjenesten begynner.

Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer denne bestemmelsen, straffes med bøter eller med fengsel inntil 1 år. Overtredelse er forseelse.

Tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (i kraft 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787).

§ 145

Alkotest, utåndingsprøve, blodprøve

Politiet kan ta alkotest (foreløpig blåseprøve) av en person

1. som det er grunn til å tro at har overtrådt bestemmelsene i §§ 143 og 144;
2. som med eller uten egen skyld er innblandet i en ulykke;
3. når det blir krevd som ledd i kontroll av skipstrafikken.

Dersom resultatet av alkotesten eller andre forhold gir grunn til å tro at bestemmelsene i §§ 143 eller 144 er overtrådt, kan politiet fremstille vedkommende for utåndingsprøve, blodprøve og klinisk legeundersøkelse for å søke å fastslå påvirkningen. Slik fremstilling skal i alminnelighet finne sted for den som nekter å medvirke til alkotest.

Utåndingsprøve tas av politiet. Blodprøve kan tas av lege, offentlig godkjent sykepleier eller bioingeniør. Klinisk legeundersøkelse foretas når det er mistanke om påvirkning av andre midler enn alkohol eller når andre særlige grunner taler for det.

Kongen gir nærmere bestemmelser om undersøkelser som nevnt i paragrafen her.

Tilføyd ved lov 25 juni 2004 nr. 52 (i kraft 1 juli 2005 iflg. res. 1 juli 2005 nr. 787).

Kapittel 8

Sammenstøt

§ 161

Sammenstøt som følge av skyld på en eller begge sider

Når skade på skip, gods eller person er forårsaket av sammenstøt mellom skip, og skylden ligger på den ene siden alene, skal den skyldige erstatte skaden.

Er det skyld på begge sider, skal enhver av de skyldige erstatte skaden etter forholdet mellom de feil som er begått på hver side. Gir omstendighetene ikke støtte for en fordeling i et bestemt forhold, deles skaden likt.

Hver enkelt av de skyldige er bare ansvarlig for den del av erstatningen som faller på vedkommende. Ved skade på person er de skyldige likevel solidarisk ansvarlige.

Har noen måttet betale mer enn den del av erstatningen som faller på vedkommende, kan det overskytende kreves tilbake av den annen skyldige. Mot et slikt tilbakesøkningskrav kan den annen gjøre gjeldende den rett til ansvarsfritak eller -begrensning som denne i forhold til skadelidte ville ha vært berettiget til i kraft av den lov som får anvendelse i forholdet mellom denne og skadelidte, eller i kraft av gyldig kontraktsmessig forbehold. Et forbehold kan likevel ikke gjøres gjeldende i den utstrekning det fritar for eller begrenser ansvaret utover det som ville følge av kapitlene 13, 14 og 15 eller tilsvarende regler i fremmed rett som i tilfelle får anvendelse i forholdet til skadelidte.

Ved bedømmelsen av spørsmålet om skyld skal retten særlig ta i betraktning om det var tid til overlegninger eller ikke.

§ 162*Sammenstøt som følge av ulykkeshendelse*

Er sammenstøtet en følge av en ulykkeshendelse, eller kan det ikke opplyses at det er forårsaket ved skyld på noen av sidene, bærer hvert skip sin skade.

§ 163*Sammenstøt uten at skip støter sammen*

Det som i denne lov er bestemt om sammenstøt mellom skip, gjelder også når et skip ved sin manøvrering eller på liknende måte volder skade på et annet skip eller personer eller gods om bord uten at sammenstøt mellom skipene har funnet sted.

§ 164*Plikt til å yte bistand m.m.*

Når skip støter sammen, påligger det enhver av skipsførerne, så vidt det kan skje uten særlig fare for eget skip, dets besetning og passasjerer, å yte det andre skipet og dets besetning og passasjerer all den hjelp som er mulig og nødvendig for å redde dem fra den faren som er oppstått ved sammenstøtet. Det påligger dessuten skipsførerne å oppgi til den andre sitt eget skips navn og hjemsted og det sted eller den havn som skipet kommer fra, og det sted eller den havn det skal til. Samme plikter påhviler en skipsfører når dennes skip støter sammen med båt.

Kapittel 10**Ansvar for skade ved oljesøl**

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26 (opphevet kapitlets avsnitt II og III med §§ 210–230).

**Ansvar og erstatning etter reglene i ansvars-
konvensjonen 1992 og fondskonvensjonen 1992 m.v.**

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 191*Objektivt ansvar for skipets eier, m.m.*

Eieren av et skip er uansett skyld ansvarlig for forurensningsskade.

Med forurensningsskade forstås:

- a) Skade eller tap som oppstår utenfor skipet og skyldes forurensning voldt av olje som unnslipper eller tømmes fra skipet. Skade ved forringelse av miljøet omfatter i tillegg til tappt fortjeneste likevel bare utgifter til rimelige tiltak for gjenoppretting som har vært eller vil bli foretatt.
- b) Utgifter, skade eller tap som følge av rimelige tiltak som er truffet etter en hendelse som forårsaker eller medfører umiddelbar og betydelig fare for skade som nevnt i bokstav a, og som har til formål å avverge eller begrense slik skade.

Med skip forstås i § 191 til § 209 enhver flytende innretning som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk, med mindre annet er sagt, jf. § 208 første ledd. Et skip som kan transportere olje og annen last, skal her likevel bare anses som skip når det faktisk transporterer olje som last i bulk, samt under etterfølgende reiser med mindre det godtgjøres at det da ikke har rester av slik oljetransport om bord.

Med olje forstås i § 191 til § 209 enhver bestandig hydrokarbon-mineralolje, så som råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje, med mindre annet er sagt, jf. § 208 fjerde ledd.

Med eier forstås for registrert skip den som står oppført i skipsregisteret som eier. Eies et skip av en stat, men brukes av et selskap som i denne stat er registrert som skipets bruker, anses selskapet som skipets eier.

Voldes forurensningsskade ved en serie hendelser med samme opphav, påhviler ansvaret den som er eier ved den første hendelsen.

Med 1992-ansvarskonvensjonen forstås i dette kapittelet Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade.

Med 1992-fondskonvensjonen forstås i dette kapittelet Den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om opprettelse av et internasjonalt fond for erstatning av oljesølskade.

Med 2003-tilleggsfondprotokollen forstås i dette kapittelet protokollen av 16. mai 2003 til 1992-fondskonvensjonen.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714).

§ 192

Ansvarsfritak

Eieren er fri for ansvar dersom det godtgjøres at skaden:

- a) skyldes krigshandling eller liknende handling under væpnet konflikt, borgerkrig eller opprør, eller en naturbegivenhet av usedvanlig, uunngåelig og uimotståelig karakter,
- b) i sin helhet skyldes en handling utført av tredjeperson for å volde skade, eller
- c) i sin helhet skyldes uaktsomhet eller annen rettsstridig handling av offentlig myndighet i forbindelse med vedlikehold av fyr eller andre hjelpemidler for navigeringen.

Godtgjør eieren at skadelidte forsettlig eller uaktsomt har medvirket til skaden, kan ansvaret lempes etter alminnelige erstatningsregler.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 193

Kanalisering av ansvar, m.m.

Erstatningskrav mot skipets eier for forurensningsskade kan bare fremsettes etter reglene i dette kapittelet.

Erstatningskrav for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot:

- a) medlem av besetningen eller noen ansatt hos eller agent for eieren,
- b) losen eller en annen person som utfører tjeneste for skipet,
- c) rederen eller disponenten hvor disse ikke eier skipet, samt enhver befrakter, sender, avlaster, eier eller mottaker av lasten,
- d) noen som utfører berging med samtykke fra skipets side eller på oppdrag av offentlig myndighet,
- e) noen som treffer tiltak for å avverge eller begrense forurensningsskade, eller
- f) noen ansatt hos eller agent for personer som nevnt i bokstav b, c, d og e,

unntatt hvis vedkommende selv har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.

Regressansvar for forurensningsskade kan ikke gjøres gjeldende mot noen som omfattes av reglene i andre ledd bokstav a, b, d, e eller f, med mindre vedkommende har voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå. For regress ellers gjelder alminnelige rettsregler.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 194

Ansvarsbegrensning

Eierens ansvar etter § 191 er begrenset til 4.510.000 SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 5000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 5000 tonn økes ansvarsgrensen med 631 SDR pr. tonn over 5000 tonn. Ansvarsgrensen kan likevel ikke i noe tilfelle overstige 89.770.000 SDR.

Begrensningen gjelder alt forurensningsansvar i anledning samme hendelse, eller serie av hendelser med samme opphav. For renter og sakskostnader hefter eieren uten begrensning.

Retten til begrensning av ansvaret gjelder ikke dersom det godtgjøres at eieren selv har voldt forurensningsskaden forsettlig eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slik skade sannsynligvis ville oppstå.

Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505. Med skipets tonnasje menes brutotonnasjen beregnet etter reglene for måling av tonnasje i vedlegg I til Den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 5 april 2002 nr. 8 (i kraft 1 nov 2003 iflg. res. 25 okt 2002 nr. 1168).

§ 195

Begrensningsfond og begrensnings søksmål

Eier som vil begrense sitt ansvar i samsvar med § 194, må opprette et begrensningsfond ved den domstol hvor sak om erstatning etter § 191 er reist eller i tilfelle kan reises. Når fondet er opprettet, kan eieren eller en skadelidt reise begrensnings søksmål for å få fastslått ansvaret og få fordelt ansvarsbeløpet.

Fondet skal fordeles forholdsmessig på alle fordringer oppstått ved samme hendelse eller serie av hendelser med samme opphav. § 176 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

Krav som gjelder rimelige utgifter til tiltak som eieren frivillig har foretatt etter en hendelse for å avverge eller begrense forurensningsskade, er likestilt med andre krav ved fordeling av fondet.

Nærmere regler om begrensningsfond og begrensnings søksmål er gitt i kapittel 12.

Har eieren opprettet begrensningsfond i samsvar med 1992-ansvarskonvensjonen i en fremmed stat som har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen, har det samme virkning for eierens rett til ansvarsbegrensning som opprettelse av fond ved norsk domstol.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 196

Oppheving av arrest m.m.

Når eieren har rett til å begrense sitt ansvar etter § 194 og har opprettet et fond i samsvar med § 195, kan det for krav som kan gjøres gjeldende i fondet, ikke søkes dekning i skip eller annen eiendom som tilhører eieren. Er skip eller annen eiendom som tilhører eieren blitt arrestert for slikt krav, eller har eieren stilt sikkerhet for å unngå arrest, skal i tilfelle som nevnt arresten oppheves eller sikkerheten frigis.

Bestemmelsen i første ledd gjelder tilsvarende når eieren har opprettet begrensningsfond i samsvar med 1992-ansvarskonvensjonen i en fremmed stat som har sluttet seg til konvensjonen, forutsatt at kravshaveren har adgang til den domstol eller annen myndighet som forvalter fondet, og dette faktisk er tilgjengelig for kravshaveren.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 197

Forsikringsplikt, sertifikat

Eier av norsk skip som har om bord mer enn 2000 tonn olje som last i bulk, plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som nevnt i § 191 opp til de grenser som er nevnt i § 194. Det skal utstedes sertifikat som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet. Uten gyldig sertifikat må skipet ikke seile under norsk flagg.

Bestemmelsen i første ledd første punktum gjelder tilsvarende for utenlandsk skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen. Er skipet registrert i en stat som har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen, skal det ha sertifikat etter konvensjonen som viser at det foreligger forsikring eller annen sikkerhet.

Med de unntak som følger av § 206 tredje ledd, gjelder reglene i første og annet ledd også for skip som eies av den norske stat eller av en annen stat, likevel slik at skipet istedenfor forsikring, sikkerhet eller sertifikat som påbudt i første og annet ledd, kan ha et sertifikat, utstedt av vedkommende myndighet i staten, som bekrefter at skipet eies av staten og at ansvaret er dekket innen begrensningsbeløpet.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 198

Forskrifter

Kongen gir nærmere forskrifter om forsikring og sikkerhetsstillelse, herunder om hvilke vilkår forsikringen eller sikkerheten må oppfylle for å kunne godkjennes, samt om sertifikater og deres form, innhold, utstedelse og gyldighet.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 199

Sanksjoner mot forsømt forsikringsplikt m.m.

Dersom et skip ikke har påbudt forsikring eller annen sikkerhet eller påbudt sertifikat, jf. §§ 197 og 198, kan Sjøfartsdirektoratet nekte skipet adgang til eller forby det å forlate havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske del av kontinentalsokkelen, eller påby at det blir losset eller flyttet.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 200

Krav mot forsikringsgiveren

Erstatningskrav for forurensningsskade kan reises direkte mot den som har ytet forsikring eller stilt sikkerhet for eierens erstatningsansvar (forsikringsgiveren). Forsikringsgiveren kan påberope begrensning av ansvaret etter § 194 selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning. Forsikringsgiveren kan også gjøre gjeldende de fritaksgrunner som eieren selv kunne ha gjort gjeldende. Derimot kan forsikringsgiveren i forhold til fordringshaverne ikke gjøre gjeldende innsigelser som forsikringsgiveren kan gjøre gjeldende overfor eieren, unntatt den innsigelse at skaden skyldes forsettlig feil av eieren selv.

Forsikringsgiveren kan opprette begrensningsfond etter § 195 med samme virkning som om det var opprettet av eieren. Et slikt fond kan opprettes selv om eieren ikke har rett til ansvarsbegrensning, men opprettelsen begrenser da ikke fordringshavernes krav mot eieren.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 201

Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003)

I tillegg til den erstatning skadelidte kan få etter §§ 191 til 196 og § 200, har skadelidte rett til erstatning etter reglene i 1992-fondskonvensjonen og 2003-tilleggsfondprotokollen. 1992-fondskonvensjonen og 2003-tilleggsfondprotokollen gjelder som lov.

For fondenes regresskrav mot andre enn skipets eier og dennes forsikringsgiver gjelder § 193 tredje ledd tilsvarende.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714).

§ 202

Avgifter til Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003)

Den som på norsk territorium i kalenderåret mottar mer enn til sammen 150000 tonn råolje eller tunge fyringsoljer eller tunge destillater som definert i 1992-fondskonvensjonen artikkel 1 paragraf 3, skal betale slike avgifter til Det internasjonale erstatningsfond (1992) som fondets organer gyldig fastsetter, og stille slik sikkerhet for avgifter som måtte bli bestemt. Departementet avgjør om noen som står i nært interessefelleskap med annen mottaker her i riket, er avgiftspliktig etter 1992-fondskonvensjonen artikkel 10 paragraf 2. Det kvantum olje som er nevnt i første punktum, omfatter olje som sjøveis transporteres i eller til Norge, og olje som kommer til Norge på annen måte, men har vært transportert sjøveis til en stat som ikke har sluttet seg til 1992-fondskonvensjonen, og derfra transporteres til Norge uten omlasting i mottaksanlegg i en annen stat som har sluttet seg til 1992-fondskonvensjonen.

Den som på norsk territorium i kalenderåret mottar mer enn til sammen 150 000 tonn råolje eller tunge fyringsoljer eller tunge destillater som definert i 2003-tilleggsfondprotokollen artikkel 1 paragraf 7, jf. 1992-fondskonvensjonen artikkel 1 paragraf 3, skal betale slike avgifter til Det internasjonale tilleggsfond (2003) som fondets organer gyldig fastsetter, og stille slik sikkerhet for avgifter som måtte bli bestemt. Første ledd annet og tredje punktum gjelder tilsvarende, men slik at henvisningen til 1992-fondskonvensjonen skal leses som henvisning til 2003-tilleggsfondprotokollen.

Den som på norsk territorium mottar olje som nevnt i første og annet ledd, plikter å gi opplysninger om mottatt kvantum etter forskrifter fastsatt av departementet.

Med de begrensninger som følger av gjøremål etter loven, skal alle bevare taushet om det de får kunnskap om i medhold av denne paragraf, for så vidt angår opplysninger om tekniske innretninger og fremgangsmåter samt drifts- eller forretningsforhold som det vil være av konkurransemessig betydning å hemmeligholde av hensyn til den opplysningen angår.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714).

§ 203

Norske domstolers kompetanse

Søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om ansvar for forurensningsskade hører under norsk domstol dersom forurensningsskaden er oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone eller tiltak er foretatt for å avverge eller begrense forurensningsskade i riket eller i den økonomiske sonen.

Domstol som er kompetent etter første ledd kan pådømme alle krav vedrørende samme hendelse eller serie av hendelser med samme opphav. Dette gjelder også krav i anledning av forurensningsskade utenfor riket.

Søksmål om fordelingen av begrensningsfond som nevnt i § 195 kan bare reises i riket når fondet er opprettet ved norsk domstol. Søksmålet reises ved den domstol hvor begrensningsfondet er opprettet.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 204

Søksmål mm vedrørende Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003)

Krav om erstatning etter 1992-fondskonvensjonen og 2003-tilleggsfondprotokollen kan reises ved norsk domstol bare i tilfelle som nevnt i § 203 første ledd, og bare dersom søksmål mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver i anledning av samme skade ikke tidligere er reist i stat tilsluttet henholdsvis 1992-fondskonvensjonen eller 2003-tilleggsfondprotokollen.

Er søksmål etter § 203 første ledd reist mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver, kan søksmål mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) eller Det internasjonale tilleggsfond (2003) i anledning av samme skade bare reises ved samme domstol. For øvrig kan søksmål mot fondene bare reises ved domstol hvor søksmål etter § 203 første ledd kunne ha vært reist.

Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003) kan intervenere som part i enhver sak mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver om erstatning etter dette kapittelet og blir ved slik intervensjon bundet av dommen.

Når erstatningssak er reist mot eieren eller dennes forsikringsgiver, kan hver av sakens parter ved brev varsle Det internasjonale erstatningsfond (1992) og Det internasjonale tilleggsfond (2003) om saken. Brevet besørges sendt av retten som rekommandert brev til fondenes direktører. Har det aktuelle fondet fått slikt varsel i så god tid at det effektivt har kunnet vareta sine interesser, blir det bundet av en rettskraftig dom i saken.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714).

§ 205

Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandsk dom

Rettskraftig dom mot skipets eier eller dennes forsikringsgiver har bindende virkning her i riket og kan fullbyrdes her når den er tvangskraftig, såfremt dommen er avsagt i stat som er tilsluttet 1992-ansvarskonvensjonen og av domstol som er kompetent til å avgjøre saken etter 1992-ansvarskonvensjonen artikkel IX.

Tilsvarende gjelder dom mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) avsagt i stat som står tilsluttet 1992-fondskonvensjonen eller hvor fondet har sitt sete, forutsatt at domstolen er kompetent etter 1992-fondskonvensjonen artikkel 7 nr. 1 eller 3.

Tilsvarende gjelder dom mot Det internasjonale tilleggsfond (2003) avsagt i stat som står tilsluttet 2003-tilleggsfondprotokollen eller hvor fondet har sitt sete, forutsatt at domstolen er kompetent etter 2003-tilleggsfondprotokollen artikkel 7.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714).

§ 206

Virkeområdet for reglene i 1992-ansvarskonvensjonen

Reglene i §§ 191 til 196 og § 200 om ansvar for forurensningsskade gjelder:

- a) forurensningsskade oppstått her i riket eller i norsk økonomisk sone,
- b) forurensningsskade oppstått i en annen stat som har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen eller i en slik stats økonomiske sone, og
- c) utgifter ved tiltak for å avverge eller begrense slik forurensningsskade, uansett hvor tiltaket er truffet.



Har en stat som nevnt i bokstav b ikke opprettet en økonomisk sone, gjelder det samme for et område fastsatt av staten etter folkeretten på ikke mer enn 200 nautiske mil fra de grunnlinjene sjøterritoriet måles fra.

Reglene i §§ 191 til 205 gjelder ikke for krigsskip eller andre skip som eies eller brukes av en stat og som på det tidspunkt da olje unnslipper eller tømmes fra skipet, utelukkende nyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed, jf. likevel § 207.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 207

Ikke konvensjonsbestemt oljesølansvar

Dersom et skip volder forurensningsskade som nevnt i § 191 på den del av norsk kontinentalsokkel som ligger utenfor norsk økonomisk sone eller, for så vidt norsk erstatningsrett får anvendelse, for øvrig på det åpne hav, eller det treffes tiltak for å avverge eller begrense slik skade, gjelder reglene i §§ 191 og 192 tilsvarende. For skip som nevnt i § 206 tredje ledd gjelder det samme også for skade her i riket eller i norsk økonomisk sone.

Ansvar etter første ledd er begrenset etter reglene i § 194 første ledd. Kreves ansvarsbegrensning, gjelder følgende:

- a) reglene i kapittel 9 får anvendelse så langt de passer,
- b) krav som nevnt i § 195 tredje ledd er likestilt med andre krav ved fordeling av ansvarsbeløpet,
- c) opprettes begrensningsfond her i riket, skal fondet tilsvare det fulle ansvarsbeløp og reglene i kapittel 12 gjelde tilsvarende, og
- d) er det opprettet begrensningsfond som etter § 178 vil være til hinder for arrest eller annen tvangsforretning her i riket, får også § 193 annet og tredje ledd tilsvarende anvendelse.

Gjøres ansvar gjeldende ved norsk domstol i anledning av at skip har voldt forurensningsskade i annen stat enn konvensjonsstat eller på det åpne hav, eller at det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade, er ansvaret begrenset til 4.510.000 SDR for skip med tonnasje som ikke overstiger 5000 tonn. For skip med tonnasje på mer enn 5000 tonn økes ansvarsgrensen med 631 SDR pr tonn over 5000 tonn. Ansvarsgrensen kan likevel ikke i noe tilfelle overstige 89 770 000 SDR. For øvrig gjelder bestemmelsene i annet ledd og i § 194 fjerde ledd tilsvarende.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 2 aug 1996 nr. 61 (i kraft 1 jan 1997), 27 feb 2004 nr. 10.

§ 208

Oljesølansvar undergitt globalbegrensning

Oppstår det her i riket eller på den norske del av kontinentalsokkelen forurensningsskade voldt av olje som unnslipper eller uttømmes fra annet skip, boreplattform eller liknende flyttbar innretning enn nevnt i § 191 tredje ledd, gjelder reglene i §§ 191 og 192 tilsvarende. Det samme gjelder når det er truffet tiltak for å avverge eller begrense slik skade.

Det som er bestemt i første ledd, gjelder også for forurensningsskade på det åpne hav utenfor den norske del av kontinentalsokkelen for så vidt norsk erstatningsrett kommer til anvendelse.

Ansvaret etter første og annet ledd er undergitt begrensning etter reglene i kapittel 9, jf. også § 507.

Reglene i første til tredje ledd gjelder tilsvarende for annen bestandig olje enn nevnt i § 191 fjerde ledd, ikke-bestendig olje og oljeholdig blanding, uten hensyn til om skipet eller innretningen omfattes av definisjonen i § 191 tredje ledd.

Endret ved lov 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996).

§ 209*Begrensninger av hensyn til andre lover og konvensjoner*

Reglene i § 191 til § 208 medfører ingen innskrenkning i en rettighetshavers eller operatørs ansvar etter reglene i petroleumsloven kapittel 7 for krav i anledning av forurensningsskade som følge av utstrømming eller utslipp av petroleum.

Er rettighetshaveren eller operatøren ansvarlig for skaden etter petroleumsloven kapittel 7, kan krav etter §§ 207 og 208 bare gjøres gjeldende med de begrensninger som følger av reglene i petroleumsloven §§ 7-4 og 7-5.

Reglene i § 191 til § 208 gjelder ikke i den utstrekning de skulle komme i strid med Norges konvensjonsforpliktelser overfor stater som ikke har sluttet seg til 1992-ansvarskonvensjonen.

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 26 juni 1998 nr. 46.

Kapittel 15**Transport av passasjerer og reisegods****III. Bortfrakterens ansvar for passasjerer og reisegods****§ 418***Ansvar for passasjerer*

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved at en passasjer dør eller kommer til skade (personskade) på grunn av hendelse under befordringen, og som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for. Tilsvarende gjelder tap som voldes ved forsinkelse med befordringen av passasjer.

§ 419*Ansvar for reisegods*

Bortfrakteren plikter å erstatte tap som voldes ved at reisegods går tapt eller kommer til skade på grunn av hendelse under befordringen, som skyldes feil eller forsømmelse av bortfrakteren selv eller noen bortfrakteren svarer for. Tilsvarende gjelder tap voldt ved forsinkelse med befordringen eller utleveringen av reisegods.

For penger, verdipapirer og andre verdisaker, så som gull, sølv, juveler, smykker og kunstgjenstander, er bortfrakteren ikke ansvarlig med mindre de er mottatt av bortfrakteren for å oppbevares i sikkerhet.

§ 420*Skadelidtes medvirkning*

Har passasjerer ved egen skyld forårsaket eller medvirket til tap som nevnt i §§ 418 og 419 kan bortfrakterens ansvar settes ned etter alminnelige erstatningsregler.

§ 421*Bevisbyrden*

Den som krever erstatning, har bevisbyrden for tapets omfang og for at det er oppstått ved en hendelse under befordringen.

For så vidt gjelder tap som følge av personskade, har den som krever erstatning, også bevisbyrden for at det er utvist feil eller forsømmelse som bortfrakteren svarer for. Er tap inntruffet ved eller i forbindelse med forlis, sammenstøt, stranding, eksplosjon, brann eller feil ved skipet, har likevel bortfrakteren bevisbyrden for at feil eller forsømmelse ikke er utvist.

Ved tap av eller skade på håndreisegods gjelder reglene i annet ledd tilsvarende. Er annet reisegods gått tapt eller kommet til skade, har bortfrakteren alltid bevisbyrden for at feil eller forsømmelse ikke er utvist.

Ved forsinkelse har bortfrakteren bevisbyrden for at tapet ikke skyldes feil eller forsømmelse som bortfrakteren svarer for.

§ 422

Begrensning av bortfrakterens ansvar

Bortfrakterens ansvar for personskade skal ikke overstige 175.000 SDR for hver passasjer. Ansaret for forsinkelse med befordringen av passasjerer skal ikke overstige 4.150 SDR.

Bortfrakterens ansvar for tap som følge av at reisegods er gått tapt, kommet til skade eller er blitt forsinket, skal ikke overstige:

- a) 1.800 SDR pr passasjer for tap som gjelder håndreisegods;
- b) 6.750 SDR pr passasjer for tap som gjelder verdisaker mottatt til oppbevaring i sikkerhet;
- c) 10.000 SDR pr kjøretøy;
- d) 2.700 SDR pr passasjer for tap som gjelder annet reisegods.

Beløpene i første og annet ledd gjelder for hver reise.

Renter og sakskostnader kan tilkjennes i tillegg til begrensningsbeløpene.

Med SDR menes den regneenhet som er nevnt i § 505.

Ved skriftlig avtale mellom passasjerer og bortfrakteren kan det fastsettes høyere ansvarsgrenser enn bestemt i paragrafen her.

§ 423

Passasjerens egenandel

Bortfrakteren har rett til i det oppståtte tap å gjøre fradrag på inntil:

- a) 150 SDR pr kjøretøy i tilfelle av skade på kjøretøy;
- b) 20 SDR pr passasjer i tilfelle av tap eller skade på annet reisegods;
- c) 20 SDR pr passasjer i tilfelle av tap som skyldes forsinkelse.

Fradrag skal skje før det finner sted ansvarsbegrensning etter § 422.

§ 424

Bortfall av begrensningsretten m.m.

Bortfrakteren har ikke rett til å begrense ansvaret etter § 422 eller gjøre fradrag etter § 423, dersom det godtgjøres at bortfrakteren selv har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

§ 425

Krav som ikke grunnes på befordringsavtalen

Reglene om bortfrakterens innsigelser og om grensene for bortfrakterens ansvar gjelder selv om kravet mot bortfrakteren ikke grunnes på befordringsavtalen.

§ 426

Befordring som utføres av en annen enn bortfrakteren

Blir en befordring helt eller delvis utført av en annen enn bortfrakteren, forblir bortfrakteren ansvarlig etter reglene i dette kapittel, så langt de passer, som om bortfrakteren selv hadde utført hele befordringen.

Ved befordring som utføres med skip, er den som utfører den, ansvarlig for sin del av befordringen etter samme regler som bortfrakteren. Avtale hvorved bortfrakteren påtar seg ansvar

utover det som er fastsatt i dette kapittel, er ikke bindende for den som utfører befordringen, med mindre denne har gitt skriftlig samtykke.

Bortfrakteren og den som har ansvar etter annet ledd, hefter solidarisk.

§ 427

Erstatningskrav mot noen bortfrakteren svarer for m.m.

Reglene om bortfrakterens innsigelser og om grensene for bortfrakterens ansvar gjelder tilsvarende for dem som bortfrakteren svarer for etter § 426 eller § 151.

Det samlede ansvar som kan pålegges bortfrakteren og dem som bortfrakteren svarer for, skal ikke overstige den ansvarsgrense som følger av § 422. Hver enkelt har bare ansvar opp til den grense som gjelder for vedkommende.

Reglene i denne paragraf kan ikke påberopes av den som har voldt tapet med forsett eller grovt uaktsomt og med forståelse av at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

§ 428

Hvem som kan kreve erstatning

Krav på erstatning for at en passasjer er kommet til skade eller blitt forsinket, kan bare fremsettes av passasjerens selv eller av noen som er trådt inn i passasjerens rett.

Krav på erstatning for tap av liv kan bare fremsettes av passasjerens rettsetterfølgere eller av noen som passasjerens forsørget.

IV. Forskjellige bestemmelser

§ 429

Vernetting m.m.

Søksmål i anledning av befordringen kan bare reises ved domstol

- a) på det sted hvor saksøkte har sitt bosted eller hovedsete for bedriften,
- b) på avgangsstedet eller bestemmelsesstedet i henhold til befordringsavtalen,
- c) i den stat hvor saksøkeren har bosted, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der, eller
- d) i den stat hvor befordringsavtalen ble inngått, dersom saksøkte har et forretningssted i denne staten og kan saksøkes der.

Etter at tvist er oppstått, kan partene avtale at den skal behandles av en annen domstol eller ved voldgift.

§ 430

Virkeområde og ufravikelighet

Reglene i §§ 411 til 429 og § 501 første ledd nr. 4 til 6 kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjerens

- a) i innenriksfart i Norge, Danmark, Finland eller Sverige eller ved befordring til eller fra noen av disse stater, uansett om befordringen for øvrig er undergitt fremmed rett;
- b) ved annen befordring dersom alminnelige norske lovvalsregler medfører at befordringen er undergitt norsk rett.

§ 431

Unntak fra ufravikeligheten

Uten hinder av § 430 kan bortfrakteren ved befordring av passasjer fraskrive seg ansvaret etter dette kapittel for tiden før passasjerens går om bord og etter at passasjerens er kommet i land, men likevel ikke for sjøtransport mellom skipet og land som er inkludert i billettprisen eller utføres med transportmiddel stilt til rådighet av bortfrakteren.

For så vidt gjelder håndreisegods som ikke befinner seg i eller på medført kjøretøy, kan bortfrakteren likeledes fraskrive seg ansvaret etter dette kapittel for tiden før godset blir brakt om bord og etter at det er brakt i land, men ikke for sjøtransport mellom skipet og land som nevnt i første ledd, og heller ikke for den tid bortfrakteren har hånd om godset mens passasjerer befinner seg på kai eller på en terminal eller stasjon eller et annet anlegg i havn.

Er det avtalt at befordringen for en bestemt del skal utføres av en annen navngitt fraktfører, kan bortfrakteren dessuten forbeholde seg ansvarsfrihet for så vidt gjelder tap oppstått ved hendelse inntruffet under den del av befordringen som utføres av den andre. Det samme gjelder dersom passasjerer etter befordringsavtalen har rett til helt eller delvis å nytte en annen fraktfører enn bortfrakteren.

Bortfrakteren kan i alle tilfelle forbeholde seg ansvarsfrihet for levende dyr som sendes som reisegods.

§ 432

Ansvarsforsikring

Kongen kan bestemme at det for skip som brukes til passasjerbefordring i norsk innenriksfart eller i fart mellom Norge og utlandet, skal tegnes forsikring eller stilles sikkerhet til dekning av det ansvar for personskafe som bortfrakteren kan få etter § 418, jf. § 422 første ledd, § 171, § 172 og § 175 nr. 1. Kongen kan gi nærmere forskrifter om hvilke skip dette skal gjelde for, og om forsikringen eller sikkerhetstilførselen, herunder om virkningen av at de ikke holdes i kraft.

Kongen kan gjøre reglene i denne paragraf gjeldende for skip med norsk passasjersertifikat som brukes til passasjerbefordring i annen fart enn nevnt i første punktum.

Del V. Sjøulykker

Kapittel 18

Undersøkelse av sjøulykker, sjørettsskjønn og skipsbøker

I. Skipsbøker

§ 471

Skipsbøker

(Opphevet ved lov 16 feb 2007 nr. 9 (i kraft 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170).)

II. Undersøkelse av sjøulykker

§ 472

Virkeområde

Bestemmelsene i avsnitt II gjelder, når ikke annet fremgår av den enkelte bestemmelse, for sjøulykker med:

- a) norske skip, herunder fiskefartøy og fritidsbåter,
- b) utenlandske skip når ulykken inntreffer i riket, eller utenfor riket når flaggstaten samtykker eller det i henhold til folkeretten kan utøves norsk jurisdiksjon.

Sjøulykke foreligger når det ved driften av skip er omkommet mennesker eller voldt betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø. Som sjøulykke regnes også hendelse som inntreffer i forbindelse med driften av et skip som har medført en umiddelbar fare for skader som nevnt i første punktum eller for sjøsikkerheten ellers.

For sjøulykker med roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i rutetrafikk til eller fra havn i en EØS-stat, gjelder avsnitt II når ulykken inntreffer utenfor norsk sjøterritorium dersom Norge var den siste EØS-staten skipet besøkte før ulykken. For skip som nevnt i første punktum regnes som sjøulykke tilfelle som nevnt i annet ledd, samt enhver grunnstøting eller kollisjon som involverer skip, at et skip forsvinner eller blir forlatt i sjøen, miljøskade, samt hendelser som har medført umiddelbar fare for tilfelle som nevnt. Med roroferger menes her et sjøgående passasjerskip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer på og av skipet, og som kan transportere flere enn tolv passasjerer. Med hurtiggående passasjerfartøy menes her et hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 som endret pr. 1. mai 1999, og som kan transportere flere enn 12 passasjerer.

Bestemmelsene i avsnitt II gjelder ikke for sjøulykker som bare involverer militære fartøy.

§ 473

Undersøkelsesmyndigheten

Undersøkelse av sjøulykker skal skje ved den myndighet Kongen bestemmer.

Undersøkelsesmyndigheten skal klarlegge hendelsesforløp og årsaksfaktorer, utrede forhold av betydning for å forebygge sjøulykker og bedre sjøsikkerheten, og avgi og offentliggjøre en rapport med sine eventuelle tilrådinger når undersøkelsen er avsluttet. Undersøkelsesmyndigheten skal ikke vurdere sivilrettslig eller strafferettslig skyld og ansvar.

Kongen kan gi nærmere regler for gjennomføringen av undersøkelsene og om undersøkelsesmyndighetens organisasjon og sammensetning.

Kongen kan bestemme at undersøkelser av rene arbeidsulykker om bord på skip som har voldt døden eller betydelig skade på person, skal legges til et annet organ som undersøkelsesmyndighet, enn det organ som ellers er undersøkelsesmyndighet i medhold av første ledd. Kongen kan ved forskrift gi utfyllende bestemmelser om gjennomføringen av slike undersøkelser.

§ 474

Særlig berørte staters rett til å delta i undersøkelsene

Undersøkelsesmyndigheten skal gi særlig berørte fremmede stater rett til å delta i undersøkelsene.

Med særlig berørt stat forstås en stat:

- a) der skipet er registrert,
- b) der ulykken skjedde innenfor sjøterritoriet,
- c) der miljø eller eiendom er blitt alvorlig skadet eller utsatt for fare for alvorlig skade,
- d) som har borgere som har omkommet eller kommet betydelig til skade som følge av sjøulykken,
- e) som har informasjon som kan være av sentral betydning for undersøkelsen, eller
- f) som på annet vis har vesentlig interesse i undersøkelsen.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 475

Meldeplikt

Skipsføreren eller rederiet skal straks gi den myndighet Kongen bestemmer melding om sjøulykke. Det skal også gis slik melding når skipet har grunnstøtt eller har støtt sammen

med et annet skip, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke etter § 472. Kongen kan ved forskrift fastsette nærmere regler om meldeplikten.

Meldeplikt etter første ledd har også enhver som blir vitne til en sjøulykke, eller som blir oppmerksom på vrakrester eller andre forhold som gir grunn til å frykte at det har inntruffet sjøulykke, dersom vedkommende ikke etter forholdene har grunn til å anta at slik melding er unødvendig.

Kongen kan fastsette forskrifter som pålegger skipsføreren eller rederiet innen en viss frist å gi den myndighet Kongen bestemmer en etterfølgende rapport med nærmere bestemt informasjon om forhold knyttet til sjøulykken.

§ 476

Iverksettelse av undersøkelse

Når undersøkelsesmyndigheten har mottatt melding om en sjøulykke, skal den straks avgjøre om den skal foreta undersøkelser av ulykken, og skal i så fall iverksette undersøkelsene så snart som mulig. Undersøkelsen skal bringes til avslutning uten ugrunnet opphold. Undersøkelsesmyndigheten avgjør selv omfanget av undersøkelsen og hvordan den skal gjennomføres.

Det skal iverksettes undersøkelser ved:

- a) sjøulykker med norsk skip der mannskap, skipsfører eller noen annen som følger med skipet har eller antas å ha mistet livet eller kommet betydelig til skade,
- b) sjøulykker med norsk passasjerskip.

Ved sjøulykke med skip som omfattes av § 472 tredje ledd kan undersøkelsesmyndigheten etter enighet med annen særlig berørt stat innenfor EØS-området overlate ansvaret for undersøkelsene til den staten.

Sjøulykker med fritidsbåter omfattes ikke av annet ledd. Kongen kan gi forskrift om at visse sjøulykker som omfattes av annet ledd i stedet skal følge bestemmelsene i fjerde ledd.

For andre sjøulykker enn dem som omfattes av annet ledd, avgjør undersøkelsesmyndigheten selv om den vil foreta undersøkelser. Ved avgjørelsen skal det legges vekt på behovet for å klarlegge forholdene vedrørende sjøulykken, hvilket bidrag undersøkelsene kan gi til sjøsikkerhetsarbeidet, forventet ressursbruk ved en undersøkelse, om nødvendige undersøkelser kan gjennomføres på annen måte, og om en særlig berørt stat mener undersøkelser bør skje. Særlig berørte stater bør om mulig gis anledning til å uttale seg om ulykken bør undersøkes. Det skal også legges vekt på at antallet undersøkelser generelt bør være av et slik omfang at det kan gi et tilfredsstillende grunnlagsmateriale for det generelle sjøsikkerhetsarbeidet.

Undersøkelsesmyndigheten kan uten hensyn til tidligere avgjørelse beslutte å undersøke forhold vedrørende en eller flere sjøulykker.

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelser etter denne paragraf kan ikke påklages. Når allmenne hensyn tilsier det, kan departementet gi undersøkelsesmyndigheten pålegg om å undersøke en sjøulykke.

Endret ved lover 23 juni 1995 nr. 34 (i kraft 1 aug 1995), 14 des 2001 nr. 98 (i kraft 1 jan 2002 iflg. res. 14 des 2001 nr. 1416). Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 477

Opplysningsplikt mv.

Enhver plikter på forlangende og uten hensyn til taushetsplikt å gi undersøkelsesmyndigheten de opplysninger vedkommende sitter inne med om forhold som kan være av betydning for undersøkelsen av en sjøulykke, og å utlevere dokumenter og annet som kan bidra til å klarlegge de faktiske forhold. Enhver som forklarer seg for undersøkelsesmyndigheten har rett til å la seg bistå av advokat eller annen fullmektig.

Skipsføreren eller rederiet skal fremlegge utskrift av hva skipsbøkene inneholder om sjøulykken, og gi opplysninger om skipets besetning, hvem som antas å kunne gi opplysninger om sjøulykken og hvilke personer og foretak som berøres av den, og skal på oppfordring gi en utfyllende skriftlig redegjørelse for sjøulykken.

Forklaringer som nevnt i første og annet ledd kan bare brukes til sjøsikkerhetsmessige formål. Opplysninger fremkommet under forklaringene kan ikke brukes som bevis mot den som har avgitt forklaringen i en senere straffesak mot vedkommende.

§ 478

Forbud mot å fjerne vrakrester mv.

Skip som er forulykket, vrakrester, og annet fra skipet må ikke fjernes eller røres uten samtykke fra undersøkelsesmyndigheten eller politiet, med mindre det er nødvendig for å avverge fare for person, eiendom eller miljø eller for å hindre at noe som kan ha betydning for undersøkelsen går til grunne eller forsvinner.

§ 479

Tiltak for å fremskaffe opplysninger

Undersøkelsesmyndigheten har rett til å nytte privat grunn og kan kreve å få undersøke og ta i besittelse skip som er forulykket, vrakrester, dokumenter og andre ting i den utstrekning den trenger det for å kunne utføre sitt verv. Den kan påby legeundersøkelse etter reglene i § 145. Om nødvendig kan myndigheten kreve hjelp av politiet.

Vitneforklaringer og annen informasjon innhentes i slikt omfang og på den måten som undersøkelsesmyndigheten selv finner hensiktsmessig.

§ 480

Taushetsplikt

Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for undersøkelsesmyndigheten har taushetsplikt etter forvaltningsloven om det som de får kjennskap til under utførelse av sitt arbeid. Når taushetsbelagte opplysninger mottas fra noen som etter norsk lov har en strengere taushetsplikt enn det som følger av forvaltningsloven, skal tilsvarende strenge taushetsplikt gjelde for personer nevnt i første punktum, med mindre tungtveiende offentlige interesser tilsier at opplysningene bør kunne gis videre eller opplysningene er nødvendige for å forklare årsakene til ulykken.

§ 481

Bevisopptak mv.

Undersøkelsesmyndigheten kan kreve bevisopptak utenfor rettssak etter reglene i tvistemålsloven kapittel 20, uten hensyn til de vilkår som etter tvistemålsloven § 267 ellers gjelder for adgangen til å kreve bevisopptak.

Ved sjøulykker med skip som hører hjemme i Danmark, Finland eller Sverige, kan vedkommende lands myndigheter kreve bevisopptak etter reglene i første ledd. Er ulykke som nevnt i første punktum inntruffet i utlandet, kan bevisopptak foretas ved norsk konsulrett etter reglene i domstolloven § 50.

For skipsføreren, rederen, skadelidte og andre berørte gjelder tvistemålslovens alminnelige vilkår for bevisopptak utenfor rettssak. Bevisopptak i utlandet kan foretas ved norsk konsulrett etter reglene i domstolloven § 50.

Begjæring om bevisopptak kan fremsettes for den tingrett som følger av tvistemålsloven § 268. Begjæringen kan også fremsettes for tingretten for en havn skipet oppholder seg i eller kommer til, eller tingretten for en havn mannskapet oppholder seg i.

I Danmark, Finland og Sverige holdes sjøforklaring for norsk skip for den domstol som er kompetent etter lovgivningen der.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 482

Internasjonale undersøkelser

Skal undersøkelsesmyndigheten undersøke en sjøulykke inntruffet utenfor riket, kan deler av undersøkelsen gjennomføres i samarbeid med norsk utenriksstasjon. Undersøkelsesmyndigheten kan også anmode om bistand fra utenlandsk undersøkelsesmyndighet.

Ved sjøulykke med norsk skip som inntreffer innenfor fremmed stats territorium, bør undersøkelsesmyndigheten så langt dette er hensiktsmessig søke å samarbeide med kyststaten i undersøkelsene. Ved undersøkelser innenfor fremmed stats territorium gjelder bestemmelsene i avsnitt II bare så langt norske myndigheters kompetanse rekker etter folkeretten, og så langt kyststatens lovgivning ikke er til hinder.

Med mindre undersøkelsesmyndigheten etter § 476 annet ledd eller § 476 sjette ledd annet punktum er pliktig til å undersøke en ulykke selv, kan den helt eller delvis overlate ansvaret for undersøkelsene til myndighetene i en annen særlig berørt stat. Undersøkelsesmyndigheten kan delta i undersøkelser av sjøulykker utenfor riket som gjennomføres av utenlandsk undersøkelsesmyndighet. Ved sjøulykke som omfattes av § 476 annet ledd, kan undersøkelsesmyndigheten overlate ansvaret for undersøkelsene til en særskilt kommisjon som er opprettet av flere berørte stater i fellesskap for å undersøke årsakene til ulykken.

Kongen kan fastsette nærmere bestemmelser om undersøkelse av sjøulykker som inntreffer utenfor riket.

§ 483

Sakkyndig bistand mv.

Undersøkelsesmyndigheten kan benytte sakkyndig bistand ved gjennomføringen av undersøkelsen, og kan også be om bistand fra politiet og andre myndigheter.

§ 484

Rettigheter for dem som saken angår. Underretning til særlig berørte stater

Når undersøkelsesmyndigheten beslutter å iverksette undersøkelse, skal den så vidt mulig underrette skipets eier, rederiet, skipsføreren, brukere og assurandører av skipet og andre som saken angår om dette. Slik underretning skal gis så snart som mulig, og skal opplyse om rettighetene etter annet ledd i paragrafen her og etter § 485 annet ledd.

Innen undersøkelsen avsluttes, skal de som er nevnt i første ledd gis adgang til å fremkomme med opplysninger og synspunkter om sjøulykken og dens årsaksfaktorer. De bør også gis adgang til å være til stede ved undersøkelsene og har rett til å gjøre seg kjent med dokumentene, i den utstrekning undersøkelsesmyndigheten finner at dette kan skje uten hinder for undersøkelsen. Annet punktum gjelder med de begrensninger som følger av taushetsplikten, jf. § 480.

Ved undersøkelse av sjøulykker som omfattes av § 472 tredje ledd skal også myndighetene i særlig berørte stater innenfor EØS-området gis underretning om undersøkelsene. Ved undersøkelse av andre sjøulykker bør myndighetene i særlig berørte stater gis underretning om undersøkelsene. Underretningen skal opplyse om de rettigheter særlig berørte stater har etter § 474 første ledd og § 485 annet ledd.

§ 485*Undersøkelserapport*

Undersøkellesmyndigheten skal utarbeide en rapport som redegjør for hendelsesforløpet og inneholder undersøkelsesmyndighetens uttalelse om årsaksforholdene. Rapporten skal også inneholde undersøkelsesmyndighetens eventuelle tilrådinger om tiltak som bør treffes eller vurderes med henblikk på å hindre lignende sjøulykker i fremtiden.

Før undersøkelsesmyndigheten sluttbehandler rapporten, skal et utkast til rapport etter anmodning forelegges for dem som er nevnt i § 484 første ledd, samt for særlig berørte stater, med en rimelig frist for vedkommende til å gi uttalelse, med mindre særlige forhold tilsier at dette ikke gjøres. Retten etter første punktum gjelder bare de delene av utkastet til rapport som vedkommende på grunn av sin tilknytning til saken eller undersøkelsene har særlige forutsetninger for å uttale seg om.

Undersøkelsesmyndighetens utkast til rapport er ikke offentlig.

For sjøulykker som omfattes av § 472 tredje ledd skal rapporten meddeles EFTAs overvåkingsorgan (ESA).

Undersøkelsesmyndighetens avgjørelser etter denne paragraf kan ikke påklages.

§ 486*Sjøfartsdirektoratets undersøkelse av sjøulykker
eller andre hendelser*

Bestemmelsene i avsnitt II er ikke til hinder for at Sjøfartsdirektoratet undersøker sjøulykker som undersøkelsesmyndigheten beslutter å ikke undersøke, eller hendelser som faller utenfor undersøkelsesmyndighetens ansvarsområde.

Ved andre sjøulykker enn dem som omfattes av første ledd, kan Sjøfartsdirektoratet bare foreta ulykkesundersøkelser etter undersøkelsesmyndighetens godkjenning. Undersøkelsesmyndigheten kan begrense sin godkjenning til nærmere spesifiserte tiltak for informasjonsinnhenting.

Kongen kan i forskrift gi nærmere regler om Sjøfartsdirektoratets undersøkelser av sjøulykker og andre hendelser.

Undersøkelsesmyndigheten skal gi Sjøfartsdirektoratet melding om alle sjøulykker som inntreffer, samt om alle grunnstøtinger og sammenstøt, jf. § 475 første ledd tredje punktum. Så snart undersøkelsesmyndigheten har avgjort om den vil iverksette undersøkelser av en sjøulykke eller ikke, skal Sjøfartsdirektoratet underrettes om denne avgjørelsen.

III. Sjørettsskjønn**§ 487***Formål m.m.*

Sjørettsskjønn skal holdes når det begjæres av rederen eller en befrakter, lasteier, assurdør eller annen interessert. Retten skal, i den utstrekning det er begjært,

- 1) avgi uttalelse om skipets og lastens tilstand og om mulige skaders art, omfang og årsaker;
- 2) foreta verdsettelse av skip og last;
- 3) avgi uttalelse om skipet kan repareres der det befinner seg, eller på et sted det kan flyttes til;
- 4) foreta en vurdering av de påregnelige kostnader ved flytting og reparasjon av skipet, og av skipets antatte verdi i reparert stand.

Skjønnet kan påberopes som bevis i rettergang, men er ikke bindende.

Endret ved lov 30 aug 2002 nr. 67 (i kraft 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938).

§ 488*Rettens sammensetning m.m.*

Skjønnsmedlemmenes antall er to. Dersom rettens leder finner det ønskelig, skal antallet være fire.

Skjønnsmedlemmene gis så vidt mulig en dags varsel.

I særlige tilfelle kan lederen unnlate å delta i skjønnnet og overlate til skjønnsmedlemmene å holde det alene med påfølgende avhjemling i rettsmøte.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 489*Berammelse og varsling*

Skjønnnet holdes snarest mulig etter at begjæringen er mottatt. Skjønnsretten varsler søkeren og skipsføreren og så vidt mulig rederen samt befraktere, lasteiere, assurandører og andre interesserte om berammelsen. Er det skjellig grunn til mistanke om at reglene om sjødyktighet eller sikkerhet til sjøs er overtrådt, skal også vedkommende politimester varsles. Skjønnnet kan holdes selv om noen som er eller skulle ha vært varslet, ikke møter.

Endret ved lov 30 aug 2002 nr. 67 (i kraft 1 jan 2003 iflg. res. 30 aug 2002 nr. 938).

§ 490*Avhør, dokumentasjon, gransking*

Skjønnsmedlemmene har rett til å stille spørsmål til de personer som blir avhørt.

Forklaringer som blir gitt under skjønnnet, skal dokumenteres for så vidt en part eller annen fremmøtt interessert krever det, eller retten antar at forklaringene har betydning for vurderingen av en skades årsak eller omfang eller ansvarsforholdet, eller retten ellers finner grunn til det. Dokumentasjonen foretas etter reglene i tvisteloven § 13-9 første ledd.

I den utstrekning det er forsvarlig og ikke uforenlig med lederens deltakelse i skjønnsavgjørelsen, kan lederen overlate den nærmere gransking til skjønnsmedlemmene alene, dersom det ville kreve uforholdsmessig lang tid for lederen å delta fullt ut i hele granskingsarbeidet.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 491*Rettsmidler*

Det er ikke adgang til overskjønn, anke eller gjenåpning.

Kommer det etter at skjønn er holdt, frem nye opplysninger som antas å være av vesentlig betydning, kan nytt skjønn holdes på begjæring av noen som nevnt i § 487.

Endret ved lov 17 juni 2005 nr. 90 (i kraft 1 jan 2008 iflg. res. 26 jan 2007 nr. 88).

§ 492*Henvisning til skjønnsloven*

Skjønnnet holdes for øvrig etter reglene i skjønnsloven, for så vidt ikke annet følger av de bestemmelser som er gitt her.

IV. Forskrifter**§ 493***Utfyllende forskrifter*

Kongen kan gi nærmere forskrifter til utfylling og gjennomføring av reglene i dette kapittel.

Del VI. Øvrige bestemmelser

Kapittel 19 Foreldelse

§ 503

Foreldelse etter kapittel 10

Krav om erstatning for forurensningsskade som nevnt i §§ 191, 207 eller 208, eller om erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond (1992) faller bort dersom ikke søksmål er reist innen 3 år fra den dag skaden, tapet eller utgiftene oppsto. Krav kan ikke i noe tilfelle reises når det er gått 6 år fra den ansvarsbetingende hendelsen. Er skaden, tapet eller utgiftene oppstått ved en serie av hendelser med samme opphav, regnes 6-årsfristen fra den første hendelsen.

Foreldelse av krav mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) kan foruten ved søksmål også avbrytes ved prosessvarsel til fondet i samsvar med § 204 fjerde ledd.

Krav mot Det internasjonale tilleggsfond (2003) faller bort når krav om erstatning fra Det internasjonale erstatningsfond (1992) faller bort etter første ledd. Krav fremsatt mot Det internasjonale erstatningsfond (1992) anses også å være fremsatt mot Det internasjonale tilleggsfond (2003).

Endret ved lover 17 mars 1995 nr. 13 (i kraft 30 mai 1996), 15 mai 1998 nr. 26, 27 feb 2004 nr. 10 (i kraft 3 mars 2005 iflg. res. 17 des 2004 nr. 1714).

Kapittel 20 Forskjellige bestemmelser

I. Definisjon av SDR

§ 505

Definisjon av SDR

Med SDR menes i loven her den spesielle trekkrettighet som er fastsatt av Det internasjonale valutafond. Den skal omregnes til norske penger etter kronens verdi uttrykt i SDR den dag da betaling finner sted eller begrensningsfond opprettes etter kapittel 9 eller 10.

II. Sjøveisregler m.m.

§ 506

Sjøveisregler m.m.

Kongen kan gi regler om:

- 1) hva som skal iakttas om bord for å trygge navigeringen og unngå at skip støter sammen eller utsettes for eller volder annen fare eller skade, herunder om hvorledes skip skal styres, om nedsatt fart eller største tillatte fart i nærmere angitte farvann, og om hvilke tegn og signaler som skal brukes;
- 2) signaler for å betegne havsnød, herunder om at de fastsatte nødsignaler bare må brukes for å signalisere nød, og at private signaler som kan forveksles med de fastsatte nødsignaler, ikke må brukes;

- 3) hva som skal iakttas om bord når en på skipet oppdager eller mottar melding om noe som kan medføre fare for sjøfarende, eller mottar anmodning om hjelp fra skip i nød;
- 4) hva som skal iakttas for å trygge skipsfarten under krig, krigsfare eller krigsartede forhold;
- 5) at redere av rutegående skip skal offentliggjøre de ruter som skipene skal følge over havet;
- 6) hvilke skipspapirer som skal finnes om bord;
- 7) at et eksemplar av denne lov og bestemmelser som er gitt i medhold av loven, skal finnes om bord.

Kapittel 21

Flyttbare plattformer m.v.

§ 507

Boreplattformer og liknende flyttbare innretninger

Boreplattformer og liknende flyttbare innretninger som ikke er å anse som skip og som skal brukes til undersøkelse etter eller utnyttning, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster eller til hjelp for slik virksomhet, anses for norsk når de eies av noen som nevnt i § 4 første ledd, og de ikke er innført i et annet lands register. Eieren skal melde skipet til innføring i skipsregisteret i samsvar med reglane i § 12, som gjelder så langt de passer. Også reglene i § 5, § 7, § 8 og § 9 gjelder tilsvarende så langt de passer for disse innretningene. Departementet kan i særlige tilfeller gjøre unntak fra registreringsplikten.

Innretningene anses som skip og driften av dem som rederivirksomhet i forhold til reglene i kapitlene 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 16, 18, 19 og 20 med følgende særbestemmelser og unntak:

- 1) Det som er bestemt om skipsføreren og den øverste styrmann gjelder tilsvarende for den som har den øverste myndighet om bord på innretningen, og for dennes faste stedfortreder.
- 2) Ansvarsgrensene etter § 175 nr. 2 og 3 skal uansett innretningens størrelse være 12 millioner SDR henholdsvis 20 millioner SDR.
- 3) Sjøpanterett etter § 51 tilkommer ikke krav på erstatning for forurensningsskader oppstått i forbindelse med virksomhet som nevnt i paragrafen her.
- 4) Reglene i § 45 gjelder ikke.
- 5) Det kan foretas undersøkelser etter reglene i kapittel 18 avsnitt II dersom det ikke er truffet annen bestemmelse om undersøkelser i lov eller i medhold av lov.

Endret ved lov 8 des 1995 nr. 65 (i kraft 1 jan 1996).

Del VII. Sluttbestemmelser

Kapittel 22

Sluttbestemmelser

§ 511

Ikrafttreddelse. Opphevelse av sjøfartsloven 1893

Loven trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer. De enkelte deler av loven kan settes i kraft til ulik tid.

Fra den tid loven trer i kraft, oppheves lov 20 juli 1893 nr. 1 om sjøfarten.

§ 512*Overgangsbestemmelser*

Forskrifter gitt i medhold av lov 20 juli 1893 nr. 1 om sjøfarten gjelder også etter at loven her har trådt i kraft.

Kapittel 13 Stykkgodstransport og kapittel 14 Befraktning av skip kommer til anvendelse for avtaler om stykkgodstransport og befraktning av skip som inngås etter at loven her har trådt i kraft. Er konnossement utstedt etter at loven her har trådt i kraft, gjelder kapittel 13 og 14 for så vidt konnossementet bestemmer rettsforholdet til tredjepersoner, selv om konnossementet er utstedt i henhold til en avtale om stykkgodstransport eller befraktning av skip som er inngått før loven trådte i kraft.

Reglene i § 422 om begrensning av bortfrakterens ansvar ved transport av passasjerer og reisegods kommer til anvendelse i alle tilfeller der den hendelsen som begrunner bortfrakterens ansvar, har funnet sted etter at loven her har trådt i kraft.

§ 513*Endringer i andre lover*

Fra den tid loven trer i kraft, gjøres følgende endringer i andre lover:

Lov 16. februar 2007 nr. 09 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven)

Loven settes kraft 1. juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.

Jf. tidligere lover 9. juni 1903 nr. 7, 19. juni 1964 nr. 20, 17. juni 1966 nr. 2, 18. juni 1971 nr. 90, 3. juni 1977 nr. 50, 5. juni 1981 nr. 42.

INNHold

Kapittel 1 Innledende bestemmelser	121
§ 1 Lovens formål	121
§ 2 Lovens saklige virkeområde	121
§ 3 Lovens geografiske virkeområde	122
Kapittel 2 Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring	122
§ 4 Rederiet	122
§ 5 Plikt til innsendelse av opplysninger	122
§ 6 Rederiets alminnelige plikter	123
§ 7 Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem	123
§ 8 Medvirkningsplikt for skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord	123
Kapittel 3 Teknisk og operativ sikkerhet	124
§ 9 Teknisk sikkerhet	124
§ 10 Måling av skip	124
§ 11 Drift og vedlikehold	124
§ 12 Last og ballast	124
§ 13 Sertifikater	125
§ 14 Navigering	125
§ 15 Bemanning og vakthold	125
§ 16 Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater	125
§ 17 Helsekrav	126

§ 18	Minstealder	126
§ 19	Skipsførerens plikter etter dette kapitlet	126
§ 20	Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord	127
	Kapittel 4 Personlig sikkerhet	127
§ 21	Sikkerhetsinnretninger og utstyr	127
§ 22	Tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord	128
§ 23	Arbeidstid	128
§ 24	Hviletid	128
§ 25	Bo- og fritidsmiljø	128
§ 26	Forpleining	129
§ 27	Legemidler og behandling av syke	129
§ 28	Verneombud og arbeidsmiljøutvalg	129
§ 29	Skipsførerens plikter etter dette kapitlet	129
§ 30	Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord	130
	Kapittel 5 Miljømessig sikkerhet	130
§ 31	Forbud mot forurensning	130
§ 32	Teknisk miljømessig sikkerhet	131
§ 33	Driften av skipet	131
§ 34	Beredskap, varsling og rapportering	131
§ 35	Levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg	131
§ 36	Skip som tas endelig ut av drift	131
§ 37	Skipsførerens plikter etter dette kapitlet	132
§ 38	Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord	132
	Kapittel 6 Sikkerhets- og terrorberedskap	132
§ 39	Forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip	132
§ 40	Bruk av maktmidler	133
	Kapittel 7 Tilsyn	133
§ 41	Tilsynsmyndighet	133
§ 42	Tilsyn med sikkerhetsstyringssystem	133
§ 43	Tilsynet med norske skip	133
§ 44	Tilsynet med utenlandske skip	134
§ 45	Plikt for rederiet, skipsføreren og andre til å medvirke til tilsynet	134
§ 46	Bistandsplikt	134
§ 47	Rederiets melde- og rapporteringsplikt	134
§ 48	Gebyrer	135
	Kapittel 8 Forvaltningstiltak	135
§ 49	Pålegg om tiltak	135
§ 50	Tvangsmulkt	135
§ 51	Tilbaketrekking av sertifikater	136
§ 52	Tvangstiltak overfor skip	136
§ 53	Stansing og bording av skip i fart	136
§ 54	Nektelse av adgang til norsk sjøterritorium for utenlandsk skip	136
	Kapittel 9 Administrative sanksjoner	137
§ 55	Overtredelsesgebyr	137
§ 56	Overtredelsesgebyr mot rederiet	137
§ 57	Inndrivelse av overtredelsesgebyr	138

Kapittel 10 Straffansvar	138
§ 58 Brudd på rederiets plikter når det gjelder sikkerhetsstyringssystem	138
§ 59 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord	138
§ 60 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord	138
§ 61 Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord	139
§ 62 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord	139
§ 63 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord	140
§ 64 Brudd på rederiets plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten	140
§ 65 Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten	140
§ 66 Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den miljømessige sikkerheten	141
§ 67 Brudd på rederiets og skipsførerens plikt til å følge tilsynsmyndighetens vedtak	141
§ 68 Straffansvar for den som ikke er offentlig tjenestemann	141
§ 69 Fellesbestemmelser	141
§ 70 Inndrivelse av bot eller foretaksstraff	141
Kapittel 11 Øvrige bestemmelser	142
§ 71 Sjøassurandørers taushetsplikt	142
§ 72 Ikrafttredelse	142
§ 73 Overgangsbestemmelser	142
§ 74 Opphevelse av og endring i andre lover	142

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

§ 1

Lovens formål

Loven skal trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et godt arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skip, samt et godt og tidsmessig tilsyn.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 2

Lovens saklige virkeområde

Loven får anvendelse for norske og utenlandske skip. For skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet, gjelder loven likevel ikke.

Kongen kan gi forskrift om at loven i tillegg til skip som nevnt i første ledd, også skal gjelde for:

- boreplattformer og andre flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lag-ring eller transport av undersjøiske naturforekomster samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet,
 - flytekran, mudderapparat og lignende flytende innretninger,
 - skip som nevnt i første ledd annet punktum hvor noen har sitt arbeid om bord.
- Kongen kan også gi forskrift om at loven helt eller delvis ikke skal gjelde for:



- a) skip under 24 meter største lengde,
- b) skip som kan føre inntil tolv passasjerer,
- c) spesialskip,
- d) skip som utelukkende benyttes på elver og innsjøer,
- e) skip som er vernet,
- f) skip som tilhører Forsvaret eller som benyttes i dets tjeneste,
- g) andre statlige skip som brukes utenfor næringsvirksomhet,
- h) utenlandske skip.

Kongen kan for skip som nevnt i tredje ledd, gi særlige regler om sikkerhetsstyring, sikkerhet, miljø, sikkerhets- og terrorberedskap og tilsyn samt forvaltningstiltak og administrative sanksjoner som fraviker reglene i loven her.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 3

Lovens geografiske virkeområde

Loven gjelder for norske skip uansett hvor de befinner seg.

Med de begrensninger som følger av folkeretten, gjelder loven for utenlandske skip:

- a) i Norges territorialfarvann, herunder ved Svalbard og Jan Mayen,
- b) i Norges økonomiske sone,
- c) på norsk kontinentalsokkel.

Kongen kan gi forskrift om lovens anvendelse på utenlandske skip også utenfor områdene nevnt i annet ledd, så langt folkeretten tillater det.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 2

Rederiets plikter. Sikkerhetsstyring

§ 4

Rederiet

Med rederiet menes den som i det sikkerhetsstyringssertifikatet som skipet skal ha etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 7, jf. § 5 i denne loven, er opplyst å være driftsansvarlig selskap.

Dersom det for skipet ikke gjelder krav om sikkerhetsstyringssertifikat som nevnt i første ledd, eller sikkerhetsstyringssertifikatet er blitt ugyldig eller er trukket tilbake, regnes skipets eier som rederiet. Er skipet registrert, regnes den registrerte eieren som skipets eier. Dersom skipets eier i tilfelle som nevnt i første punktum har innsendt dokumentasjon i henhold til § 5 med samtykke fra den driftsansvarlige eller byggeansvarlige, skal vedkommende anses som rederi etter denne loven.

Annet ledd gjelder tilsvarende dersom den som er opplyst å være driftsansvarlig selskap i skipets sikkerhetsstyringssertifikat, ikke eksisterer.

Departementet kan gi forskrifter om hvem som skal anses som «rederi» etter reglene i første til tredje ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 5

Plikt til innsendelse av opplysninger

Dersom skipets eier overlater ansvaret for driften av skipet til en annen, skal det opplyses om navnet på den driftsansvarlige og gis andre nødvendige opplysninger til den departemen-

tet bestemmer. Den driftsansvarlige skal få en bekreftelse på at opplysningene er mottatt og fullstendige. Første og annet punktum gjelder tilsvarende under byggingen av skipet dersom skipets eier overlater ansvaret for byggingen av skipet til en annen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om plikten til å gi opplysninger etter første ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 6

Rederiets alminnelige plikter

Rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Rederiet skal sørge for at lovens krav oppfylles, bortsett fra i tilfelle der skipsføreren i loven er gitt en selvstendig plikt til å sørge for dette. Rederiet skal sørge for at forholdene legges til rette for at alle de som har sitt arbeid om bord, har mulighet for å oppfylle sine forpliktelser etter loven.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om rederiets plikter etter denne bestemmelsen.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 7

Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem

Rederiet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip, for å kartlegge og kontrollere risiko samt sikre etterlevelse av krav fastsatt i eller i medhold av lov eller i sikkerhetsstyringssystemet selv. Sikkerhetsstyringssystemets innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset behovet til rederiet og den aktiviteten det driver.

Rederiet skal sørge for at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, får anledning til å medvirke ved etableringen, gjennomføringen og videreutviklingen av sikkerhetsstyringssystemet.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om kravene til sikkerhetsstyringssystem, herunder om:

- a) innhold, omfang og dokumentasjon,
- b) sikkerhetsstyringssertifikater for skip,
- c) godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring for rederier,
- d) adgang til å fravike kravet til sikkerhetsstyringssystem for visse skip og adgang til å fravike første og annet ledd når dette er nødvendig som følge av gjennomføring av EOS-avtalen.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 8

Medvirkningsplikt for skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord

Skipsføreren skal medvirke ved etableringen, gjennomføringen og videreutviklingen av sikkerhetsstyringssystem etter § 7, og skal videre medvirke til at sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt om bord og fungerer etter sin hensikt.

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at sikkerhetsstyringssystemet blir fulgt om bord.

Departementet kan gi forskrifter om medvirkningsplikten, herunder adgang til å fravike første og annet ledd når dette er nødvendig som følge av gjennomføring av EØS-avtalen.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 3

Teknisk og operativ sikkerhet

§ 9

Teknisk sikkerhet

Et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Departementet kan gi forskrifter om hvordan skip skal være prosjektert, bygget og utrustet for å tilfredsstille kravene etter første ledd, herunder om:

- a) skrogstyrke og vanntett integritet,
- b) stabilitet og flyteevne,
- c) maskineri og elektriske installasjoner,
- d) brannsikring,
- e) navigasjonsutstyr,
- f) kommunikasjonsutstyr,
- g) redningsmidler.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 10

Måling av skip

Et skip skal måles og være utstyrt med målebrev.

Departementet kan gi forskrifter om måling, herunder om:

- a) hvilke skip som er målepliktige,
- b) ommåling,
- c) hvem som skal forestå målingen,
- d) målebrevet og annen dokumentasjon vedrørende måling,
- e) anerkjennelse av utenlandske målebrev.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 11

Drift og vedlikehold

Et skip skal drives og vedlikeholdes på en slik måte at det ut fra skipets formål og det fartsområdet det er bestemt for, gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om hvordan et skip skal drives og vedlikeholdes for å tilfredsstille kravene i første ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 12

Last og ballast

Et skip skal være lastet eller ballastet på en slik måte at stabiliteten og flyteevnen ikke settes i fare, og slik at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues på annen måte. Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om last og ballast, herunder om farlig last, sikring av last, fribord og lastemerker.

Lasting og lossing skal skje på en slik måte at sikkerheten for liv og helse, miljø og materielle verdier ikke trues. Departementet kan gi forskrifter om lasting og lossing, herunder om laste- og losseinnretninger.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 13

Sertifikater

Departementet kan i forskrift stille krav om at skipet skal ha sertifikater utstedt av tilsynsmyndigheten eller den departementet bestemmer, som dokumentasjon på at skipet på utstedelsestidspunktet tilfredsstiller krav fastsatt i eller i medhold av loven.

Sertifikater kan inneholde særskilte vilkår, og skal til enhver tid være tilgjengelig om bord.

Departementet kan gi forskrift om krav til sertifikater, herunder om:

- a) hvilke sertifikater et skip skal være utstyrt med,
- b) utstedelse, gyldighet og vilkår,
- c) adgang til å fravike kravene i første og annet ledd,
- d) anerkjennelse av utenlandske sertifikater.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 14

Navigering

Et skip skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier.

Departementet kan gi forskrift om krav til sikker navigering, herunder om:

- a) sjøveisregler,
- b) bruk av navigasjonshjelpemidler,
- c) skipsbøker samt andre skipspapirer,
- d) tiltak hvor skipet eller et annet skip er i havsnød,
- e) tiltak for å trygge skipet under krig, krigsfare og lignende forhold.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 15

Bemanning og vakthold

Et skip skal være bemannet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

Vaktholdet om bord skal være tilstrekkelig til å opprettholde sikker navigering og andre sikkerhets- og driftsfunksjoner.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene til bemanning og vakthold.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 16

Kvalifikasjonskrav og personlige sertifikater

Den som har sitt arbeid om bord, må ha de kvalifikasjoner og eventuelle sertifikater som kreves for den aktuelle stillingen eller det arbeidet som skal utføres. Sertifikatet skal vise at de nødvendige kravene var oppfylt ved sertifikatets utstedelse, herunder krav til alder, tjeneste, helsetilstand, utdanning, språk og opplæring for stillingen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om sertifikatpliktige stillinger og om kvalifikasjoner, herunder om:

- a) utstedelse og gradering av sertifikater,
- b) nødvendig dokumentasjon,
- c) anerkjennelse av utenlandske sertifikater,
- d) kvalifikasjonskontroll,



- e) adgang til å inndra sertifikater,
- f) adgang til å fravike kravene etter første ledd,
- g) mønstring.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 17

Helsekrav

Den som har sitt arbeid om bord, må være fysisk og psykisk skikket til tjenesten og ikke utgjøre en fare for andre om bord. Vedkommende skal legge frem helseerklæring som viser at vilkårene i første punktum er oppfylt, og har plikt til å la seg undersøke av lege når skipsføreren finner grunn til å kreve det.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd til fysisk og psykisk skikket, helseerklæring og legeundersøkelser, herunder om:

- a) minimumskrav til helse, syn og hørsel for ulike stillinger,
- b) helseerklæring,
- c) godkjenning av leger,
- d) klagenemnd,
- e) innberetning av yrkesskader og yrkessykdommer,
- f) adgang til å fravike kravene etter første ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 18

Minstealder

Den som har sitt arbeid om bord må ha fylt 16 år. Departementet kan gi forskrift om minstealder, herunder om:

- a) høyere minstealder for visse fartsområder, skip og stillinger,
- b) særskilte vilkår for at personer mellom 16 og 18 år kan tjenestegjøre om bord, og særlige vernetiltak for disse,
- c) adgang til å fravike kravene etter første ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 19

Skipsførers plikter etter dette kapitlet

Skipsføreren skal sørge for at:

- a) skipet er lastet og ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lasting og lossing av skipet skjer på en sikker måte, jf. § 12, sjølovens § 131 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,
- b) navigeringen av skipet og føringen av skipsbøker skjer i henhold til § 14, jf. sjøloven §§ 132 og 133 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,
- c) vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- d) andre som har sitt arbeid om bord ved tiltredelsen eller ved tildelingen av arbeidsoppgaver får nødvendig kunnskap om skipet, om sine plikter, om grunnleggende miljø- og sikkerhetsbestemmelser og om tiltak ved en sjøulykke.

Skipsføreren skal medvirke til at:

- a) driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) skipet har de sertifikatene som kreves, jf. § 13 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,

- c) bemanningen av skipet er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 første ledd og sjøloven § 131 første ledd, samt forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,
- d) vedkommende selv og andre som har sitt arbeid om bord er behørig kvalifisert og har gyldig helseerklæring, jf. § 16 og § 17 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene som i første og annet ledd stilles til skipsføreren.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 20

Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at:

- a) driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 11 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte og at lasting og lossing av skipet skjer på en sikker måte, jf. § 12 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- c) navigeringen av skipet skjer på en sikker måte og at føring av skipsbøker skjer på korrekt måte, jf. § 14 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- d) vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig, jf. § 15 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- e) vedkommende selv er behørig kvalifisert og har gyldig helseerklæring, jf. § 16 og § 17 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd til andre som har sitt arbeid om bord.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 4 Personlig sikkerhet

§ 21

Sikkerhetsinnretninger og utstyr

Et skip skal ha nødvendige innretninger og utstyr og det skal treffes slike sikkerhetstiltak og andre forholdsregler som er nødvendige for å unngå eller redusere fare for liv og helse for dem som har sitt arbeid om bord.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder om:

- a) lysforhold,
- b) klima,
- c) forurensning,
- d) fysiske faktorer,
- e) rømningsveier,
- f) verne- og sikkerhetsinnretninger.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 22

Tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord

Arbeidet om bord skal tilrettelegges og utføres slik at hensynet til liv og helse og til et psykososialt arbeidsmiljø blir ivaretatt på en god og hensiktsmessig måte. Ved tilretteleggingen skal det tas hensyn til den enkeltes forutsetninger for å kunne utføre arbeidet på en måte som er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om de kravene som stilles etter første ledd for å unngå eller redusere farer forbundet med arbeidet, herunder om:

- a) kartlegging av farene og iverksettelse av hensiktsmessige tiltak,
- b) nødvendige tiltak til opplæring og øvelse samt instruksjon av dem som har sitt arbeid om bord,
- c) tilgjengelighet av hensiktsmessig sikkerhets- og verneutstyr,
- d) plikt til å informere og drøfte farer forbundet med arbeidet og sikkerheten med dem som har sitt arbeid om bord.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 23

Arbeidstid

Den alminnelige arbeidstiden skal være 8 timer i døgnet, med ett døgnns hvile i hver uke og hvile på offentlige fridager.

Departementet kan gi forskrift om arbeidstiden, herunder om unntak fra bestemmelsene i første ledd, enten generelt eller for visse stillinger, samt om ekstraarbeid som følge av sikkerhetsmessige forhold.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 24

Hviletid

Hviletiden skal minst være 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, og 77 timer i løpet av hvilken som helst periode på 168 timer. Hviletiden kan deles i to perioder, hvorav en skal være på minst 6 timer. Intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.

For sjøfolk som går vakter, gjelder bestemmelsene i første ledd ikke ved nødsituasjoner, ved arbeid som følge av en øvelse eller ved andre overordnede driftsforhold.

Bestemmelsene i første ledd kan fravikes i bindende tariffavtale. For personer som inngår i bro- eller maskinvakt, skal fravik i tariffavtale fra bestemmelsene i første ledd være begrenset til minst 6 sammenhengende timer under forutsetning av at ingen slik reduksjon strekker seg over mer enn 48 timer og at hviletiden er på minst 70 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 168 timer.

Departementet kan gi forskrift om hviletid, herunder om fravik fra bestemmelsene i første ledd:

- a) på passasjerskip med skiftordning i innenriks fart etter at de berørte sjømanns- og rederiorganisasjoner er hørt,
- b) på fiske- og fangstfartøyer.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 25

Bo- og fritidsmiljø

De som har sitt arbeid om bord skal ha tilfredsstillende bo- og fritidsmiljø. Det skal finnes tilstrekkelig med lugarer, oppholdsrom, spiserom, rom for å tilberede mat, rom for personlig

hygiene og sykerom. Alle rom skal være tilstrekkelig store, og innredet og utstyrt slik at et godt arbeidsmiljø sikres.

Departementet kan gi nærmere forskrifter om kravene i første ledd, under hensyn til hvor mange som arbeider om bord og skipets størrelse, konstruksjon, fartsområde og øvrige forhold. Departementet gir også forskrifter om krav til sertifikater vedrørende arbeids- og levevilkår på skip.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 26

Forpleining

De som har sitt arbeid om bord, skal få god og tilstrekkelig kost som skal være i samsvar med lov 19. desember 2003 nr. 124 om matproduksjon og mattrygghet mv. (matloven) og forskrifter gitt i medhold av loven.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder krav til proviant-, kjøle- og fryserom.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 27

Legemidler og behandling av syke

Et skip skal være utstyrt med legemidler og annet som er nødvendig til behandling av syke og skadede og til forebygging av sykdom om bord.

Syke og skadede kan i nødvendig utstrekning tas under behandling.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første og annet ledd, herunder om hvem som kan utføre behandlingen.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 28

Verneombud og arbeidsmiljøutvalg

På skip skal det være organisert verne- og miljøarbeid. Det skal velges verneombud av og blant dem som har sitt arbeid om bord, og opprettes et arbeidsmiljøutvalg.

Departementet kan gi forskrift om verne- og arbeidsmiljøutvalgs oppgaver og rettigheter,

- b) arbeidsmiljøutvalgets sammensetning og oppgaver,
- c) samordning av verne- og miljøarbeidet,
- d) unntak fra bestemmelsene i første ledd for visse skip.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 29

Skipsførers plikter etter dette kapitlet

Skipsføreren skal sørge for at:

- a) arbeidet om bord er tilrettelagt slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig og at det psykososiale arbeidsmiljøet ivaretas, jf. § 22 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) den fastsatte hviletiden overholdes, jf. § 24 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Skipsføreren skal medvirke til at:

- a) skipet har nødvendige innretninger og utstyr og at det er truffet nødvendige sikkerhetstiltak og andre forholdsregler for å sikre liv og helse for de som arbeider om bord, jf. § 21 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) bo- og fritidsmiljø og forpleining er i samsvar med §§ 25 og 26 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsene,



- c) skipet er utstyrt med nødvendige legemidler mv., jf. § 27 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- d) verne- og miljøarbeidet om bord organiseres og gjennomføres på en forsvarlig måte, jf. § 28 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene som stilles til skipsføreren etter første og annet ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 30

Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at:

- a) det treffes nødvendige sikkerhetstiltak for å sikre liv og helse for de som arbeider om bord, jf. § 21 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) arbeidet om bord tilrettelegges slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig og at det psykososiale arbeidsmiljøet ivaretas, jf. § 22 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- c) verne- og miljøarbeidet gjennomføres på en forsvarlig måte, jf. § 28 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kravene i første ledd til andre som har sitt arbeid om bord.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 5

Miljømessig sikkerhet

§ 31

Forbud mot forurensning

Forurensning av det ytre miljø ved utslipp eller dumping fra skipet, eller ved forbrenning av skadelige stoffer eller på annen måte i forbindelse med driften av skipet er forbudt, med mindre annet fremgår av lov eller forskrift fastsatt med hjemmel i lov.

Forbudet mot utslipp eller dumping fastsatt i medhold av dette kapitlet gjelder ikke:

- a) ved utslipp av skadelige stoffer eller dumping som er nødvendig av hensyn til skips sikkerhet, de ombordværendes helse eller for å redde liv, eller
- b) ved utslipp av skadelige stoffer eller dumping som skyldes skade på skip, når alle rimelige forholdsregler er tatt både før og etter uhellet for å hindre eller begrense utslippet.

Dette kapitlet og forskrifter gitt i medhold av det, kommer ikke til anvendelse på forurensning som utelukkende skyldes utforskning, utvinning og utnyttelse til sjøs av undersjøiske naturforekomster.

Departementet kan gi forskrift om hva som skal anses som:

- a) skadelige stoffer, herunder organismer,
- b) utslipp,
- c) dumping,
- d) forbrenning.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 32

Teknisk miljømessig sikkerhet

Et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere krav til hvordan et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet for å unngå forurensning.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 33

Driften av skipet

Driften av et skip skal legges opp og gjennomføres slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Departementet kan gi forskrift med nærmere krav til hvordan et skip skal drives for å unngå forurensning, herunder om:

- a) utslipp, dumping og forbrenning,
- b) bunkers og bunkring,
- c) ballasthåndtering,
- d) miljøsertifikater,
- e) dagbokføring av behandling av skadelige stoffer.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 34

Beredskap, varsling og rapportering

Et skip skal ha nødvendig beredskap, herunder en beredskapsplan, for å kunne avverge eller eventuelt begrense virkningene av forurensning av det ytre miljø fra skipet.

Ved forurensning eller fare for forurensning, skal det umiddelbart varsles om hendelsen og om de tiltakene som er eller vil bli truffet for å avverge eller begrense virkningene. En etterfølgende rapport om ulykken skal sendes tilsynsmyndigheten.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første og annet ledd, herunder om:

- a) den beredskapen skipet skal ha,
- b) hva en beredskapsplan skal inneholde,
- c) hvordan og til hvem varsling og rapportering skal skje,
- d) unntak fra bestemmelsen i første ledd for visse skip.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 35

Levering av skadelige stoffer til mottaksanlegg

Et skip skal levere skadelige stoffer til særskilte mottaksanlegg i land, så langt slike stoffer ikke kan håndteres forsvarlig om bord eller kan leveres til andre for forsvarlig håndtering.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder om meldeplikt.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 36

Skip som tas endelig ut av drift

Et skip som skal tas endelig ut av drift skal håndteres på en forsvarlig måte, slik at det ikke oppstår fare for liv, helse eller miljø.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene i første ledd, herunder om meldeplikt og om fjerning av skadelige stoffer om bord.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 37

Skipsførers plikter etter dette kapitlet

Skipsføreren skal sørge for at:

- a) det varsles umiddelbart om forurensning eller fare for forurensning og settes i verk rimelige tiltak for å hindre slik forurensning eller begrense virkningen av den, samt at etterfølgende rapport innsendes, jf. § 34 annet ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) skadelige stoffer behandles i overensstemmelse med § 35 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.
- c) dagbøker som nevnt i § 33 annet ledd bokstav e føres på en korrekt måte.

Skipsføreren skal medvirke til at:

- a) skipets utrustning er egnet til å hindre forurensning, jf. § 32 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- b) driften av skipet legges opp og gjennomføres slik at forurensning hindres, jf. § 33 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen,
- c) skipet har nødvendig beredskap for å avverge eller begrense forurensning fra skipet, jf. § 34 første ledd og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi nærmere forskrift om kravene til skipsføreren i første og annet ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 38

Plikter etter dette kapitlet for andre som har sitt arbeid om bord

Andre som har sitt arbeid om bord, skal så langt dette følger av vedkommendes stilling, medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres slik at forurensning hindres, jf. § 33 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

Departementet kan gi nærmere forskrift om de kravene som første ledd stiller til andre som har sitt arbeid om bord.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 6

Sikkerhets- og terrorberedskap

§ 39

Forebyggende tiltak mot angrep mv. på skip

Det skal treffes tiltak for å hindre og beskytte skipet mot terrorhandlinger, piratvirksomhet, blindpassasjerer og andre ulovlige handlinger.

De som har sitt arbeid om bord skal være utstyrt med et identifikasjonsbevis.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om kravene til sikkerhets- og terrorberedskapen på skip, herunder om:

- a) hvilke skip som skal være omfattet av reglene,
- b) plikt til å foreta en sårbarhetsvurdering,
- c) plikt til å ha en godkjent sikkerhets- og terrorberedskapsplan for skipet,
- d) plikt til å utpeke og lære opp særskilt personell med ansvar for sikkerhets- og terrorberedskap på skipet og i rederiet,
- e) terroralarmsystem på skipet,
- f) kontroll av personer og gjenstander som er eller skal om bord på skipet,
- g) utstedelse og utforming av identifikasjonsbevis,

h) sikkerhets- og terrorberedskapssertifikater.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 40

Bruk av maktmidler

Når det er nødvendig for å hindre eller beskytte mot handlinger som nevnt i § 39 første ledd, kan det fra skipets side iverksettes tiltak og anvendes maktmidler.

I andre situasjoner der dette er nødvendig for å opprettholde ro og orden om bord, kan det anvendes tiltak og maktmidler som nevnt i første ledd, så langt de er forholdsmessige.

Retten til å iverksette tiltak og anvende maktmidler tilligger skipsføreren. Enhver som befinner seg om bord, plikter å yte hjelp og respektere de tiltak som treffes.

Departementet kan gi forskrift om bruk av tiltak og maktmidler i henhold til første og annet ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 7

Tilsyn

§ 41

Tilsynsmyndighet

Kongen fastsetter hvem som skal ha tilsynsmyndighet etter loven.

Departementet kan inngå avtale med ett eller flere klassifikasjonsselskaper om at tilsynsmyndighet kan overlates til vedkommende institusjon. Avtalen skal regulere omfanget av og vilkårene for slik overlatelse.

Departementet kan gi forskrift eller inngå avtale om at tilsyn eller tilsynsmyndighet på avgrensede områder overlates til private eller til utenlandske eller internasjonale myndigheter.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 42

Tilsyn med sikkerhetsstyringssystem

Det skal føres tilsyn med sikkerhetsstyringssystem, jf. § 7. Tilsynet kan blant annet omfatte følgende elementer:

- a) systemrevisjon av dokumentasjonen for at rederiet har etablert nødvendige og hensiktsmessige systematiske tiltak,
- b) verifikasjon av at de systematiske tiltakene under bokstav a er til stede og fungerer i praksis og at aktiviteten når det gjelder slike tiltak er i overensstemmelse med krav fastsatt i lov og forskrift.

Tilsynet etter første ledd kan skje gjennom intervjuer med ledelsen og personalet på forskjellig nivåer i rederiet, ved inspeksjoner eller på annen hensiktsmessig måte.

Departementet kan gi nærmere forskrift om gjennomføringen av tilsynet med sikkerhetsstyringssystem.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 43

Tilsynet med norske skip

Det skal føres tilsyn med norske skip.

Departementet kan i forskrift bestemme at tilsyn ikke skal finne sted helt eller delvis, med mindre Norges folkerettslige forpliktelser er til hinder for slikt unntak.

Tilsynet i henhold til første og annet ledd kan omfatte forhold som nevnt i kapittel 3, 4, 5 og 6 i denne loven og skal ha som formål å bringe på det rene om de kravene som fremgår i eller i medhold av loven, er oppfylt.

Rederiet har plikt til å be om tilsyn av norsk skip når dette er nødvendig for å oppfylle krav i eller i medhold av denne loven.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om:

- a) hyppighet, innhold og omfang av tilsynet, herunder besiktelse,
- b) den praktiske gjennomføringen av tilsynet, herunder besiktelse,
- c) rett for den som har sitt arbeid om bord til å kreve tilsyn, herunder besiktelse.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 44

Tilsynet med utenlandske skip

Det kan foretas tilsyn av utenlandske skip som nevnt i § 2 første ledd, jf. § 3 annet ledd.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om slikt tilsyn, herunder om:

- a) hyppigheten, innholdet og omfanget av tilsynet,
- b) den praktiske gjennomføringen av tilsynet.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 45

Plikt for rederiet, skipsføreren og andre til å medvirke til tilsynet

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal medvirke til tilsynet etter dette kapittel, og skal blant annet:

- a) gi alle opplysninger som er nødvendige for utøvelsen av tilsynet, og
- b) utlevere skipsbøker, rapporter, tegninger og annet materiale.

Plikt til medvirkning som nevnt i første ledd påhviler også andre, så langt slik medvirkning ikke kommer i strid med deres taushetsplikt i henhold til lov eller avtale.

Tilsynsmyndigheten skal til enhver tid ha adgang til skipet og rederikontorer.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om innholdet, omfanget og gjennomføringen av medvirkningen og om tilsynets adgang til skipet og rederikontorer.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 46

Bistandsplikt

Rederiet og skipsføreren skal yte bistand til utenlandske og internasjonale tilsynsmyndigheter på en slik måte og i et slikt omfang som følger av Norges folkerettslige forpliktelser.

Departementet kan gi forskrift om bistandsplikten etter første ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 47

Rederiets melde- og rapporteringsplikt

Rederiet skal gi tilsynsmyndigheten melding når det har inngått avtale om:

- a) bygging av skip,
- b) ombygging av skip,
- c) kjøp av skip.

Rederiet eller skipsføreren skal gi den myndighet Kongen bestemmer melding og rapport ved skade eller sykdom som rammer den som har sitt arbeid om bord. Skyldes skaden en arbeidsulykke eller skipsulykke som er omfattet av reglene om sjøulykker i kapittel 18 avsnitt II i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven), skal melding og rapport om skade skje etter regler gitt i eller i medhold av sjøloven § 475.

Rederiet skal også gi rapport om andre forhold som det er av betydning for tilsynsmyndigheten å kjenne til, herunder om verne- og miljøarbeid.

Departementet kan gi forskrift om melde- og rapporteringsplikten etter denne paragrafen.
I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 48

Gebyrer

Tilsynsmyndighetens utgifter ved tilsyn, sertifikatutstedelse, måling og lignende kan kreves dekket av rederiet eller av den som ber om vedkommende tjeneste gjennom gebyr. Gebyr fastsatt med hjemmel i første ledd er tvangsgrunnlag for utlegg.

Når Statens innkrevingssentral er pålagt å inndrive gebyr som nevnt i første ledd, kan den inndrive gebyr ved trekk i lønn og andre lignende ytelser etter reglene i dekningsloven § 2-7. Innkrevingssentralen kan også inndrive gebyr ved å stifte utleggspant for kravet dersom pantretten får rettsvern ved registrering i et register eller ved underretning til en tredjeperson, jf. panteloven kapittel 5, og utleggsforretningen kan holdes på Innkrevingssentralens kontor etter tvangsfullbyrdsloven § 7-9 første ledd.

Departementet kan gi nærmere forskrift om gebyrer og innkrevingen av disse.
I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 8 Forvaltningstiltak

§ 49

Pålegg om tiltak

Er krav som følger av lov eller forskrift ikke etterkommet, kan tilsynsmyndigheten pålegge rederiet å gjennomføre nødvendige tiltak innen en bestemt tidsfrist.

Er pålegg ikke etterkommet innen den fastsatte tidsfristen, kan det iverksettes tiltak som nevnt i § 50 til § 54.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om rederiets plikt til å gjennomføre tiltak etter første ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 50

Tvangsmulkt

Hvis rederiet ikke har etterkommet et pålegg etter § 49 innen den fastsatte fristen, kan tilsynsmyndigheten treffe vedtak om tvangsmulkt for å sikre at pålegget blir etterkommet. I vedtaket om tvangsmulkt skal det settes en ny tidsfrist for å oppfylle pålegget etter § 49, slik at tvangsmulkten begynner å løpe først når pålegget ikke er oppfylt innen denne nye fristen.

Tvangsmulkten kan fastsettes som et enkeltbeløp eller som en løpende mulkt. Ved fastsettelse av tvangsmulktens størrelse skal det blant annet legges vekt på viktigheten av de sikkerhets- og miljøhensyn som pålegget skal ivareta og kostnadene ved å oppfylle pålegget.

Tvangsmulkten tilfaller statskassen. Tilsynsmyndigheten kan, når sterke hensyn tilsier det, redusere eller frafalle påløpt mulkt.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om tvangsmulkt, herunder om tvangsmulktens størrelse og varighet.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 51

Tilbaketrekking av sertifikater

Hvis rederiet ikke etterkommer pålegg etter § 49 eller betaler gebyrer i henhold til § 48 innen den fastsatte tidsfristen, kan tilsynsmyndigheten trekke tilbake relevante sertifikater.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om tilbaketrekking av sertifikater.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 52

Tvangstiltak overfor skip

Tilsynsmyndigheten kan forby et skip å forlate havn eller pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak overfor skipet, om nødvendig med bruk av tvang, innenfor de grensene som følger av folkeretten, såfremt:

- a) skipet ikke oppfyller krav i lov eller forskrift til teknisk, operativ, personlig eller miljømessig sikkerhet, og manglene klart utgjør en fare for de interessene som vedkommende krav er satt for å beskytte,
- b) rederiet eller noen i dets tjeneste hindrer tilsynsmyndigheten i å gå om bord i skipet for å foreta tilsyn eller ikke etterkommer påbud etter § 45,
- c) skipet ikke har nødvendige sertifikater om bord.

Vedtak etter første ledd skal inneholde eventuelle pålegg som skipet må etterkomme for at forbud, pålegg eller andre tiltak som nevnt i første ledd kan oppheves eller endres. Dersom tilsynsmyndigheten har gitt pålegg som nevnt i første punktum, og dette ikke etterkommes, kan tilsynsmyndigheten om nødvendig besørge at pålegget gjennomføres for rederiets regning og risiko.

Departementet kan gi nærmere forskrift om vedtak som nevnt i første ledd, herunder om de påleggene som skipet må etterkomme og om vilkårene for bruken av tvang samt om gjennomføringen av pålegg for rederiets regning og risiko.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 53

Stansing og bording av skip i fart

Når det foreligger grunn til mistanke om at skip har opptrådt i strid med relevante internasjonale bestemmelser eller krav gitt i eller i medhold av lov eller forskrift som gjelder for skipet, jf. § 3, kan tilsynsmyndigheten innenfor de grensene som følger av folkeretten, stanse og borde skipet i fart for besiktelse med sikte på å undersøke forholdet nærmere, om nødvendig med bruk av tvang. Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om besiktelse som nevnt i første punktum, herunder om når slik besiktelse kan skje og om vilkårene for bruken av tvang.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 54

Nektelse av adgang til norsk sjøterritorium for utenlandsk skip

Oppfyller ikke et utenlandsk skip de krav som stilles til det etter relevante internasjonale bestemmelser, lov eller forskrift, kan det nektes adgang til norsk sjøterritorium.

Departementet kan gi forskrifter om gjennomføring etter første ledd herunder bestemmelser om nektelse av anløp til norsk havn på bakgrunn av tidligere tilbakeholdelser, forhold ved skipets flaggstat og andre sikkerhetsmessige forhold.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 9

Administrative sanksjoner

§ 55

Overtredelsesgebyr

Tilsynsmyndigheten kan ilegge administrativ sanksjon (overtredelsesgebyr) til den som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 6, 9, 11, 12, 13, § 15 første ledd, § 16, §§ 21, 22, 24 eller §§ 32 til 36.

Tilsynsmyndigheten kan ilegge overtredelsesgebyr til en skipsfører som, i strid med sine plikter etter §§ 19, 29 og 37, forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 12 og 14, § 15 annet ledd, §§ 22 og 24 eller §§ 32 til 35.

Tilsynsmyndigheten kan dessuten ilegge overtredelsesgebyr til andre som har sitt arbeid om bord som, i strid med sine plikter etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav e og § 38, forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 16 eller 33.

Overtredelsesgebyr kan ilegges etter faste satser eller utmåles i det enkelte tilfellet. Der det skal anvendes faste satser, må disse fremgå av forskrift gitt i medhold av loven. Dersom det ikke skal anvendes faste satser, skal det i forskrift angis hvilke momenter det særlig skal legges vekt på ved utmålingen, og det skal fastsettes et maksimum. Oppfyllelsesfristen for overtredelsesgebyr er fire uker fra vedtaket ble truffet.

Departementet kan gi nærmere forskrift om ilegging av ova) faste satser for overtredelsesgebyret,

- b) hvilke momenter det skal legges vekt på ved utmålingen når det ikke anvendes faste satser, og maksimumsbeløp for slike tilfeller,
- c) adgang til i enkeltvedtak å fastsette en kortere oppfyllelsesfrist enn i fjerde ledd, eller å utsette fristen,
- d) renter og tilleggsgebyr dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt ved forfall.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 56

Overtredelsesgebyr mot rederiet

Hvis noen som har handlet på vegne av rederiet, har overtrådt en bestemmelse som nevnt i § 55 første til tredje ledd, kan tilsynsmyndigheten ilegge rederiet overtredelsesgebyr. Dette gjelder selv om overtredelsesgebyr ikke kan ilegges noen enkeltperson.

Ved avgjørelsen av om rederiet skal ilegges overtredelsesgebyr og ved utmålingen av gebyret skal det særlig legges vekt på:

- a) hvor alvorlig overtredelsen er,
- b) om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen,
- c) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser,
- d) om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen,
- e) om det foreligger gjentakelse,
- f) rederiets økonomiske evne.

Rederiet er også solidarisk ansvarlig for overtredelsesgebyr som ilegges skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 55.

Departementet kan gi forskrifter med nærmere bestemmelser om overtredelsesgebyr mot rederiet etter første og annet ledd og om det solidariske ansvaret etter tredje ledd.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 57

Inndrivelse av overtredelsesgebyr

Vedtak om overtredelsesgebyr er tvangsgrunnlag for utlegg. Ved inndrivelse av overtredelsesgebyr gjelder bestemmelsen i § 48 annet ledd tilsvarende.

For å sikre betaling av overtredelsesgebyr etter §§ 55 og 56 som rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord er eller antas å ville bli ilagt, kan tilsynsmyndigheten forby skipet å forlate havn, pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak inntil overtredelsesgebyret er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet. Tilsynsmyndigheten kan kreve at før tiltak etter første punktum avsluttes, skal rederiet stille tilstrekkelig sikkerhet for eller betale utgiftene ved tiltaket.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 10 Straffansvar

§ 58

Brudd på rederiets plikter når det gjelder sikkerhetsstyringssystem

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller uaktsomt vesentlig unnlater å etablere, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem i samsvar med § 7 og forskrifter gitt i medhold av bestemmelsen.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 59

Brudd på rederiets plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 9, jf. § 6 om prosjekteringen, byggingen og utrustningen av skipet,
- b) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 11, jf. § 6 om driften og vedlikeholdet av skipet,
- c) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 13, jf. § 6 om sertifikater,
- d) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 15 første ledd, jf. § 6 om bemanningen av skipet,
- e) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 16, jf. § 6 med krav om å sørge for at de som har sitt arbeid om bord har de nødvendige kvalifikasjoner og sertifikater.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 60

Brudd på skipsførers plikter når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes en skipsfører som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sine plikter etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 første ledd bokstav b til å sørge for at navigeringen av skipet skjer på sikker måte eller at føring av skipsbøker skjer på korrekt måte i henhold til kravene i § 14 med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sine plikter etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 første ledd bok-

stav c til å sørge for at vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 15 annet ledd med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 første ledd bokstav a til å sørge for at skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte i henhold til kravene i § 12 første ledd med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 annet ledd bokstav a til å medvirke til at driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 11 med forskrifter,
- c) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 19 annet ledd bokstav d til å medvirke til at vedkommende selv og andre som har sitt arbeid om bord er behørig kvalifisert i henhold til kravene i § 16 med forskrifter.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 61

Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord når det gjelder den tekniske og operative sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter § 20 første ledd bokstav c, til å medvirke til at navigeringen av skipet skjer på sikker måte eller at føring av skipsbøker skjer på korrekt måte i henhold til kravene i § 14 med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter § 20 første ledd bokstav d til å medvirke til at vaktholdet om bord er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 15 annet ledd med forskrifter.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord, som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav a til å medvirke til at driften og vedlikeholdet av skipet til enhver tid er sikkerhetsmessig forsvarlig i henhold til kravene i § 11 med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav b til å medvirke til at skipet er lastet eller ballastet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte i henhold til kravene i § 12 første ledd med forskrifter,
- c) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 20 første ledd bokstav e til å medvirke til å være behørig kvalifisert i henhold til kravene i § 16 med forskrifter.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 62

Brudd på rederiets plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 21, jf. § 6 med krav til innretninger, utstyr og sikkerhetstiltak om bord på skipet,
- b) vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 22, jf. § 6 med krav til tilrettelegging og utføring av arbeidet om bord og ivaretagelse av det psykososiale arbeidsmiljøet.



Med bøter straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av § 6, jf. § 24 med krav om å påse at reglene om hviletid overholdes.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 63

Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den personlige sikkerheten om bord

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 29 første ledd bokstav a til å sørge for at arbeidet om bord er tilrettelagt slik at det kan utføres sikkerhetsmessig forsvarlig og ivaretar det psykososiale arbeidsmiljøet i henhold til kravene i § 22 med forskrifter.

Med bøter straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 29 første ledd bokstav b til å sørge for at den fastsatte hviletiden overholdes i henhold til kravene i § 24 med forskrifter.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 64

Brudd på rederiets plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes den som på vegne av rederiet forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 32 og 33, jf. § 6 med krav til den tekniske miljømessige sikkerheten og til driften av skipet.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 65

Brudd på skipsførerens plikter når det gjelder den miljømessige sikkerheten

Med bøter eller fengsel inntil 2 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 første ledd bokstav a til å sørge for at det foretas varsling, tiltak og etterfølgende rapport ved forurensning i henhold til kravene i § 34 annet ledd med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 annet ledd bokstav b til å medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres i henhold til kravene i § 33 med forskrifter, slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører som forsettlig eller grovt uaktsomt:

- a) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 første ledd bokstav c til å sørge for korrekt dagbokføring, jf. § 33 annet ledd bokstav e med forskrifter,
- b) vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 37 annet ledd bokstav a til å medvirke til at skipet er utrustet i henhold til kravene i § 32 med forskrifter slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljøet fra skipet i strid med § 31.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 66***Brudd på pliktene til andre som har sitt arbeid om bord
når det gjelder den miljømessige sikkerheten***

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes andre som har sitt arbeid om bord som forsettlig eller grovt uaktsomt vesentlig overtrer sin plikt etter bestemmelser gitt i eller i medhold av § 38 til å medvirke til at driften av skipet legges opp og gjennomføres i henhold til § 33 med forskrifter, slik at det ikke skjer forurensning av det ytre miljø fra skipet i strid med § 31.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 67***Brudd på rederiets og skipsførerens plikt
til å følge tilsynsmyndighetens vedtak***

Med bøter eller fengsel inntil 1 år straffes en skipsfører eller den som på vegne av rederiet forsettlig unnlater å følge tilsynsmyndighetens vedtak etter bestemmelser gitt i eller i medhold av §§ 52 og 53.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 68***Straffansvar for den som ikke er offentlig tjenestemann***

Benyttes under utøvelsen av tilsynet personer som ikke er offentlige tjenestemenn, gjelder for disse samme strafferettslige ansvar som for offentlige tjenestemenn i henhold til den Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 69***Fellesbestemmelser***

Ved vurderingen av om en overtredelse av bestemmelsene i dette kapittel er vesentlig, skal det særlig legges vekt på overtredelsens omfang og virkninger og graden av utvist skyld.

Dersom en annen enn den som er å anse som rederi i henhold til § 4 reelt sett ivaretar aktuelle driftsfunksjoner av skipet, kommer bestemmelsene i §§ 58, 59, 62, 64, 67 og 70 tilsvarende til anvendelse.

Fengselsstraff kan ikke anvendes når overtredelsen i henhold til folkeretten bare kan straffes med bøter.

Bestemmelsene i dette kapitlet får ikke anvendelse dersom forholdet rammes av en strengere straffebestemmelse.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 70***Inndrivelse av bot eller foretaksstraff***

For å sikre betaling av bot etter dette kapitlet eller foretaksstraff etter straffeloven § 48 a som rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord er eller antas å ville bli ilagt, kan retten etter begjæring fra påtalemyndigheten beslutte å forby skipet å forlate havn, pålegge det å gå til havn eller fastsette andre nødvendige tiltak, inntil boten eller foretaksstraffen er betalt eller det er stilt tilstrekkelig sikkerhet for beløpet.

Etter begjæring fra påtalemyndigheten, kan retten også beslutte at rederiet skal stille tilstrekkelig sikkerhet for eller betale utgiftene som er forbundet med tiltak som fastsettes etter første ledd før tiltaket avsluttes.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

Kapittel 11 øvrige bestemmelser

§ 71

Sjøassurandørers taushetsplikt

Uten hensyn til taushetsplikt som følger av lov 10. juni 2005 nr. 44 om forsikringsselskaper, pensjonsforetak og deres virksomhet mv. § 1-6, har forsikringsselskaper adgang til å utlevere opplysninger som er av direkte betydning for sikkerheten til skip som er forsikret i vedkommende selskap, til andre forsikringsselskaper samt til besiktigelsesinstitusjoner, internasjonale forsikrings- og sjøfartsorganisasjoner eller norske og utenlandske sjøfartsmyndigheter. Første punktum gjelder tilsvarende for skip som har vært forsikret i vedkommende selskap i løpet av de siste tre årene før den datoen det anmodes om utlevering av opplysninger eller den datoen forsikringsselskapet utleverer opplysninger uten forutgående anmodning.

Forsikringsselskapet plikter å sende forsikringstakeren gjenpart av opplysningene som utleveres etter første ledd. Dersom opplysningene er utlevert muntlig, er det tilstrekkelig å sende forsikringstakeren melding om at slike opplysninger er utlevert og hvem som er mottaker av opplysningene.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 72

Ikrafttredelse

Loven gjelder fra den tid Kongen bestemmer,¹ med mindre annet følger av reglene i annet ledd. Kongen kan sette i kraft de enkelte bestemmelsene til forskjellig tid.

Endringen i § 74 annet ledd nr. 8 i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 475 trer i kraft fra det tidspunkt lov 7. januar 2005 nr. 2 om endringer i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og enkelte andre lover blir satt i kraft. Fra samme tidspunkt trer opphevingen av lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 4 første ledd bokstav a, § 5 og §§ 17 til 23 i kraft.

¹ Fra 1 juli 2007 iflg. res. 16 feb 2007 nr. 170.

§ 73

Overgangsbestemmelser

Forskrifter gitt i medhold av lover og bestemmelser som oppheves, jf. § 74, skal gjelde inntil annet er bestemt.

I kraft 1 juli 2007, jf. § 72.

§ 74

Opphevelse av og endring i andre lover

Fra den tid loven trer i kraft oppheves følgende lover:

1. lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v.
 2. lov 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer.
 3. lov 17. juni 1966 nr. 2 om luftputefartøyer.
 4. lov 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstakere på skip m.v.
 5. lov av 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden og hviletiden på skip.
 6. lov 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen
- Fra den tid loven trer i kraft gjøres følgende endringer i andre lover ...

Lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova)

I kraft 1 jan 2009.

INNHALD

Kapittel 1. Innleiande føresegner	144
§ 1. Formål	144
§ 2. Verkeområdet til lova	144
Kapittel 2. Hovudreglane om innsyn	145
§ 3. Hovudregel	145
§ 4. Definisjonar	145
§ 5. Utsett innsyn	145
§ 6. Forbod mot forskjellsbehandling	145
§ 7. Bruk av offentlig informasjon	146
§ 8. Hovudregel om gratis innsyn	146
§ 9. Rett til å krevje innsyn i ei samanstilling frå databasar	147
§ 10. Plikt til å føre journal. Tilgjengeleggjering av journalar og dokument på Internett	147
§ 11. Meirinnsyn	147
§ 12. Unntak for resten av dokumentet	147
Kapittel 3. Unntak frå innsynsretten	147
§ 13. Opplysningar som er underlagde teieplikt	147
§ 14. Dokument utarbeidde for eiga saksførebuing (organinterne dokument)	148
§ 15. Dokument innhenta utanfrå for den interne saksførebuinga	148
§ 16. Innsyn i interne dokument hos kommunane og fylkeskommunane	148
§ 17. Unntak for visse dokument som gjeld Det Kongelige Hoff	149
§ 18. Unntak for rettssaksdokument	149
§ 19. Unntak for dokument som blir utveksla under konsultasjonar med Sametinget m.m.	149
§ 20. Unntak av omsyn til Noregs utanrikspolitiske interesser	149
§ 21. Unntak av omsyn til nasjonale forsvars- og tryggingssinteresser	149
§ 22. Unntak i visse budsjettsaker	150
§ 23. Unntak av omsyn til det offentlege sin forhandlingsposisjon m.m.	150
§ 24. Unntak for kontroll- og reguleringsiltak, dokument om lovbrøt og opplysningar som kan ette gjennomføringa av lovbrøt m.m.	150
§ 25. Unntak for tilsetjingssaker m.m.	150
§ 26. Unntak for eksamenssvar og karakterar m.m.	151
§ 27. Forskriftsheimel	151
Kapittel 4. Saksbehandling og klage	151
§ 28. Innsynskravet	151
§ 29. Kva organ skal avgjere innsynskravet mv.	151
§ 30. Korleis organet skal gi innsyn	151
§ 31. Avslag og grunngiving	152
§ 32. Klage	152
Kapittel 5. Slutføresegner	152
§ 33. Iverksetjing og overgangsreglar	152
§ 34. Endringar i andre lover	153

Kapittel 1

Innleiande føresegner

§ 1

Formål

Formålet med lova er å leggje til rette for at offentleg verksemd er open og gjennomsiiktig, for slik å styrkje informasjons- og ytringsfridommen, den demokratiske deltakinga, rettstryggleiken for den enkelte, tilliten til det offentlege og kontrollen frå ålmenta. Lova skal òg leggje til rette for vidarebruk av offentleg informasjon.

§ 2

Verkeområdet til lova

Lova gjeld for

- a) staten, fylkeskommunane og kommunane,
- b) andre rettssubjekt i saker der dei gjer enkeltvedtak eller utferdar forskrift,
- c) sjølvstendige rettssubjekt der stat, fylkeskommune eller kommune direkte eller indirekte har ein eigardel som gir meir enn halvparten av røystene i det øvste organet i rettssubjektet, og
- d) sjølvstendige rettssubjekt der stat, fylkeskommune eller kommune direkte eller indirekte har rett til å velje meir enn halvparten av medlemmene med røysterett i det øvste organet i rettssubjektet.

Bokstavane c og d gjeld ikkje rettssubjekt som hovudsakleg driv næring i direkte konkurranse med og på same vilkår som private. For verksemdar som etter offentleg oppkjøp eller liknande kjem inn under bokstavane c eller d, gjeld lova frå og med fjerde månadsstkiftet etter den månaden da vilkåra vart oppfylte.

Kongen kan gi forskrift om at lova ikkje skal gjelde for sjølvstendige rettssubjekt eller for visse dokument hos sjølvstendige rettssubjekt som er omfatta av første ledd bokstavane c eller d, dersom det må reknast som nødvendig ut frå omsynet til arten av verksemda, konkurransesituasjonen eller andre særlege tilhøve. Det same gjeld dersom det gjeld unntak frå innsynsretten for det alt vesentlege av dokumenta til verksemda og særlege tungtvegande omsyn tilseier det. Kongen kan gi forskrift om at lova heilt eller delvis skal gjelde for sjølvstendige rettssubjekt som er knytte til stat eller kommune utan å oppfylle vilkåra i første ledd bokstav c eller d, eller som er unnatekne etter første ledd andre punktum.

Lova gjeld ikkje for Stortinget, Riksrevisjonen, Stortingets ombodsmann for forvaltninga og andre organ for Stortinget.

Lova gjeld ikkje for gjeremål som domstolane har etter rettsstellovene. Lova gjeld heller ikkje for gjeremål som andre organ har etter rettsstellovene i eigenskap av rettsstellorgan. Lova gjeld dessutan ikkje for gjeremål som politiet og påtalemakta har etter straffeprosessloven. Kongen kan gi forskrifter om kva lover som skal reknast som rettsstellover, og om at enkelte gjeremål etter rettsstellovene likevel skal vere omfatta av lova.

Lova gjeld for Svalbard dersom ikkje anna blir fastsett av Kongen.

Føresegnene i § 6, § 7 andre ledd, § 8 tredje ledd andre punktum og fjerde og femte ledd og § 30 første ledd tredje punktum og andre ledd gjeld uavhengig av føresegnene i paragrafen her for alle verksemdar som er omfatta av EØS-avtalen vedlegg XI nr. 5k (direktiv 2003/98/EF) om vidarebruk av informasjon.

Kapittel 2

Hovudreglane om innsyn

§ 3

Hovudregel

Saksdokument, journalar og liknande register for organet er opne for innsyn dersom ikkje anna følgjer av lov eller forskrift med heimel i lov. Alle kan krevje innsyn i saksdokument, journalar og liknande register til organet hos vedkommande organ.

§ 4

Definisjonar

Med dokument er meint ei logisk avgrensa informasjonsmengd som er lagra på eit medium for seinare lesing, lytting, framsyning, overføring eller liknande.

Saksdokument for organet er dokument som er komne inn til eller lagde fram for eit organ, eller som organet sjølv har oppretta, og som gjeld ansvarsområdet eller verksemda til organet. Eit dokument er oppretta når det er sendt ut av organet. Dersom dette ikkje skjer, skal dokumentet reknast som oppretta når det er ferdigstilt.

Følgjande skal ikkje reknast som saksdokument for organet:

- a) dokument som inngår i bibliotek- eller museumssamling,
- b) dokument som private har overlate til offentlig arkiv for bevaring,
- c) dokument som er overlate til eit organ for offentliggjerjing i periodisk skrift som blir gitt ut av organet,
- d) avis, tidsskrift, reklamemateriell og liknande som organet mottok utan at det er knytt til ei bestemt sak i organet, og
- e) dokument som ein medarbeidar i organet har mottoke i annan eigenskap enn som tilsett i organet.

Omgrepet organ femner i lova her om alle verksemdar som lova gjeld for.

§ 5

Utsett innsyn

Organet kan fastsetje at det i ei bestemt sak først skal vere innsyn frå eit seinare tidspunkt i saksførebuinga enn det som følgjer av §§ 3 og 4, såframt det er grunn til å tru at dei dokumenta som ligg føre, gir eit direkte misvisande bilete av saka, og at innsyn derfor kan skade klare samfunnsmessige eller private interesser.

For dokument som er utarbeidde av eller til Riksrevisjonen i saker som han vurderer å leggje fram for Stortinget som ledd i den konstitusjonelle kontrollen, gjeld innsyn først når saka er motteken i Stortinget, eller når Riksrevisjonen har varsla vedkommande organ om at saka er ferdigbehandla, jf. lov 7. mai 2004 nr. 21 om Riksrevisjonen § 18 andre ledd.

Dersom vesentlege private eller offentlege omsyn tilseier det, kan innsyn i eit dokument utsettast til det har komme fram til den det vedkjem, eller hendinga der det skal offentliggjera, har funne stad.

§ 6

Forbod mot forskjellsbehandling

Ved behandling av saker etter lova her eller i andre tilfelle der det blir gitt tilgang til informasjon, er det ikkje høve til noka slags forskjellsbehandling mellom samanliknbare tilfelle eller til å avtale at nokon skal ha einerett på tilgang til informasjon. At ein førespurnad er sett fram av ei offentlig eller offentlig tilknytt verksemd, gir ikkje høve til forskjellsbehandling

når formålet med førespurnaden ikkje har samband med dei offentlege gjeremåla til verksemda.

Forbodet i første ledd er ikkje til hinder for at det kan gjerast avtalar om einerett dersom det er nødvendig for å levere ei teneste i ålmenta si interesse. Det skal gjerast ei ny vurdering av grunngevinga for å gjere slike avtalar kvart tredje år. Avtalar om einerett som blir gjorde i medhald av leddet her, skal vere offentlege. Det kan ikkje gjerast avtalar om einerett til tilgang til informasjon som ålmenta etter føresegnar i lov eller forskrift har eit rettskrav på å få innsyn i.

Dersom ikkje anna blir fastsett av Kongen i forskrift, gjeld føresegnene i paragrafen her berre for verksemdar som er omfatta av EØS-avtalen vedlegg XI nr. 5k (direktiv 2003/98/EF) om vidarebruk av informasjon frå offentleg sektor.

§ 7

Bruk av offentleg informasjon

Informasjon som det er gitt tilgang til etter lova her eller anna lovgiving som gir ålmenta rett til innsyn i offentleg verksemd, kan brukast til eitkvart formål dersom ikkje anna lovgiving eller retten til ein tredjeperson er til hinder for det.

I verksemdar som er omfatta av EØS-avtalen vedlegg XI nr. 5k (direktiv 2003/98/EF) om vidarebruk av informasjon frå offentleg sektor, skal eventuelle standardlisensar om bruk av offentleg informasjon vere tilgjengelege i digitalt format, og dei må kunne behandlast elektronisk. Kongen kan i forskrift fastsetje at det same skal gjelde for verksemdar som ikkje er omfatta av EØS-avtalen vedlegg XI nr. 5k (direktiv 2003/98/EF) om vidarebruk av informasjon frå offentleg sektor.

§ 8

Hovudregel om gratis innsyn

Organet kan berre krevje betaling for innsyn etter denne lova dersom det har heimel i forskrift etter andre eller tredje ledd.

Kongen kan gi forskrift om betaling for avskrifter, utskrifter eller kopiar. Betalingssatsane skal vere slik at dei samla inntektene ikkje blir større enn dei faktiske kostnadene ved kopiering og utsending av dokument.

Kongen kan gi forskrift om at det kan krevjast betaling for dokument dersom særlege tilhøve ved arten til dokumenta eller verksemda gjer det rimeleg. Betalingssatsane skal fastsettast slik at dei samla inntektene ikkje blir større enn dei faktiske kostnadene ved innsamling, produksjon, reproduksjon og formidling av informasjonen, med tillegg av ei rimeleg avkastning av investeringane.

For verksemdar som fell utanfor lova her, men som er omfatta av anna lovgiving som gir ålmenta innsyn i offentleg verksemd, eller av EØS-avtalen vedlegg XI nr. 5k (direktiv 2003/98/EF) om vidarebruk av informasjon frå offentleg sektor, må dei samla inntektene ved informasjonsutlevering ikkje overstige dei faktiske kostnadene ved innsamling, produksjon, reproduksjon og formidling av informasjonen, med tillegg av ei rimeleg avkastning av investeringane.

Verksemdar som krev betaling for informasjon, skal offentleggjere betalingssatsane i elektronisk form dersom det er mogleg og formålstenleg. På førespurnad skal verksemdene også gi opplysningar om grunnlaget for utrekning av satsane og eventuelt om kva faktorar som vil bli lagde til grunn for utrekninga i særlege høve.

Dersom ikkje anna blir fastsett av Kongen i forskrift, gjeld føresegnene i tredje ledd andre punktum og i fjerde og femte ledd berre for verksemdar som er omfatta av EØS-avtalen vedlegg XI nr. 5k (direktiv 2003/98/EF) om vidarebruk av informasjon frå offentleg sektor.

§ 9

Rett til å krevje innsyn i ei samanstilling frå databasar

Alle kan krevje innsyn i ei samanstilling av opplysningar som er elektronisk lagra i databasane til organet dersom samanstillinga kan gjerast med enkle framgangsmåtar.

§ 10

Plikt til å føre journal. Tilgjengeleggjering av journalar og dokument på Internett

Organet skal føre journal etter reglane i arkivlova med forskrifter.

Kongen kan gi forskrift om at organ som fører elektronisk journal, skal gjere han allment tilgjengeleg på Internett, og om korleis det skal gjerast.

Organ som er omfatta av lova her, kan gjere dokument allment tilgjengelege på Internett, med unntak for opplysningar som er underlagde teieplikt i lov eller i medhald av lov. Kongen kan gi forskrift om tilgjengeleggjering av dokument på Internett og om at visse typar personopplysningar, jf. personopplysningsloven § 2 nr. 1, og dokument som ein tredjeperson har immaterielle rettar til, ikkje skal gjerast tilgjengelege på denne måten.

§ 11

Meirinnsyn

Når det er høve til å gjere unntak frå innsyn, skal organet likevel vurdere å gi heilt eller delvis innsyn. Organet bør gi innsyn dersom omsynet til offentleg innsyn veg tyngre enn behovet for unntak.

§ 12

Unntak for resten av dokumentet

Når organet gjer unntak frå innsyn for delar av eit dokument, kan det også gjere unntak for resten av dokumentet dersom

- a) desse delane aleine vil gi eit klart misvisande inntrykk av innhaldet,
- b) det vil vere urimeleg arbeidskrevjande for organet å skilje dei ut, eller
- c) dei unnatekne opplysningane utgjer den vesentlegaste delen av dokumentet.

Kapittel 3

Unntak frå innsynsretten

§ 13

Opplysningar som er underlagde teieplikt

Opplysningar som er underlagde teieplikt i lov eller i medhald av lov, er unnatekne frå innsyn.

Føresegnene i forvaltningsloven om teieplikt gir sjølvstendige rettssubjekt som er nemnde i § 2 første ledd bokstav c eller d i lova her, høve til å gjere unntak for dokument og opplysningar i same omfang som dei gir forvaltningsorganet det.

Gjeld innsynskravet eit dokument som inneheld opplysningar som er underlagde teieplikt, og denne plikta fell bort dersom den som har krav på tystnad samtykkjer, skal innsynskravet saman med ei eventuell grunngeving på oppmoding leggjast fram for vedkommande med ein høveleg frist til å svare. Svarar vedkommande ikkje, skal dette reknast som nekting av samtykke.

§ 14

Dokument utarbeidde for eiga saksførebuing (organinterne dokument)

Eit organ kan gjere unntak frå innsyn for dokument som organet har utarbeidd for si eiga interne saksførebuing.

Første ledd gjeld ikkje:

- a) dokument eller del av dokument som inneheld den endelege avgjerda til organet i ei sak,
- b) generelle retningslinjer for saksbehandlinga til organet,
- c) føredrag til saker som er avgjorde av Kongen i statsråd, og
- d) presedenskort og liknande, men ikkje dersom kortet gjengir organinterne vurderingar.

Kongen kan gi forskrift om at det ikkje skal kunne gjerast unntak etter første ledd i paragrafen her for bestemte dokument i bestemte statlege eller statleg tilknytte organ.

§ 15

Dokument innhenta utanfrå for den interne saksførebuinga

Når det er nødvendig for å sikre forsvarlege interne avgjerdsprosessar, kan organet gjere unntak frå innsyn for dokument som organet har innhenta frå eit underordna organ til bruk i den interne saksførebuinga si. Det same gjeld dokument som eit departement har innhenta frå eit anna departement til bruk i den interne saksførebuinga si.

Det kan vidare gjerast unntak for delar av dokument som inneheld råd om og vurderingar av korleis eit organ bør stille seg i ei sak, og som organet har innhenta til bruk for den interne saksførebuinga si, når det er påkravd av omsyn til ei forsvarleg ivaretaking av det offentlege sine interesser i saka.

Unntaka i paragrafen her gjeld tilsvarande for dokument om innhenting av dokument som er nemnde i første og andre ledd, og innkallingar til og referat frå møte mellom overordna og underordna organ, mellom departement og mellom eit organ og nokon som gir råd eller vurderingar som er nemnde i andre ledd.

Paragrafen her gjeld ikkje for dokument som blir innhenta som ledd i allmenn høyring i ei sak.

§ 16

Innsyn i interne dokument hos kommunane og fylkeskommunane

Unntaka i §§ 14 og 15 gjeld ikkje:

- a) saksframlegg med vedlegg til eit kommunalt eller fylkeskommunalt folkevalt organ,
- b) sakliste til møte i folkevalde organ i kommunar og fylkeskommunar,
- c) dokument frå eller til kommunale og fylkeskommunale kontrollutval, revisjonsorgan og klagenemnder, og
- d) dokument i saker der ei kommunal eller fylkeskommunal eining opptrer som ekstern part i høve til ei anna slik eining.

§ 14 gjeld likevel for dokument som blir utveksla mellom kommunale og fylkeskommunale kontrollutval og sekretariatet til utvalet.

Unntaket i § 14 gjeld ikkje for dokument frå eller til eit kommunalt eller fylkeskommunalt særlovsorgan eller eit kommunalt eller fylkeskommunalt foretak etter kommuneloven kapittel 11.

Unntaket i § 14 gjeld heller ikkje for dokument frå eller til ei kommunal eller fylkeskommunal eining på område der einingane har sjølvstendig avgjerdsrett. Unntaket i § 14 gjeld likevel for dokument i saker der administrasjonssjefen eller kommunerådet gjennomfører kontrolltiltak overfor ei eining, og for utkast til vedtak og innstillingar som blir lagde fram for administrasjonssjefen eller kommunerådet før det blir gjort vedtak, eller før ei innstilling

blir lagd fram for eit folkevalt organ. Unntaket i § 14 gjeld også for merknader frå administrasjonssjefen eller kommunerådet til slike utkast som er nemnde i førre punktum.

§ 17

Unntak for visse dokument som gjeld Det Kongelege Hoff

Det kan gjerast unntak frå innsyn for dokument som gjeld talar som medlemmer av kongehuset skal halde eller har halde, og for dokument som gjeld reiseprogram for medlemmer av kongehuset. Dette gjeld likevel ikkje for den endelege talen etter at han er offentlig framført, og heller ikkje for dokument som gjeld reiseprogram, etter at reisa er gjennomført eller reiseprogrammet er offentliggjort.

§ 18

Unntak for rettssaksdokument

Det kan gjerast unntak frå innsyn for dokument som eit organ har utarbeidd eller motteke som part i ei rettssak for norsk domstol.

§ 19

Unntak for dokument som blir utveksla under konsultasjonar med Sametinget m.m.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for dokument som blir utveksla mellom statlege organ og Sametinget og samiske organisasjonar som ledd i konsultasjonar i samsvar med ILO-konvensjon nr. 169 om urfolk og stammefolk i sjølvstendige statar artikkel 6. Dette gjeld ikkje dokument som blir utveksla som ledd i allmenn høyring i ei sak.

§ 20

Unntak av omsyn til Noregs utanrikspolitiske interesser

Det kan gjerast unntak frå innsyn for opplysningar når det er påkravd av omsyn til Noregs utanrikspolitiske interesser dersom:

- det følgjer av folkerettslege reglar at Noreg har plikt til å nekte innsyn i opplysningane,
- opplysningane er mottekne under føresetnad av eller det følgjer av fast praksis at dei ikkje skal offentliggjeras, eller
- opplysningane gjeld norske forhandlingsposisjonar, forhandlingsstrategiar eller liknande og forhandlingane ikkje er avslutta. Etter at forhandlingane er avslutta, kan det framleis gjerast unntak for slike opplysningar dersom det er grunn til å tru at det vil bli teke opp igjen forhandlingar om den same saka.

Opplysningar i offisielle dokument som blir utveksla mellom Noreg og ein mellomstatleg organisasjon i saker som gjeld internasjonal normutvikling som kan få verknad for norsk rett, kan det gjerast unntak for etter første ledd bokstav b berre dersom det er påkravd av omsyn til tungtvegande utanrikspolitiske interesser. Det same gjeld opplysningar om norske forhandlingsposisjonar etter at posisjonane er lagde fram i forhandlingane.

I andre høve enn dei som er nemnde i første og andre ledd, kan det gjerast unntak frå innsyn for opplysningar når det er påkravd av særleg tungtvegande utanrikspolitiske interesser.

§ 21

Unntak av omsyn til nasjonale forsvars- og tryggingssinteresser

Det kan gjerast unntak frå innsyn for opplysningar når det er påkravd av nasjonale tryggingssyn eller forsvaret av landet.

§ 22

Unntak i visse budsjettsaker

Det kan gjerast unntak frå innsyn for dokument som er utarbeidde av eit departement, og som gjeld statlege budsjettsaker. Det same gjeld for opplysningar om førebelse budsjettammer fastsette av regjering eller departement i dokument frå underliggjande organ og etatar, og frå Det Kongelige Hoff, Domstoladministrasjonen og Sametinget.

§ 23

Unntak av omsyn til det offentlege sin forhandlingsposisjon m.m.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for opplysningar når det er påkravd av omsyn til ei forvarleg gjennomføring av økonomi-, lønns-, eller personalforvaltninga til organet.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for opplysningar som gjeld forhandlingar om rammeavtalar med landbruks-, fiskeri- og reindriftsorganisasjonane når det er påkravd av omsyn til ei forvarleg gjennomføring av forhandlingane.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for tilbod og protokoll etter regelverk som er gitt i medhald av lov 16. juli 1999 nr. 69 om offentlege innkjøp, til valet av leverandør er gjort.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for dokument som gjeld selskap der staten eller ein kommune eller fylkeskommune har eigarinteresser, og som blir behandla av vedkommande organ som eigar, dersom selskapet ikkje er omfatta av verkeområdet for lova her.

§ 24

Unntak for kontroll- og reguleringstiltak, dokument om lovbrøt og opplysningar som kan lette gjennomføringa av lovbrøt m.m.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for opplysningar når det er påkravd fordi innsyn ville motverke offentlege kontroll- eller reguleringstiltak eller andre pålegg eller forbod, eller føre til fare for at dei ikkje kan gjennomførast.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for melding, tips eller liknande dokument om lovbrøt frå private. Andre dokument om lovbrøt, blant anna melding og tips frå offentlege organ, kan det gjerast unntak frå innsyn for inntil saka er avgjort.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for opplysningar når unntak er påkravd fordi innsyn ville lette gjennomføringa av straffbare handlingar. Det same gjeld opplysningar der unntak er påkravd fordi innsyn ville utsetje enkeltpersonar for fare, eller lette gjennomføringa av handlingar som kan skade delar av miljøet som er særleg utsette, eller som er trua av utrydding.

§ 25

Unntak for tilsetjingssaker m.m.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for dokument i sak om tilsetjing eller forfremjing i offentleg teneste.

Unntaket i første ledd gjeld ikkje søkjarlister. Organet skal snarast etter at søknadsfristen er gått ut, setje opp ei søkjarliste som skal innehalde namn, alder, stilling eller yrkestittel og bustad- eller arbeidskommune for kvar søkjar. Det kan likevel gjerast unntak frå innsyn for opplysningar om ein søkjar dersom vedkommande sjølv ber om det. Ved vurderinga av om ei slik oppmoding skal takast til følgje, skal det leggjast vekt på om det knyter seg særleg offentleg interesse til stillinga. I utlysinga skal det gjerast oppmerksom på at opplysningar om søkjaren kan bli gjort offentlege sjølv om søkjaren har oppmoda om ikkje å bli ført opp på søkjarlista. Dersom oppmodinga ikkje blir teke til følgje, skal søkjaren varslast om dette. Det skal gå fram av søkjarlista kor mange søkjarar det har vore til stillinga, og kva kjønn dei har.

Unntaket i første ledd gjeld ikkje nominasjonsvedtak og røysterresultat ved utnemning av biskop.

§ 26

Unntak for eksamenssvar og karakterar m.m.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for svar til eksamen eller liknande prøve og innleverte utkast til konkurranse eller liknande. Det same gjeld tilhøyrande oppgåver inntil vedkommande eksamen eller prøve er halden eller vedkommande konkurranse er lyst ut. Det kan dessutan gjerast unntak frå innsyn for karakterar og vitnemål frå utdanning.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for opplysningar om kven som skal få ein pris, eit heidersteikn eller liknande inntil tildelinga er gjort. For opplysningar om kven som har vore vurdert for ein pris, eit heidersteikn eller liknande, gjeld dette også etter tildelinga.

Det kan gjerast unntak frå innsyn for personbilete som er teke inn i eit personregister. Det same gjeld opplysningar som er innhenta ved vedvarande eller regelmessig gjenteken personovervaking.

§ 27

Forskriftsheimel

Kongen kan i forskrift fastsetje at det kan gjerast unntak frå innsyn for journalar og alle dokument på saksområde der det kan eller skal gjerast unntak frå innsyn for det alt vesentlege av dokumenta. Slik forskrift kan berre fastsetjast når særleg tungtvegande grunnar taler for det.

Kongen kan i forskrift fastsetje at det kan gjerast unntak frå innsyn for dokument i arkivdepot når det er påkravd av arkivtekniske omsyn.

Kapittel 4

Saksbehandling og klage

§ 28

Innsynskravet

Innsyn kan krevjast skriftleg eller munnleg.

Innsynskravet må gjelde ei bestemt sak eller i rimeleg utstrekning saker av ein bestemt art. Dette gjeld ikkje når det blir kravd innsyn i ein journal eller liknande register.

§ 29

Kva organ skal avgjere innsynskravet mv.

Eit organ som mottok eit innsynskrav, skal vurdere kravet konkret og sjølvstendig. Kravet skal avgjerast utan ugrunna opphald.

Kongen kan i forskrift gi reglar om kva organ som på dei forskjellige saksområda skal ta avgjerd etter paragrafen her.

§ 30

Korleis organet skal gi innsyn

Organet fastset ut frå omsynet til forsvareg saksbehandling korleis eit dokument skal gjerast kjent. Det kan krevjast papirkopi eller elektronisk kopi av dokumentet. Hos verksemdar som er omfatta av EØS-avtalen vedlegg XI nr. 5k (direktiv 2003/98/EF) om vidarebruk av informasjon frå offentleg sektor, og hos andre verksemdar der det er fastsett av Kongen i forskrift, gjeld retten til kopi alle eksisterande format og språkversjonar. Retten til kopi gjeld ikkje format eller versjonar av eit dokument som er allment tilgjengelege. Kongen kan gi forskrift om at retten til elektronisk kopi ikkje skal gjelde for dokument som ein tredjeperson har immaterielle rettar til, og for dokument der det er påkravd av arkivtekniske omsyn. Når

verksemder som er omfatta av EØS-avtalen vedlegg XI nr. 5k (direktiv 2003/98/EF) om vidarebruk av informasjon frå offentleg sektor, gir innsyn i informasjon som det knyter seg immaterielle rettar til, skal organet, dersom det har kjennskap til det, opplyse om kven som er innehavar av rettane, eller kva lisenshavar organet har fått informasjonen frå. Dette gjeld likevel ikkje når det er klart unødvendig å gi slike opplysningar. Kongen kan fastsetje i forskrift at føresegnene i leddet her også skal gjelde for verksemder som ikkje er omfatta av EØS-avtalen vedlegg XI nr. 5k (direktiv 2003/98/EF).

§ 31

Avslag og grunngeving

Avslag på innsynskrav skal vere skriftleg. Organet skal alltid vise til den føresegna som gir grunnlag for avslaget, og til kva ledd, bokstav eller nummer i føresegna som er brukt. Dersom § 13 er grunnlag for avslaget, skal organet også vise til føresegna som pålegg teieplikt. Byggjer avslaget på forskrift, må organet opplyse om dette, og kva punkt i forskrifta avslaget byggjer på. Avslaget skal også opplyse om høvet til å klage og om klagefristen.

Den som har fått avslag, kan innan tre veker frå avslaget vart motteke, krevje ei nærare grunngeving for avslaget der hovudomsyna som har vore avgjerande for avslaget, skal nemnast. Organet skal gi skriftleg grunngeving snarast råd og seinast innan ti arbeidsdagar etter at kravet vart motteke.

§ 32

Klage

Avgjerder etter denne lova kan påklagast til det forvaltningsorganet som er nærmast overordna det forvaltningsorganet som har gjort vedtaket. Avgjerder om å gi innsyn kan likevel ikkje påklagast. Fylkesmannen er klageinstans for vedtak i kommunalt eller fylkeskommunalt organ. Kongen kan gi forskrift om kva organ som skal vere klageinstans for avgjerder tekne av statlege organ. Kongen kan også gi forskrift om kva organ som skal vere klageinstans for avgjerder av rettssubjekt som er omfatta av § 2 første ledd bokstavane b til d. Når det blir klaga på ei avgjerd frå eit departement, skal departementet opplyse klagaren om at retten til å klage til Sivilombodsmannen ikkje gjeld for avgjerder gjorde av Kongen i statsråd.

Dersom den som har kravd innsyn, ikkje har fått svar innan fem arbeidsdagar etter at organet mottok kravet, skal dette reknast som eit avslag som kan påklagast etter første ledd. Dette gjeld likevel ikkje når Kongen i statsråd er klageorgan. Regelen i første punktum gjeld heller ikkje i slike tilfelle som fell inn under § 13 tredje ledd, og når spørsmål om nedgradering må leggjast fram for eit anna organ.

Klaga skal førebuast og avgjerast utan ugrunna opphald. Elles gjeld reglane i forvaltningsloven kapittel VI så langt dei passar.

Vedtaket til klageinstansen er særleg tvangsgrunnlag etter tvangsfullbyrdsloven kapittel 13 overfor kommunar og fylkeskommunar og rettssubjekt som er omfatta av § 2 første ledd bokstavane b til d.

Kapittel 5

Slutføresegner

§ 33

Iverksetjing og overgangsreglar

Lova gjeld frå den tid Kongen fastset. Frå same tid blir lov 19. juni 1970 nr. 69 om offentlighet i forvaltningen oppheva.

For rettssubjekt som blir omfatta av lova etter § 2 første ledd bokstav c eller d, gjeld innsynsretten og plikta til å føre journal berre for dokument som er komme inn til eller oppretta av rettssubjektet etter at lova her tek til å gjelde.

Avtalar om einerett til tilgang til informasjon som eksisterer når lova tek til å gjelde, og som ikkje oppfyller vilkåra i § 6 andre ledd, skal opphøyre når avtalen går ut, men likevel seinast den 31. desember 2008.

Endra med lov 30 juni 2006 nr. 52 (i kraft 1 juli 2006, etter res. 30 juni 2006 nr. 727).

I kraft 1 jan 2009, etter res. 17 okt 2008 nr. 1118

§ 34

Endringar i andre lover

Frå den tida lova tek til å gjelde, blir desse endringane gjorde i andre lover.....



IV Forskrifter

IV

AVSNITT 2

Generelle forskrifter for skip

IV

AVSNITT 2.1

Melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs

Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt ved sjøulykker og andre hendelser til sjøs

Fastsatt ved kongelig resolusjon 27. juni 2008 med hjemmel i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 475, jf. kgl. res. 11. januar 2008 og lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 14, 19, 34 og 37 og 47 ledd, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 fra Nærings- og handelsdepartementet, delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet og lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20, 24 og 38, jf. kgl.res. 27. november 1998 nr. 1095, kgl. res. 29. juni 2007, jf. delegeringsvedtak av 1. desember 1998 nr. 4532, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591, delegeringsvedtak 25. juni 2007 fra Nærings- og handelsdepartementet, samt delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII, nr. 55a (direktiv 93/75/EØF endret ved direktiv 96/39/EF, direktiv 97/34/EF, direktiv 98/55/EF og direktiv 98/74/EF).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	159
§ 1 Virkeområde	159
§ 2 Definisjoner	159
§ 3 Fravik	161
Kapittel 2 Meldinger	161
§ 4 Melding om sjøulykke og andre hendelser	161
§ 5 Meldingens innhold	162
Kapittel 3 Rapporteringer	162
§ 6 Rapportering om sjøulykker, andre hendelser og yrkessykdommer	162
Kapittel 4 Melding og rapportering ved utslipp eller fare for utslipp av olje, farlige eller forurensende stoffer m.v.	162
§ 7 Melding og rapportering ved utslipp eller fare for utslipp	162
§ 8 Rapportens innhold	163
§ 9 Tilleggsrapport ved utslipp eller fare for utslipp av olje, farlige eller for- urensende stoffer	163
§ 10 Meldings- og rapporteringsprosedyrer ved utslipp eller fare for utslipp	164
Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser	164
§ 11 Endringer i forskriften	164
§ 12 Ikrafttredelse	164

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- 1) Denne forskriften gjelder melde- og rapporteringsplikt ved:
 - a) Sjøulykker, jf. sjøloven §§ 472 og 475,
 - b) grunnstøting eller kollisjon, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke, jf. sjøloven § 475,
 - c) arbeidsulykke, selv om tilfellet ikke er å anse som en sjøulykke, jf. skips-sikkerhetsloven § 47,
 - d) utslipp eller fare for utslipp av farlige eller forurensende stoffer, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke, jf. skipssikkerhetsloven § 34,
 - e) sabotasje eller piratvirksomhet, skipssikkerhetsloven §§ 39 og 47, selv om tilfellet ikke er å anse som en sjøulykke,
 - f) yrkessykdom, jf. skipssikkerhetsloven § 47, slik det fremgår av den enkelte bestemmelse.
- 2) Forskriften gjelder for:
 - a) Norske skip, herunder flyttbare innretninger, fiskefartøy og fritidsbåter.
 - b) Utenlandske skip:
 1. Ved sjøulykke i norsk territorialfarvann.
 2. Ved utslipp, eller ved fare for utslipp av olje, farlige eller forurensende stoffer i norsk territorialfarvann, herunder territorialfarvannet rundt Svalbard og Jan Mayen og i norsk økonomisk sone.
- 3) For roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som går i rutetrafikk til eller fra norsk havn til havn i en EØS-stat, gjelder forskriftens bestemmelser også når sjøulykken inn-treffer utenfor norsk sjøterritorium, dersom Norge var den siste EØS-staten skipet be-søkte før ulykken.
- 4) Forskriften gjelder ikke for militære fartøyer, unntatt som nevnt i første ledd bokstav d, samt ved sjøulykker som ikke bare involverer militære fartøyer.
- 5) For varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning kommer forskrift 9. juli 1992 nr. 1269 til anvendelse.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Arbeidsulykke*: En hendelse som har medført skade på person under skipets drift.
- b) *Farlige stoffer*:
 1. *Farlige flytende gasser*: Ethvert stoff som er omfattet av kapittel 19 i IGC-koden.
 2. *Farlige kjemikalier*: Stoffer som i kapittel 17 i IBC-koden er identi-fiisert som farlige.
 3. *Farlige stoffer i pakket form*: Stoffer som i IMDG-koden er identi-fiisert som farlige, herunder radioaktivt materiale som omhandlet i INF-koden.
- c) *Flyttbare innretninger*: Boreplattformer og lignende flyttbare innretninger for undersøkelse etter, utnyttelse, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster samt flyttbare innretninger til hjelp for slik virksomhet.

- d) *Forurensende stoffer:*
 - 1. *Olje:* Ethvert stoff som er omfattet av vedlegg I til MARPOL 73/78.
 - 2. *Skadelige, flytende stoffer:* Ethvert stoff som er omfattet av vedlegg II til MARPOL 73/78.
 - 3. *Skadelige stoffer i pakket form:* Ethvert stoff som er omfattet av vedlegg III til MARPOL 73/78, dvs. stoffer som er identifisert i IMDG-koden som stoffer som forurenses sjøen.
- e) *Fiskefartøy:* Fartøy som er utrustet og som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
- f) *Fritidsbåter:* Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.
- g) *Hurtiggående passasjerfartøy:* Hurtiggående fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen av 1974 som endret pr. 1. mai 1999, og som kan transportere flere enn 12 passasjerer.
- h) *IBC-koden:* (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk). Den internasjonale kjemikaliekode for bygging og utrustning av skip som fører farlige kjemikalier i bulk, vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC.4(48), med senere endringer.
- i) *IGC-koden:* (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk). Den internasjonale kode for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk, vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC.5(48), med senere endringer.
- j) *IMDG-koden:* (International Maritime Dangerous Goods Code). Den internasjonale koden for transport av farlig last til sjøs, vedtatt ved IMO resolusjon A.716(17), med senere endringer.
- k) *INF-koden:* Den internasjonale koden for sikker transport av bestrålt nukleært brensel, plutonium og sterkt radioaktivt avfall i beholdere.
- l) *IMO:* Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.
- m) *MARPOL 73/78:* Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, slik den er endret ved tilleggsprotokollen av 1978, med senere endringer.
- n) *Melding:* En umiddelbar eller raskest mulig beskjed til meldingsinstans, slik det fremgår av den enkelte bestemmelse.
- o) *Passasjerskip:* Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- p) *Rapportering:* En skriftlig redegjørelse til rapporteringsinstans, slik det fremgår av den enkelte bestemmelse.
- q) *Rederi:* Definisjonen av rederiet i skipssikkerhetsloven § 4 gjelder tilsvarende.
- r) *Roroferge:* Sjøgående passasjerskip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei eller skinnegående kjøretøyer på og av skipet, og som kan transportere flere enn 12 passasjerer.
- s) *Sjøulykke:*
 - 1. Når det ved driften av skip er omkommet mennesker eller voldt betydelig skade på person, skip, last, eiendom utenfor skipet eller miljø.
 - 2. Hendelse som inntreffer i forbindelse med driften av et skip som har medført en umiddelbar fare for skader som nevnt i nr. 1 ovenfor eller for sjøsikkerheten ellers.

3. For roroferger og hurtiggående passasjerfartøy som nevnt i § 1 tredje ledd, regnes som sjøulykke tilfeller som nevnt i nr. 1 og 2 ovenfor, samt enhver grunnstøting eller kollisjon som involverer skip, at et skip forsvinner eller blir forlatt i sjøen, miljøskade samt hendelser som har ført til umiddelbar fare for tilfelle som nevnt.
- t) *SOLAS*: (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974). Internasjonal konvensjon for sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1974, med senere endringer.
- u) *Utslipp*: Enhver frigivelse eller tømning fra skip uansett årsak, bl.a. enhver utstrømming, fjerning, søling, lekkasje, utpumping, avgivelse eller lensing.
- v) *Yrkessykdom*: Sykdom som med overveiende sannsynlighet er fremkalt av faktorer i arbeidssituasjon, eller forholdene om bord og sykdom som påføres under reise til eller fra skipet for rederiets regning, eller under landlov.

§ 3

Fravik

I enkelttilfelle kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav om rapportering. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig- og miljømessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Meldinger

§ 4

Melding om sjøulykke og andre hendelser

- 1) Skipsføreren eller rederiet skal uten opphold gi melding om:
 - a) Sjøulykke, herunder arbeidsulykke som er å anse som sjøulykke,
 - b) grunnstøting eller kollisjon, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke,
 - c) arbeidsulykke, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke, men hvor evakuering anses nødvendig,
- 2) Dersom det er behov for assistanse skal meldingen gis til hovedredningssentralene eller kystradiostasjon. Dersom det ikke er behov for assistanse gis meldingen til Sjøfartsdirektoratet.
- 3) Fritidsbåter kan i stedet for å varsle instansene som nevnt i første ledd, gi melding til politiet.
- 4) Et norsk skip som ikke befinner seg innenfor norsk søk - og redningsregion, kan i stedet gi melding til ansvarlig redningssentral i det området skipet befinner seg.
- 5) En instans som mottar melding i henhold til annet ledd skal umiddelbart varsle politiet.
- 6) En skipsfører som er i ferd med, eller blir anmodet om å yte bistand til, eller berge et skip som er innblandet i en hendelse som nevnt i første ledd bokstav a og b, samt syvende ledd, skal uten opphold melde fra om enkeltheten i den aksjon som er planlagt eller utført.
- 7) Melding om utslipp eller fare for utslipp av farlige eller forurensende stoffer, selv om tilfellet ikke er å anse som sjøulykke, gis i henhold til kapittel 4.

§ 5

Meldingens innhold

- 1) Meldingen skal så vidt mulig inneholde følgende opplysninger:
 - a) Skipets identitet, herunder navn, kjenningssignal, nasjonalitet og IMO-nummer, skipstype, bruttotonnasje, lengde, bredde og dypgang,
 - b) hendelsens art, tidspunkt og sted, herunder posisjon, kurs og fart på hendelsestidspunktet,
 - c) antall personer om bord, og om mulig, nærmere opplysninger om personalia,
 - d) navn, adresse, telefonnummer og telefaks til skipets rederi og eier,
 - e) annen informasjon som anses nødvendig, herunder om andre skip involvert i hendelsen, assistanse eller berging.
- 2) Ved arbeidsulykke som medfører behov for evakuering skal meldingen så vidt mulig også inneholde opplysninger om personalia, tilstand, hendelsesforløp og hvilke tiltak som er iverksatt. Er arbeidstakeren brakt i land for medisinsk behandling i utlandet, skal det opplyses hvor vedkommende får behandling, og eventuelt hvilken utenriksstasjon som er varslet.

Kapittel 3

Rapporteringer

§ 6

Rapportering om sjøulykker, andre hendelser og yrkessykdommer

Skipsføreren eller rederiet skal rapportere følgende forhold til Sjøfartsdirektoratet på fastsatt skjema innen 72 timer etter at hendelsen inntraff:

- a) Alle meldingspliktige sjøulykker og hendelser som nevnt i § 4. Arbeidsulykker skal rapporteres uavhengig av om det ble foretatt evakuering av den skadede personen.
- b) Yrkessykdommer.
- c) Sabotasje, piratangrep eller andre alvorlige anslag mot skipet eller ombordværende eller forsøk på slike angrep eller anslag.
Hendelser som nevnt i § 4 syvende ledd skal rapporteres i henhold til kapittel 4.

Kapittel 4

Melding og rapportering ved utslipp eller fare for utslipp av olje, farlige eller forurensende stoffer m.v.

§ 7

Melding og rapportering ved utslipp eller fare for utslipp

- 1) Skipsføreren eller rederiet skal uten opphold gi melding til hovedredningssentralen eller nærmeste kystradiostasjon og innen 72 innsende rapport til Sjøfartsdirektoratet når en hendelse medfører:
 - a) Utslipp eller sannsynlig utslipp av olje eller skadelige, flytende stoffer, som overstiger den mengde eller det utslipp som til enhver tid er tillatt etter be-

- b) tap/utslipp eller sannsynlig tap/utslipp av farlige eller skadelige stoffer i pakket form, herunder stoffer i transportabel tank eller tankkjøretøy, samt om det er kjøretøy, fraktcontainer eller andre lastetransportenheter inneholdende pakker, eller
 - c) utslipp, eller sannsynlig utslipp av farlige kjemikalier eller farlige flytende gasser.
- 2) For hendelser utenfor norsk sjøterritorium skal melding sendes til nærmeste kyststat med høyest mulig prioritet.
 - 3) Dersom et skip har vært involvert i en hendelse som nevnt i § 4 sjette ledd, skal skipsføreren eller rederiet rapportere om enkelthetene i hendelsen.
 - 4) Rapporteringsplikten i dette kapitlet gjelder ikke fritidsbåter under 15 meter.

§ 8

Rapportens innhold

Rapporten skal inneholde samme opplysninger som det fremgår av § 5 og videre følgende opplysninger, såfremt disse er relevante:

- a) Tidspunkt, sted og hendelsens art, herunder posisjon, kurs og fart på hendelsestidspunktet.
- b) Hvilken mengde og type forurensende/farlig stoff det dreier seg om, herunder:
 1. Korrekt teknisk betegnelse og konsentrasjon av det farlige eller forurensende stoff, FN-nummer, IMO-fareklasse(r) fastsatt i samsvar med IMDG-, IBC- og IGC-koden, forurensningskategori X, Y, eller Z,
 2. informasjon om overflatestrålingsnivået som angitt i transportindeks,
 3. type og mengde last som er ført og dens plassering om bord på fartøyet,
 4. emballasjetype, inkludert identifikasjonsmerker. Det skal oppgis om det er transportabel tank eller tankkjøretøy, samt om det er kjøretøy, fraktcontainer eller andre lastetransportenheter inneholdende pakker. Enhetens offisielle registreringsmerke og nummer skal oppgis,
- c) Annen informasjon som anses nødvendig, herunder andre skip involvert i hendelsen, assistanse eller berging.

§ 9

Tilleggsrapport ved utslipp eller fare for utslipp av olje, farlige eller forurensende stoffer

- 1) Enhver som etter denne forskrift er forpliktet til å avgi rapport vedrørende ovennevnte forhold skal, så vidt mulig supplere den første rapporten og informere om den videre utvikling, samt så vidt mulig etterkomme anmodninger om tilleggsinformasjon fra berørte stater.
- 2) Tilleggsrapporten bør inneholde følgende opplysninger, såfremt disse er relevante:
 - a) Skipets tilstand,
 - b) evne til å overføre last/ballast/drivstoff,
 - c) utslippets årsak,
 - d) om utslippet fortsetter og omtrent den mengde som er sluppet ut, samt utslippets sannsynlige omfang,
 - e) været på stedet, sjø-, strøm- og vindforhold,
 - f) beregning av utslippets bevegelser, og om mulig en angivelse av utslippets overflateutstrekning,

- g) tiltak som er igangsatt i forbindelse med utslippet og skipets bevegelse,
- h) hvorvidt det er anmodet om assistanse fra andre og om denne er ytet,
- i) produsent, eller avsender/mottaker hvis produsent er ukjent, av det forurensende eller farlige stoff,
- j) om det tapte, pakke skadelige stoff fløt eller sank,
- k) beregning av mengde, og det pakke skadelige stoff sannsynlige tilstand.

§ 10

Meldings- og rapporteringsprosedyrer ved utslipp eller fare for utslipp

- 1) Meldinger sendes fortrinnsvis via maritime radiokommunikasjonssystemer, med en prioritet som er i overensstemmelse med ITUs radioreglement, avhengig av meldingens innhold.
- 2) Meldinger kan sendes via et ikke-maritimt radiokommunikasjonssystem, forutsatt at systemet gir en prioritet som ikke er dårligere enn den som er nevnt i annet ledd.
- 3) Dersom skipet er innenfor radiodekningsområdet til et etablert skipsrapporteringssystem, skal meldingen sendes via dette systemet.
- 4) Rapporteringen skal være i samsvar med IMO Resolusjon A851(20) «General principles for ship reporting systems and ship reporting requirements, including guidelines for reporting incidents involving dangerous goods, harmful substances and/or marine pollutants.»
- 5) Opplysningene skal gis til annen medlemsstat dersom denne av sikkerhetsmessige årsaker anmoder om det. Dersom det er risiko for at en eller flere medlemsstaters sjø- eller kystområder berøres skal disse rådføres, og det skal samarbeides om felles tiltak.

Kapittel 5

Avsluttende bestemmelser

§ 11

Endringer i forskriften

- 1) Nærings- og handelsdepartementet kan fastsette endringer i følgende bestemmelser:
 - § 1
 - § 4
 - § 5
 - § 6
- 2) Sjøfartsdirektoratet kan fastsette endringer i følgende bestemmelser:
 - § 2
 - § 3
 - Kapittel 4.

§ 12

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2008.

Fra samme tid oppheves:

Forskrift 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelse til sjøs.

Forskrift 1. september 1987 nr. 742. om gjennomføring av reglene i sjølovens kap. 18 avsnitt II om sjøforklaring.

Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på norske skip § 2-8.

AVSNITT 2.2

Måling, registrering, navn m.m.

Forskrift 30. juli 1992 nr. 592 om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS)

Fastsatt ved Regjeringens res. av 30. juli 1992. Fremmet av Utenriksdepartementet. Med hjemmel i lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister §§ 2, 3, 5 og 9, samt lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten §§ 13, 14, 15 og 38 fastsettes følgende forskrift om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister. Endret 16 des 1994 nr. 1118, 13 sep 1996 nr. 909, 18 des 1998 nr. 1209, 17 des 1999 nr. 1353. Endret ved forskrifter 3 des 2004 nr. 1648 (bl.a. tittel), 23. november 2007 nr. 1293, 29 juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 20 mai 2008 nr. 473, 16 jan 2008 nr. 53, 27 juni 2008 nr. 781 (i kraft 1 juli 2008)

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	166
§ 1 Anvendelse	166
§ 2 Forholdet til sjøfartsloven og forskriften om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister	166
§ 3 Om boreplattformer, luftputefartøyer m.v.	167
§ 4 Registreringsmyndighet	167
§ 5 Registerets innhold	167
§ 6 Dokumentjournalen	168
§ 7 Betaling av gebyr	168
Kapittel 2 Fremgangsmåte m.v. ved registrering	169
§ 8 Melding om skip til innføring i skipsregisteret	169
§ 8a Nasjonalitetsbevisets innhold	169
§ 8b Utstedelse av nasjonalitetsbevis	170
§ 8c Utlevering og oppbevaring av nasjonalitetsbevis	170
§ 8d Midlertidig nasjonalitetsbevis	170
§ 9 Registrering av partrederi	170
§ 10 Overføring fra det ordinære skipsregisterets skipsbyggingsregister til norsk internasjonalt skipsregister	171
§ 11 Innføring i dokumentjournalen	171
§ 12 Foreløpig innføring	171
§ 13 Retur av åpenbart mangelfullt dokument	171
§ 14 Anmerkning i skipsregisteret	172
Kapittel 3 Krav til dokumenter, bekreftelse av underskrift m.v.	172
§ 15 Opplysningsplikt	172

§ 16	Klarhet og form	172
§ 17	Dokumenter på fremmed språk	172
§ 18	Bekreftelse av underskrift	173
§ 19	Gjenpart av dokument til registrering	173
§ 20	Hjelpedokument	174
Kapittel 4 Registreringsnekting og klagebehandling. Sletting m.v.		174
§ 21	Registreringsnekting og klagebehandling	174
§ 22	Samtykke fra rettighetshaver til visse disposisjoner	175
§ 23	Sletting av registrerte dokumenter	175
§ 24	Vilkår for sletting av skip	176
§ 25	Fremgangsmåte ved sletting av skip etter lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 første ledd	176
§ 26	Fremgangsmåte ved sletting av skip etter lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 annet ledd	176
Kapittel 5 Andre bestemmelser		177
§ 27	Arkivering og kassasjon	177
§ 28	Registreringsattest – anmerkninger – pantattest	177
§ 29	Melding om endring. Melding til Sjøfartsdirektoratet	177
§ 30	Ekspedering av dokument, utskrift m.v.	178
§ 31	Ekspedisjonstid – adgang til gjennomsyn av registre m.v.	178
§ 32	Kunngjøring etter sjølovens § 29	178
§ 33	Ikrafttredelse	179

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1

Anvendelse

Forskriften kommer til anvendelse for skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister.

§ 2

Forholdet til sjøfartsloven og forskriften om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister

Sjølovens regler, herunder reglene om registrering av skip, får anvendelse for skip i norsk internasjonalt skipsregister med mindre annet er bestemt. Følgende bestemmelser får ikke anvendelse for skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister:

- lov av 24. juni 1994 nr. 39 (sjøloven) § 8 tredje ledd, § 11 første ledd første og annet punktum og sjette ledd, § 12 og § 28 første ledd første punktum for så vidt gjelder tredje slettingsalternativ om at et skip ikke lenger er å anse som norsk, § 31, § 32 og § 33.
- Forskrift av 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister.
- sjølovens § 2 og § 3 vil ikke komme til anvendelse for skip registrert i medhold av lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1 første ledd nr. 2 og 3.
- frivillig stiftet panterett i skip i norsk internasjonalt skipsregister kan bare få rettsvern ved registrering av retten i samsvar med reglene i sjølovens kapittel 2 og disse forskrifter, jf. sjølovens § 41.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 3

Om boreplattformer, luftputefartøyer m.v.

Boreplattformer og andre flyttbare innretninger er å anse som skip i disse forskrifter.

Registrering av luftputefartøyer i norsk internasjonalt skipsregister, foretas etter reglene i sjøloven og disse forskrifter.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 4

Registreringsmyndighet

Norsk internasjonalt skipsregister føres av den tjenestemann som Nærings- og handelsdepartementet tilsetter som registerfører for Skipsregistrene, som er et eget forvaltningsorgan direkte underlagt departementet med kontor i Bergen.

Den myndighet som i lov om norsk internasjonalt skipsregister § 2 første ledd er lagt til registerføreren, kan han delegere til annen tjenestemann ved registeret. Avgjørelse om å nekte et dokument registrert, avgjørelse om retting, avgjørelse i klagesaker, avgjørelse etter lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 samt andre avgjørelser som kan volde tvil, skal likevel alltid treffes av registerføreren.

Delegeringsbeslutningen skal være skriftlig. Den skal nevne navnet på den som får tillagt myndighet og om utøvelsen av den delegerte myndighet er begrenset utover det som følger av annet ledd.

Endret ved forskrift 20 des 1996 nr. 1157.

§ 5

Registerets innhold

Skipsregisteret er et sentralt EDB-basert register over dokumenter som gjelder skip eller rettigheter i skip, jf. sjølovens § 13 og § 20.

Videre registreres hvilket vilkår skipet er registrert etter i lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1.

Foruten de opplysninger som er nevnt i sjølovens § 13, skal registeret inneholde følgende opplysninger, jf. lov om norsk internasjonalt skipsregister:

- for skip registrert etter § 1, første ledd, nr. 2a, navn og adresse på eiers hovedkontor.
- for skip registrert etter § 1, første ledd, nr. 2b, navn og adresse på bestyrende reder.
- for skip registrert etter § 1, første ledd, nr. 3,
 - a) eiers navn, med angivelse av firma, selskapsform og registreringssted
 - b) adresse for eierens hovedkontor
 - c) dersom eieren er et ansvarlig selskap: navn, adresse og fødselsdato på alle ansvarlige deltakere, og dersom en deltaker er et kommandittselskap eller aksjeselskap eller annet selskap med begrenset ansvar, også de opplysninger som skal gis for slike selskaper etter pkt. d) og e) nedenfor
 - d) dersom eieren er et kommandittselskap eller aksjeselskap eller annet selskap med begrenset ansvar: selskapskapital og hvor mye av den som er innbetalt, og er selskapskapitalen ikke fulltegnet, kan bare den tegnede kapital angis som selskapets kapital
 - e) dersom eieren er et selskap: navn, adresse og fødselsdato på styremedlemmer og daglig leder, og hvem som er signaturberettiget
 - f) navn og adresse på representanten.
- for skip registrert etter § 1 første ledd nr. 2 og 3, skal registeret i tillegg inneholde navn og adresse på hovedkontoret til det rederi som forestår driften av skipet.

- for skip hvor det inngås tariffavtale med utenlandsk fagforening, skal registeret inneholde navn og adresse på den utenlandske avtalepart.

For alle skip, skal registeret inneholde byggeverkstedets navn og adresse, og om mulig byggenummer.

Registeret føres forøvrig på den måte departementet til enhver tid bestemmer.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 6

Dokumentjournalen

Det føres en dokumentjournal for alle dokumenter, herunder meldinger, som mottas til registrering i skipsregisteret.

Føring av dokumentjournalen skjer ved elektronisk databehandling. Hver dag tas utskrift på papir og datamedium over samtlige av dagens innføringer i registeret. Papirutskriften oppbevares ved registeret i egen perm.

§ 7

Betaling av gebyr

For registrering eller anmerkning i skipsregisteret, og for pantattest som gjelder skipsregisteret, betales gebyr etter samme regler som for tilsvarende forretninger i lov av 17. desember 1982 nr. 86 om rettsgebyr kapittel 6, jf. kapittel 1, med unntak av utstedelse av særskilt pantattest og annen attestert registerutskrift som det skal betales et halvt rettsgebyr for. Gebyr betales forskuddsvis.

Et dokument anses ikke som innkommet og skal derfor ikke innføres i registeret før tilstrekkelig gebyr er betalt

Gebyr skal betales i henhold til følgende satser:

Nyregistrering	kr	2 500	
Registrering av endring eier	kr	1 500	
Endring av andre juridiske roller	kr	750	
Endring av skips navn	kr	2 000	
Endring av hjemsted	kr	500	
Registrering av pant	kr	1 750	
Registrering av flåtepant	kr	1 750	pr. skip
Samtykke/påtegning av pant	kr	1 500	
Sletting av fartøy	kr	1 500	
Pantattest/utskrift	kr	450	
Hjemmels- og heftelsesattest	kr	450	
Slettelsesattest	kr	450	
Journalbekreftelse	kr	450	
Kopi av dokument	kr	175	
Skipsliste	kr	450	

Endret ved forskrifter 16 des 1994 nr. 1118, 18 des 1998 nr. 1209 (i kraft 1 jan 1999), 17 des 1999 nr. 1353 (i kraft 1 jan 2000), 1. juli. 2008 nr. 805.

Kapittel 2

Fremgangsmåte m.v. ved registrering

§ 8

Melding om skip til innføring i skipsregisteret

Innføring i registeret skjer etter melding fra skipets eier til registerføreren. Eies skipet av et partrederi, herunder partrederi etter lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1, første ledd, nr. 2b, skal meldingen gis av bestyrende reder. I selskaper ellers gis melding av forretningsfører eller av styremedlem som kan tegne selskapets firma.

Eies skipet av eier som nevnt i lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1, første ledd, nr. 3, gis melding av eiers representant i Norge.

Meldingen skal skrives på blankett fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet.

Med meldingen skal følge gjenpart av skipets målebrev utstedt eller godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger og bilbrev (byggebevis), skjøte eller annet hjemmelsdokument som viser eierens adkomst til skipet.

Valg av hjemsted, jf. sjølovens § 8, skjer ved melding etter sjølovens § 13. For skip registrert etter lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1, første ledd, nr. 2 og 3, meddeles eiers valg av hjemsted av det rederi som forestår driften av skipet, jf. lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1, annet ledd.

For skip som overføres fra utlandet, skal det vedlegges slettingsattest eller annen attest fra utenlandsk register som nevnt i sjølovens § 13 siste punktum. Er målebrevet utstedt av eller på vegne av utenlandsk myndighet, skal det godkjennes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger om at skipet har gyldig klasse og at det etter endt besiktelse vil være innrettet og utrustet i henhold til skipssikkerhetslovens bestemmelser.

For skip som overføres fra norsk ordinært skipsregister, herunder skipsbyggingsregisteret, vedlegges slettingsattest. Videre vedlegges bekreftet utskrift fra registeret. Alle registrerte heftelser i skip registrert i norsk ordinært skipsregister kan, med rettighetshavernes samtykke, overføres til norsk internasjonalt skipsregister samtidig som skipet registreres i dette register og slettes i det norske ordinære skipsregister.

EØS-avtalens vedlegg XIII (Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 789/2004 om overføring av lasteskip og passasjerskip mellom registre innen Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 613/91 gjelder som norsk lovgivning, med de presiseringer og begrensninger som følger av protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Endret ved forskrift av 23. november 2007 nr. 1293.

§ 8 a

Nasjonalitetsbevisets innhold

Nasjonalitetsbeviset skal inneholde opplysninger om skipets navn, kjenningssignal, IMO identifikasjonsnummer, byggested og -år, brutto- og nettotonnasje, skipstype, hjemsted, register samt eierens navn og adresse. Nasjonalitetsbeviset utstedes på formular fastsatt av Skipsregistrene.

§ 8 b

Utstedelse av nasjonalitetsbevis

Nasjonalitetsbevis skal for registreringspliktige skip utstedes straks skipet er innført i registeret.

Ved endring av registrert navn, eier eller hjemsted, skal nytt nasjonalitetsbevis utstedes for ombytting med det gamle. Dette gjelder også ikke-registreringspliktige skip for hvilke det på eiers anmodning er utstedt nasjonalitetsbevis.

Er et nasjonalitetsbevis blitt uleselig eller bortkommet, kan nytt nasjonalitetsbevis utstedes av skipsregisterføreren etter skriftlig anmodning fra rederi/skipsfører. Det nye nasjonalitetsbeviset påstemples «duplikat».

Dersom nasjonalitetsbeviset er bortkommet, må dette bekreftes av rederi/skipsfører samtidig som det anmodes om nytt nasjonalitetsbevis. Dersom nasjonalitetsbeviset er ødelagt, skal det ødelagte dokumentet innsendes sammen med anmodning om utstedelse av nytt dokument. Kommer tapt nasjonalitetsbevis til rette etter at nytt nasjonalitetsbevis er utstedt, skal rederiet/skipsføreren omgående returnere duplikatet til skipsregisterføreren. Gjenpart av utstedt nasjonalitetsbevis skal oppbevares hos Skipsregistrene.

§ 8 c

Utlevering og oppbevaring av nasjonalitetsbevis

Nasjonalitetsbeviset skal utleveres til rederen/skipsføreren eller den han har bemyndiget. Dokumentet kan også utleveres gjennom Sjøfartsdirektoratets stasjoner. Befinner skipet seg i utlandet, skal nasjonalitetsbeviset sendes rederen for videresending til skipsfører.

Rederiet skal sende skriftlig bekreftelse til skipsregisteret på at nasjonalitetsbeviset er motatt. Rederiet skal påse at eventuelt ombordværende nasjonalitetsbevis eller midlertidig nasjonalitetsbevis blir returnert til registeret. På registreringspliktige skip og skip i utenriksfart skal originalt nasjonalitetsbevis alltid oppbevares om bord.

§ 8 d

Midlertidig nasjonalitetsbevis

Dersom et skip ved utstedelse av nasjonalitetsbevis befinner seg i utlandet, og endelig nasjonalitetsbevis ikke kan ventes å nå frem før skipets avgang, kan midlertidig nasjonalitetsbevis utstedes av vedkommende utenriksstasjon etter instruks i hvert enkelt tilfelle fra Skipsregistrene.

Midlertidig nasjonalitetsbevis kan også utstedes i tilfeller når vilkår for endelig registrering i skipsregisteret ikke er tilstede, men forventes å finne sted innen rimelig tid.

Dersom et skip ved utstedelse av nasjonalitetsbevis befinner seg i Norge, kan midlertidig nasjonalitetsbevis i ovennevnte tilfeller utstedes av Sjøfartsdirektoratets stasjoner etter instruks i hvert enkelt tilfelle fra Skipsregistrene.

§ 9

Registrering av partrederi

Ethvert selskap som har til formål å drive rederivirksomhet og hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, enten solidarisk eller i forhold til sine andeler i selskapet, skal i skipsregisteret innføres som partrederi, jf. sjølovens § 101.

Et partrederi kan registreres som eier av flere skip når eier- og partsforholdene er de samme for skipene.

Eierne skal gi partrederiet navn. Navnet skal ikke kunne forveksles med navn på annet partrederi i registeret. Ved melding til registerføreren skal partrederiets navn oppgis.

Partrederiet anmerkes i registeret som hjemmelshaver til skipet.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 10

Overføring fra det ordinære skipsregisterets skipsbyggingsregister til norsk internasjonalt skipsregister

Når et skip meldes til innføring i norsk internasjonalt skipsregister, skal det opplyses om skipet er innført i skipsbyggingsregisteret, jf. reglene i § 8.

Registerføreren skal avslutte registreringen i skipsbyggingsregisteret og overføre de anmerkede rettsstiftelser til norsk internasjonalt skipsregister. I norsk internasjonalt skipsregister anmerkes hvilken dato og klokkeslett innføring i dokumentjournalen fant sted og som prioriteten regnes fra. For så vidt gjelder rettsstiftelser som består i overdragelse av eiendomsrett, medtas dog bare den siste. Heftelser som er slettet overføres ikke. Skipsbyggingsregisteret og norsk internasjonalt skipsregister forsynes med krysshenvisninger.

§ 11

Innføring i dokumentjournalen

Dokumentene registreres i journalen fortløpende etter den dato og det klokkeslett de blir mottatt til registrering. Dokumenter som er mottatt hos registerfører i samme postforsendelse skal anses mottatt samtidig. Dokumenter innkommet med morgenposten skal anses innkommet ved kontorets åpningstid. Dokumentjournalnummer, dato og klokkeslett påføres dokumentet.

Dokumentene registreres med løpende nummer for kalenderåret. Det nyttes bare ett nummer i dokumentjournalen selv om dokumentet gjelder flere skip. Også gjenpart av dokumentet, jf. reglene i § 19, gis slik påtegning. Hjelpedokumentet, jf. reglene i § 20, som skal oppbevares ved kontoret gis påtegning om hvilket dokument det følger. Dette gjøres ved henvisning til dokumentets nummer i dokumentjournalen.

Utdraget av dokumentet i journalen skal være kort, men det må tydelig angi hvilket dokument innføringen gjelder, dets datering og klokkeslett og de viktigste rettsstiftelser det inneholder, eventuelt med stikkord. Det må nøyaktig angis hva det stiftes rett i og hva som er betalt i gebyr.

For dokument som er mottatt til registrering, kan rekvirenten forlange at det gis kvittering, med opplysning om dato og klokkeslett for registreringen. Registerføreren kan forlange at rekvirenten leverer inn en ferdig utfylt kvittering for underskrift.

§ 12

Foreløpig innføring

Når det blir satt frist for retting etter sjølovens § 16, annet ledd og når registreringsnekting blir påklaget, skal dokumentet føres foreløpig inn i registeret. Det skal anmerkes at innføringen er foreløpig. I registreringsattester, pantattester og utskrifter skal det gjøres oppmerksom på dokument som bare er foreløpig ført inn i registeret, jf. reglene i § 28.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 13

Retur av åpenbart mangelfullt dokument

Dokument som åpenbart ikke kan registreres, kan returneres til rekvirenten uten at det gis dokumentjournalnummer. Dette skal i tilfelle skje så raskt som mulig etter at dokumentet er kommet inn og bare når det er grunn til å tro at dette ikke vil føre til prioritetstap. Rekvirenten skal samtidig gjøres kjent med grunnen til at dokumentet ikke kan registreres og at det ikke er innført i dokumentjournalen. Likeledes skal han gjøres oppmerksom på at dokumentet vil bli journalført dersom dette kreves. Fremsettes et slikt krav, journalføres dokumentet den dagen kravet kommer inn.

Dersom dokumentet kommer tilbake og det heller ikke nå kan registreres, treffer registerfører beslutning om nekting etter reglene i § 21.

§ 14

Anmerkning i skipsregisteret

Et dokument anmerkes (ekstraheres) i skipsregisteret ved å innføre dokumentjournalnummer, dato og klokkeslett for mottakelsen, dokumentets betegnelse samt et kort utdrag av de viktigste rettsstiftelsene, herunder alle pengeheftelsene. Tilsvarende gjelder for tvangsforretninger. Melding, målebrev, skipets data og opplysninger om eierforhold m.v. anmerkes i samsvar med de til enhver tid gjeldende bestemmelser for føring av registeret.

Kapittel 3

Krav til dokumenter, bekreftelse av underskrift m.v.

§ 15

Opplysningsplikt

Trenger registerføreren ytterligere opplysninger i forbindelse med en registreringsforretning, kan han forlange at rekvirenten fremskaffer disse, med mindre de kan skaffes fra protokoller og dokumenter i registerets arkiv.

§ 16

Klarhet og form

Et dokument til registrering skal ha tydelig skrift. Det skal dessuten være så klart formulert at det er utvilsomt hva rettsstiftelsen omfatter og hvor den skal innføres. Dokumentet bør være kort og så vidt mulig bare inneholde opplysninger som kan registreres, jf. sjølovens § 20. Inneholder dokumentet opplysninger som ikke kan registreres, bør disse stå samlet for seg til slutt i dokumentet. Er dokumentet ikke redigert slik, kan det forlanges at rekvirenten erstatter det med et nytt dokument.

Partene skal være entydig identifisert. For personer tildelt norsk fødselsnummer (fødselsdato + personnummer) skal dette oppgis. For personer som ikke er tildelt norsk fødselsnummer, skal det oppgis fødselsår, dato og nasjonalitet.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 17

Dokumenter på fremmed språk

Dokument som forlanges registrert må være skrevet på norsk, dansk, svensk eller engelsk, men dokumentet kan likevel forlanges oversatt til norsk når det er nødvendig for sikkert å kunne avgjøre hvordan dokumentet skal forstås og anmerkes i registeret. Oversettelsen skal være bekreftet av translatør som er autorisert av norsk myndighet. Registerfører kan også godkjenne oversettelse bekreftet av norsk advokat eller norsk utenrikstjenestemann.

Registreringsattest, jf. reglene i § 28, påføres originaldokumentet.

Oversettelsen betraktes som hjelpedokument, jf. reglene i § 20.

Det skal leveres gjenpart av både original og oversettelse.

Hjelpedokument på fremmed språk trenger ikke oversettelse hvis registerføreren ikke er i tvil om innholdet.

§ 18

Bekreftelse av underskrift

I de tilfeller hvor en underskrift skal være bekreftet, jf. sjølovens § 15, annet ledd, kan bekreftelse gis av to myndige vitner bosatt i Norge, eller av norsk

- dommer eller dommerfullmektig,
- advokat eller autorisert advokatfullmektig,
- notarius publicus.

Bekreftelsen kan også gis av utenlandsk notarius publicus.

Norsk notarius publicus omfatter også norsk utenriktstjenestemann i utlandet, for så vidt han er kompetent til å utføre notarialforretninger, jf. lov av 18. juli 1958 nr. 1 om utenriktstjenesten § 20. For utenlandsk notarius publicus beror det på vedkommende lands lovgivning hvilke stedlige myndigheter som er tillagt notarialfunksjoner.

I tilfelle underskrift på vegne av utenlandsk selskap, organisasjon eller annen juridisk person, skal notaren også bekrefte at den eller de som underskriver har myndighet til å forplikte vedkommende selskap m.v.

Når det gjelder utenlandsk notar, bør hans underskrift i alminnelighet legaliseres av norsk utenriktstjenestemann.

Ustederen kan ikke bekrefte sin egen underskrift. Heller ikke den som erverver en rett ved dokumentet eller dennes ektefelle, foreldre, barn eller søsken eller en ansatt hos erververen kan bekrefte utstederens underskrift. Hvis dokumentet utstedes til norsk bank eller forsikringsselskap kan likevel bankens eller forsikringsselskapets funksjonærer bekrefte utstederens underskrift. Tilsvarende gjelder offentlige tjenestemenn når dokumentet er utstedt til staten eller en kommune.

Finner registerføreren det ubetenkelig, kan han godta et dokument til registrering selv om underskriften ikke er bekreftet på foreskreven måte.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 19

Gjenpart av dokument til registrering

Gjenpart kan bestå av gjennomslag, duplikat, avskrift e.l. Gjenparten skal være en arkivbestandig, korrekt og godt lesbar gjengivelse av originaldokumentet eller den del av det som registreres. Kopien må være av normal god kvalitet.

Inneholder et dokument opplysninger som ikke kan registreres, jf. sjølovens § 20, kan det forlanges at disse opplysninger ikke blir tatt med i gjenparten.

Er dokumentet satt opp eller innlevert av kredittinstitusjon under offentlig tilsyn, offentlig bank eller offentlig fond, eller praktiserende advokat, skal disse i påtegningen bekrefte at gjenparten er en korrekt gjengivelse av det dokument eller den del av dokumentet som blir registrert. Tilsvarende gjelder når dokument utstedes av det offentlige.

Er gjenparten bekreftet av noen av de som er nevnt i tredje ledd, eller av notarius publicus, behøver registerføreren ikke kontrollere at gjenparten er riktig med mindre han finner spesiell grunn til det.

Registerføreren må forvise seg om at gjenpart som ikke er bekreftet er en korrekt gjengivelse av det dokument eller den del av det som blir registrert. Er gjenpart som skulle vært bekreftet likevel ikke bekreftet, kan registerføreren i stedet forlange innlevert bekreftet gjenpart.

Lider gjenparten av feil eller mangler som ikke hensiktsmessig kan rettes ved registreringskontoret, kan registerføreren forlange ny gjenpart, eller, om han finner grunn til det, selv ta ny gjenpart. Det samme gjelder hvis det ikke følger gjenpart med.

Gjelder dokumentet flere skip, kan registerføreren kreve en gjenpart for hvert.

Med mindre registerførereren finner grunn til å kreve det, er det ikke nødvendig med gjenpart av dokument, eller del av det, som gjelder tvangsforretning.

Gjelder registreringen en kort påtegning, kan registerførereren frafalle kravet om gjenpart.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 20

Hjelpedokument

Et dokument som ikke kan registreres, kan leveres inn som hjelpedokument når det tjener som bevis for et forhold av betydning for registrering eller sletting av et annet dokument (hoveddokument). Når hoveddokumentet utstedes etter fullmakt, skal det leveres hjelpedokument som viser fullmaktsforholdet. Gjelder fullmakten rett til å utstede skjøte eller pantedokument, jf. sjølovens § 15, annet ledd, gjelder reglene i § 18 om bekreftelse av underskrift tilsvarende for fullmaktsgivende underskrift.

Om hjelpedokumentet gis opplysning på den gjenpart av hoveddokumentet som oppbevares ved registerførerens kontor.

Er hjelpedokumentet en utskrift av offentlig protokoll eller bevitnelse fra offentlig myndighet gitt på grunnlag av opplysninger som fremgår av offentlig protokoll eller dokument, er det ikke nødvendig å oppbevare hjelpedokumentet ved registerførerens kontor. Med mindre annet er bestemt skal andre hjelpedokumenter oppbevares ved kontoret i original eller bekreftet gjenpart. Registerførereren kan forlange at det leveres en gjenpart som er egnet til oppbevaring i kontorets arkiv, og at gjenparten bare inneholder det som er av betydning for registreringen, eventuelt slettingen.

Det er tilstrekkelig med ett hjelpedokument selv om registreringen gjelder flere skip.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

Kapittel 4

Registreringsnekting og klagebehandling. Sletting m.v.

§ 21

Registreringsnekting og klagebehandling

Inntil registreringsattesten, jf. sjølovens § 17, første ledd, er underskrevet, kan et dokument nektes registrert.

Nektes et dokument registrert, skal rekvirenten og andre som saken direkte gjelder straks ha skriftlig underretning om dette i rekommandert brev. I underretningen skal det gis begrunnelse for nektingen. Det skal også gis opplysning om adgangen til å klage til Nærings- og handelsdepartementet, og om at klage i tilfelle må være kommet inn til registerførereren innen 3 uker fra den dag underretningen er sendt. Har registerførereren fastsatt en lengre frist, skal denne fristen angis i stedet. Videre skal det opplyses at søksmål for å få avgjørelsen prøvet ikke kan reises uten at klageadgangen er benyttet.

I underretningen bør det videre kort orienteres om reglene i forvaltningslovens § 32, jf. sjølovens § 19, tredje ledd.

Tilsvarende gjelder i andre tilfeller hvor noen har forlangt en forretning og ikke fått medhold, jf. sjølovens § 16, siste ledd. Herunder kommer også krav om retting, hjemmelsnotering o.l.

Når klage kommer inn, skal registerførereren tilrettelegge saken og uten opphold sende erklæringen om klagen og sakens dokumenter til departementet om han ikke selv finner å ville oppheve eller endre sitt tidligere vedtak. Har noen opptrådt som motpart eller kan betraktes som motpart, skal uttalelse så vidt mulig innhentes fra ham før klagesaken sendes til depar-

tementet. Vedkommende bør i alle fall senest ved oversendelsen underrettes om klagen. Registerførerens skal selv gi slik redegjørelse som er nødvendig for klagebehandlingen, herunder opplysning om når dokumentet ble ført inn i dokumentjournalen og når klagen kom inn. Klageren og eventuelle andre parter med kjent adresse skal sendes gjenpart av denne redegjørelsen. Nødvendige dokumenter i saken skal oversendes klageinstansen, eventuelt i kopi.

I dokumentjournalen skal det i tilknytning til innføringen av vedkommende dokument gjøres en kort merknad om at dokumentet er nektet registrert. Tilsvarende merknad føyes til den foreløpige innføringen i registeret. Blir avgjørelsen omgjort, gis en tilføyelse om det i dokumentjournalen, mens merknaden om nekting strykes i registeret.

Ved registerførerens kontor skal gjenpart av beslutning om å nekte registrering, eller beslutning om å nekte å fremme annen forretning, oppbevares i egen perm. Her settes også departementets avgjørelse og eventuell dom inn.

Endret ved forskrifter 13 sep 1996 nr. 909, 20 des 1996 nr. 1157.

§ 22

Samtykke fra rettighetshaver til visse disposisjoner

Skal en rettighetshaver etter en registrert heftelse gi samtykke til at skip m.v. slettes i skipsregisteret etter lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 tredje ledd, må det legitimeres at den som gir sitt samtykke er rette vedkommende. Er heftelsen en negotiabel pantobligasjon, jf. lov av 17. februar 1939 nr. 1 om gjeldsbrev § 11, skal denne i alminnelighet fremlegges i original med samtykket påført, og den som gir samtykket må i henhold til obligasjonens tekst eller sammenhengende rekke transportpåtegninger fremtre som rettighetshaver. For obligasjon som er gitt rektaklausul – ikke til ordre – slik at den ikke er negotiabel, er det ikke nødvendig at obligasjonen fremlegges i original. Samtykket kan da gis som løs erklæring.

Reglene i denne paragraf gjelder tilsvarende når en rettsstiftelse i skipet eller annen disposisjon over det trenger samtykke fra rettighetshaver som følge av registrerte innskrenkninger i hjemmelshaverens rådighetsrett.

Påtegning om samtykke til sletting eller andre disposisjoner blir registreringsmessig å behandle som andre påtegninger på tidligere registrert dokument (føring i dokumentjournal, gebyrberegning, anmerkning og gjenpart).

§ 23

Sletting av registrerte dokumenter

Når et dokument slettes, anmerkes i registeret at dokumentet er slettet samt journalnummer, dato og klokkeslett for slettingen. På dokumentet gis attest om sletting etter reglene i § 28, første ledd. På første side skal dessuten settes et stempel e.l. som tydelig viser at dokumentet er slettet.

I forbindelse med slettingen skal den oppbevarte gjenpart også påføres slettingsgrunnlaget og dokumentjournalnummer samt dato og klokkeslett for innføring i journalen. Gjenparten bør dessuten overstemples på tydelig måte og skal legges over i egen mappe eller lignende for slettede dokumenter, ordnet kronologisk for kalenderåret. De gjenparter som etter kassasjonsreglene ikke kan makuleres, legges for seg.

Samtykker rettighetshaver i at en heftelse kan slettes, skal det dokument som inneholder samtykket eller gjenparten av det, heftes sammen med gjenparten av hoveddokumentet som deretter behandles på samme måte som ovenfor, jf. sjølovens § 29. Det samme gjelder når det registreres et dokument som bevis for at en heftelse er falt bort.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 24

Vilkår for sletting av skip

Dersom vilkår for sletting etter lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12, første ledd, eller sjølovens § 28 er til stede, kan registerførereren slette skipet av registeret.

Sletting i medhold av lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12, annet ledd, kan registerførereren kun foreta på begjæring fra Nærings- og handelsdepartementet.

Før sletting foretas eller begjæring fremsettes skal rederiet ha fått skriftlig pålegg om å bringe forholdet i orden innen en bestemt frist. Videre skal det opplyses at søksmål for å få avgjørelsen prøvet ikke kan reises uten at klageadgangen er benyttet.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 25

Fremgangsmåte ved sletting av skip etter lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 første ledd

Før et skip slettes i registeret i henhold til lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 første ledd, skal rettighetshaverne gis anledning til å uttale seg innen en bestemt frist. De skal samtidig varsles om at skipet ikke kan slettes uten rettighetshavernes skriftlige samtykke, samt at heftelsene beholder sin prioritet, og at nye rettstiftelser ikke kan registreres.

Dersom det ikke er registrert heftelser i skipet eller rettighetshaverne samtykker til sletting, skal det gjøres anmerkning i registeret om at skipet er slettet med henvisning til lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 første ledd.

Registerførereren skal uten opphold i rekommandert brev underrette rederen og eventuelle rettighetshavere som har samtykket til slettingen. Underretning gis også Sjøfartsdirektoratet.

Samtykker rettighetshaverne ikke i at skipet slettes, gjør registerførereren anmerkning i registeret om det forhold som skulle ha medført sletting. Registerførereren skal i rekommandert brev underrette rederen og rettighetshaverne om anmerkningen og om at allerede registrerte heftelser beholder sin prioritet, men at nye rettstiftelser ikke kan registreres (folien lukkes). Underretning gis også Sjøfartsdirektoratet.

Registerførereren kan slette anmerkningen når han finner at vilkårene for registrering igjen er til stede (folien åpnes). Melding om dette skal gis rederen og rettighetshaverne i rekommandert brev. Underretning gis også Sjøfartsdirektoratet.

§ 26

Fremgangsmåte ved sletting av skip etter lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 annet ledd

Registerførereren skal påse at klagefristen er utløpt, samt at søksmål mot staten ikke er reist, jf. tvistemålslovens § 437, før han sletter et skip etter begjæring fra departementet.

Rederen og rettighetshavere skal gis underretning om begjæringen. Forskriftens § 25 gjelder tilsvarende.

Er søksmål mot staten reist innen 6 måneder eller det er gitt oppreisning mot fristoversittelse, skal sletting ikke foretas. Vedtaket og grunnen til det samt at søksmål er reist, skal anmerkes i registeret og påføres registreringsattest.

Stadfester retten vedtaket, foretar registerførereren sletting hvis vilkårene i lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 tredje ledd er til stede. Fremgangsmåten i forskriftens § 25 gjelder tilsvarende.

Kjennes vedtaket ugyldig, skal registerførereren slette anmerkningen om vedtaket og uten opphold underrette rederen og rettighetshavere i rekommandert brev. Underretning gis også Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrifter 16. januar 2008 nr. 53, 27. juni 2008 nr. 781 (i kraft 1. juli 2008).

Kapittel 5

Andre bestemmelser

§ 27

Arkivering og kassasjon

Gjenpart av registrert dokument arkiveres i aktomslag. Aktomslagene ordnes alfabetisk etter skipenes navn.

Hjelpedokument eller gjenpart av hjelpedokument, arkiveres i skipets aktomslag.

Dokument som bare gjelder panterett kan makuleres 5 år etter utgangen av det år det er slettet i vedkommende register.

Hjelpedokument kan kasseres samtidig med det dokument det har tjent som hjelpedokument til, eller etter 10 års oppbevaring.

§ 28

Registreringsattest – anmerkninger – pantattest

Attest om registrering, jf. sjølovens § 17, første ledd, gis når dokumentet er endelig anmerket i skipsregisteret. Det skal også attesteres under hvilken dato og hvilket klokkeslett samt under hvilket nummer dokumentet er registerført og hva som er betalt i gebyr for registreringen, eventuelt at registreringen er gebyrfri. Dersom opplysningene i dokumentet om skipets data ikke stemmer med det som står i registeret, gjøres anmerkning om dette i attesten.

Når heftelser anmerkes på dokument, jf. sjølovens § 17, annet ledd, tas med i særskilt pantattest, jf. sjølovens § 17, tredje ledd, eller slettelssattest, jf. sjølovens § 28, tredje ledd, skal anmerkningen inneholde navnet på heftelsen eller dokumentet og dato/klokkeslett for registreringen. Videre skal kort nevnes hva heftelsen i hovedtrekk går ut på – herunder dens pålydende beløp, eventuelt verdi – og hvem som er rettighetshaver. Er heftelsen ikke endelig anmerket i registeret, gis opplysning om det.

I tilfelle forhåndsregistrering, jf. sjølovens § 14, siste ledd, angis dato og klokkeslettet dokumentet anses journalført, jf. sjølovens § 24, fjerde ledd.

Anmerkninger, særskilt pantattest eller slettelssattest kan gis ved kopi av vedkommende registerblad.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 29

Melding om endring. Melding til Sjøfartsdirektoratet

Inntrer det endring i de opplysninger som skipsregisteret inneholder om et skip, jf. sjølovens § 13, første ledd, skal eieren gi melding til registerføreren, jf. sjølovens § 13, annet ledd. Det samme gjelder når det skjer endring i det vilkår skipet er registrert etter i lov om norsk internasjonalt skipsregister § 1. Eierne trenger likevel ikke gi melding om ny måling (ommåling) av skip og de endringer i skipets data som fremgår av det nye målebrevet, jf. tredje ledd nedenfor.

Med melding om endring av skipets data skal følge skriftlig bevis for endringen. Endring av skipets navn skjer ved søknad til Skipsregistrene. For endring av hjemsted er det tilstrekkelig med eierens skriftlige erklæring om hvor hjemstedet skal være. Endring av eierforholdet anses meldt samtidig som hjemmelsdokument sendes til registrering. Som hjelpedokument til hjemmelsdokument skal følge erklæring – på blankett fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet – som viser at nasjonalitetsvilkårene er oppfylt, jf. sjølovens § 1 og § 4.

Enhver melding fra Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger om ny måling (eventuelt nytt målebrev) av skip som er innført i skipsregisteret, skal registreres uten gebyrberegning, hos registerføreren.

Har registerføreren grunn til å anta at det er skjedd endring i noe som står anmerket i skipsregisteret uten at pliktig melding er sendt innen den fastsatte frist, jf. sjølovens § 13 annet ledd, skal han straks søke forholdet brakt på det rene og i tilfelle henstille til den anmeldelsespliktige om å besørge melding innsendt uoppholdelig.

I den utstrekning registerføreren begjærer det av hensyn til sine oppgaver etter lov eller forskrift, plikter politiet, skipstilsynet og tollvesenet å gi uttalelser og foreta undersøkelser vedrørende de aktuelle skip.

Endret ved forskrifter 13 sep 1996 nr. 909, 20 des 1996 nr. 1157, endret ved forskrift av 23. november 2007 nr. 1293.

§ 30

Ekspedering av dokument, utskrift m.v.

Enhver kan kreve bekreftet utskrift av dokument innført i dokumentjournalen og register som føres av registerføreren, herunder pantattest.

Dokumentene ekspederes – og utskriftene gis – i den rekkefølge dokumentene eller kravet er kommet inn. Når rekvirenten gjør det sannsynlig at rask ekspedering er særlig viktig for ham, kan dokument til registrering, utskrift, attest e.l. tas utenfor tur. I slike tilfelle må det alltid undersøkes om det blant dokumentene innført i dokumentjournalen som foreløpig ikke er anmerket i registeret, kan være noe dokument som skal anmerkes som heftelse på det dokument eller i den attest kravet gjelder.

Rekvirerte oppgaver over visse grupper av dokumentjournalførte dokumenter gis i den rekkefølge registerføreren bestemmer.

Registerfører kan tillate at det gis ubekreftede oppgaver eller utskrifter vedrørende registrering, bl.a. ved historiske eller andre vitenskapelige undersøkelser.

§ 31

Ekspedisjonstid – adgang til gjennomsyn av registre m.v.

Ekspedisjonstiden på registreringskontoret skal på ordinære kontordager være fra kl. 09:00 til kl. 15:00. Er kontortiden enkelte dager slutt før kl. 15:00, f.eks. julaften og nyttårsaften, skal kontoret holde åpent for ekspedering fra kl. 09:00 til kontortidens slutt. Nærings- og handelsdepartementet kan i særlige tilfelle samtykke i at det settes kortere ekspedisjonstid.

Utenfor denne tiden vil det være anledning til å levere dokumenter til registrering alle hverdager, herunder lørdager og alle dager som er norske nasjonale helligdager, i tiden mellom kl. 07:00 og kl. 24:00 dersom dette er nødvendig av hensyn til samtidig sletting eller registrering i utenlandske registre. Tilsvarende gjelder også når hensynet til utenlandske rettighetshavere tilsier det. Innlevering av dokumenter utenfor ekspedisjonstiden må alltid avtales med registerføreren.

I ekspedisjonstiden er det adgang for publikum til å se igjennom registeret og gjenpartsarkivet. Dokumentene i gjenpartsarkivet må ikke lånes ut til bruk utenfor kontoret.

Det er adgang til å begrense telefonforespørsler til ekspedisjonstiden.

Endret ved forskrift 20 des 1996 nr. 1157.

§ 32

Kunngjøring etter sjølovens § 29

Oppfordring til mulige rettighetshavere om å melde seg til registerføreren kunngjøres en gang i Norsk Lysningsblad og minst en riksdekkende avis. Rekvirenten må betale utgiftene ved kunngjøring.

Så fremt den som i registeret er oppført som rettighetshaver har kjent adresse, bør registerførerens også varsle vedkommende i rekommandert brev.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 909.

§ 33

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. august 1992, dog med unntak av § 8 siste ledd som trer i kraft etter nærmere bestemmelse av Nærings- og handelsdepartementet. Fra samme dag oppheves forskrift om registrering av skip i norsk internasjonalt skipsregister fastsatt 19. juni 1987 nr. 517.

Endret ved forskrift 20 des 1996 nr. 1157.

Forskrift 30. juli 1992 nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister

Fastsatt ved Regjeringens res. av 30. juli 1992 med hjemmel i lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 11, § 13, § 14, § 15, § 38. Fremmet av Utenriksdepartementet. Endret 13 sep 1996 nr. 910, 20 s 1996 nr. 1156, 17 des 1999 nr. 1354, 11 nov 2002 nr. 1313, 23 nov 2007 nr. 1294, 15 feb 2008 nr. 154 (i kraft 1 juli 2008), 11 juli 2008 nr. 806.

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	180
§ 1 Anvendelse	180
§ 2 Hva som forstås med skip m.v.	180
§ 3 Registreringsmyndighet	180
§ 4 Registerets innhold	181
§ 5 Dokumentjournalen	181
§ 6 Betaling av gebyr	181
Kapittel 2 Fremgangsmåte m.v. ved registrering	182
§ 7 Melding om skip til innføring i skipsregisteret	182
§ 7a Nasjonalitetsbevisets innhold	183
§ 7b Utstedelse av nasjonalitetsbevis	183
§ 7c Utlevering og oppbevaring av nasjonalitetsbevis	183
§ 7d Midlertidig nasjonalitetsbevis	184
§ 8 Registrering av partrederi	184
§ 9 Melding om innføring i skipsbyggingsregisteret	184
§ 10 Overføring fra skipsbyggingsregisteret til skipsregisteret	184
§ 11 Innføring i dokumentjournalen	185
§ 12 Foreløpig innføring	185
§ 13 Retur av åpenbart mangelfullt dokument	185
§ 14 Anmerkning i skipsregisteret	185
Kapittel 3 Krav til dokumenter, bekreftelse av underskrift m.v.	186
§ 15 Opplysningsplikt	186
§ 16 Klarhet og form	186
§ 17 Dokumenter på fremmed språk	186
§ 18 Bekreftelse av underskrift	186
§ 19 Gjenpart av dokument til registrering	187
§ 20 Hjelpedokument	187

Kapittel 4 Registreringsnekting og klagebehandling. Sletting m.v.	188
§ 21 Registreringsnekting og klagebehandling	188
§ 22 Samtykke fra rettighetshaver til visse disposisjoner	189
§ 23 Sletting av registrerte dokumenter	189
Kapittel 5 Andre bestemmelser	189
§ 24 Arkivering og kassasjon	189
§ 25 Registreringsattest – anmerkninger – pantattest	190
§ 26 Melding om endring. Melding til Sjøfartsdirektoratet	190
§ 27 Ekspedering av dokument, utskrift m.v.	191
§ 28 Ekspedisjonstid – adgang til gjennomsyn av registre m.v.	191
§ 29 Kunngjøring etter sjølovens § 29 og § 36	191
§ 30 Ikrafttredelse	191

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1

Anvendelse

Forskriften kommer til anvendelse for skip registrert i norsk ordinært skipsregister.

§ 2

Hva som forstås med skip m.v.

Med skip i denne forskriften forstås skip som omfattes av sjølovens § 11. Like med skip regnes innretninger som nevnt i sjølovens § 33, for så vidt ikke annet er sagt eller fremgår av sammenhengen. Innretninger som nevnt i sjølovens § 507 er å anse som skip. Innretninger som nevnt i sjølovens § 39 kan på begjæring av eier innføres i skipsregisteret.

Skipsbyggingsregisteret skal utgjøre en egen avdeling av skipsregisteret og inneholde skip under bygging som etter begjæring blir innført i registeret. Like med skip under bygging regnes kontrakt om bygging av skip og erklæring fra et verksted om at det har besluttet å bygge et skip for egen regning. Innføring er i ethvert tilfelle betinget av at byggingen foregår eller skal foregå i Norge.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

§ 3

Registreringsmyndighet

Norsk ordinært skipsregister føres av den tjenestemann som Nærings- og handelsdepartementet tilsetter som registerfører for Skipsregistrene, som er et eget forvaltningsorgan direkte underlagt departementet med kontor i Bergen.

Den myndighet som i sjølovens § 11 første ledd er lagt til registerføreren, kan han delegere til annen tjenestemann ved registeret. Avgjørelse om å nekte et dokument registrert, avgjørelse om retting, avgjørelse i klagesaker samt andre avgjørelser som kan volde tvil, skal likevel alltid treffes av registerføreren.

Delegeringsbeslutningen skal være skriftlig. Den skal nevne navnet på den som får tillagt myndighet og om utøvelsen av den delegerte myndighet er begrenset utover det som følger av annet ledd.

Endret ved forskrifter 13 sep 1996 nr. 910, 20 des 1996 nr. 1156.

§ 4*Registerets innhold*

Skipsregisteret er et sentralt EDB-basert register over dokumenter som gjelder skip eller rettigheter i skip, jf. sjølovens § 13 og § 20.

For alle skip, skal registeret inneholde byggeverkstedets navn og adresse, og om mulig byggenummer.

Registeret føres for øvrig på den måte departementet til enhver tid bestemmer.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

§ 5*Dokumentjournalen*

Det føres en dokumentjournal for alle dokumenter, herunder meldinger, som mottas til registrering i skipsregisteret. Det skal føres en felles dokumentjournal for skipsregisterets forskjellige avdelinger.

Føring av dokumentjournalen skjer ved elektronisk databehandling. Hver dag tas utskrift på papir og datamedium over samtlige av dagens innføringer i registeret. Papirutskriften oppbevares ved registeret i egen perm.

§ 6*Betaling av gebyr*

For registrering eller anmerkning i skipsregisteret, og for pantattest som gjelder skipsregisteret, skal det betales gebyr. Det kan også kreves gebyr for andre opplysninger som skal registreres. Gebyr skal betales forskuddsvis.

Et dokument anses ikke som innkommet og skal derfor ikke innføres i registeret før tilstrekkelig gebyr er betalt.

Gebyr skal betales i henhold til følgende satser:

Nyregistrering NOR registreringspliktig og bygg	kr	2 500
Nyregistrering NOR ikke registreringspliktig	kr	1 750
NOR pliktige (15 m og over) og bygg:		
Registrering av endring eier	kr	1 500
Endring av andre juridiske roller	kr	750
Endring av skips navn	kr	2 000
Endring av hjemsted	kr	500
NOR ikke registreringspliktige (under 15 m)		
Registrering av endring eier	kr	1 200
Endring av andre juridiske roller	kr	750
Endring av skips navn	kr	500
Endring av hjemsted	kr	500
Registrering av samtidig eier/ navn/ hjemsted	kr	1 200
Registrering av pant	kr	1 750

Registrering av flåtepant	kr	1 750	pr. skip
Samtykke/ påtegning av pant	kr	1 500	
Sletting av NOR registreringspliktige fartøy	kr	1 500	
Pantattest/ utskrift	kr	450	
Hjemmels- og heftelsesattest	kr	450	
Slettellesattest	kr	450	
Journalbekreftelse	kr	450	
Kopi av dokument	kr	175	
Skipsliste	kr	450	

Endret ved forskrifter 17 des 1999 nr. 1354 (i kraft 1 jan 2000), 15 feb 2008 nr. 154 (i kraft 1 juli 2008), 11 juli 2008 nr. 806 .

Kapittel 2

Fremgangsmåte m.v. ved registrering

§ 7

Melding om skip til innføring i skipsregisteret

Skip som er registreringspliktig eller begjæres registrert, jf. reglene i § 2, skal eieren melde til innføring i skipsregisteret. Eies skipet av et partrederi, skal meldingen gis av bestyrende reder. I selskaper ellers gis melding av forretningsfører eller av styremedlem som kan tegne selskapets firma.

Meldingen skal skrives på blankett fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet.

Med meldingen skal følge:

- a) gjenpart av skipets målebrev eller identitetsbevis for fartøy under 15 m som skal være utstedt eller godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger
- b) navneattest utstedt av Skipsregistrene. Dette gjelder ikke for skip under 15 m og for innretninger som nevnt i sjølovens § 33
- c) bilbrev (byggebevis), skjøte eller annet hjemmelsdokument som viser eierens adkomst til skipet.

Det skal fremlegges erklæring på blankett fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet som viser at nasjonalitetsvilkårene er oppfylt, jf. sjølovens § 1, § 4 og § 33.

Videre vedlegges, unntatt i tilfelle som nevnt i sjølovens § 14 siste ledd, attest fra byggeverkstedet om at skipet blir levert eller satt i fart for verkstedets egen regning. Tilsvarende gjelder for innretninger, jf. sjølovens § 33.

Valg av hjemsted, jf. sjølovens § 8, skjer ved melding etter sjølovens § 13.

For skip som overføres fra utlandet, skal det vedlegges slettingsattest eller annen attest fra utenlandsk register som nevnt i sjølovens §13 siste punktum. Er målebrevet utstedt av eller på vegne av utenlandsk myndighet, skal det godkjennes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger om at skipet har gyldig klasse og at det etter endt besiktelse vil være innrettet og utrustet i henhold til bestemmelsene i lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet.

For skip som overføres fra norsk internasjonalt skipsregister vedlegges slettingsattest. Videre vedlegges bekreftet utskrift fra registeret. Alle registrerte heftelser i skip registrert i

norsk internasjonalt skipsregister kan, med rettighetshavernes samtykke, overføres til norsk ordinært skipsregister samtidig som skipet registreres i dette register og slettes i det norske internasjonale skipsregister.

For skip som ikke overføres fra utlandet eller overføres fra norsk internasjonalt skipsregister og som heller ikke er innført i skipsbyggingsregisteret og derfor ikke blir overført etter reglene i § 10, skal det opplyses om det er tinglyst noe vedrørende skipet i løsøreregisteret, og attest fra løsøreregisteret (utskrift av eierens blad) skal vedlegges. Utskrift av løsøreregisteret er nødvendig for at eventuelle tvangsforretninger som er anmerket i løsøreregisteret kan bli innført i skipsregisteret, jf. sjølovens § 41. Har skipet de siste fem år vært eiet også av andre, bør eieren så vidt mulig opplyse dette og legge ved utskrift fra løsøreregisteret for disse.

For skip som omfattes av lov av 5. desember 1917 nr. 1 om registrering og merking av fiskefartøyer skal bekreftet gjenpart av dets merkebrev følge. Er skipet under 7 m og det ikke omfattes av nevnte lov om fiskefartøyer, må eieren, for å få skipet registrert, avgi skriftlig forsikring om at skipet skal brukes utelukkende eller hovedsakelig i næringsvirksomhet, med angivelse av virksomhetens art, jf. sjølovens § 11 tredje ledd.

EØS-avtalens vedlegg XIII (Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 789/2004 om overføring av lasteskip og passasjerskip mellom registre innen Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 613/91 gjelder som norsk lovgivning, med de presiseringer og begrensninger som følger av protokoll 1 til avtalen og avtalen forøvrig.

Endret ved forskrifter 13 sep 1996 nr. 910, 20 des 1996 nr. 1156, endret ved forskrift av 23. november 2007 nr. 1294.

§ 7a

Nasjonalitetsbevisets innhold

Nasjonalitetsbeviset skal inneholde opplysninger om skipets navn, kjenningssignal, IMO identifikasjonsnummer, byggested og -år, brutto og nettotonnasje, skipstype, hjemsted, register samt eierens navn og adresse. Nasjonalitetsbeviset utstedes på formular fastsatt av Skipsregistrene.

Tilføyd ved forskrift 3 des 2004 nr. 1544

§ 7b

Utstedelse av nasjonalitetsbevis

Nasjonalitetsbevis skal for registreringspliktige skip utstedes straks skipet er innført i registeret. Ved endring av registrert navn, eier eller hjemsted, skal nytt nasjonalitetsbevis utstedes for ombytting med det gamle. Dette gjelder også ikke-registreringspliktige skip for hvilke det på eiers anmodning er utstedt nasjonalitetsbevis.

Er et nasjonalitetsbevis blitt uleselig eller bortkommet, kan nytt nasjonalitetsbevis utstedes av skipsregisterføreren etter skriftlig anmodning fra rederi/skipsfører. Det nye nasjonalitetsbeviset påstemples «duplikat».

Dersom nasjonalitetsbeviset er bortkommet, må dette bekreftes av rederi/skipsfører samtidig som det anmodes om nytt nasjonalitetsbevis. Dersom nasjonalitetsbeviset er ødelagt, skal det ødelagte dokumentet innsendes sammen med anmodning om utstedelse av nytt dokument. Kommer tapt nasjonalitetsbevis til rette etter at nytt nasjonalitetsbevis er utstedt, skal rederiet/skipsføreren omgående returnere duplikatet til skipsregisterføreren.

Gjenpart av utstedt nasjonalitetsbevis skal oppbevares hos Skipsregistrene.

§ 7c

Utlevering og oppbevaring av nasjonalitetsbevis

Nasjonalitetsbeviset skal utleveres til rederen/skipsføreren eller den han har bemyndiget. Dokumentet kan også utleveres gjennom Sjøfartsdirektoratets stasjoner. Befinner skipet seg i utlandet, skal nasjonalitetsbeviset sendes rederen for videresending til skipsfører.

Rederiet skal sende skriftlig bekreftelse til skipsregisteret på at nasjonalitetsbeviset er motatt. Rederiet skal påse at eventuelt ombordværende nasjonalitetsbevis eller midlertidig nasjonalitetsbevis blir returnert til registeret.

På registreringspliktige skip og skip i utenriksfart skal originalt nasjonalitetsbevis alltid oppbevares om bord.

§ 7d

Midlertidig nasjonalitetsbevis

Dersom et skip ved utstedelse av nasjonalitetsbevis befinner seg i utlandet, og endelig nasjonalitetsbevis ikke kan ventes å nå frem før skipets avgang, kan midlertidig nasjonalitetsbevis utstedes av vedkommende utenriksstasjon etter instruks i hvert enkelt tilfelle fra Skipsregistrene.

Midlertidig nasjonalitetsbevis kan også utstedes i tilfeller når vilkår for endelig registrering i skipsregisteret ikke er tilstede, men forventes å finne sted innen rimelig tid.

Dersom et skip ved utstedelse av nasjonalitetsbevis befinner seg i Norge, kan midlertidig nasjonalitetsbevis i ovennevnte tilfeller utstedes av Sjøfartsdirektoratets stasjoner etter instruks i hvert enkelt tilfelle fra Skipsregistrene.

§ 8

Registrering av partrederi

Ethvert selskap som har til formål å drive rederivirksomhet og hvor medlemmene hefter ubegrenset for selskapets forpliktelser, enten solidarisk eller i forhold til sine andeler i selskapet, skal i skipsregisteret innføres som partrederi, jf. sjølovens § 101.

Et partrederi kan registreres som eier av flere skip når eier- og partsforholdene er de samme for skipene.

Eierne skal gi partrederiet navn. Navnet skal ikke kunne forveksles med navn på annet partrederi i registeret. Ved melding til registerførerens skal partrederiets navn oppgis.

Partrederiet anmerkes i registeret som hjemmelshaver til skipet.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

§ 9

Melding om innføring i skipsbyggingsregisteret

Begjæring om innføring i skipsbyggingsregisteret skal skrives på blankett fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet og inneholde de der nevnte opplysninger. Det skal i meldingen opplyses om det er tinglyst noe vedrørende skipet i løsøreregisteret, og attest fra løsøreregisteret (utskrift av eierens blad) skal vedlegges.

Innføring i skipsbyggingsregisteret kan skje også om bestilleren er utenlandsk, idet det ikke gjelder noen nasjonalitetskrav som for ferdige skip.

Endret ved forskrift 20 des 1996 nr. 1156.

§ 10

Overføring fra skipsbyggingsregisteret til skipsregisteret

Når et skip meldes til innføring i skipsregisteret, skal det opplyses om skipet er innført i skipsbyggingsregisteret, jf. reglene i § 7.

Registerførerens skal avslutte registreringen i skipsbyggingsregisteret og overføre de anmerkede rettsstiftelser til skipsregisteret. I skipsregisteret anmerkes hvilken dato og klokkeslett innføring i dokumentjournalen fant sted og som prioriteten regnes fra. For så vidt gjelder rettsstiftelser som består i overdragelse av eiendomsrett, medtas dog bare den siste. Heftelser som er slettet overføres ikke. Skipsbyggingsregisteret og skipsregisteret forsynes med krysshenvisninger.

§ 11

Innføring i dokumentjournalen

Dokumentene registreres i journalen fortløpende etter den dato og det klokkeslett de blir mottatt til registrering. Dokumenter som er mottatt hos registerfører i samme postforsendelse skal anses mottatt samtidig. Dokumenter innkommet med morgenposten skal anses innkommet ved kontorets åpningstid. Dokumentjournalnummer, dato og klokkeslett påføres dokumentet.

Dokumentene registreres med løpende nummer for kalenderåret. Det nyttes bare ett nummer i dokumentjournalen selv om dokumentet gjelder flere skip. Også gjenpart av dokumentet, jf. reglene i § 19, gis slik påtegning. Hjelpedokumentet, jf. reglene i § 20, som skal oppbevares ved kontoret gis påtegning om hvilket dokument det følger. Dette gjøres ved henvisning til dokumentets nummer i dokumentjournalen.

Utdraget av dokumentet i journalen skal være kort, men det må tydelig angi hvilket dokument innføringen gjelder, dets datering og klokkeslett og de viktigste rettsstiftelser det inneholder, eventuelt med stikkord. Det må nøyaktig angis hva det stiftes rett i og hva som er betalt i gebyr.

For dokument som er mottatt til registrering, kan rekvirenten forlange at det gis kvittering, med opplysning om dato og klokkeslett for registreringen. Registerføreren kan forlange at rekvirenten leverer inn en ferdig utfylt kvittering for underskrift.

§ 12

Foreløpig innføring

Når det blir satt frist for retting etter sjølovens § 16 annet ledd og når registreringsnekting blir påklaget, skal dokumentet føres foreløpig inn i registeret. Det skal anmerkes at innføringen er foreløpig. I registreringsattester, pantattester og utskrifter skal det gjøres oppmerksom på dokument som bare er foreløpig ført inn i registeret, jf. reglene i § 25.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

§ 13

Retur av åpenbart mangelfullt dokument

Dokument som åpenbart ikke kan registreres, kan returneres til rekvirenten uten at det gis dokumentjournalnummer. Dette skal i tilfelle skje så raskt som mulig etter at dokumentet er kommet inn og bare når det er grunn til å tro at dette ikke vil føre til prioritetsstap. Rekvirenten skal samtidig gjøres kjent med grunnen til at dokumentet ikke kan registreres og at det ikke er innført i dokumentjournalen. Likeledes skal han gjøres oppmerksom på at dokumentet vil bli journalført dersom dette kreves. Fremsettes et slikt krav, journalføres dokumentet den dagen kravet kommer inn.

Dersom dokumentet kommer tilbake og det heller ikke nå kan registreres, treffer registerfører beslutning om nekting etter reglene i § 21.

§ 14

Anmerkning i skipsregisteret

Et dokument anmerkes (ekstraheres) i skipsregisteret ved å innføre dokumentjournalnummer, dato og klokkeslett for mottakelsen, dokumentets betegnelse samt et kort utdrag av de viktigste rettsstiftelsene, herunder alle pengeheftelsene. Tilsvarende gjelder for tvangsforretninger. Melding, målebrev, skipets data og opplysninger om eierforhold m.v. anmerkes i samsvar med de til enhver tid gjeldende bestemmelser for føring av registeret.

Kapittel 3

Krav til dokumenter, bekreftelse av underskrift m.v.

§ 15

Opplysningsplikt

Trenger registerføreren ytterligere opplysninger i forbindelse med en registreringsforretning, kan han forlange at rekvirenten fremskaffer disse, med mindre de kan skaffes fra protokoller og dokumenter i registerets arkiv.

§ 16

Klarhet og form

Et dokument til registrering skal ha tydelig skrift. Det skal dessuten være så klart formulert at det er utvilsomt hva rettsstiftelsen omfatter og hvor den skal innføres. Dokumentet bør være kort og så vidt mulig bare inneholde opplysninger som kan registreres, jf. sjølovens § 20. Inneholder dokumentet opplysninger som ikke kan registreres, bør disse stå samlet for seg til slutt i dokumentet. Er dokumentet ikke redigert slik, kan det forlanges at rekvirenten erstatter det med et nytt dokument.

Partene skal være entydig identifisert. For personer tildelt norsk fødselsnummer (fødselsdato + personnummer) skal dette oppgis. For personer som ikke er tildelt norsk fødselsnummer, skal i stedet oppgis fødselsår og dato.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

§ 17

Dokumenter på fremmed språk

Dokument som forlanges registrert må være skrevet på norsk, dansk, svensk eller engelsk, men dokumentet kan likevel forlanges oversatt til norsk når det er nødvendig for sikkert å kunne avgjøre hvordan dokumentet skal forstås og anmerkes i registeret. Oversettelsen skal være bekreftet av translør som er autorisert av norsk myndighet.

Registreringsattest, jf. reglene i § 25, påføres originaldokumentet.

Oversettelsen betraktes som hjelpedokument, jf. reglene i § 20.

Det skal leveres gjenpart av både original og oversettelse.

Hjelpedokument på fremmed språk trenger ikke oversettelse hvis registerføreren ikke er i tvil om innholdet.

§ 18

Bekreftelse av underskrift

I de tilfelle hvor en underskrift skal være bekreftet, jf. sjølovens § 15 annet ledd, kan bekreftelse gis av to myndige vitner bosatt i Norge, eller av norsk

- dommer eller dommerfullmektig,
- lensmann eller lensmannsbetjent,
- namsmann eller namsfullmektig godtatt av tingretten,
- forliksmann,
- advokat eller autorisert advokatfullmektig,
- statsautorisert revisor eller registrert revisor,
- notarius publicus.

Bekreftelsen kan også gis av utenlandsk notarius publicus.

Norsk notarius publicus omfatter også norsk utenriktjenestemann i utlandet, for så vidt han er kompetent til å utføre notarialforretninger, jf. lov av 18. juli 1958 nr. 1 om utenriktstje-

nesten § 20. For utenlandsk notarius publicus beror det på vedkommende lands lovgivning hvilke stedlige myndigheter som er tillagt notarialfunksjoner.

I tilfelle underskrift på vegne av utenlandsk selskap, organisasjon eller annen juridisk person, skal notaren også bekrefte at den eller de som underskriver har myndighet til å forplikte vedkommende selskap m.v.

Når det gjelder utenlandsk notar, bør hans underskrift i alminnelighet legaliseres av norsk utenriktstjenestemann.

Utstederen kan ikke bekrefte sin egen underskrift. Heller ikke den som erverver en rett ved dokumentet eller dennes ektefelle, foreldre, barn eller søsken eller en ansatt hos erververen kan bekrefte utstederens underskrift. Hvis dokumentet utstedes til norsk bank eller forsikringsselskap kan likevel bankens eller forsikringsselskapets funksjonærer bekrefte utstederens underskrift. Tilsvarende gjelder offentlige tjenestemenn når dokumentet er utstedt til staten eller en kommune.

Finner registerføreren det ubetenkelig, kan han godta et dokument til registrering selv om underskriften ikke er bekreftet på foreskrevet måte.

Endret ved forskrifter 13 sep 1996 nr. 910, 11 nov 2002 nr. 1313 (i kraft 1 jan 2003).

§ 19

Gjenpart av dokument til registrering

Gjenpart kan bestå av gjennomslag, duplikat, avskrift e.l. Gjenparten skal være en arkivbestandig, korrekt og godt lesbar gjengivelse av originaldokumentet eller den del av det som registreres. Kopien må være av normal god kvalitet.

Inneholder et dokument opplysninger som ikke kan registreres, jf. sjølovens § 20, kan det forlanges at disse opplysninger ikke blir tatt med i gjenparten.

Er dokumentet satt opp eller innlevert av kredittinstitusjon under offentlig tilsyn, offentlig bank eller offentlig fond, eller praktiserende advokat, skal disse i påtegningen bekrefte at gjenparten er en korrekt gjengivelse av det dokument eller den del av dokumentet som blir registrert. Tilsvarende gjelder når dokument utstedes av det offentlige.

Er gjenparten bekreftet av noen av de som er nevnt i tredje ledd, eller av notarius publicus, behøver registerføreren ikke kontrollere at gjenparten er riktig med mindre han finner spesiell grunn til det.

Registerføreren må forvisse seg om at gjenpart som ikke er bekreftet er en korrekt gjengivelse av det dokument eller den del av det som blir registrert. Er gjenpart som skulle vært bekreftet likevel ikke bekreftet, kan registerføreren i stedet forlange innlevert bekreftet gjenpart.

Lider gjenparten av feil eller mangler som ikke hensiktsmessig kan rettes ved registreringskontoret, kan registerføreren forlange ny gjenpart, eller, om han finner grunn til det, selv ta ny gjenpart. Det samme gjelder hvis det ikke følger gjenpart med.

Gjelder dokumentet flere skip, kan registerføreren kreve en gjenpart for hvert.

Med mindre registerføreren finner grunn til å kreve det, er det ikke nødvendig med gjenpart av dokument, eller del av det, som gjelder tvangsforretning.

Gjelder registreringen en kort påtegning, kan registerføreren frafalle kravet om gjenpart.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

§ 20

Hjelpedokument

Et dokument som ikke kan registreres, kan leveres inn som hjelpedokument når det tjener som bevis for et forhold av betydning for registrering eller sletting av et annet dokument (hoveddokument). Når hoveddokumentet utstedes etter fullmakt, skal det leveres hjelpedokument som viser fullmaktsforholdet. Gjelder fullmakten rett til å utstede skjøte eller pante-

dokument, jf. sjølovens § 15 annet ledd, gjelder reglene i § 18 om bekreftelse av underskrift tilsvarende for fullmaktsgivende underskrift.

Om hjelpedokumentet gis opplysning på den gjenpart av hoveddokumentet som oppbevares ved registerførerens kontor.

Er hjelpedokumentet en utskrift av offentlig protokoll eller bevitnelse fra offentlig myndighet gitt på grunnlag av opplysninger som fremgår av offentlig protokoll eller dokument, er det ikke nødvendig å oppbevare hjelpedokumentet ved registerførerens kontor. Med mindre annet er bestemt skal andre hjelpedokumenter oppbevares ved kontoret i original eller bekreftet gjenpart. Registerføreren kan forlange at det leveres en gjenpart som er egnet til oppbevaring i kontorets arkiv, og at gjenparten bare inneholder det som er av betydning for registreringen, eventuelt slettingen.

Det er tilstrekkelig med ett hjelpedokument selv om registreringen gjelder flere skip.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

Kapittel 4

Registreringsnekting og klagebehandling. Sletting m.v.

§ 21

Registreringsnekting og klagebehandling

Inntil registreringsattesten, jf. sjølovens § 17 første ledd, er underskrevet, kan et dokument nektes registrert.

Nektes et dokument registrert, skal rekvirenten og andre som saken direkte gjelder straks ha skriftlig underretning om dette i rekommandert brev eller på annen ettersislig måte. I underretningen skal det gis begrunnelse for nektingen. Det skal også gis opplysning om adgangen til å klage til Nærings- og handelsdepartementet, og om at klage i tilfelle må være kommet inn til registerføreren innen 3 uker fra den dag underretningen er sendt. Har registerføreren fastsatt en lengre frist, skal denne fristen angis i stedet. Videre skal det opplyses at søksmål for å få avgjørelsen prøvet ikke kan reises uten at klageadgangen er benyttet.

I underretningen bør det videre kort orienteres om reglene i forvaltningslovens § 32, jf. sjølovens § 19 tredje ledd.

Tilsvarende gjelder i andre tilfelle hvor noen har forlangt en forretning og ikke fått medhold, jf. sjølovens § 16 siste ledd. Herunder kommer også krav om retting, hjemmelsnotering o.l.

Når klage kommer inn, skal registerføreren tilrettelegge saken og uten opphold sende erklæringen om klagen og sakens dokumenter til departementet om han ikke selv finner å ville oppheve eller endre sitt tidligere vedtak. Har noen opptrådt som motpart eller kan betraktes som motpart, skal uttalelse så vidt mulig innhentes fra ham før klagesaken sendes til departementet. Vedkommende bør i alle fall senest ved oversendelsen underrettes om klagen. Registerføreren skal selv gi slik redegjørelse som er nødvendig for klagebehandlingen, herunder opplysning om når dokumentet ble ført inn i dokumentjournalen og når klagen kom inn. Klageren og eventuelle andre parter med kjent adresse skal sendes gjenpart av denne redegjørelsen. Nødvendige dokumenter i saken skal oversendes klageinstansen, eventuelt i kopi.

I dokumentjournalen skal det i tilknytning til innføringen av vedkommende dokument gjøres en kort merknad om at dokumentet er nektet registrert. Tilsvarende merknad føyes til den foreløpige innføringen i registeret. Blir avgjørelsen omgjort, gis en tilføyelse om det i dokumentjournalen, mens merknaden om nekting strykes i registeret.

Ved registerførerens kontor skal gjenpart av beslutning om å nekte registrering, eller beslutning om å nekte og fremme annen forretning, oppbevares i egen perm. Her settes også departementets avgjørelse og eventuell dom inn.

Endret ved forskrifter 13 sep 1996 nr. 910, 20 des 1996 nr. 1156.

§ 22

Samtykke fra rettighetshaver til visse disposisjoner

Skal en rettighetshaver etter en registrert heftelse gi samtykke til at skip m.v. slettes i skipsregisteret eller skipsbyggingsregisteret, må det legitimeres at den som gir sitt samtykke er rette vedkommende. Er heftelsen en negotiabel pantobligasjon, jf. lov av 17. februar 1939 nr. 1 om gjeldsbrev § 11, skal denne i alminnelighet fremlegges i original med samtykket påført, og den som gir samtykket må i henhold til obligasjonens tekst eller sammenhengende rekke transportpåtegninger fremtre som rettighetshaver. For obligasjon som er gitt rektaklausul – ikke til ordre – slik at den ikke er negotiabel, er det ikke nødvendig at obligasjonen fremlegges i original. Samtykket kan da gis som løs erklæring.

Reglene i denne paragraf gjelder tilsvarende når en rettsstiftelse i skipet eller annen disposisjon over det trenger samtykke fra rettighetshaver som følge av registrerte innskrenkninger i hjemmelshaverens rådighetsrett.

Påtegning om samtykke til sletting eller andre disposisjoner blir registreringsmessig å behandle som andre påtegninger på tidligere registrert dokument (føring i dokumentjournal, gebyrberegning, anmerkning og gjenpart).

§ 23

Sletting av registrerte dokumenter

Når et dokument slettes, anmerkes i registeret at dokumentet er slettet samt journalnummer, dato og klokkeslett for slettingen. På dokumentet gis attest om sletting etter reglene i § 25 første ledd. På første side skal dessuten settes et stempel e.l. som tydelig viser at dokumentet er slettet.

I forbindelse med slettingen skal den oppbevarte gjenpart også påføres slettingsgrunnlaget og dokumentjournalnummer samt dato og klokkeslett for innføring i journalen. Gjenparten bør dessuten overstemples på tydelig måte og skal legges over i egen mappe eller lignende for slettede dokumenter, ordnet kronologisk for kalenderåret. De gjenparten som etter kassasjonsreglene ikke kan makuleres, legges for seg.

Samtykker rettighetshaver i at en heftelse kan slettes, skal det dokument som inneholder samtykket eller gjenparten av det, heftes sammen med gjenparten av hoveddokumentet som deretter behandles på samme måte som ovenfor, jf. sjølovens § 29. Det samme gjelder når det registreres et dokument som bevis for at en heftelse er falt bort.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

Kapittel 5

Andre bestemmelser

§ 24

Arkivering og kassasjon

Gjenpart av registrert dokument arkiveres i aktomslag. Aktomslagene ordnes alfabetisk etter skipenes navn i skipsregisteret, og i skipsbyggingsregisteret etter verkstedenes navn i alfabetisk rekkefølge og etter skipets byggenummer ved vedkommende verksted.

Hjelpedokument eller gjenpart av hjelpedokument, arkiveres i skipets aktomslag.

Dokument som bare gjelder panterett kan makuleres 5 år etter utgangen av det år det er slettet i vedkommende register.

Hjelpedokument kan kasseres samtidig med det dokument det har tjent som hjelpedokument til, eller etter 10 års oppbevaring.

§ 25

Registreringsattest – anmerkninger – pantattest

Attest om registrering, jf. sjølovens § 17 første ledd, gis når dokumentet er endelig anmerket i skipsregisteret/skipsbyggingsregisteret. Det skal også attesteres under hvilken dato og hvilket klokkeslett samt under hvilket nummer dokumentet er registerført og hva som er betalt i gebyr for registreringen, eventuelt at registreringen er gebyrfri. Dersom opplysningene i dokumentet om skipets data ikke stemmer med det som står i registeret, gjøres anmerkning om dette i attesten.

Når heftelser anmerkes på dokument, jf. sjølovens § 17 annet ledd, tas med i særskilt pantattest, jf. sjølovens § 17 tredje ledd, eller slettelssattest, jf. sjølovens § 28 tredje ledd og § 32 fjerde ledd, skal anmerkningen inneholde navnet på heftelsen eller dokumentet og dato/klokkeslett for registreringen. Videre skal kort nevnes hva heftelsen i hovedtrekk går ut på – herunder dens pålydende beløp, eventuelt verdi – og hvem som er rettighetshaver. Er heftelsen ikke endelig anmerket i registeret, gis opplysning om det.

I tilfelle forhåndsregistrering, jf. sjølovens § 14 siste ledd, angis dato og klokkeslettet dokumentet anses journalført, jf. sjølovens § 24 fjerde ledd.

Anmerkninger, særskilt pantattest eller slettelssattest kan gis ved kopi av vedkommende registerblad.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

§ 26

Melding om endring. Melding til Sjøfartsdirektoratet

Inntrer det endring i de opplysninger som skipsregisteret inneholder om et skip, jf. sjølovens § 13 første ledd, skal eieren gi melding til registerføreren, jf. sjølovens § 13 annet ledd. Eieren trenger likevel ikke gi melding om ny måling (ommåling) av skip og de endringer i skipets data som fremgår av det nye målebrevet, jf. tredje ledd nedenfor.

Med melding om endring av skipets data skal følge skriftlig bevis for endringen. For skip over 15 m skjer endring av skipets navn ved søknad til Skipsregistrene. For endring av hjemsted er det tilstrekkelig med eierens skriftlige erklæring om hvor hjemstedet skal være. Endring av eierforholdet anses meldt samtidig som hjemmelsdokument sendes til registrering. Som hjelpedokument til hjemmelsdokument skal følge erklæring – på blankett fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet – som viser at nasjonalitetsvilkårene er oppfylt, jf. sjølovens § 1, § 4 og § 33.

Enhver melding fra Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger om ny måling (eventuelt nytt målebrev) av skip som er innført i skipsregisteret, skal registreres uten gebyrberegning, hos registerføreren.

Har registerføreren grunn til å anta at det er skjedd endring i noe som står anmerket skipsregisteret eller skipsbyggingsregisteret, uten at pliktig melding er sendt innen den fastsatte frist, jf. sjølovens § 13 annet ledd, skal han straks søke forholdet brakt på det rene og i tilfelle henstille til den anmeldelsespliktige om å besørge melding innsendt uoppholdelig. Får registerføreren kjennskap til forhold som gjør at skipet skal slettes, skal han gå frem etter reglene i sjølovens § 28. For skipsbyggingsregisterets vedkommende nedsen til sjølovens § 32 annet ledd tredje punktum.

I den utstrekning registerføreren begjærer det av hensyn til sine oppgaver etter lov eller forskrift, plikter politiet, skipstilsynet, tollvesenet og tilsynsmenn etter lov av 5. desember

1917 nr. 1 om registrering og merking av fiskefartøyer å gi uttalelser og foreta undersøkelser, bl.a. av skip og skip under bygging.

Endret ved forskrifter 13 sep 1996 nr. 910, 20 des 1996 nr. 1156, endret ved forskrift av 23. november 2007 nr. 1294.

§ 27

Ekspedering av dokument, utskrift m.v.

Enhver kan kreve bekreftet utskrift av dokument innført i dokumentjournalen og register som føres av registerføreren, herunder pantattest.

Dokumentene ekspederes – og utskriftene gis – i den rekkefølge dokumentene eller kravet er kommet inn. Når rekvirenten gjør det sannsynlig at rask ekspedering er særlig viktig for ham, kan dokument til registrering, utskrift, attest e.l. tas utenfor tur. I slike tilfelle må det alltid undersøkes om det blant dokumentene innført i dokumentjournalen som foreløpig ikke er anmerket i registeret, kan være noe dokument som skal anmerkes som heftelse på det dokument eller i den attest kravet gjelder.

Rekvirerte oppgaver over visse grupper av dokumentjournalførte dokumenter gis i den rekkefølge registerføreren bestemmer.

Registerfører kan tillate at det gis ubekreftede oppgaver eller utskrifter vedrørende registrering, bl.a. ved historiske eller andre vitenskapelige undersøkelser.

§ 28

Ekspedisjonstid – adgang til gjennomsyn av registre m.v.

Ekspedisjonstiden på registreringskontoret skal på ordinære kontordager være fra kl. 09:00 til kl. 15:00. Er kontortiden enkelte dager slutt før kl. 15:00, f.eks. julaften og nyttårsaften, skal kontoret holde åpent for ekspedering fra kl. 09:00 til kontortidens slutt. Nærings- og handelsdepartementet kan i særlige tilfelle samtykke i at det settes kortere ekspedisjonstid.

Utenfor denne tiden vil det være anledning til å levere dokumenter til registrering alle hverdager, herunder lørdager og alle dager som er norske nasjonale helligdager, i tiden mellom kl. 07:00 og kl. 24:00 dersom dette er nødvendig av hensyn til samtidig sletting eller registrering i utenlandske registre. Tilsvarende gjelder også når hensynet til utenlandske rettighetshavere tilsier det. Innlevering av dokumenter utenfor ekspedisjonstiden må alltid avtales med registerføreren.

I ekspedisjonstiden er det adgang for publikum til å se igjennom registeret og gjenpartsarkivet. Dokumentene i gjenpartsarkivet må ikke lånes ut til bruk utenfor kontoret.

Det er adgang til å begrense telefonforespørsler til ekspedisjonstiden.

Endret ved forskrift 20 des 1996 nr. 1156.

§ 29

Kunngjøring etter sjølovens § 29 og § 36

Oppfordring til mulige rettighetshavere eller mulige eiere om å melde seg til registerføreren kunngjøres en gang i Norsk Lysningsblad og minst en riksdekkende avis. Rekvirenten må betale utgiftene ved kunngjøring.

Så fremt den som i registeret er oppført som rettighetshaver eller hjemmelshaver har kjent adresse, bør registerføreren også varsle vedkommende i rekommandert brev.

Endret ved forskrift 13 sep 1996 nr. 910.

§ 30

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. august 1992, dog med unntak av § 7 siste ledd som trer i kraft etter nærmere bestemmelse av Nærings- og handelsdepartementet. Fra samme dag oppheves forskrift om registrering av skip m.m. fastsatt 20. november 1975.

Endret ved forskrift 20 des 1996 nr. 1156.

Forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer

Fastsett av Sjøfartsdirektoratet 26. juli 1994 med hjemmel i lov av 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer § 1, § 2, § 3, § 4 og § 6. Endret 28 juni 2002 nr. 827 (forskriften kunngjort i sin helhet etter endringen).

INNHold

	Kapittel I Generelle bestemmelser	192
§ 1	Definisjoner	192
	Kapittel II Måleplikt m.v.	193
§ 2	Måleplikt. Fritakelse for måling	193
§ 3	Utsettelse med måling	193
§ 4	Måling/kjenningsmåling av ikke målepliktige fartøyer	194
§ 5	Utførelse av måling	194
	Kapittel III Melding om måling m.v.	194
§ 6	Melding om måling	194
§ 7	Krav til tonnasjeberegninger med underlagsdata	195
	Kapittel IV Måleregler	197
§ 8	Måleregler	197
	Kapittel V Målebrev m.v.	198
§ 9	Anerkjennelse av målebrev	198
§ 10	Ustedelse av målebrev	198
§ 11	Anvendelse av bruttotonnasje som parameter	199
§ 12	Målebrevets innhold. Rettelser i målebrevet	200
§ 13	Utlevering av målebrev m.v.	201
§ 14	Merking	201
	Kapittel VI Særbestemmelser m.v.	202
§ 15	Særbestemmelser vedrørende åpne fartøyer	202
§ 16	Særbestemmelser for fartøyer som ikke omfattes av 1969-konvensjonen	202
	Kapittel VII Ikraftttredelse m.v.	202
§ 17	Straff	202
§ 18	Ikraftttredelse m.v.	202

Kapittel I Generelle bestemmelser

§ 1

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

1. *Fartøy*: Ethvert transportmiddel, unntatt sjøfly, som brukes eller kan brukes til transport på vann, herunder bl.a. båt, flytedokk, lastepram, lekter, mudringsapparat, pongtong, skip, undervannsbåt, hydrofoilbåt, luftputefartøy o.l.
2. *Nytt fartøy*: Fartøy hvis kjøl blir strukket, eller som er på et liknende byggetrinn, på eller etter 18. juli 1994.

3. *Eksisterende fartøy*: Fartøy som ikke er nytt fartøy.
4. *Måling*: Bestemmelse av alle nødvendige mål for fastsettelse av brutto- og nettotonnasje, eventuelt andre tonnasje, i samsvar med de til enhver tid gjeldende regler.
5. *Kjenningmåling*: Bestemmelse av lengde, bredde og dybde.
6. *1969-konvensjonen*: Internasjonal konvensjon om måling av fartøyer, 1969, med senere endringer og tilføyelser.
7. *1947-konvensjonen*: Overenskomst om et ensartet system for drektighetsmåling av fartøyer av 10. juni 1947 og senere endringer. 1947-konvensjonens tonnasje anvendes som nasjonal tonnasje i gitte tilfeller og som vanlig tonnasje for målepliktige fartøyer med en lengde (L) under 24 meter. Målebrev i henhold til 1947-konvensjonen utstedes ikke etter 17. juli 1994.
8. *Lengde (L)*: 96 prosent av den hele lengde på en vannlinje ved en dybde svarende til 85 prosent av den minste dybde i risset målt fra overkanten av kjølen, eller lengden fra forkant av forstevnen til rorstammens akse på samme vannlinje hvis denne lengde er større. I fartøyer konstruert med styrlast skal vannlinjen som denne lengde blir målt på, være parallell med konstruksjonsvannlinjen.
9. *Største lengde*: Den største lengde fra forkant av forreste del av skroget til akterkant av akterste del av skroget.
10. *Anerkjente klasseselskap er*:
 - American Bureau of Shipping (ABS)
 - Bureau Veritas (BV)
 - Det Norske Veritas Classification A/S (DNV)
 - Germanischer Lloyd (GL)
 - Lloyd's Register of Shipping (LR).
11. *Skipsmålingsmyndighet*: Sjøfartsdirektoratet, Skipsskontrollen, anerkjent klasseselskap eller andre som er bemyndiget av Sjøfartsdirektoratet.

Kapittel II

Måleplikt m.v.

§ 2

Måleplikt. Fritakelse for måling

1. Ethvert norsk fartøy, hvis største lengde er 15 meter eller mer, er målepliktig og skal måles for utstedelse av målebrev som inneholder brutto- og nettotonnasje.
2. Unntatt fra måleplikten er:
 - 2.1. Orlogsfartøyer.
 - 2.2. Andre fartøyer som tilhører staten og ikke brukes i fraktfart.
3. I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fritta andre fartøyer for måling på grunn av deres særlige beskaffenhet og bruk i den utstrekning det er forsvarlig når dette ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.
4. Ansvar for at måleplikten overholdes påhviler eier.

§ 3

Utsettelse med måling

Såfremt målingen på grunn av særlige forhold ønskes utsatt, kan søknad herom sendes Sjøfartsdirektoratet med opplysninger om størrelsen av vedkommende fartøy. Hvis fartøyet har utenlandsk målebrev, skal gjenpart av dette medfølge søknaden med opplysninger om

fartøyet eventuelt er endret etter utstedelsen av slikt målebrev, og i tilfelle hvilke endringer som er foretatt.

§ 4

Måling/kjenningmåling av ikke målepliktige fartøyer

1. Ikke målepliktige fartøyer kan måles for utstedelse av målebrev som inneholder brutto- og nettotonnasje, når det enten:
 - 1.1. forlanges av offentlig myndighet, eller
 - 1.2. eier eller fører fremfører rimelig grunn for ønsket om måling.
2. For ikke målepliktige fartøyer som skal tildeles kjenningssignal, utstedes i stedet for målebrev et identitetsbevis for fartøy på grunnlag av en kjenningmåling av fartøyet. Identitetsbevis kan ellers utstedes på grunnlag av kjenningmåling, når det forlanges av offentlig myndighet eller finnes rimelig av andre grunner.
3. Identitetsbevis for fartøy utstedes av Skipskontrollen, i samsvar med retningslinjer fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, jf. § 8 nr. 11. Sjøfartsdirektoratet kan også utstede identitetsbevis hvis dette ansees hensiktsmessig. Identitetsbevis for fartøy erstatter målebrev og skal alltid følge fartøyet.
4. Skriftlig begjæring om kjenningmåling for utstedelse av identitetsbevis for fartøy skal av fartøyets eier eller fører fremsettes på fastsatt blankett, Rapport 94 Målingsanmeldelse overfor vedkommende skipskontrollstasjon. Eier av fartøy som er utstyrt med identitetsbevis for fartøy plikter å melde fra om endringer av fartøyets navn, eierforhold eller kjenningsmål (lengde, bredde og dybde). Endringer av fartøyets navn, hjemsted, fartøytype og eierforhold, påføres av Sjøfartsdirektoratet på identitetsbeviset. Ved andre endringer utstedes nytt identitetsbevis og det gamle makuleres.
5. Dersom identitetsbevis er utstedt, skal fartøyet være utstyrt med dette inntil det blir kondemnert eller solgt til utlandet.

§ 5

Utførelse av måling

1. Måling av fartøyer etter denne forskrift utføres av skipsmålingsmyndigheten.
2. Fastsettelse av tonnasje etter 1969-konvensjonen skjer på grunnlag av de beregninger, tegninger og oppgaver som skal innsendes i henhold til § 7.
3. Tonnasje etter 1947-konvensjonen er fastsatt grunnlag av fysisk måling av fartøyet, samt eventuell annen dokumentasjon fremlagt i medhold av § 7.
4. Tonnasjeberegninger som utføres av skipskonsulentene i henhold til godkjent EDB-program, sendes skipsmålingsmyndigheten.

Kapittel III

Melding om måling m.v.

§ 6¹

Melding om måling

1. Melding om måling skal gis på Rapport 94 Målingsanmeldelse og skal av eier sendes skipsmålingsmyndigheten:
 - 1.1. Ved nybygging senest 3 måneder før fartøyet settes i fart.
 - 1.2. Ved innkjøp av fartøy fra utlandet, ved ervervsen.
 - 1.3. Når fartøyet skifter navn.

- 1.4. Når fartøyet ved ombygging, endring av dypgående eller på annen måte blir forandret slik at fartøyets tonnasjer kan tenkes økt, jf. § 7 nr. 1.3.
- 1.5. Ved overgang fra Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS) til Norsk Ordinært Skipsregister (NOR).
- 1.6. Ved utstedelse av identitetsbevis, jf. § 4 nr. 4. og § 4 nr. 5.
2. For fartøyer som er registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister (lastefartøy med en bruttotonnasje på 500 eller mer) sendes Rapport 94 Målingsanmeldelse til vedkommende klasseselskap. I alle andre tilfeller sendes Rapport 94 Målingsanmeldelse til Skipskontrollen/Sjøfartsdirektoratet.

¹ Bygging av fartøy skal meldes til Skipskontrollen/Sjøfartsdirektoratet straks kontrakt om bygging av fartøy er inngått, jf. sjødyktighetslovens § 11, forskrift av 15. oktober 1991 nr. 712 om bygging av fiskefartøyer med største lengde på 15 meter eller mer § 5 og forskrift av 15. september 1992 om bygging av passasjer- og lasteskip og lektere § 7. Ved bygging her i landet sendes meldingen av bygger og ved bygging i utlandet av eier/bestiller.

§ 7

Krav til tonnasjeberegninger med underlagsdata

1. Rapport 94 Målingsanmeldelse skal være ledsaget av følgende:
 - 1.1. For nytt målepliktig fartøy med en lengde (L) på 24 meter eller mer:
 - 1.1.1. Beregning av brutto- og nettotonnasje etter 1969-konvensjonen, utført på EDB-program godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Det samme gjelder tonnasjeberegninger av segregerte ballasttanker, jf. § 8 nr. 9. Beregningene med tilhørende underlagsdata presenteres i henhold til § 7 nr. 2.
 - 1.1.2. Langskipsseksjon som viser vannballasttanker, skott, oppbygninger og luker m.m. (profil- og dekkspan konstruksjon).
 - 1.1.3. Tverrskipsseksjon som viser bunnkonstruksjon, bjelkebukt m.m. (midt-skipssseksjon).
 - 1.1.4. Plantegning av dekkene som viser oppbygningene og rommene i disse med anførsel av deres bruk. (Generalarrangement.)
 - 1.1.5. For- og akterskipskonstruksjon.
 - 1.1.6. Spanteriss og/eller linjetegning.
 - 1.1.7. Avslagningstabeller.
 - 1.1.8. Kapasitetsplan (lasterom og tanker).
 - 1.1.9. Innredning av overbygninger og dekkshus.
 - 1.1.10. Detaljtegning(er) som viser åpninger i skott, dekk eller skipssider med mulige lukkemidler.
 - 1.1.11. Detaljtegninger som viser målsatt geometrisk stålkonstruksjon av lasterom/lastetanker, lasteluker, overbygninger, dekkshus inklusive maskinoppbygninger og skorstein.
 - 1.1.12. Referansetegning/målskisse.
 - 1.2. For nytt målepliktig fartøy med en lengde (L) mindre enn 24 meter:
 - 1.2.1. Beregning av brutto- og nettotonnasje etter 1969-konvensjonen, utført på EDB-program godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Beregningene og tilhørende underlagsdata presenteres i henhold til § 7 nr. 2.
 - 1.2.2. Generalarrangement.
 - 1.2.3. Langskipssseksjon som viser skott, oppbygninger og luker med plantegning av dekkene (profil og dekkspan).
 - 1.2.4. Spanteriss og linjetegning.
 - 1.2.5. Detaljtegninger som viser målsatt geometrisk konstruksjon av lasteluker, overbygninger, dekkshus inklusive maskinoppbygninger og skorstein.
 - 1.2.6. Tverrskipssseksjon som viser bunnkonstruksjon, bjelkebukt m.m. (midt-skipssseksjon).

- 1.2.7. Referansetegning/målskisse.
- 1.3. For eksisterende fartøy som nevnt i § 6 nr. 1.4. skal Rapport 94 Målingsanmeldelse være ledsaget av tegninger som viser forandringer etter ombyggingene. Dersom måling etter 1969-konvensjonen skal utføres, må i tillegg innsendes beregninger og tilhørende underlagsdata som for nytt fartøy, jf. nr. 1.1. og 1.2.
- 1.4. For ikke målepliktig fartøy som måles i henhold til § 4 nr. 1.1. og nr. 1.2. skal beregninger og opplysninger innsendes som for målepliktige fartøy. Det samme gjelder eksisterende fartøy som etter eierens begjæring skal måles etter 1969-konvensjonen.
- 1.5. Ved innkjøp av fartøyer fra utlandet skal det i tillegg til Rapport 94 Målingsanmeldelse som nevnt i § 6 nr. 1.2. sendes inn:
 - 1.5.1. Kopi av det utenlandske målebrevet.
 - 1.5.2. Kopi av lastelinjesertifikatet.
 - 1.5.3. Generalarrangementet.
- 1.6. Før utstedelse av målebrev eller fortrinnsvis ved oversendelse av beregningsdokumentasjon til direktoratet/klassen, skal Skipskontrollen eller andre som foretar byggetilsyn bekrefte:
 - 1.6.1. Største lengde.
 - 1.6.2. Hovedtegninger, generalarrangement, linjetegning, midtspant og profilplan «som bygget».
2. Krav til presentasjon av tonnasjeberegninger.
 - 2.1. Beregninger skal sendes inn i to eksemplarer.
 - 2.2. Tegninger skal sendes inn i ett eksemplar.
 - 2.3. Dersom beregningsprogrammet ikke kan definere kompliserte overbygg, skal detaljert manuell volumberegning for dette vedlegges.
 - 2.4. I volumberegningene skal det vises oppmerksomhet til diskontinuiteter, krumme flater etc., slik at størst mulig grad av nøyaktighet oppnås. Alle volumer skal regnes uten fratrekk for styrkedeler (permabilitet 1,0). Alle programberegnete volumer skal presenteres tabellarisk og grafisk. Alle inngangsdata skal vedlegges. Minimumskravet til grafisk presentasjon er at seksjonene skal plottes i tverrskipsplanet, isometrisk og som profilplott. I tillegg skal seksjonsarealkurven (SAK) for skroget plottes. Arealer og volumer skal angis på kurven.
 - 2.5. Lasterom skal defineres og presenteres rom for rom med lengde, spantereferanse og en klar verbal angivelse for romtype og lastinnhold.
 - 2.6. Overbygg skal i sammendraget presenteres dekk for dekk og sammenhengende deler som en enhet med total lengde av denne angitt i tillegg til volumet. Enkeltdeler i definisjonen og totalvolum for overbygg skal ha en klar verbal angivelse av type og beliggenhet.
3. Tonnasjeberegninger skal utføres ved hjelp av samme godkjente EDB-program som blir benyttet til stabilitetsberegningene. Dvs. samme skrogdatabase skal benyttes til tonnasje- og stabilitetsberegninger.
4. Skipsmålingsmyndigheten kan i tillegg til dokumentasjon nevnt i nr. 1. og 2., kreve innsendt ytterligere opplysninger, dersom dette finnes påkrevet.

Kapittel IV

Måleregler

§ 8

Måleregler

1. For måling, beregning og fastsettelse av fartøys tonnasje gjelder bestemmelsene i 1969-konvensjonen.
2. Beregning av tonnasje etter 1969-konvensjonen er EDB-systematisert og basert på alminnelige geometriske volumberegningsprinsipp. Alle aktuelle beregninger for det enkelte fartøy skal være utført ved hjelp av samme godkjente program.
3. Tonnasje i henhold til 1947-konvensjonen kan etter begjæring fra eier beholdes som nasjonal tonnasje i tillegg til tonnasje beregnet etter 1969-konvensjonen for eksisterende fartøyer med en lengde (L) på 24 meter eller mer. Eksisterende fartøyer med en største lengde på 15 meter eller mer, men under 24 meter i lengde (L) kjølsturket før 18. juli 1982, kan fortsatt ha ordinær tonnasje i henhold til 1947-konvensjonen i stedet for tonnasje beregnet etter 1969-konvensjonen.
4. Ved full ikrafttredelse av 1969-konvensjonen skal:
 - 4.1. Alle fartøy uansett fartsområde og med en lengde (L) på 24 meter eller mer være målt og utstyrt med et målebrev i henhold til 1969-konvensjonens regler.
 - 4.2. Alle målepliktige fartøy med en lengde under 24 meter, kjølsturket etter 18. juli 1982 være målt og utstyrt med målebrev i henhold til 1969-konvensjonens måleregler som angitt i § 16.
5. Ved full ikrafttredelse av 1969-konvensjonen kan:
 - 5.1. Alle målepliktige fartøy med lengde (L) under 24 meter, kjølsturket før 18. juli 1982 fortsatt ha målebrev i henhold til 1947-konvensjonens måleregler til fartøyet undergår forandringer eller ombygninger som skipsmålingsmyndigheten mener vil forårsake endringer i fartøys hittil gjeldende tonnasje eller reder anmoder om måling i henhold til 1969-konvensjonens måleregler.
 - 5.2. Ikke målepliktige fartøy kjølsturket før 18. juli 1982 fortsatt ha målebrev utstedt i henhold til 1947-konvensjonens måleregler til fartøyet undergår forandringer eller ombygninger som skipsmålingsmyndigheten mener vil forårsake endring i fartøys hittil gjeldende tonnasje eller reder anmoder om utstedelse av identitetsbevis.
 - 5.3. Eksisterende fartøy med en lengde (L) på 24 meter eller mer som for første gang får utstedt målebrev i henhold til 1969-konvensjonen på rederiets begjæring få 1947-konvensjonens tonnasje anført i målebrevets anmerkningsrubrikk med følgende påtegning: «Fartøyet er ommålt i samsvar med artikkel 3 (2) (d) i 1969-konvensjonen. Bruttotonnassen i samsvar med målesystemet som tidligere gjaldt før målesystemet i Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969, er: RT, i samsvar med krav gjeldende fra 18. juli 1994».
 - 5.4. Eksisterende fartøy som har «Internasjonalt Målebrev (1969)» og «Målebrev (1982)» eller reell 1947-tonnasje i henhold til IMO-resolusjon A.494 (XII), gis i merknadsrubrikken følgende påtegning: «Fartøyet er i tillegg målt i samsvar med IMO-resolusjon A.494 (XII). Bruttotonnassen i samsvar med målesystemet som gjaldt før målesystemet i en internasjonal konvensjon om måling av fartøyer, 1969, er RT, i samsvar med krav gjeldende fra 18. juli 1994».
6. Ved full ikrafttredelse av 1969-konvensjonen skal målebrev i henhold til 1947-konvensjonen for fartøyer med en lengde (L) på 24 meter eller mer og «Målebrev (1982)» inn-dras.

7. Betingelsene for påtegningene som nevnt i nr. 5.3. og 5.4. er at grunnlaget for den nasjonale bruttotonnasjen ikke er endret etter at målingene og beregningene ble foretatt.
8. Dersom fartøyet undergår forandringer, ombygninger eller fribordsendringer slik at internasjonal brutto-/nettotonnasje eller nasjonal bruttotonnasje endrer seg, skal den nasjonale bruttotonnasjen i målebrevets anmerkingsrubrikk slettes av skipsmålingsmyndigheten. Dersom slettingen foretas av Skipskontrollen, skal den gjøres i samråd med Sjøfartsdirektoratet. Melding om sletting skal i alle tilfeller sendes Sjøfartsdirektoratet.
9. Oljetankfartøy skal på reders anmodning få innført i anmerkingsrubrikken på «Internasjonalt Målebrev (1969)» tonnasjen av segregert vannballast samt bruttotonnasje eksklusiv segregert vannballast i henhold til IMO-resolusjon A.747 (18): «De segregerte ballasttanker er i samsvar med regel 13 i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, endret ved protokollen av 1978, og den totale tonnasjen av slike tanker som er forbeholdt segregert vannballast, er Den reduserte bruttotonnasjen som kan brukes i forbindelse med beregningene av tonnasjebaserte avgifter, er».
10. Påtegningene som angitt i nr. 5.3., 5.4. og 9. skal for fartøyer som går i utenriksfart, ha engelsk tekst som angitt i IMO-resolusjonene A.758 (18) og A.747 (18) og skal dateres, underskrives og stemples av den som er bemyndiget til å underskrive anmerkningene.
11. Kjenningsmål for ikke målepliktige fartøyer:
 - 11.1. Største lengde, målt som angitt § 1 nr. 1.9.
 - 11.2. Bredde målt utvendig på hud uansett materiale, fenderlister ikke medregnet.
 - 11.3. Dybde målt midtskips i senterlinjen fra underkant av dekket til overkant av bunnstokk/dobbelbunn.
12. I «Internasjonalt Målebrev (1969)» og i «Norsk Innenriks Målebrev (1982)» avrundes brutto- og nettotonnasje nedover til nærmeste hele enhet.

Kapittel V

Målebrev m.v.

§ 9

Anerkjennelse av målebrev

1. For fartøyer som er registrert i eller fører flagget til stater som har ratifisert 1969-konvensjonen anerkjennes her i riket gyldige målebrev utstedt i henhold til denne konvensjonen.
2. For fartøyer som er registrert i eller fører flagget til stater som ikke har ratifisert 1969-konvensjonen, anerkjennes her i riket gyldige målebrev utstedt i henhold til 1947-konvensjonens målereglar.
3. For fartøyer som ikke omfattes av 1969-konvensjonen, anerkjennes her i riket gyldig nasjonalt/internasjonalt målebrev, eventuelt identitetsbevis.

§ 10'

Utstedelse av målebrev

1. Målebrev utstedes av skipsmålingsmyndigheten.
2. Det skal utstedes:
 - 2.1. «Internasjonalt Målebrev (1969)» til alle målepliktige fartøyer uansett fartsområde med lengde (L) på 24 meter eller mer.
 - 2.2. «Norsk Innenriks Målebrev (1982)» til målepliktig fartøy ved førstegangs måling og dersom fartøyet undergår forandringer eller ombygninger som Sjøfartsdirektoratet

- mener vil forårsake endring i bruttotonnasjen når lengde (L) er mindre enn 24 meter, jf. § 16.
- 2.3. «Internasjonalt Målebrev (1969)» eventuelt «Norsk Innenriks Målebrev (1982)» ved overgang fra NIS til NOR.
 - 2.4. «Norsk Innenriks Målebrev (1982)» til eksisterende målepliktig fartøy med lengde (L) mindre enn 24 meter når eieren forlanger det, jf. § 16.
 3. Målebrev utstedes bare i ett eksemplar og skal oppbevares om bord.
 4. Når et fartøys tonnasje finnes å være øket, skal nytt målebrev utstedes.
 5. Ved navnebytte skal ny måling foretas med mindre det finnes godtgjort at det ved fartøyet ikke er foretatt noen forandringer som har innflytelse på dets tonnasjer.
 6. Etter søknad utfører Sjøfartsdirektoratet også eventuelle andre målingsoppgaver som det måtte være behov for.
 7. Påtegninger i «Internasjonalt Målebrev (1969)» utføres på rederens anmodning i henhold til § 8 nr. 5.3., nr. 5.4., nr. 9. og nr. 10.

¹ Målebrev i henhold til 1947-konvensjonen utstedes ikke etter 17. juli 1994.

§ 11

Anvendelse av bruttotonnasje som parameter

1. Med mindre annet er uttrykt i den enkelte lov eller forskrift, gjelder følgende:
 - 1.1. For fartøyer som er utstyrt med «Internasjonalt Målebrev (1969)» skal bruttotonnasjen som fremgår av dette målebrev legges til grunn, forutsatt at det i fartøyet anmerkningsrubrikk ikke er anført en nasjonal bruttotonnasje i henhold til § 8 nr. 5.3. og nr. 5.4.
 - 1.2. For fartøyer som er utstyrt med «Internasjonalt Målebrev (1969)» og har en nasjonal bruttotonnasje anført i anmerkningsrubrikken, er det den nasjonale bruttotonnasjen som legges til grunn. Den nasjonale bruttotonnasjen innføres i sikkerhetssertifikatene, eventuelt farts- og passasjersertifikat.
 - 1.3. For fartøyer som er utstyrt med «Norsk Innenriks Målebrev (1982)», jf. § 16, legges bruttotonnasjen som fremgår av dette målebrev til grunn.
 - 1.4. For eksisterende målepliktig fartøy med lengde (L) under 24 meter som er utstyrt med gyldig «Internasjonalt Målebrev (1947)» skal bruttotonnasje som fremgår av dette målebrev, legges til grunn, jf. § 8 nr. 5.1.
 - 1.5. For utenlandsk fartøy, herunder fartøy som bygges i Norge for utenlandsk regning, skal legges til grunn bruttotonnasjen i fartøyet gyldige målebrev, utstedt av flaggstaten, jf. § 9 eller av skipsmålingsmyndigheten.
 - 1.6. Ved fastsettelse av bemanningens størrelse er ikke bruttotonnasje avgjørende, men kun en medvirkende faktor. Fartøyet bemanning fastsettes utfra en helhetsvurdering i hvert enkelt tilfelle. Sjøfartsdirektoratet må kontaktes.
 - 1.7. Bruttotonnasje redusert for segregert vannballast og anført i anmerkningsrubrikken på «Internasjonalt Målebrev (1969)» i henhold til § 8. nr. 9., kan anvendes i avgiftsmessig sammenheng.
 - 1.8. Bruttotonnasjen nevnt i nr. 1.1.–1.5. skal legges til grunn uendret, uten hensyn til om den er oppgitt i registertonn eller ubenevnt.
 - 1.9. For fartøyer som er utstyrt med identitetsbevis skal største lengde anses ekvivalent med bruttotonnasje som følger:

1.9.1. 15 meter ekvivalent med bruttotonnasje på	25
12,5 meter ekvivalent med bruttotonnasje på	20
11,5 meter ekvivalent med bruttotonnasje på	15
10 meter ekvivalent med bruttotonnasje på	10
8 meter ekvivalent med bruttotonnasje på	4

- 1.9.2. I spesielle tilfeller kan nettotonnasje settes til 40% av bruttotonnasjen.
2. Benevnelser av tonnasje m.v.
 - 2.1. Brutto- og nettotonnasje angis både i registertonn og ubenevnt. Tonnasjene i Internasjonalt Målebrev (1969)» og «Norsk Innenriks Målebrev (1982)» er ubenevnte, mens nasjonal bruttotonnasje påtegnet i målebrevets anmerkningsrubrikk kan være både registertonn og ubenevnt.
 - 2.2. Så lenge nasjonal bruttotonnasje for fartøy med lengde (L) 24 meter eller mer er aktuell og eksisterende målepliktige fartøy med lengde (L) under 24 meter ikke er ommålt, vil tonnasjer uttrykt i registertonn eller ubenevnt, brukes parallelt.
 - 2.3. Uttrykket «registertonn» i denne og alle andre forskrifter vil fremdeles anvendes i forbindelse med bruttotonnasje som angitt i § 8 nr. 5.1. og nr. 5.2. og i spesielle tilfeller i forbindelse med nasjonal tonnasje som angitt i § 8 nr. 5.3. og nr. 5.4.

§ 12

Målebrevets innhold. Rettelser i målebrevet

1. Målebrev utstedt av skipsmålingsmyndigheten skal inneholde:
 - 1.1. fartøyets navn
 - 1.2. fartøyets hjemsted
 - 1.3. fartøyets kjenningssignal (kallesignal)
 - 1.4. fartøyets bruttotonnasje
 - 1.5. fartøyets nettotonnasje
 - 1.6. fartøyets byggested, byggenummer og byggeår, samt byggerens navn
 - 1.7. fartøyets største lengde, lengde (L), bredde og dybde i riss
 - 1.8. IMO-nummer (gjelder fartøy med en bruttotonnasje på 100 og derover med unntak av lektere, fiske- og fangstfartøyer samt innretninger som nevnt i lov om sjøfarten § 33 og § 39).
2. De opplysninger som er nevnt i nr. 1.1.–1.7. og som ikke kreves angitt i målebrev utstedt i samsvar med 1969-konvensjonen, skal oppgis i vedkommende målebrev ved fotnote. For øvrig avfattes målebrevene slik det til enhver tid er enighet om i henhold til internasjonale konvensjoner.
3. Rettelser m.v.
 - 3.1. Når et fartøy skifter eier (reder) og/eller hjemsted og/eller navn, skal, når de ulike formalia er i orden, anførsel herom foretas i målebrevet av respektive norske myndigheter. I de tilfeller nettotonnasjen ikke endrer seg, skal også dypgående i målebrevet korrigeres. Likeledes skal kjenningssignal (kallesignal) og IMO-nummer tilføyes i målebrevet av norske myndigheter. Rettelser og tilføyelser som overfor nevnt, må attesteres av vedkommende myndighet og innberetning sendes til Sjøfartsdirektoratet.
 - 3.2. Dersom et fartøy med nasjonal bruttotonnasje anført i målebrevets anmerkningsrubrikk undergår forandringer, ombygninger eller endrer dypgående slik at internasjonal brutto-/nettotonnasje eller nasjonal bruttotonnasje endrer seg, skal den nasjonale tonnasjen i målebrevets anmerkningsrubrikk slettes, jf. § 8 nr. 5.3. og nr. 5.4. I de tilfeller Skipskontrollen foretar slettingen, skal dette gjøres i samråd med Sjøfartsdirektoratet.
 - 3.3. Det skal for øvrig ikke foretas rettelsel eller tilføyelser i målebrev utstedt av skipsmålingsmyndigheten uten særskilt bemyndigelse.

§ 13

Utlevering av målebrev m.v.

1. Målebrev utleveres av skipsmålingsmyndigheten, tollvesenet eller gjennom norsk konsulat i utlandet. I spesielle tilfeller kan målebrevet sendes til reder.
2. Før målebrev utleveres, må fartøyet være merket i henhold til bestemmelsene i § 14.
3. Ved utlevering av målebrev skal eventuelt eldre målebrev inndras og oversendes skipsmålingsmyndigheten.
4. Målebrev for norsk fartøy, skal returneres til skipsmålingsmyndigheten, dersom fartøyet selges til utlandet eller på annen måte mister retten til å føre norsk flagg, senest fire måneder etter at hendelsen har funnet sted. Det påhviler fartøyets norske eier (reder) å sørge for at målebrevet i tilfeller som ovenfor nevnt blir returnert snarest.
5. Ved totalforlis eller kondemnering skal målebrevet, dersom dette er i behold, sendes skipsmålingsmyndigheten.

§ 14

Merking

1. Ombord i norske fartøyer skal kjenningssignalets bokstaver og/eller tall avmerkes slik følgende eksempler viser:
 - 1.1. L K A B eller L K A B 3 eller 3 Y A A eller LM4046
 - 1.2. Merkingen skal foretas ved innhugging, påsveising eller kjøring i en dekkshjelke, lukekarm, skott eller annet passende sted ombord. Merkingen skal ikke anbringes på en plate som kan fjernes.
 - 1.3. Videre skal IMO-nummeret merkes ombord i alle norske fartøyer med bruttotonnasje på 100 eller derover med unntak av lektere, fiske- og fangstfartøyer, lystfartøyer samt innretninger som nevnt i lov om sjøfarten § 33 og § 39. IMO-nummeret (eks.: IMO 7654321) merkes som kjenningssignalet og plasseres i kjenningssignalets umiddelbare nærhet. IMO-nummeret skal ikke slettes selvom fartøyet selges til utlandet.
 - 1.4. Melding om hvor IMO-nummeret er innhugd, sendes Sjøfartsdirektoratet/klassemiljøet sammen med meldingen om innhuggingen av kjenningssignalet.
 - 1.5. I fartøyer for hvilke 1969-konvensjonen er gjort gjeldende, skal hvert enkelt lasterom (lastetank) merkes permanent med bokstavene CC og plassert slik at de er godt synlige.
 - 1.6. Innhuggingene skal til enhver tid være malt med en kontrastfarge.
 - 1.7. Tonnasjemerkene skal ved overgang til 1969-konvensjonens måleregler uthugges.
2. Dimensjoner på merkingen:
 - 2.1. For fartøyer med lengde (L) 24 meter: Høyde på bokstav og tall 6 cm, tykkelse 1 cm og innbyrdes avstand 1,5 cm.
 - 2.2. For fartøyer med lengde (L) = 24 meter: Høyde på bokstav og tall 12 cm, tykkelse 1,5 cm og innbyrdes avstand 3 cm.
 - 2.3. I IMO-nummeret skal det være mellomrom mellom bokstav- og tallrekken, jf. nr. 1.3.
 - 2.4. Oppgitte dimensjoner kan variere noe. Variasjonen vurderes av Sjøfartsdirektoratet i hvert enkelt tilfelle.

Kapittel VI

Særbestemmelser m.v.

§ 15

Særbestemmelser vedrørende åpne fartøyer

1. Som åpent fartøy anses fartøy som er helt uten dekk, samt fartøy som har delvis dekk når den samlede lengde av de deler av dekket som går fra borde til borde er mindre enn halvparten av fartøyet største lengde.
2. Videre anses fartøy med ett dekk som åpent fartøy dersom dekket ligger helt eller delvis under vannlinjen når fartøyet er lastet.
3. Som «øverste dekk» anses et tenkt tverrskips rettlinjet dekk hvis underflate tenkes lagt i overkant av den øverste faste plate- eller plankegang.
4. Av oppbygninger måles bare de deler som ligger over det «øverste dekk».

§ 16

Særbestemmelser for fartøyer som ikke omfattes av 1969-konvensjonen

1. Bestemmelsene i denne paragraf gjelder for målepliktige fartøyer som ikke tidligere er målt av norske myndigheter eller som ombygges og som har en lengde (L), mindre enn 24 meter, jf. § 1 nr. 1.8.
2. Bruttotonnasjen beregnet etter 1969-konvensjonens måleregler multipliseres med faktoren 0,92. Det tall som derved fremkommer skal være fartøyet bruttotonasje i det målebrev som utstedes.
3. Nettotonnasjen som skal angis i fartøyet målebrev, er 40 prosent av bruttotonnasjen som nevnt i nr. 2.
4. Som dokumentasjon for brutto- og nettotonnasje etter denne paragraf utstedes et «Norsk Innenriks Målebrev (1982)».
5. Tonnasjene avrundes nedover til nærmeste hele enhet.

Kapittel VII

Ikrafttredelse m.v.

§ 17

Straff

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift straffes med bøter i henhold til Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 § 420.

§ 18

Ikrafttredelse m.v.

Denne forskrift trer i kraft straks. Fra samme tid oppheves forskrift av 14. juni 1982 nr. 1044 om måling av fartøyer med senere endringer.

Veiledning

1. På reders anmodning skal nasjonal bruttotonnasje anføres i anmerkningsrubrikken på «Internasjonalt Målebrev (1969)» når betingelsene er tilstede som angitt i § 8 nr. 5.3.,

- nr. 5.4., nr. 9. og § 8 nr. 10. Den nasjonale bruttotonnasjen vil da bli anvendt som parameter i henhold til § 11.
2. Eksisterende målepliktig fartøy med lengde (L) under 24 meter kjølsturket før 18. juli 1982 og utstyrt med målebrev i henhold til 1947-konvensjonens målereger, kan anvende bruttotonnasjen som angitt i § 8 nr. 5.1. Ved endring av tonnasje som angitt i § 8 nr. 5.1. skal det utstedes «Norsk Innenriks Målebrev (1982)» i henhold til § 10 nr. 2.2. og § 16.
 3. Dersom grunnlaget for nasjonal bruttotonnasje bortfaller som angitt i § 8 nr. 5.3. og nr. 5.4., vil den nasjonale bruttotonnasjen i målebrevets anmerkningsrubrikk bli slettet. Skipskontrollen foretar slettingen i samråd med Sjøfartsdirektoratet.
 4. Ved full ikrafttredelse av 1969-konvensjonen skal «Målebrev (1982)» (det grønne) være inndratt. Den nasjonale bruttotonnasjen i dette målebrevet skal på reders anmodning innføres i anmerkningsrubrikken på «Internasjonalt Målebrev (1969)» som angitt i § 8 nr. 5.4.
 5. Ved full ikrafttredelse av 1969-konvensjonen skal det ikke utstedes målebrev som angir tonnasje i henhold til tidligere overgangsbestemmelser eller målebrev i henhold til 1947-konvensjonens målereger.

Forskrift 26. april 1994 nr. 321 om registrering av andre flytende innretninger

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 26. april 1994 med hjemmel i lov av 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten § 33 første ledd nr. 2, jf. delegeringsvedtak av 26. juli 1979 fra Handelsdepartementet. Endret ved forskrift 4. februar 2005 nr. 100.

INNHOLD

§ 1	Virkeområde	203
§ 2	Definisjoner	203
§ 3	Registrering	204
§ 4	Ikrafttredelse	204

§ 1

Virkeområde

Forskriften gjelder andre flytende innretninger, jf. § 33 første ledd nr. 2 i lov av 20. juli 1893 nr. 1 om Sjøfarten.

Forskriften gjelder ikke innretninger som før forskriftens ikrafttredelse er innført i skipsregisteret.

§ 2

Definisjoner

Med andre flytende innretninger menes innretninger som:

1. er eller har til formål å være permanent flytende, og
2. ikke er å anse som skip, og
3. utelukkende eller hovedsakelig brukes i næringsvirksomhet, og
4. ikke kan pantsettes i medhold av panteloven eller annen lovgivning.

Flytebrygger og anlegg til oppdrett av fisk, skalldyr m.v. samt tilbehør til slike anlegg er ikke å anse som andre flytende innretninger.

§ 3*Registrering*

Andre flytende innretninger kan etter tillatelse fra Sjøfartsdirektoratet på begjæring av eieren innføres i skipsregisteret.

§ 4*Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 1. juli 1994.

Forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningssignal- og hjemsted m.v.

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 27. juni 2002 med hjemmel i lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister § 3, jf. kgl. res. av 14. juni 2002 nr. 540, lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) §§ 5 fjerde ledd, 7, 8, 9 og 11 annet ledd, jf. kgl. res. av 6. oktober 1972 nr. 3, samt Handels- og skipsfartsdepartementets av 6. november 1972 og 10. november 1972, lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed. Hjemmel for så vidt gjelder sjødyktighetsloven er endret til lov 16. Februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2 og 10 og lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 26a jf. kgl. res. 27. november 1998 nr. 1095 og kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og 591 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret ved forskrifter 3 des 2004 nr. 1648 (bl.a. tittel), 29 juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 20 mai 2008 nr. 473 .

INNHold

§ 1	Virkeområde	204
§ 2	Definisjoner	204
§ 3	Plikter	205
§ 4	Fravik	205
§ 5	Skipsnavn	205
§ 6	Kjenningssignal	206
§ 7	IMO identifikasjonsnummer	206
§ 8	Hjemsted	206
§ 9	Påføring av endringer på målebrev og eventuelle andre skipspapirer	206
§ 10	Merking	207
§ 11	Melding til Sjøfartsdirektoratet	207
§ 12	Uthugging av kjenningssignal m.v.	207
§ 13	Ikrafttredelse	207

§ 1*Virkeområde*

Denne forskriften gjelder norske skip og, så langt den passer, innretninger som nevnt i sjøloven § 33, § 39 og § 507. Forskriften gjelder også for skip som registreres i norsk internasjonalt skipsregister dersom ikke annet uttrykkelig fremkommer av forskriften. Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 7 første ledd annet og tredje punktum gjelder ikke for skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister. Forskriften gjelder ikke orlogsfartøyer.

§ 2*Definisjoner*

I denne forskrift betyr:

- a) *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.

- b) *IMO (International Maritime Organization)*: Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.
- c) *Lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som skal slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
- d) *Rederiet*: Definisjonen av rederiet i skipssikkerhetsloven § 4 gjelder tilsvarende.
- e) *Skip*: Skip omfatter i denne forskrift også innretninger som nevnt i sjøloven § 33, § 39 og § 507, med mindre annet uttrykkelig fremgår.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal påse, sørge for og medvirke til at forskriften gjennomføres i samsvar med pliktbestemmelsene i skipssikkerhetsloven og denne forskriften.

Tilføyd ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007).

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007, tidligere § 3).

§ 5

Skipsnavn

Ethvert skip skal ha navn som bestemmes av eieren. Navnet innføres i registeret med latinske bokstaver.

Skriftlig søknad om navneattest etter sjøloven § 7, fremlegges for Skipsregistrene.

Skipsregistrene skal ved godkjenningen av navnet, påse at det ikke finnes:

- a) registreringspliktige skip, jf. sjøloven § 11 annet ledd,
- b) navneattest nyere enn 5 år som ikke er fremlagt til registrering, eller
- c) navnereservasjon nyere enn 5 år,
på det valgte navn eller navn som ortografisk eller fonetisk er egnet til å forveksles med dette navn.

Selv om det i norsk internasjonalt skipsregister finnes andre skip med samme navn, er dette ikke til hinder for at navnet registreres i norsk internasjonalt skipsregister slik:

- a) eksisterende skip som innføres i registeret kan beholde det navn det har,
- b) nybygg kan få samme navn som eksisterende skip i registeret hvis rederiet i løpet av de 5 siste år har anvendt navnet i norsk eller utenlandsk skipsregister.

Anmeldelse til registrering eller melding om navneendring må skje innen 5 år fra attestens utstedelse for at denne skal anses gyldig.

For registrert skip som ikke skal ha navneattest, jf. sjøloven § 7 femte ledd, kan endring av navn meddeles direkte til registerførerne.

Navn tildelt skip i norsk ordinært skipsregister etter sjøloven § 11, skal ikke være til hinder for navn tildelt skip i norsk internasjonalt skipsregister. Navn tildelt skip i norsk internasjonalt skipsregister skal ikke være til hinder for navn tildelt skip i norsk ordinært skipsregister.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007, tidligere § 4), 20 mai 2008 nr. 473.

§ 6

Kjenningssignal

Skip som er målepliktige skal ha kjenningssignal. Kjenningssignalet tildeles i slike tilfeller av Sjøfartsdirektoratet.

Kjenningssignal skal også tildeles fiske- og fangstfartøy med største lengde på 10,67 meter og derover, ikke-målepliktige skip som skal innføres i skipsregisteret, samt ikke-målepliktige skip som skal ha offentlig sertifikat, eller av annen grunn er målt og har gyldig målebrev eller er kjenningsmålt for utstedelse av ID bevis. For disse skip kan kjenningssignalet tildeles etter en kjenningsmåling som konstaterer skipets største lengde, bredde og dybde.

Skipets kjenningssignal beholdes uendret så lenge skipet ikke er gått tapt, hugget opp eller ikke lenger er å anse som norsk, jf. sjøloven § 28.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007, tidligere § 5).

§ 7

IMO identifikasjonsnummer

Skip med en bruttotonnasje på 100 og derover skal være utstyrt med et IMO identifikasjonsnummer for skip. Unntatt fra denne bestemmelse er lektere, fiske- og fangstfartøy, fritidsbåter samt innretninger som nevnt i sjøloven § 33 og § 39.

For nye skip formidles IMO identifikasjonsnummer av Sjøfartsdirektoratet samtidig med tildeling av kjenningssignal. Skip som innføres fra utlandet, og som av utenlandsk myndighet er gitt et IMO identifikasjonsnummer, beholder dette uendret.

For skip som er tildelt kjenningssignal, men som ikke er utstyrt med IMO identifikasjonsnummer, gis dette ved utstedelse eller fornyelse av skipets sertifikater.

IMO identifikasjonsnummer skal følge skipet uendret selv om skipet skifter navn eller eier. Identifikasjonsnummeret skal inntas i skipets nasjonalitetsbevis, målebrev og sertifikater utstedt i medhold av skipssikkerhetsloven, samt innhugges i skipet på samme måte som kjenningssignalet.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007, tidligere § 6).

§ 8

Hjemsted

Ved innføring i skipsregistrene skal eier, med de begrensningene som er fastsatt i sjøloven § 8 tredje ledd, velge mellom hjemsteder som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007, tidligere § 7).

§ 9

Påføring av endringer på målebrev og eventuelle andre skipspapirer

Skip som befinner seg i Norge:

- a) Hvis skipets målebrev eller identitetsbevis legges frem for skipsregisterfører for endring av navn, eier eller hjemsted, skal registerføreren påføre endringene i målebrevet eller identitetsbeviset og sende melding til Sjøfartsdirektoratet.
- b) Er endringen ikke påført skipets målebrev ved registreringen, plikter skipsføreren å oppsøke en av Sjøfartsdirektoratets stasjoner og fremlegge nasjonalitetsbeviset for påføring av endringer i målebrevet.

Skip som befinner seg i utlandet:

- a) Når skipsføreren har mottatt nytt eller midlertidig nasjonalitetsbevis, plikter denne å oppsøke nærmeste utenriksstasjon og fremlegge nasjonalitetsbeviset for påtegning

på målebrev og nødvendige øvrige skipspapirer. Melding om at slik påtegning er gitt på målebrevet skal utenriksstasjonen sende Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007, tidligere § 8).

§ 10

Merking

Kjenningssignal og IMO nummer skal merkes slik som bestemt i de til enhver tid gjeldende forskrifter om måling av fartøyer.

Skip som innføres i skipsregisteret skal ha navnet anbrakt forut og akter, og synlig fra begge sider av fartøyet. Akter skal også hjemstedets navn fremkomme. Bokstavene skal være lett leselige og minst 15 cm høye.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007, tidligere § 9).

§ 11

Melding til Sjøfartsdirektoratet

Skipsregistrene skal uten opphold sende melding til Sjøfartsdirektoratet om nyregistrering av skip, registrerte endringer vedrørende navn, eierforhold eller hjemsted samt slettelse. Plikten til å sende melding gjelder tilsvarende for innretninger som nevnt i § 1 i denne forskrift.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007, tidligere § 10).

§ 12

Uthugging av kjenningssignal m.v.

Når et skip selges til utlandet skal kjenningssignalet uthugges ved at en strek hugges over signalet. IMO identifikasjonsnummer skal ikke uthugges.

Skal skipet overtas i norsk havn, skal rederiet innlevere skipets målebrev eller identitetsbevis, sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved oljesøl samt øvrige norske skipspapirer og bekreftelse på at kjenningssignalet er uthugget, til Sjøfartsdirektoratet. Nasjonalitetsbeviset sendes til skipsregistrene.

Skjer overleveringen i utenlandsk havn, skal ovennevnte dokumenter innleveres til vedkommende norske utenriksstasjon.

Internasjonale sikkerhetssertifikater for konstruksjon av lasteskip, for utstyr på lasteskip og for radiotelegraf/telefon kan overlates ny eier. Det samme gjelder internasjonalt lastelinjesertifikat når dette er gitt påtegning om ugyldighet på grunn av overføring til fremmed stats flagg av vedkommende anerkjente besiktelsesinstitusjon med lastelinjemyndighet, Sjøfartsdirektoratet eller norsk utenriksstasjon.

For lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover registrert i norsk internasjonalt skipsregister, skal skipets klaseselskap ta hånd om skipets SOLAS-sertifikater.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1. juli 2007, tidligere § 11).

§ 13

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2002. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift av 27. oktober 1980 nr. 3 om skips nasjonalitetsbevis, navn, hjemsted, kjenningssignal og om skipsmatrikkelen fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og forskrift av 26. juni 1987 nr. 554 om navn for skip i norsk internasjonalt skipsregister, fastsatt ved kgl.res., fremmet av Handels- og skipsfartsdepartementet.

Endret ved forskrifter 3 des 2004 nr. 1648 (tidligere § 18), 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007, tidligere § 14)

AVSNITT 2.3

Kontroll

Forskrift 29. juni 1984 nr. 1319 om kontroll med skip som fører passasjerer i farvann ved Svalbard

Fastsatt ved kgl.res. av 29. juni 1984 med hjemmel i lov av 17. juli 1925 nr. 11 om Svalbard § 4. Fremmet av Handels- og skipsfartsdepartementet.

INNHold

§ 1	Definisjoner	208
§ 2	Anvendelse	209
§ 3	Sertifikatplikt	209
§ 4	Kontroll	209
§ 5	Forføyninger	209
§ 6	Arrest	209
§ 7	Underretning om forføyninger	210
§ 8	Ikrafttredelse	210

§ 1

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

1. *Passasjerskip*: Skip med motor som fremdriftsmiddel som fører passasjerer under slike omstendigheter at det antar karakter av et befordringsmiddel som står til disposisjon for en større eller mindre almenhet.
2. *Passasjer*: Enhver person om bord med unntak av:
 - a) Skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer som er ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i en hvilken som helst stilling om bord og
 - b) barn under ett år.
3. *Passasjersertifikat*: Dokument som er utstedt av Administrasjonen eller institusjon be- myndiget av denne og som gir skipet rett til i et begrenset tidsrom å medføre et nærmere fastsatt antall passasjerer.
4. *Flaggstaten*: Den stat hvis flagg skipet har rett til å føre.
5. *Sjøsikkerhetskonsvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneske- liv til sjøs, 1974.

§ 2

Anvendelse

1. Denne forskrift gjelder for passasjerskip uansett størrelse som fører passasjerer i farvannene innenfor sjøterritoriets grense ved Svalbard.
2. Skip som uten å være passasjerskip medfører personer i tillegg til den ordinære besetning omfattes av forskriften slik dette følger av den enkelte paragraf.
3. Forskriften kommer ikke til anvendelse på skip som benyttes til befordring av personell i forbindelse med gruvedrift eller annen stasjonær næringsvirksomhet på Svalbard. Unntatt fra forskriften er også skip som eies av den norske stat eller fremmed stat og som benyttes i offentlig eller ikke-kommersiell tjeneste.

§ 3

Sertifikatplikt

1. Ethvert passasjerskip som omfattes av denne forskrift skal være utstyrt med passasjer-sertifikat som dokumenterer at skipet kan medføre passasjerer i de farvann som er nevnt i § 2 nr. 1.
2. Skip som nevnt i § 2 nr. 2 skal være utstyrt med internasjonale eller nasjonale sertifikater i den utstrekning dette er påbudt i henhold til flaggstatens lovgivning.

§ 4

Kontroll

1. Sysselmannen eller den han bemyndiger fører kontroll med at sertifikatplikten etter § 3 overholdes, samt at skip som omfattes av forskriften er forsvarlig bygget og utrustet for den fart de benyttes til.
2. For å gjennomføre kontroll etter denne forskrift er sysselmannen eller den han bemyndiger berettiget til å gå om bord i skip i enhver havn på Svalbard. Herunder kan skipet besiktes for å bringe på det rene at skipet ikke er åpenbart farlig for sikkerhet, helse eller miljø.

§ 5

Forføyninger

1. Dersom sertifikat nevnt i § 3 ikke forevises, kan skipet forbys videre fart i de områder denne forskrift gjelder for, og om nødvendig bortvises. Det samme gjelder dersom skipet anvendes i strid med den rett sertifikatet gir eller har åpenbare mangler, eller dersom besiktelse etter § 4 nr. 2 nektes.
2. Oppdages det ved besiktelse av skipet forhold som anses å medføre åpenbar fare for sikkerhet, helse eller miljø, skal slike tiltak iverksettes som er nødvendig for å hindre at skipet går til sjøs mens faren ennå er til stede. Skipet skal ikke tillates satt i fart før eventuelle pålegg er etterkommet og bestemmelsene om tilbakeholdelse i lov av 9. juni 1903 nr. 7 §§ 24, 25, 27–33 kommer til anvendelse så langt de passer.

§ 6

Arrest

Medfører forføyning truffet i medhold av § 5 at det blir nødvendig å ta hånd om passasjerer eller andre som medfølger skipet, og eventuelt besørge hjemsendelse av disse, kan det tas arrest i skipet i medhold av lov av 13. august 1915 nr. 7, kapittel 14.

§ 7

Underretning om forføyninger

1. Dersom det blir truffet forføyning i henhold til § 5 skal skipets fører straks skriftlig underrettes om forføyningen og grunnen til denne. Skipets besetning og passasjerer skal såvidt mulig orienteres.
2. Sjøfartsdirektoratet skal straks gis underretning om den trufne forføyning, og besørge nødvendig oppfølging og eventuell rapportering etter de regler som gjelder på området.
3. Er forføyning truffet mot utenlandske skip skal underretning så snart som mulig gis til nærmeste offentlige representant for den stat hvis flagg skipet har rett til å føre.

§ 8

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft straks.

Forskrift 20. mars 2001 nr. 373 om kontroll med roroferger, hurtiggående passasjerfartøyer uansett flagg i rutetrafikk (vertsstatskontroll)

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 20. mars 2001 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v. Hjemmel endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 44, 45 og 49, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56ca (direktiv 1999/35/EF endret ved direktiv 2002/84/EF). Endret 4 juni 2002 nr. 1015 (Forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene), 8 des 2003 nr. 1740, 1. juni 2004 nr. 896, 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	211
§ 1 Virkeområde.....	211
§ 2 Definisjoner skal lyde:.....	211
§ 3 Plikter	213
§ 4 Fravik	213
Kapittel 2 Førstegangskontroll og besiktelser av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer	213
§ 5 Førstegangskontroll av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer	213
§ 6 Førstegangskontroll av rederier og flaggstater	214
§ 7 Spesielle førstegangsbesiktelser	214
§ 8 Særlige bestemmelser når fartøyet settes inn i annen rutetrafikk.....	214
§ 9 Årlige besiktelser og besiktelse i forbindelse med endringer ved reparasjoner- eller i driftsledelse, flagg eller klasse	215
§ 10 Krav til rederiene om innsending av dokumentasjon.....	215
§ 11 Omfanget av spesielle førstegangsbesiktelser, årlige besiktelser og besiktelser ved endringer ved reparasjoner eller i driftsledelse, flagg eller klasse.....	216
§ 12 Underretning	217
§ 13 Driftsforbud	217
§ 14 Fremgangsmåte for vertsstatene ved spesielle førstegangsbesiktelser og årlige besiktelser	217
§ 15 Samarbeide og oppfølging	218

Kapittel 3 Avsluttende bestemmelser	219
§ 16 Ikrafttredelse	219
Vedlegg I Kriterier for de kvalifiserte inspektørenes kvalifikasjoner og uavhengighet	219
Vedlegg II Veiledende retningslinjer for kvalifiserte inspektører som foretar uanmeldte besiktelser under rutetrafikk	220

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

Forskriften gjelder kontroll med roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går i rutetrafikk innen EØS både i utenriksfart eller i innenriksfart i havområder omfattet av klasse A¹ og uansett hvilket flagg de fører (vertsstatskontroll).

¹ Fremgår av art. 4 i direktiv 98/18/EF av 17. mars 1998 og er innenriksfart som ikke omfattes av klasse B, C og D og som vil være mer enn 20 naut. mil fra kystlinjen.

§ 2

Definisjoner skal lyde:

I denne forskrift betyr:

- a) *Dispensasjonssertifikat*: Ethvert sertifikat utstedt i henhold til SOLAS 74 kapittel I del B Regel 12 a) vii).
- b) *ESA*: EFTA Surveillance Authority (EFTAs overvåkingsorgan).
- c) *EU-rådsdirektiv*: Direktiv fastsatt av Den Europeiske Unions Råd.
- d) *EØS-område*: Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet (EØS) som omfatter EU og EFTA. I denne forskriften skal en henvisning til EØS-området også gjelde som en henvisning til Svalbard og Jan Mayen.
- e) *Flaggstat*: Myndigheten i den stat hvis flagg fartøyet har rett til å føre.
- f) *Godkjent organisasjon*: En organisasjon godkjent i henhold til art. 4 i direktiv 94/57/EF.
- g) *Havområde*: Ethvert havområde ført opp på liste opprettet i henhold til art. 4 i direktiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsregler og standarder for passasjerskip.
- h) *Hurtiggående fartøy*: Som definert i regel X/1 i SOLAS 1974, med senere endringer.
- i) *IMO*: Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.
- j) *ISM-koden*: Internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning, fastsatt av IMO ved resolusjon A. 741(18), jf. SOLAS-74 kapittel IX.
- k) *Innenriksfart*: En sjøreise i havområder fra en havn i Norge til samme eller en annen havn i Norge.
- l) *Kvalifisert inspektør*: En offentlig ansatt eller en annen person som har fått behørig fullmakt av vedkommende myndighet i en EØS-stat til å foreta besiktelser og inspeksjoner i tilknytning til sertifikatene, og som oppfyller kriteriene for kvalifikasjoner og uavhengighet² (vedlegg 1).
- m) *Passasjer*: Enhver person med unntak av
 1. Skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer, ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
 2. barn under ett år.

3. Med uttrykket «andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord», menes personell for:
 - forsknings- eller vitenskapelig arbeid som havforskning, seismiske målinger og lignende,
 - reell yrkesmessig opplæring rettet mot sjøfart eller fiske,
 - opplæring som er organisert som fag i grunnskole eller videregående skole, og
 - rehabiliteringstiltak som er godkjent av offentlig myndighet.
- n) *Passasjerskip*: Skip som skal ha sertifikat i henhold til bestemmelsene i åttende kapittel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).
- o) *Rederi*: Et selskap som driver en eller flere roroferger, og som det er utstedt godkjenningsbevis til i henhold til art. 5 nr. 2 i forordning (EF) nr. 3051/95 av 8. desember 1995 om sikkerhetsstyring av roro-passasjerferger,¹ eller et selskap som driver hurtiggående passasjerfartøyer, og som det er utstedt godkjenningsbevis til i henhold til regel IX/4 i SOLAS 1974, med senere endringer.
- p) *Roroferge*: Et passasjerskip med roro lasterom eller rom av særskilt kategori som definert i SOLAS 74 regel II-2/3.34 eller med innretning som tillater veg- eller skinnegående kjøretøy på og av skipet.
- q) *Rutetrafikk*: En rekke seilinger med roroferge, hurtiggående passasjerfartøy (eller passasjerskip) for å sikre forbindelsen mellom de samme to eller flere havner, eller en rekke seilinger til og fra samme havn uten mellomliggende anløp, enten
 - i henhold til en offentliggjort rutetabell, eller
 - med slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en systematisk rekke seilinger.
- r) *Sertifikater*:
 1. for roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i utenriksfart: sikkerhets-sertifikater utstedt i samsvar med SOLAS 74 med tilhørende utstyrsfortegnelser og eventuelt dispensasjonssertifikater og driftstillatelser,
 2. for roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer i innenriksfart: sikkerhets-sertifikater utstedt i samsvar med direktiv 98/18/EF gjeldende pr. 29. april 1999 med tilhørende utstyrsfortegnelser og eventuelt dispensasjonssertifikater og driftstillatelser.
- s) *Sikkerhetsregler for hurtiggående fartøy*: De internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer, fastsatt ved IMO res. MSC 36(63) av 20. mai 1994, med senere endringer.
- t) *SOLAS 1974*: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs med protokoller og endringer.
- u) *Stockholmavtalen*: Avtalen som ble inngått i Stockholm 28. februar 1996 i henhold til resolusjon 14 fra SOLAS-konferansen av 1995, «Regionale avtaler om særlige stabilitetskrav for roropassasjerskip» vedtatt 29. november 1995.
- v) *Tilsynet*: Det organ som foretar tilsyn i henhold til skipssikkerhetslovens § 44.
- w) *Vertsstat*: En EØS-stat til eller fra hvis havner en roroferge eller et hurtiggående fartøy uansett flagg går i rutetrafikk.
- x) *Utenriksfart*: En seiling fra en havn i en EØS-stat til en havn i en stat utenfor denne stat eller omvendt.
- y) *Utvidet inspeksjon*: Inspeksjon i henhold til forskrift 1. juli 2003 nr. 969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v. § 11.

Endret ved forskrifter 8 des 2003 nr. 1740, 1 juni 2004 nr. 896, 2 des 2004 nr. 1562, 7 juni 2005 nr. 523, 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

¹ EFT L 320 av 30 des. 1995, s. 14. Forordningen er endret ved forordning (EF) nr. 179/98 (EFT L 19 av 24. januar 1998 s. 35).

² Fastsatt i henhold til vedlegg V i direktiv 1999/35/EF av 29. april 1999.

§ 3

Plikter

Det påhviler rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord å påse, sørge for og medvirke til at forskriften gjennomføres i samsvar med pliktbestemmelsene i skipssikkerhetsloven og at roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer som går eller skal gå i rutetrafikk blir kontrollert av vertsstatene i henhold til denne forskriften.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Førstegangskontroll og besiktelser av roroferger og hurtiggående- passasjerfartøyer

§ 5

Førstegangskontroll av roroferger og hurtiggående passasjerfartøyer

Vertsstaten skal før fartøyet settes inn i rutetrafikk eller innen 12 måneder etter denne forskrifts ikrafttredelse kontrollere, at det

- a) har gyldige sertifikater,
- b) er besiktet i henhold til IMO res. A.746(18) om retningslinjer for besiktelse og sertifisering etter harmonisert ordning eller etter prosedyrer utformet med dette formål,
- c) tilfredsstiller de standarder som er fastsatt for klassifisering av flaggstat eller godkjent classeselskap for konstruksjon og vedlikehold av skrog, maskineri samt elektriske anlegg og kontrollsystemer,
- d) er utstyrt med ferdskrifer (VDR) som kan gi opplysninger i forbindelse med eventuelle undersøkelser av ulykker. Ferdskriferen skal tilfredsstille standardene for yteevne fastsatt i IMO res. A.861(20) og prøvestandarder fastsatt i IEC-standard nr. 61996¹ av Den internasjonale elektrotekniske standardiseringsorganisasjon (IEC),
- e) oppfyller særlige stabilitetskrav vedtatt på regional plan², når fartøyet går i trafikk innen regionen, og som er innarbeidet i nasjonal rett i henhold til direktivene 98/34/EF av 22. juni 1998 og endret ved direktiv 98/48/EF av 5. august 1998 eller de særlige stabilitetskrav som er fastsatt i direktiv 2003/25/EF av 14. april 2003, endret ved direktiv 2005/12/EF av 18. februar 2005.

Endret 9. mars, i kraft 10. mars 2006.

¹ Trer i kraft 30 måneder etter datoen for offentliggjøringen av IEC-standard nr. 61996 eller 1. januar 2002, alt etter hvilken dato som kommer sist.

² Jf. Stockholmavtalen.

§ 6

Førstegangskontroll av rederier og flaggstater

Vertsstaten skal før fartøyet settes inn i rutetrafikk eller innen 12 måneder etter denne forskrifts ikrafttredelse kontrollere at rederier som driver eller har til hensikt å drive rutetrafikk

- a) treffer nødvendige tiltak for å sikre at kravene i § 10 oppfylles, og at disse samt kravene i § 5 dokumenteres og fremlegges for berørte vertsstater,
- b) på forhånd bekrefter at de gir tilgang til at vertsstater og enhver berørt stat innen EØS-området kan få opplysninger fra ferdskriveren og vil samarbeide med disse i forbindelse med undersøkelser, når fartøyet er innblandet i sjøulykke eller hendelse.

Vertsstaten skal også kontrollere at flaggstaten har godtatt rederiets forpliktelser i henhold til denne forskrift.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

§ 7

Spesielle førstegangsbesiktelser

Vertsstaten skal før fartøyet skal settes inn i rutetrafikk eller før fartøy som allerede går i rutetrafikk innen 12 måneder etter denne forskrifts ikrafttreden foreta en spesiell førstegangsbesiktelse i samsvar med § 10 og § 11 for å forvisse seg om at fartøyet oppfyller de nødvendige krav til sikker drift i rutetrafikk.

På hurtiggående passasjerskip skal alle besetningsmedlemmer, uansett hvilken funksjon de har om bord, ha gjennomført og bestått beredskaps- og sikkerhetsopplæring i henhold til A-VI/1 nr. 2 i STCW-koden.

Personell som skal rettlede passasjerer i beredskaps- og nødssituasjoner skal beherske engelsk og et skandinavisk språk.

Vertsstaten skal i de tilfelle hvor bestemmelsen får anvendelse før rutetrafikken er startet fastsette en dato for den spesielle førstegangsbesiktelsen som senest skal være en måned etter mottakelsen av den dokumentasjon som er nødvendig for å foreta kontroll i henhold til § 5 og § 6.

Endret ved forskrift 7 juni 2005 nr. 523.

§ 8

Særlige bestemmelser når fartøyet settes inn i annen rutetrafikk

Vertsstaten skal, dersom fartøyet skal settes inn i annen rutetrafikk omfattet av denne forskrift, ta mest mulig hensyn til de kontroller og besiktelser som tidligere er foretatt av fartøyet i forbindelse med den tidligere rutetrafikk. I de tilfelle hvor vertsstaten finner at tidligere kontroll og besiktelse er tilstrekkelig kommer ikke § 5, § 6 og § 7 til anvendelse.

Dersom fartøyet allerede går i rutetrafikk som er omfattet av forskriften, men skal overføres til annen rutetrafikk som har samme karakter kommer heller ikke § 5, § 6 og § 7 til anvendelse, hvis de berørte vertsstater er enige om at fartøyet oppfyller krav til sikker drift for ruten. Rederiet kan anmode om å få en bekreftelse på om rutetrafikken har samme karakter.

Under uforutsette omstendigheter hvor et fartøy raskt må settes inn for å opprettholde driften og første og annet ledd i denne paragraf ikke kommer til anvendelse, kan vertsstaten tillate at fartøyet settes inn i trafikk, forutsatt at

- a) visuell inspeksjon og kontroll av dokumentene ikke gir grunn til bekymring for at fartøyet ikke oppfyller nødvendige krav til sikker drift, og
- b) vertsstaten innen en måned foretar den kontroll og de besiktelser som er fastsatt i § 5, § 6 og § 7.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

§ 9

Årlige besiktelser og besiktelse i forbindelse med endringer ved reparasjoner- eller i driftsledelse, flagg eller klasse

Vertsstaten skal en gang i året utføre

- a) en besiktelse gjennomført i henhold til § 11, og
- b) en besiktelse under fart på ruten, som skal omfatte så mange av punktene ført opp i § 10 og § 11 og vedlegg 2, som er nødvendige for at vertsstaten skal være forvisset om at fartøyet oppfyller de nødvendige krav til sikker drift.¹

En spesiell førstegangsbesiktelse i henhold til § 7 regnes som en årlig besiktelse i henhold til denne bestemmelsen.

Vertsstaten skal hver gang et fartøy gjennomgår større reparasjoner, ombygginger og endringer eller når det skjer endringer i ledelse, flagg eller klasse utføre en besiktelse gjennomført etter § 11. Ved endring i ledelse, flagg eller klasse kan besiktelsen unnlates dersom det på grunnlag av tidligere kontroller og besiktelser ikke antas at endringen har betydning for sikker drift av fartøyet.

Såfremt det i forbindelse med den årlige besiktelsen avdekkes mangler som berettiger driftsforbud av fartøyet i henhold til § 13 skal alle utgifter i forbindelse med besiktelsene i en normal regnskapsperiode dekkes av rederiet.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

1 Veiledende retningslinjer for kvalifiserte inspektører som kan foreta uanmeldte besiktelser på fartøy i rutetrafikk i fart er utarbeidet jf. direktiv 1999/35/EF av 29. april 1999 Vedlegg IV.

§ 10

Krav til rederiene om innsending av dokumentasjon

Rederiene skal når kontroll skal foretas i henhold til § 6 første ledd bokstav a, § 7 og § 9 dokumentere ved egenmelding på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet

- a) at skipsføreren for fartøyet settes i drift blir gitt fyllestgjørende opplysninger om tilgangen til landbaserte navigasjonsstyringssystemer og andre informasjonssystemer som kan hjelpe vedkommende med å føre fartøyet på en sikker måte, og at skipsføreren anvender de navigasjonsstyrings- og informasjonssystemer som er innført av statene innen EØS,
- b) at de aktuelle bestemmelsene i IMO MSC Circ. 699 nr. 2–6¹ om reviderte retningslinjer for sikkerhetsinstruksene for passasjerer anvendes,
- c) at en oversikt over arbeidstidsordninger om bord er slått opp på et lett tilgjengelig sted og inneholder
 - tjenesteplanen til sjøs og i havn, og
 - fastsatt lengste arbeidstid eller korteste hviletid for vakthavende mannskap,
- d) at skipsføreren kan treffe beslutninger som etter vedkommendes faglige skjønn er nødvendige for sikker navigering og drift, særlig i dårlig vær og høy sjø,
- e) at skipsføreren registrerer navigasjonsvirksomhet og -hendelser som er av betydning for navigasjonssikkerheten,
- f) at enhver skade på eller varig deformasjon av ytre porter og omgivende ytterkledning som kan påvirke fartøyet sikkerhet, samt at alle mangler ved sikringsinnretningene for slike porter straks blir rapportert til flaggstatens myndighet og vertsstaten, og omgående blir reparert til deres tilfredshet,
- g) at det foreligger en ajourført seilingsplan for fartøyet avgang. Ved utarbeidelse av seilingsplanen skal retningslinjer for seilingsplaner i IMO Assembly Resolution A.893(21).

- h) at alminnelige opplysninger om tjenester og hjelpetiltak for eldre og uføre om bord gjøres kjent for passasjerene og er tilgjengelige i en form tilpasset synshemmede.

Videre skal rederiet bekrefte at de vil gi de opplysningene som fremgår av § 6 første ledd bokstav b.

Endret 1. juni 2004 nr. 896, endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

¹ Forskrift av 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip.

§ 11

Omfanget av spesielle førstegangsbesiktelser, årlige besiktelser og besiktelser ved endringer ved reparasjoner eller i driftsledelse, flagg eller klasse

Omfanget av besiktelser i henhold til § 7 og § 9 skal hvis mulig minst omfatte:

- igangsetting av nødgeneratoren,
- inspeksjon av nødbelysningen,
- inspeksjon av nødstrømforsyningen for radioanlegg,
- prøving av høyttaleranlegget,
- brannøvelse, herunder demonstrasjon av bruk av brannvernutstyr,
- funksjonsprøving av nødbrannpumpen med to brannslanger koplet til hovedbrannledningen,
- prøving av fjernstyrt nødstopp for drivstofforsyning til kjeler, hoved- og hjelpemotor samt ventilasjonsanlegg,
- prøving av fjernstyring og lokal styring av lukking av brannspjeld,
- prøving av brannvarslings- og alarmsystemer,
- prøving av at branndører lukkes normalt,
- funksjonsprøving av lensepumper,
- lukking av dører i vanntette skott både fra lokale betjeningssteder og fjernbetjeningssteder
- demonstrasjon som viser at nøkkelmedlemmer av besetningen er kjent med havarikontrollplanen,
- utsetting av minst en mann-overbord-båt og minst en livbåt på vannet, igangsetting og prøving av deres framdrifts- og styresystem samt ombordtaking av dem fra vannet og plassering av dem i fastgjort stilling om bord,
- kontroll av at alle livbåter og mann-overbord-båter er i samsvar med utstyrsfortegnelsen,
- prøving av skipets eller fartøyets styremaskin og hjelpestyremaskin.

Besiktelsene skal omfatte kontroll av planer for vedlikeholdssystemet om bord.

Ved alle besiktelsene skal det særlig påses at besetningsmedlemmene er fortrolige med og tilstrekkelig øvet i sikkerhetsprosedyrer, nødprosedyrer, vedlikehold, arbeidsmetoder, passasjerenes sikkerhet, prosedyrer på broen og operasjoner knyttet til last og kjøretøyer. Sjøfolks evne til å forstå og eventuelt gi ordre og instruksjoner samt rapportere tilbake på det felles arbeidsspråk, som er angitt i skipsdagboken, skal kontrolleres. Dokumentasjonen for at besetningsmedlemmene har fullført særlig opplæring skal kontrolleres, særlig med hensyn til

- opplæring i å håndtere en større menneskemengde,
- opplæring i de ulike prosedyrer,
- sikkerhetsopplæring for personell som yter direkte sikkerhetsbistand til passasjerer i passasjerområdene, særlig til eldre og uføre i en nødssituasjon, og krisehåndtering og opplæring i menneskelig atferd, jf. § 7.

Den spesielle besiktelse skal omfatte en vurdering av om vaktlistene medfører urimelig tretthet særlig for vakthavende mannskap.

Bevis for besetningsmedlemmenes kompetanse som er utstedt av stater som ikke er innen EØS, skal kun anerkjennes dersom de er i samsvar med STCW kap. I reg. 10.

§ 12

Underretning

Vertsstaten skal omgående skriftlig underrette rederiene om resultatet av de kontroller og besiktelser foretatt i henhold til § 5, § 6, § 7 og § 9.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

§ 13

Driftsforbud

Vertsstaten skal forby drift av fartøy i rutetrafikk

- a) dersom ikke § 5 og § 6 er oppfylt,
- b) dersom det under besiktelsene i henhold til § 7 og § 9 er avdekket mangler som utgjør en umiddelbar fare for sikkerheten til de ombordværende eller fartøy,
- c) dersom det fastslås at rådsdirektivene¹ ikke er oppfylt og det er en umiddelbar fare for sikkerheten til de ombordværende eller fartøy,
- d) dersom vertsstaten ikke er blitt rådspurt av flaggstaten om forhold i forbindelse med utstedelse eller godkjennelse av dispensasjonssertifikat eller ikke har samarbeidet om utstedelse av driftstillatelsen,

inntil vertsstaten har fastslått at bestemmelsene i denne forskrift er oppfylt og sikker drift av fartøyet er opprettholdt.

Vertsstaten skal skriftlig underrette rederiet om beslutningen om driftsforbud og begrunne denne.

Dersom det avdekkes mangler på fartøy som allerede går i rutetrafikk skal vertsstatene kreve at rederiet treffer nødvendige tiltak for å utbedre manglene innen en fastsatt rimelig frist, forutsatt at det ikke er umiddelbar fare for sikkerheten for de ombordværende eller fartøy. Når manglene er utbedret skal de berørte vertsstatene kontrollere at utbedringen er foretatt. Dersom dette ikke er tilfellet skal de forby drift av fartøyet.

Forvaltningslovens bestemmelser om rett til klage og omgjøring av vedtak kommer til anvendelse.

Når § 5, § 6 og § 7 får anvendelse før et fartøy settes inn i rutetrafikk, skal beslutning om å forby driften av skipet treffes senest en måned etter den spesielle førstegangsbesiktelsen og omgående meddeles rederiet.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

¹ Rådsdirektiv 93/75/EF av 13. september 1993 om minimumskrav til fartøyer som har kurs for eller forlater Felleskapets sjøhavner, og som transporterer farlig eller forurensende last. Direktivet er sist endret ved direktiv 98/74/EF. Direktiv 94/58/EF av 22. november 1994 om minstekrav til sjøfolks opplæringsnivå, når det er relevant. Direktivet er sist endret ved direktiv 98/35/EF. Forordning (EF) nr. 3051/95 av 8. desember 1995 om sikkerhetsstyring av roro passasjerferger. Forordningen er sist endret ved forordning (EF) nr. 179/98.

§ 14

Fremgangsmåte for vertsstatene ved spesielle førstegangsbesiktelser og årlige besiktelser

Vertsstater skal frita fartøy som har gjennomgått besiktelse til den eller de berørte vertsstaters tilfredshet for utvidet inspeksjon,¹ og for utvidet inspeksjon som skal foretas av den åpenbare grunn at de tilhører kategorien passasjerskip.

Myndighetene i to eller flere vertsstater skal samarbeide med hverandre. Besiktelsene skal foretas av en gruppe sammensatt av kvalifiserte inspektører fra den eller de berørte vertsstater. Dersom det er behov for en kvalitativ vurdering av om klassens bestemmelser overholdes skal nødvendig fagkunnskap fra godkjent klasseinstitusjon trekkes inn i gruppen. Inspektørene skal rapportere mangler til vertsstatenes myndigheter. Vertsstaten skal formidle disse

opplysningene til flaggstaten, dersom denne staten ikke er en vertsstat som berøres av besiktelsen.

En berørt vertsstat kan påta seg å foreta en besiktelse på anmodning av en annen berørt vertsstat.

Vertsstaten skal oppfordre flaggstatsmyndigheten om å være til stede ved disse besiktelser, dersom rederiet anmoder om dette.

Ved planleggingen av en besiktelse i henhold til § 7 og § 9 skal vertsstaten ta hensyn til drifts- og vedlikeholdsplanene for fartøyet.

Resultatene av besiktelsene skal nedtegnes i en spesiell utformet rapport.²

Såfremt det oppstår uenighet mellom vertsstatene om vilkårene i § 5 og § 6 første ledd er oppfylt skal myndigheten i enhver vertsstat som deltar i besiktelsen omgående underrette ESA eller Kommisjonen om årsakene til uenigheten, som skal iverksette tiltak for at det kan treffes en beslutning.³

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

¹ Forskrift av 1. juli 1996 nr. 774 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v. § 8, jf. direktiv 95/21/EF art. 7 nr. 4, art. 7 nr. 1 og vedlegg V bokstav A nr. 3

² Fastsatt i henhold til direktiv 1999/35/EF art. 16.

³ Beslutning treffes i henhold til bestemmelsene i direktiv 1999/35/EF art. 16.

§ 15

Samarbeide og oppfølging

Før den spesielle førstegangsbesiktelse skal myndigheten ved utstedelse eller godkjenning av dispensasjonssertifikat samarbeide med berørt vertsstat eller flaggstat for å avdekke enhver uenighet om rimeligheten av unntakene.

Kommisjonen skal ha kopier av de besiktelsesrapporter omtalt i § 14 sjette ledd, så vidt mulig med IMO-identifikasjonsnummer. Når to eller flere vertsstater er berørt av rutetrafikken er det tilstrekkelig at opplysningene oversendes den ene av dem. Kommisjonen vil opprette og vedlikeholde database med opplysningene.

Flaggstat eller vertsstat skal kontrollere at fartøy som går i rutetrafikk har en integrert ordning for beredskap om bord.¹ Når to eller flere vertsstater er berørt av trafikken skal de i fellesskap utarbeide en ruteplan.

Vertsstaten skal samarbeide med flaggstaten før det utstedes driftstillatelse² for hurtiggående passasjerfartøy. Disse skal fastsette nødvendig driftsbegrensning på grunn av lokale forhold og kontrollere at denne overholdes.

Vertsstater som er berørt av samme rutetrafikk skal samarbeide om denne forskrifts anvendelse.

Flaggstater eller vertsstater som har ansvar i henhold til denne forskrift skal informere tredjestater om de krav som pålegges et rederiet som driver rutetrafikk til eller fra en havn innen EØS.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

¹ I henhold til retningslinjer i IMO res. A.852(20), jf. forskrift av 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper på passasjer- og lasteskip § 22A, forskrift av 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip § 8A og forskrift av 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip § 29B.

² Fastsatt i International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code) nr. 1.9.3.

Kapittel 3

Avsluttende bestemmelser

§ 16

Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft for utenlandske skip på Svalbard og Jan Mayen fra den tid Kongen bestemmer.

Vedlegg I

Kriterier for de kvalifiserte inspektørenes kvalifikasjoner og uavhengighet

1. Den kvalifiserte inspektøren skal ha fullmakt fra vedkommende myndighet i medlemsstaten til å foreta de særlige besiktelser fastsatt i artikkel 6.
2. Den kvalifiserte inspektøren skal enten
 - ha tjenestegjort i minst ett år som flaggstatsinspektør med ansvar for besiktelser og sertifisering etter SOLAS-konvensjonen av 1974 hos vedkommende myndighet i en medlemsstat og
 - være i besittelse av
 - a) skipsførersertifikat som gjør vedkommende i stand til å ta kommandoen på et skip på 1 600 BRT eller mer (se STCW, regel II/2), eller
 - b) maskinsjefsertifikat som gjør vedkommende i stand til å fylle denne oppgaven om bord på et skip hvis hovedmaskineri har en effekt på 3.000 KW eller mer (se STCW, regel III/2), eller
 - c) eksamensbevis fra en medlemsstat som skipsingeniør, maskiningeniør eller ingeniør med sjøfart som spesialfelt og skal ha arbeidet som dette i minst fem år,
 - ha tjenestegjort til sjøs som offiser i dekk- eller maskinavdelingen i minst fem år når vedkommende er innehaver av et av sertifikatene nevnt i bokstav a eller b, eller
 - ha relevant universitetseksamen eller tilsvarende utdanning fra en medlemsstat og
 - være utdannet og ha bestått eksamen ved en skole for skipsinspektører i en medlemsstat og
 - ha tjenestegjort i minst to år som flaggstatsinspektør med ansvar for besiktelser og sertifisering etter SOLAS-konvensjonen av 1974 hos vedkommende myndighet i en medlemsstat.
3. Kvalifiserte inspektører skal kunne kommunisere muntlig og skriftlig med sjøfolk på engelsk eller det språket som benyttes som arbeidsspråk om bord.
4. Kvalifiserte inspektører skal ha tilstrekkelig kjennskap til bestemmelsene i SOLAS-konvensjonen av 1974 og de aktuelle framgangsmåtene i dette direktiv.
5. Kvalifiserte inspektører som foretar særlige besiktelser, må ikke ha noen forretningsmessig interesse verken i det berørte selskap eller i noe annet selskap som driver rutetrafikk til eller fra den berørte vertsstat, eller i de besiktede rorofergene eller hurtiggående passasjerfartøyene, og inspektørene må heller ikke være ansatt i eller utføre arbeid på vegne av ikke-statlige organisasjoner som foretar lovbestemte besiktelser eller klassifiseringsbesiktelser eller utsteder sertifikater for disse rorofergene eller hurtiggående passasjerfartøyene.

6. Også inspektører som ikke oppfyller kriteriene omhandlet ovenfor, dersom de da direktiv 95/21/EF ble vedtatt, var ansatt hos en medlemsstats vedkommende myndighet med ansvar for lovbestemte besiktelser eller inspeksjoner som ledd i havnestatskontrollen

Vedlegg II

Veiledende retningslinjer for kvalifiserte inspektører som foretar uanmeldte besiktelser under rutetrafikk

1. *Opplysninger om passasjerene*

Kontroller at det antall passasjerer rorofergen eller det hurtiggående passasjerfartøyet (heretter kalt «skipet») er sertifisert for, ikke overskrides. Kontroller at systemet for registrering av opplysninger om passasjerene er i samsvar med forskriftene og virker etter hensikten. Undersøk hvordan opplysningene om det samlede antall passasjerer formidles til skipsføreren, og eventuelt hvordan passasjerer som foretar en tur-retur-reise uten å gå i land, medregnes i det samlede antall passasjerer på tilbaketuren.

2. *Opplysninger om last og stabilitet*

Kontroller at det om nødvendig er montert og brukes pålitelige dypgangsmålere. Kontroller at det er truffet tiltak for å sikre at skipet ikke overlastes, og at den aktuelle skottlastelinjen ikke ligger under vann. Kontroller at vurderingen av last og stabilitet gjennomføres som fastsatt. Kontroller at lastebiler og annen last veies om nødvendig, og at tallene formidles til skipet med sikte på vurderingen av last og stabilitet. Kontroller at havarikontrollplanene til enhver tid er oppslått, og at skipets offiserer har fått utlevert hefter med opplysninger om havarikontroll.

3. *Sjødyktighet*

Gjennomgå framgangsmåten som sikrer at skipet er i sjødyktig stand før det legger fra kai, særlig hvordan det gis melding om at alle vanntette og værtette porter i platehuden er stengt, at alle porter til bildekk er stengt før skipet legger fra kai, eller forblir åpne bare inntil baugvisiret er lukket. Kontroller lukkeinnretningene for porter i baug, akterstavn og sider og at det finnes varsellamper og at fjernsynsovervåkingssystem som på kommandobroen viser om de er åpne eller lukket. Alle problemer i forbindelse med driften av varsellampene, særlig med hensyn til bryterne ved porten, skal påvises og meldes.

4. *Sikkerhetskunngjøring*

Gjennomgå utformingen av rutinemessige sikkerhetskunngjøring og oppslag med instruksjoner og veiledning om nødprosedyrer på det eller de aktuelle språk. Kontroller at det skjer en rutinemessig sikkerhetskunngjøring når reisen begynner, og at den kan høres i alle fellesområder, herunder åpne dekk, som passasjerene har adgang til.

5. *Innføring i skipsdagboken*

Kontroller skipsdagboken for å sikre at det innføres opplysninger om lukking av vann- og værtette porter i baug, akterstavn og andre steder, om øvelser i bruk av vanntette skottdører, om prøving av styresystemer osv. Kontroller dessuten at opplysninger om dypgang, fribord og stabilitet samt besetningens felles arbeidsspråk innføres i skipsdagboken.

6. *Farlig gods*

Kontroller at enhver last med farlig eller forurensende gods transporteres etter gjeldende forskrifter, og særlig at det foreligger en erklæring om farlig og forurensende gods samt et manifest eller en stuingsplan som viser hvor godset er plassert om bord, at det er tillatt å transportere det aktuelle godset på passasjerskip, og at det farlige og forurensende godset er forsvarlig merket, etikettert, stuert, sikret og atskilt fra den øvrige lasten.

Kontroller at kjøretøyer som transporterer farlig og forurensende gods, er forsvarlig merket og sikret. Kontroller at det ved transport av farlig og forurensende gods finnes en kopi i land av det aktuelle manifestet eller den aktuelle stuingsplanen. Kontroller at skipsføreren er kjent med meldingskravene i direktiv 93/75/EØF med endringer og med instruksene for de nødprosedyrer som skal følges, og for førstehjelp ved hendelser i forbindelse med farlig gods eller miljøforurensende stoffer. Kontroller at ventilasjonsanlegget på bildekkene til enhver tid er i drift, at det skrus opp når kjøretøyenes motor går, og at det på kommandobroen finnes en innretning som angir at ventilasjonsanlegget på bildekkene er i drift.

7. *Sikring av lastebiler*

Undersøk hvordan lastebiler sikres (f.eks. i grupper eller surret hver for seg), og om det finnes et tilstrekkelig antall festepunkter. Gjennomgå tiltak til sikring av lastebiler i dårlig vær eller når det ventes dårlig vær. Gjennomgå eventuell metode for sikring av busser og motorsykler. Fastslå om det finnes en håndbok for sikring av last om bord på skipet.

8. *Bildekk*

Kontroller at spesiallasterom og rorolasterom er under jevnlig tilsyn ved hjelp av en vaktordning eller et fjernsynsovervåkingssystem, slik at det kan holdes øye med kjøretøyenes bevegelser i dårlig vær og med om passasjerer skaffer seg ulovlig adgang til disse rommene. Kontroller at branndører og inngangsdører holdes stengt, og at det er satt opp skilter som forbyr passasjerene adgang til bildekkene mens skipet er i sjøen.

9. *Stenging av vanntette dører*

Kontroller at framgangsmåten beskrevet i skipets driftsinstruks følges med hensyn til stenging av vanntette skottdører. Kontroller at det foretas nødvendige øvelser. Kontroller at betjeningsinnretningen på broen for de vanntette dørene om mulig står på «lokal betjening». Kontroller at dørene holdes stengt ved nedsatt sikt og i enhver farlig situasjon. Kontroller at besetningen har fått opplæring i hvordan dørene skal betjenes, og er klar over farene forbundet med feil bruk av dem.

10. *Brannvaktordning*

Kontroller at det finnes en effektiv brannvaktordning, slik at ethvert branntilløp kan oppdages raskt. Vaktordningen bør omfatte spesiallasterom der det ikke er montert fast brannvarslings- og brannalarmanlegg, slik at disse rommene kan bevoktes som nevnt i nr. 8.

11. *Kommunikasjon i nødssituasjoner*

Kontrollere at det i samsvar med mannskapslisten er et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer til å bistå passasjerene i nødssituasjoner, og at de er lett gjenkjennelige og i stand til å kommunisere med passasjerene i en nødssituasjon, idet det tas hensyn til en hensiktsmessig og dekkende kombinasjon av følgende faktorer:

- a) det eller de språk som snakkes av størstedelen av passasjerene på en bestemt rute,
- b) sannsynligheten for at det å kunne formidle grunnleggende instruksjoner med et elementært engelsk ordforråd kan gjøre det mulig å kommunisere med en passasjer som trenger bistand, uansett om passasjerene og besetningsmedlemmet snakker samme språk,
- c) eventuelt behov for å kunne kommunisere på andre måter i en nødssituasjon (f.eks. ved å demonstrere, gjøre tegn med hendene eller gjøre oppmerksom på hvor instruksjoner, mønstringsstasjoner, redningsutstyr eller rømningsveier befinner seg, dersom det ikke lar seg gjøre å kommunisere muntlig),
- d) i hvilket omfang passasjerene har fått fullstendige sikkerhetsinstruksjoner på sitt eller sine morsmål,

- e) de språk nødmeldinger kan formidles på over høytaleranlegget i nødssituasjoner eller under en øvelse for å gi passasjerene nødvendig veiledning og gjøre det lettere for besetningsmedlemmene å bistå passasjerene.
- 12. *Felles arbeidsspråk for besetningsmedlemmene*

Kontroller at det er fastsatt et felles arbeidsspråk for å sikre at besetningen opptre hensiktsmessig i sammenhenger der sikkerheten berøres, og at dette arbeidsspråket er registrert i skipsdagboken.
- 13. *Sikkerhetsutstyr*

Kontroller at rednings- og brannvernutstyr, herunder brannrør og andre former for konstruksjonsmessig brannvern som lett kan inspiseres, vedlikeholdes. Kontroller at brannkontrollplaner til enhver tid er oppslått, eller at skipets offiserer har fått utlevert hefter med tilsvarende opplysninger. Kontroller at redningsvestene er stuet på en hensiktsmessig måte, og at det er tydelig angitt hvor redningsvester for barn er plassert. Kontroller at innlastingen av kjøretøyer ikke hindrer betjening av brannsløkkingsutstyr, nødstopppinnretninger, betjeningsinnretninger for stormventiler osv. som befinner seg på bildekkene.
- 14. *Navigasjons- og radiokommunikasjonsutstyr*

Kontroller at navigasjons- og radiokommunikasjonsutstyret, herunder nødradiopeile-sendere, er i driftsklar stand.
- 15. *Ekstra nødbelysning*

Kontroller at det er montert ekstra nødbelysning dersom forskriftene krever det, og at det føres en oversikt over mangler ved nødbelysningen.
- 16. *Rømningsveier*

Kontroller at rømningsveier er merket etter gjeldende regler, og at de er opplyst ved hjelp av både hovedkraft- og nødkraftkilden. Undersøk hvilke tiltak som er truffet for at kjøretøyer ikke skal sperre rømningsveiene der disse krysser eller går over bildekk. Kontroller at utganger holdes åpne, særlig utganger fra tollfrie butikker, der store mengder varer erfaringsmessig kan stå i veien.
- 17. *Driftshåndbok*

Kontroller at det er utlevert kopi av driftshåndboken til skipsføreren og alle overordnede offiserer, og at ytterligere kopier er tilgjengelige for alle besetningsmedlemmene. Kontroller at det finnes kontrollister for klargjøring av skipet før avgang og for andre gjøremål.
- 18. *Renhold av maskinrom*

Kontroller at maskinrommet holdes rent i henhold til vedlikeholdsprosedyrene.
- 19. *Avfallsdeponering*

Kontroller at det finnes tilfredsstillende ordninger for håndtering og disponering av avfall.
- 20. *Vedlikeholdsplaner*

Alle selskaper bør ha et særskilt reglement med planer for vedlikehold på alle områder som berører sikkerheten, herunder porter i baug, akterstavn og sider samt lukkeinnetningene for disse, men også for vedlikehold av maskinrom og sikkerhetsutstyr. Alle punkter bør kontrolleres regelmessig for å opprettholde et høyest mulig sikkerhetsnivå. Det bør foreligge framgangsmåter for registrering av mangler og for bekreftelse av at de er forskriftsmessig utbedret, slik at skipsføreren og den utpekte person på land i selskapets ledelse er klar over manglene og blir underrettet innen en fastsatt frist når de er utbedret. Regelmessig funksjonsprøving av lukkeinnetningene for indre og ytre baugport bør omfatte indikatorer, overvåkingsutstyr og spygatt i rommene mellom baugvisiret og den indre porten, og særlig lukkemekanismene og de tilhørende hydrauliske systemene.

21. *Kontroll under fart*

Under fart bør det kontrolleres at det ikke er for mange passasjerer om bord, bl.a. at det finnes nok sitteplasser, at korridorer, trapper og nødutganger ikke sperres av bagasje og passasjerer som ikke finner sitteplass. Det bør kontrolleres at passasjerene har forlatt bildekket før skipets avgang, og at de først får adgang til bildekket igjen umiddelbart før skipet legger til kai.

Forskrift 1. juli 2003 nr. 969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v.

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 1. juli 2003 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 44, 45 og 52, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak av 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 20, jf. kgl. res. 27. november 1998 nr. 1095, kgl. res. 29. juni 2007 og delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegasjonsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56b (direktiv 95/21/EF endret ved direktiv 98/25/EF, direktiv 98/42/EF, direktiv 1999/97/EF, direktiv 2001/106/EF og direktiv 2002/84/EF), vedlegg II kap. XXXII nr. 1 og vedlegg XIII nr. 55b (direktiv 94/57/EF endret ved direktiv 2001/105/EF og direktiv 2002/84/EF), nr. 56d (direktiv 96/98/EF endret ved direktiv 2002/84/EF), nr. 56f (direktiv 98/18/EF endret ved direktiv 2002/84/EF), nr. 56g (direktiv 97/70/EF endret ved direktiv 2002/84/EF), nr. 56h (direktiv 1999/95/EF), nr. 56j (direktiv 2001/25/EF endret ved direktiv 2002/84/EF) og nr. 55a (direktiv 2002/59/EF). Endret 8 des 2003 nr. 1737, 22 juni 2004 nr. 1031, 4 feb 2005 nr. 96, 7 juni 2005 nr. 525, 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 5 mars 2008 nr. 215.

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	224
§ 1 Virkeområde	224
§ 2 Definisjoner	225
§ 3 Ansvar	226
§ 4 Fravik	226
Kapittel 2 Inspeksjonens utførelse, omfang m.v.	227
§ 5 Tilsynets utførelse av inspeksjonen	227
§ 6 Tilsynets undersøkelse av forhold som annen stat anmoder om	227
§ 7 Hvilke skip som skal inspiseres	227
§ 8 Prioritet for inspeksjon	227
§ 9 Inspeksjon	229
§ 9a Inspeksjon av skip på Svalbard	229
§ 10 Detaljert inspeksjon	229
§ 11 Utvidet inspeksjon og utvidet obligatorisk inspeksjon	229
§ 12 Melding ved utvidet inspeksjon	230
§ 13 Prosedyrer i tilfelle av at visse skip ikke kan inspiseres	230
§ 14 Inspeksjon av arbeids- og hviletidsbestemmelser	231
Kapittel 3 Rapportering, tilbakehold og andre forføyninger	231
§ 15 Rapportering	231
§ 16 Tilbakeholdelse	231
§ 17 Gjennomføring av tilbakeholdelse	232
§ 18 Underretning om forføyninger	232
§ 19 Oppfølging av inspeksjonen og tilbakeholdelsen	233
§ 20 Nektelse av anløp til havn	233

§ 21	Kvalifikasjoner	234
§ 22	Samarbeid	234
§ 23	Offentliggjøring	234
§ 24	Rapportering fra politi, havne- og tollvesen, lostjenesten og kystvakten	234
	Kapittel 4 Inspeksjon vedrørende sikkerhet og terrorberedskap	235
§ 25	Forholdet til internasjonale bestemmelser	235
§ 26	Inspeksjon i havn	235
§ 27	Utvidet inspeksjon i havn	235
§ 28	Tiltak etter utvidet inspeksjon i havn	235
§ 29	Skip eller flyttbar boreinnretning som har til hensikt å anløpe en havn	235
§ 30	Underretning om forføyninger	236
	Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser	237
§ 31	Ikrafttredelse m.v.	237
	Vedlegg 1 Liste over sertifikater og dokumenter	237
	Vedlegg 2 Prosedyrer for utvidet inspeksjon av bestemte skips kategorier	238
	Vedlegg 3 Inspeksjonsrapport	240
	Vedlegg 4 Prosedyrer for adgangsforbud til fellesskapets havner	241

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

Saklig virkeområde:

Med de begrensninger som følger av regler som er anerkjent i folkeretten eller av overenskomst med fremmed stat, gjelder denne forskrift kontroll av fremmede skip og flyttbare innretninger og dets besetning.

Kontrollen gjelder for alle skip og flyttbare innretninger:

- For konvensjonsskip gjelder kontrollen for skip og flyttbare innretninger med en bruttotonnasje på 500 og derover, dog slik at skip under denne størrelsen kan kontrolleres hvis de relevante konvensjonene omfatter skip eller flyttbare innretninger under denne størrelsen.
- For skip og flyttbare innretninger som er unntatt konvensjonene skal kontrollen normalt begrenses til å påse at forhold av betydning for sikkerhet, helse og miljø holder en akseptabel standard. Dersom en mer inngående inspeksjon eller forføyninger anses nødvendig, skal relevante forskrifter gitt i medhold av skipsikkerhetsloven legges til grunn i den utstrekning dette finnes påkrevet.

Skip eller flyttbare innretninger fra land som ikke er part til konvensjonene, skal underlegges samme kontroll, og ikke gunstigere enn skip eller flyttbare innretninger fra land som er parter til konvensjonene, med de begrensninger som følger av denne forskrifts § 9a.

Geografisk virkeområde:

Kontrollen kan foretas på skip eller flyttbare innretninger som anløper eller ligger for anker i norsk havn, herunder ved Svalbard og Jan Mayen. Dersom Tilsynet ønsker det, kan kontroll også foretas på laste- og losseplass i sjøen undergitt norsk jurisdiksjon.

Endret ved forskrift 5 mars 2008 nr. 215 .

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Administrasjonen*: Regjeringen i den stat hvis flagg skipet har rett til å føre.
- b) *Beredskapsnivå*: Aktuelt nivå for sikkerhets- og beredskapstiltak i skip og flyttbare boreinnretninger.
- c) *ECSA-avtalen*: Europeisk avtale om organisering av sjøfolks arbeidstid, inngått 30. september 1998 mellom sammenslutningen av skipsredere i Den europeiske union (ECSA) og Sammenslutningen av transportarbeiderforbund i Den europeiske union som representerer arbeidsgiverne og arbeidstakerne innen sjøfartssektoren (FST) og som er inntatt som vedlegg til direktiv 1999/63/EF av 21. juni 1999.
- d) *Flyttbar boreinnretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, med eget fremdriftsmaskineri og som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumforekomster.
- e) *Flyttbar innretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumforekomster.
- f) *ILO*: Den internasjonale arbeidsorganisasjon.
- g) *IMO*: Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.
- h) *ISM-koden*: Internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning, fastsatt av IMO ved resolusjon A. 741 (18), (International Safety Management Code) og innarbeidet i SOLAS 74 kap. IX.
- i) *ISPS-koden*: (International Ship and Port Facility Security Code): IMOs internasjonale kode for sikkerhet og terrorberedskap på skip og i havneterminaler, med senere endringer
- j) *Konvensjonene*:
 - 1. Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966 (LL66)
 - 2. Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS 74).
 - 3. Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, slik den er endret ved tilleggsprotokollen, 1978 (MARPOL 73/78).
 - 4. Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikat og vakthold for sjømenn, 1978 (STCW 78).
 - 5. De internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen (Colreg 72).
 - 6. Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969.
 - 7. Den internasjonale konvensjon om minstestandarder på handelsskip, 1976 (ILO-konvensjon nr. 147)
 - 8. Den internasjonale konvensjon av 1992 om det privatrettslige ansvar for skader ved oljeforurensning (CLC 92) med Protokoller og endringer. Konvensjoner av eldre dato innen de ovennevnte områder er også dekket.
- k) *MOU*: «The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control», underskrevet 26. januar 1982.
- l) *Område*:
 - 1. Norsk: Område som er undergitt norsk jurisdiksjon, herunder Svalbard og Jan Mayen.
 - 2. EØS-område: Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet (EØS) som omfatter EU og EFTA. I denne forskriften skal en henvisning til EØS-området også gjelde som en henvisning til Svalbard og Jan Mayen.

3. MOU-område: Område som er undergitt jurisdiksjonen til en stat som er part i The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, underskrevet 26. januar 1982.
- m) *Passasjerskip*: Skip som skal ha sertifikat i henhold til bestemmelsene i åttende kapittel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med skibes Sjødygtighet m.v.
- n) *Internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat (International ship security certificate, ISSC)*: Internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat som viser at fartøyet oppfyller kravene i ISPS-koden.
- o) *Rederiet*: Definisjonen av rederiet i skipssikkerhetsloven § 4 gjelder tilsvarende.
- p) *Skipssikkerhetsloven*: Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).
- q) *Target factor*: Nummerverdien som det individuelle skip har fått i henhold til vilkårene i Vedlegg I i direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 og oppført i Sirenac-informasjonssystemet.
- r) *Tilbakeholdelse*: Et formelt forbud mot at et skip eller flyttbar innretning går til sjøs på grunn av konstaterte mangler, som enkeltvis eller samlet gjør at skipet eller innretningen ikke er sjødyktig.
- s) *Tilsynet*: Det organ som foretar tilsyn i henhold til skipssikkerhetslovens § 44.
- t) *Typegodkjent*:
 1. For utstyr som omfattes av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 2. For annet utstyr: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- u) *Åpenbare grunner*: Når Tilsynet, i henhold til retningslinjer (Vedlegg III i direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995) og dets profesjonelle dømmekraft finner at en detaljert inspeksjon av skip eller flyttbar innretning, utstyr eller besetning bør utføres.

Endret ved forskrifter 8 des 2003 nr. 1737, 22 juni 2004 nr. 1031 (i kraft 1 juli 2004), 4 feb 2005 nr. 96, 7 juni 2005 nr. 525.

§ 3

Ansvar

Fremmede skip og flyttbare innretninger som anløper eller ligger for anker i norsk havn, ved kai eller ved norsk laste- og losseplass, skal oppfylle norske og internasjonale krav til skipssikkerhet, vern av det marine miljø, helse og arbeidsmiljø om bord.

Skip og flyttbare innretninger som ved annen stats havnestatskontroll er funnet ikke å tilfredsstille internasjonale krav, skal rapportere dette til Tilsynet. Hvis slik rapportering ikke gis, kan skipet nektes anløp til norsk havn.

Som dokumentasjon for oppfyllelsen av internasjonale krav til skips og flyttbare innretningers sikkerhet, vern av det marine miljø, helse og arbeidsmiljø om bord skal fremmede skip ha om bord de relevante sertifikater i henhold til konvensjonene. Dersom slik dokumentasjon ikke kan gis, kan skipet nektes anløp til norsk havn.

De ansvarlige om bord skal legge forholdene til rette, slik at en inspeksjon, i henhold til denne forskrift, kan utføres.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Inspeksjonens utførelse, omfang m.v.

§ 5

Tilsynets utførelse av inspeksjonen

Tilsynet, som skal bestå av et passende antall kvalifiserte inspektører, skal inspisere minst 25 % av det gjennomsnittlige årlige antall av individuelle skip som anløper norske havner, beregnet på grunnlag av de tre seneste kalenderår, som det finnes statistikker for.

For å kunne utføre en inspeksjon i henhold til denne forskrift, er Tilsynet berettiget til å gå om bord i fremmede skip eller flyttbare innretninger. Ved utførelse av inspeksjonen kommer skipssikkerhetslovens § 45 til anvendelse i den utstrekning dette anses påkrevet for å påse at krav som følger av denne forskrift, er tilfredsstilt.

Ved inspeksjoner som bestemt i dette kapittel, skal alle mulige hensyn tas til at skipet ikke blir unødig forsinket. Hvis skipet likevel blir unødig forsinket, har rederiet rett til kompensasjon for det tap han har blitt påført. Bevisbyrden påhviler rederiet.

§ 6

Tilsynets undersøkelse av forhold som annen stat anmoder om

Ved mistanke om ulovlig utslipp i henhold til konvensjonene innen en annen stats indre farvann, territorialfarvann og økonomisk sone, eller som truer med å inntreffe i dette området, skal det foretas en undersøkelse av forholdet, når den berørte stat anmoder om dette. Det samme gjelder hvis flaggstaten anmoder om dette, uansett hvor utslippet er foretatt.

§ 7

Hvilke skip som skal inspiseres

Ethvert skip eller flyttbar plattform med target factor over 50 i Sirenac-systemet som ikke skal gjennomgå en utvidet inspeksjon, skal inspiseres i henhold til § 9, såfremt det er gått minst en måned siden siste inspeksjon i en havn innen MOU-området. Dette gjelder dog ikke i tilfelle hvor Tilsynet ikke er i stand til å foreta en slik inspeksjon slik det fremgår av § 13.

Andre skip eller flyttbare innretninger, dog med unntakelse av operasjonell kontroll, skal ikke underlegges noen kontroll hvis de er inspisert innen EØS innenfor de siste 6 måneder, forutsatt at skipet ikke er blant de som

- a) er omfattet av § 8,
- b) har rapporterte mangler fra en tidligere inspeksjon,
- c) det finnes åpenbare grunner for å inspisere.

§ 8

Prioritet for inspeksjon

Første prioritet for inspeksjon:

De første skip eller flyttbare plattformer som skal velges for inspeksjon, uansett skipets target factor skal være:

- a) skip som er blitt rapportert av lostjenesten eller havnemyndighetene fordi skipet kan ha mangler som kan ha betydning for sikker navigasjon (direktiv 2002/59/EF av 27. juni 2002 og artikkel 13 i direktivet)
- b) skip som ikke oppfyller reglene i direktiv 2002/59/EF av 27. juni 2002¹
- c) skip som er rapportert av annen stat innen EØS
- d) skip som er rapportert av skipsfører, besetningsmedlem eller annen person eller organisasjon som har en legitim interesse i skipets sikkerhet, vern av det marine miljø,

- helse og arbeidsmiljø om bord, med mindre medlemsstaten ikke finner rapporten åpenbart ubetydelig. Identifikasjonen til vedkommende som har rapportert skal ikke gis til skipsfører eller rederi
- e) skip som har vært involvert i kollisjon, grunnstøting eller strandet på vei til havnen og har manøvrert usikkert og ikke fulgt IMO's regler for trafikkseparering eller på annen måte ikke fulgt sikker navigasjonspraksis og prosedyrer
 - f) skip som har operert på en slik måte at det er til fare for personer, eiendom og miljø
 - g) skip som midlertidig har fått suspendert eller mistet klasse av sikkerhetsårsaker innenfor de siste 6 måneder.

Prioritet for inspeksjon:

Andre skip skal gis prioritet for inspeksjon i forhold til skipets target factor; dess høyere target factor, dess høyere prioritet skal inspeksjonen gis:

- a) skip som første gang etter et fravær på 12 måneder eller derover anløper et land som er part i MOU. Medlemsland skal ta inn til vurdering andre inspeksjoner foretatt innen MOU. I mangel av disse vurderinger skal data i Sirenac legges til grunn, og dersom ingen data finnes skal skipet inspiseres
- b) skip som ikke er inspisert innenfor de siste 6 måneder
- c) skip som har fått utstedt sertifikater av en organisasjon som ikke er godkjent i henhold til direktiv 94/57/EF av 22. november 1994 endret ved direktiv 2001/105/EF²
- d) skip hvis flaggstat er oppført på den svarteliste som offentliggjøres i årsrapporten fra MOU
- e) skip som er tillatt å forlate en medlemshavn på spesielle vilkår, som for eksempel
 - feil og mangler som skal være utbedret før avgang
 - feil og mangler som skal utbedres i neste anløpshavn
 - feil og mangler som skal utbedres innen 14 dager
 - feil og mangler det er knyttet andre spesifikke betingelser til.

Det skal tas i betraktning dersom det er tatt foranstaltninger i forbindelse med skipet og alle feil og mangler er blitt avhjulpet.

- f) skip hvis mangler er blitt rapportert gjennom en tidligere inspeksjon i forhold til antall mangler
- g) skip som er tilbakeholdt i en tidligere havn
- h) skip hvis flaggstat ikke har ratifisert konvensjonene som skal kontrolleres i henhold til § 1 annet ledd bokstav b, jf. § 2 første ledd bokstav g
- i) skip hvis klasse har mangler over gjennomsnitt
- j) skip som er i en kategori for utvidet inspeksjon (se § 11)
- k) andre skip over 13 år.

Bokstav e, f og g gjelder kun for inspeksjoner som er foretatt innenfor de siste 12 måneder. Den generelle target factor skal minst omfatte summen av verdiene i bokstav c, d, h, i, j og k.

Inspeksjonen skal for øvrig utføres i henhold til de til enhver tid gjeldende retningslinjer for utførelse av kontroll av skip og flyttbare innretninger, fastsatt av IMO, ILO og MOU.³

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

¹ Direktivet setter minstekrav til skip som anløper og avgår fra havner med farlige eller forurensende stoffer. Losen er her forpliktet til å melde fra hvis han avdekker mangler som kan innvirke på seilasens sikkerhet.

² Direktivet gir felles regler og standarder for organisasjoner, som utfører besiktelser av skip på vegne av sjøfartsmyndighetene. Det er utarbeidet liste over disse organisasjonene.

³ Res. A.890 (21) and Annexes – International Maritime Dangerous Goods Code – ILO pub. 147 «Inspection of Labour Conditions on Board Ship Guidelines for Procedure» – MOU Annex I «Port State Control Procedures».

§ 9

Inspeksjon

Tilsynet skal

- a) undersøke sertifikater og dokumenter som det er krav til i henhold til konvensjonene og vedlegg 1 til denne forskriften.
- b) vurdere skipets eller flyttbar innretnings generelle standard, utstyr, besetningens størrelse og kvalifikasjoner, samt arbeidsmiljø.
- c) etterkomme anmodning fra stater i henhold til § 6.
- d) følge fastlagte prosedyrer for inspeksjon av skip¹ i henhold til direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 vedlegg IV og direktiv 2001/25/EF av 4. april 2001, jf. *artikkel 17* og *artikkel 20*.

¹ Principles of safe manning – IMO res. A.890(21) and Annexes which are contents of Minimum Safe manning Document (Annex I) and Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning (Annex 2) – The provisions of the International Maritime Dangerous Code – International Labour Organisation (ILO) publication «Inspection of Labour Conditions on Board Ship: Guidelines for procedures» (Annex I) «Port State Control Procedures» to the Paris MOU og STCW-koden avsnitt A. Vakttjenestenormene skal særlig vurderes dersom skipet har vært utsatt for hendelse som tilsier at det er åpenbare grunner til å tro at mannskapet ikke har den nødvendige kompetanse. Det kan kreves at mannskapet beviser sine kvalifikasjoner. Videre skal språkkunnskapene vurderes i forhold til avsnitt A V/2 og 3 punkt 3.

§ 9 a

Inspeksjon av skip på Svalbard

For skip som fører passasjerer på Svalbard og ikke oppfyller kravene til internasjonal passasjerfart i henhold til konvensjonene skal tilsynet undersøke at skipet som minimum har et sikkerhetssertifikat for passasjerskip i henhold til EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56f (direktiv 98/18/EF med endringer) klasse A eller B eller et nasjonalt passasjersertifikat som åpner for fart i territorialfarvannet.

På det nasjonale passasjersertifikatet skal tilsynet undersøke at det er påtegnet:

1. at skipet er utstyrt med gyrokompass og GMDSS-utstyr for A2-området,
2. at godkjente skadestabilitetsberegninger i henhold til SOLAS kapittel II-1 del B, eller kapittel II-1 del B i vedlegg 1 til Rådsdirektiv 98/18/EF foreligger om bord og
3. at skipet er utstyrt med redningsutstyr med termiske egenskaper til samtlige om bord.

Videre skal tilsynet undersøke om rederiet har forsikret seg at øvrig kursgiverutstyr er hensiktsmessig for skipets operasjonsområde og om de har tatt i betraktning utstyrets mulige begrensninger.

Tilføyet ved forskrift 5 mars 2008 nr. 215

§ 10

Detaljert inspeksjon

En detaljert inspeksjon skal utføres når det er åpenbare grunner¹ til å anta at skipet eller flyttbar innretning, typegodkjent utstyr, besetning eller dets arbeidsmiljø ikke er i henhold til de relevante krav i konvensjonene.

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

¹ Se MOU vedlegg I section 5.

§ 11

Utvidet inspeksjon og utvidet obligatorisk inspeksjon

Det kan foretas utvidet inspeksjon av nedenstående kategorier av skip

- a) Gass- og kjemikalietankskip som er eldre enn 10 år, basert på konstruksjonsdato i henhold til skipets sikkerhetssertifikat for konstruksjon.
- b) Bulkskip som er eldre enn 12 år, basert på konstruksjonsdato i henhold til skipets sikkerhetssertifikat for konstruksjon.
- c) Oljetankskip med en bruttotonnasje på 3.000 og derover og som er mer enn 15 år, basert på konstruksjonsdato i henhold til skipets sikkerhetssertifikat for konstruksjon.
- d) Passasjerskip som er eldre enn 15 år med unntak av de roro-ferger og hurtiggående passasjerskip som faller inn under direktiv 1999/35/EF av 29. april 1999 om obligatoriske besiktelser med henblikk på sikker drift av roro-ferger og hurtiggående passasjerskip (vertsstatskontroll) etter en periode på 12 måneder siden siste utvidet inspeksjon i en havn innenfor MOU.

Det skal foretas utvidet inspeksjon av skip av ovennevnte kategori som er prioritert i henhold til § 8 eller som har en target factor på 7 eller derover.

Utvidet inspeksjon skal foretas i henhold til prosedyrene i vedlegg V del C til direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 (vedlegg 2).

Det kan alltid utføres inspeksjon i henhold til § 9 mellom to utvidete inspeksjoner.

§ 12

Melding ved utvidet inspeksjon

Rederiet eller skipets fører skal for skip eller flyttbare innretninger som kan underkastes utvidet inspeksjon i henhold til § 11, og som anløper en havn innenfor EØS etter en periode på 12 måneder siden siste utvidet inspeksjon, gi opplysninger om skipets navn, flagg, ev. IMO-nr., tonnasje, konstruksjonsdato, ankomsttid til bestemmelseshavn eller losformidling, planlagt varighet av opphold i havn, planlagte operasjoner, planlagte besiktelser eller omfattende vedlikeholds- og reparasjonsarbeid. For tankskip skal det dessuten gis opplysning om skipets konfigurasjon, laste- og ballasttankers tilstand, samt lastens art og omfang.

Opplysningene skal sendes senest 3 dager før det forventede ankomsttidspunkt til havnen, eller før skipet forlater forutgående havn dersom reisen forventes å ta mindre enn 3 dager.

Skip eller flyttbare innretninger som ikke oppfyller bestemmelsene i henhold til første og annet ledd skal alltid bli underkastet utvidet inspeksjon.

§ 13

Prosedyrer i tilfelle av at visse skip ikke kan inspiseres

Dersom det av operasjonelle grunner ikke er mulig å foreta inspeksjon av skip eller flyttbar innretning som faller under § 7 første ledd eller av skip eller flyttbar innretning som har obligatorisk krav til utvidet inspeksjon i henhold til § 11 annet ledd, skal det straks gis meddelelse til Sirenac-systemet om at en slik inspeksjon ikke har funnet sted.

Forholdet skal innberettes hver sjette måned til EFTA Surveillance Authority (ESA), med angivelse av årsakene til at det ikke er foretatt inspeksjon av de pågjeldende skip eller flyttbare innretninger.

I et kalenderår må antallet av inspeksjoner som ikke har kunnet foretas, ikke overstige 5 % av det gjennomsnittlige årlige antall av individuelle skip, som kan underkastes inspeksjon i henhold til første ledd, og som har anløpt en havn innen EØS beregnet på grunnlag av de siste tre kalenderår som det finnes statistikker for.

Skip eller flyttbar innretning som ikke er inspisert i henhold til første ledd, skal underkastes inspeksjon i neste anløpshavn innen EØS.

§ 14

Inspeksjon av arbeids- og hviletidsbestemmelser

Tilsynet skal kontrollere at skip som anløper norske havner overholder kravene i ECSA-avtalen.

Når det foretas inspeksjon for å finne bevis for at et skip ikke oppfyller kravene i ECSA-avtalen, skal det kontrolleres at:

- a) en oversikt over arbeidsordningene om bord er slått opp om bord på et lett tilgjengelig sted.
- b) det er ført oppgaver over sjøfolkene arbeids- eller hviletid og at det kan påvises at de er påtegnet av Administrasjonen.
- c) oversikten og oppgavene som nevnt i a og b er utformet på det eller de språk som er skipets arbeidsspråk og på engelsk og er i samsvar med vedlegg I og vedlegg II til direktiv 1999/95/EF av 13. desember 1999.

Dersom Tilsynet mottar klage eller det på grunnlag av egne observasjoner om bord har grunn til å anta at sjøfolkene er urimelig trette, skal det foretas en inspeksjon i samsvar med annet ledd for å slå fast om arbeids- eller hviletiden som er registrert i oppgavene er i samsvar med standardene som er fastsatt i ECSA-avtalen og at de er overholdt. Det skal her tas hensyn til andre registrerte opplysninger om skipets drift.

Dersom Tilsynet mottar en klage som det ikke anser for å være åpenbart ubegrunnet eller har bevis på at et skip som anløper norsk havn ikke oppfyller kravene i ECSA-avtalen, skal det utarbeide en rapport til Administrasjonen. Dersom en inspeksjon i samsvar med andre og tredje ledd avdekker nødvendige bevis, skal Tilsynet treffe de tiltak som er nødvendige for å sikre utbedring av de forhold om bord som klart utgjør en fare for besetningsmedlemmenes sikkerhet eller helse.

Identiteten til den som har innlevert klagen, skal ikke avsløres overfor skipsføreren på det berørte skip eller rederiet.

Kapittel 3

Rapportering, tilbakehold og andre forføyninger

§ 15

Rapportering

Etter en inspeksjon, detaljert inspeksjon eller utvidet inspeksjon skal skipets fører ha en inspeksjonsrapport i samsvar med direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om resultatet av inspeksjonen (vedlegg 3). Denne rapporten skal inneholde opplysninger om inspeksjonen og hvilken oppfølging som eventuelt skal tas av skipets fører, eier eller operatør.

Såfremt skipet har mangler som krever tilbakeholdelse av skipet, skal rapporten opplyse at tilbakeholdelsen kan bli offentliggjort.

§ 16

Tilbakeholdelse

Bestemmelsene i skipssikkerhetslovens § 52 om tilbakeholdelse av skip får anvendelse for fremmede skip og flyttbare plattformer. Skip eller flyttbar innretning som har mangler som klart utgjør en fare for sikkerhet, helse og/eller miljø skal tilbakeholdes. En farlig operasjon skal stanses. Tilbakeholdelsen eller operasjonsstansen skal ikke oppheves før årsaken er utbedret eller Tilsynet, under et hvilket som helst vilkår, har tillatt skipet eller den flyttbare innretningen å gå til sjøs eller fortsette operasjonen. En slik tillatelse skal kun gis under den

forutsetning at den ikke vil forårsake en fare for sikkerhet, helse, risiko for andre skip, eller være en unødig trussel for det marine miljø. Retningslinjer for kriterier som legges til grunn for tilbakeholdelser er oppført i MOU vedlegg 1 og direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 vedlegg VI og direktiv 2001/25/EF av 4. april 2001, jf. artikkel 21.

Skip eller flyttbar innretning som i henhold til konvensjonen skal oppfylle kravene i ISM-koden, men som ikke er sertifisert i henhold til denne skal tilbakeholdes.

Skip eller flyttbar innretning som ikke er utstyrt med et fungerende VDR-system når et sådant utstyr er obligatorisk i henhold til direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 vedlegg XII, skal tilbakeholdes.

Skip og flyttbare innretninger skal ikke tilbakeholdes hvis årsaken til tilbakeholdet skyldes en hendelse skjedd på reise til havnen, når

- a) meddelelse til flaggstat, oppnevnt besiktelsesmann eller anerkjent besiktelsesinstitusjon er foretatt i henhold til SOLAS 74 regel I/11 c
- b) rederiet eller skipsføreren har sendt havnestaten detaljer om hendelsen og skaden og informasjon om at flaggstaten er informert
- c) hensiktsmessige foranstaltninger er foretatt til havnestatens tilfredshet, og
- d) denne er forvisset om at mangler som klart er til fare for sikkerhet, helse og miljø avhjelpes.

I særlige tilfeller, når hovedinntrykket er at skipet eller flyttbar innretning åpenbart er under akseptabel standard, kan ny inspeksjon utsettes inntil den ansvarlige dokumenterer at skipet oppfyller kravene i konvensjonene.

§ 17

Gjennomføring av tilbakeholdelse

Når en inspektør på bakgrunn av sitt faglige skjønn tilbakeholder et skip eller flyttbar innretning, skal kriteriene i direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 vedlegg VI og MOU-manualen seksjon 9 anvendes.

Ved tilbakeholdelse mv. skal skipets eller den flyttbare innretningens fører straks underrettes skriftlig om grunnen til den trufne forføyning, og gjøres oppmerksom på klageadgangen i henhold til forvaltningslovens kap. VI.

Er tilbakeholdelsen iverksatt, skal han tilstilles en oppgave over de pålegg som skal etterkommes før skipet eller den flyttbare innretning kan gå til sjøs.

§ 18

Underretning om forføyninger

Dersom det er truffet forføyning i medhold av § 16 og § 17 skal den tjenestemann som har utført inspeksjonen straks underrette Sjøfartsdirektoratet v/Inspeksjonsavdelingen.

Administrasjonen, konsulen eller nærmeste diplomatiske representant for den stat hvis flagg skipet eller den flyttbare innretningen fører, skal straks underrettes skriftlig ved fremsendelse av inspeksjonsrapporten om avgjørelsen og om de omstendigheter som har medført at forføyning ble ansett nødvendig. Slik underretning skal gis av Sjøfartsdirektoratet dersom dette kan skje uten vesentlig forsinkelse, eller direkte av vedkommende tjenestemann.

Administrasjonen eller eventuelt den organisasjon som har utferdiget sertifikatene, skal av Sjøfartsdirektoratet underrettes om den forføyning som er truffet og grunnen for denne.

Sjøfartsdirektoratet skal innberette de forføyninger som er truffet til IMO etter de retningslinjer som organisasjonen til enhver tid bestemmer. Videre skal det hvert år innberettes til EFTA Surveillance Authority (ESA) de opplysninger som fremkommer av vedlegg X i direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 innen 1. april 2002.

Sjøfartsdirektoratet skal innberette til stater innen EØS om utstyr som ikke er typegodkjent i henhold til forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr.

§ 19

Oppfølging av inspeksjonen og tilbakeholdelsen

Rederiet eller skipets fører skal godtgjøre overfor Tilsynet at feil og mangler som er avdekket ved inspeksjon i henhold til § 7 og § 11, er eller vil bli utbedret i henhold til konvensjonene.

Såfremt pålegg ikke kan bli fulgt opp i vedkommende havn, kan Tilsynet tillate at skipet eller den flyttbare innretning fortsetter til nærmest tilgjengelige reparasjonsverksted. Under disse omstendigheter må alle foranstaltninger tas slik at skipet eller den flyttbare innretningen ikke representerer noen risiko for sikkerhet, helse, risiko for andre skip eller vil være en unødigg trussel for det marine miljø. Tilsynet skal i slike tilfelle følge opp og sørge for at skipet eller den flyttbare innretning blir nektet adgang til havner innen EØS, inntil skipet har bevist overfor havnestatskontrollen hvor inspeksjonen ble utført at skipet oppfyller konvensjonene.

Såfremt VDR-system ikke kan følges opp i vedkommende havn, kan Tilsynet tillate at skipet eller den flyttbare innretning fortsetter til neste havn eller kreve at installasjonen foretas innen 30 dager. Prosedyren skal foregå i henhold til retningslinjer i MOU vedlegg 2.

Informasjon om påleggene med eventuelle vilkår, samt alle relevante opplysninger om skipet eller den flyttbare innretning skal tilstilles til myndighetene i neste anløpshavn, Administrasjonen eller dennes representant eller eventuelle andre lands myndigheter hvis interesser berøres. Retningslinjer for denne informasjon er utarbeidet i MOU vedlegg 2.¹

Skip eller flyttbar innretning som er tilbakeholdt på grunn av manglende ISM-sertifisering, kan av Tilsynet tillates å forlate havnen såfremt skipet ikke har andre mangler som er til fare for sikkerheten eller skade på det marine miljø. En slik opphevelse av tilbakeholdelsen skal øyeblikkelig meddeles andre land innen EØS. Tilsynet skal i slike tilfelle følge opp og sørge for at skipet blir nektet adgang til havner innen EØS, inntil skipet har bevist overfor havnestatskontrollen hvor inspeksjonen ble utført at skipet har relevante sertifikater i henhold til ISM-koden.

¹ Neste anløpshavn innen MOU-området som har mottatt informasjon om pålegg vil melde tilbake om hvilken oppfølging som er foretatt.

§ 20

Nektelse av anløp til havn

Skip eller flyttbar innretning som ved annen stats havnestatskontroll innen EØS-området er gitt pålegg, men tillatt å gå til reparasjonshavn eller tillatt å forlate havn med manglende ISM-sertifisering, men som ikke

- a) følger opp gitte pålegg,
- b) anløper den bestemte reparasjonshavn, eller
- c) har gyldige sertifikater i henhold til ISM-koden

skal nektes anløp til norsk havn inntil rederiet har bevist overfor den havn som foretok kontrollen og ga påleggene, at skipet oppfyller alle relevante krav i de internasjonale konvensjoner.

Såfremt det ikke dreier seg om nødstilfelle skal gass- og kjemikalietankskip, bulkskip, oljetankskip og passasjerskip nektes anløp til norsk havn hvis skipet

enten

- a) fører flagg fra en stat, som er oppført på den svarteliste, som offentliggjøres i MOUs årsrapport og
- b) er blitt tilbakeholdt mer enn to ganger i løpet av de siste 24 måneder i en havn i en stat tilknyttet MOU

eller

- a) fører flagg fra en stat, som er oppført på den svarteliste som offentliggjøres i MOUs årsrapport og beskrives som «ytterst risikabel» eller «risikabel» og
- b) er blitt tilbakeholdt mer enn en gang i løpet av de siste 36 måneder i en havn i en stat tilknyttet MOU.

Adgangsforbudet er gjeldende så snart skipet har fått tillatelse til å forlate den havn hvor det enten ble tilbakeholdt 2. eller 3. gang og skal gjennomføres i henhold til vedlegg XI i direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 (vedlegg 4).

§ 21

Kvalifikasjoner

Den som inspiserer skip eller flyttbar innretning, skal være kvalifisert og autorisert i henhold til MOUs retningslinjer og Vedlegg VII i direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995. Såfremt den autoriserte inspektør ikke har den nødvendige ekspertise for den aktuelle besiktelse kan han bli assistert av en som har denne ekspertise. Disse skal ikke ha noen kommersiell interesse i skipet eller inspeksjonen.

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

§ 22

Samarbeid

Tilsynet skal samarbeide med havnemyndigheter, andre relevante myndigheter og private organisasjoner for å sikre seg all relevant informasjon om skip eller flyttbar innretning, som anløper dets havner. Videre skal stater innen EØS opprettholde foranstaltninger for utveksling av opplysninger og samarbeide med sine myndigheter og alle andre myndigheter i stater innen EØS og den eksisterende operasjonelle forbindelsen mellom myndighet, Kommisjonen og informasjonssystemet Sirenac.

Inspektørene skal konsultere offentlige og private databaser, som er tilgjengelige gjennom informasjonssystemet Equasis, når det gjelder inspeksjoner som faller inn under § 7 og § 11.

§ 23

Offentliggjøring

Sjøfartsdirektoratet skal månedlig gjennom tilgjengelige kanaler sørge for å offentliggjøre tilbakeholdte skip eller skip som er nektet adgang til havn om forhold oppført i direktiv 95/21/EF av 19. juni 1995 Vedlegg VIII, del I av 19. juni 1995. Opplysningene i Vedlegg VIII, del I og II samt opplysninger om endring av skipets klasse, suspensjon eller utelukkelse av klassen i henhold til art. 15 nr.3. i 94/57EF av 22 november 1994 skal foreligge i Sirenac-systemet. Samme opplysninger offentliggjøres gjennom informasjonssystemet Equasis snarest mulig etter inspeksjonens avslutning samt ved opphevelsen av tilbakeholdelsen.

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

§ 24

Rapportering fra politi, havne- og tollvesen, lostjenesten og kystvakten

Politi, havne- og tollvesen, lostjenesten og kystvakten, som i forbindelse med utførelsen av sine plikter, blir oppmerksom på at skip eller flyttbare innretninger har slike feil eller mangler at det kan råde tvil om dets sjødyktighet, skal straks informere Sjøfartsdirektoratets hovedkontor eller den nærmeste av Sjøfartsdirektoratets stasjoner.

Kapittel 4

Inspeksjon vedrørende sikkerhet og terrorberedskap

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

§ 25

Forholdet til internasjonale bestemmelser

(1) Skip og flyttbar boreinnretning som omfattes av denne forskrift kan bli gjenstand for kontrolltiltak i henhold til relevante krav i SOLAS regel XI-2/9. Skip og flyttbar boreinnretning skal dessuten følge de anvisninger og gi den informasjon som kreves av relevant myndighet i henhold til disse bestemmelsene.

(2) Inspeksjoner i henhold til denne forskriften skal følge fastlagte prosedyrer i henhold til IMO res. MSC.159(78) og relevante retningslinjer fra Paris MOU.

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

§ 26

Inspeksjon i havn

Tilsynet kan ved inspeksjon undersøke om skip og flyttbar boreinnretning har om bord gyldig internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat (ISSC) eller midlertidig sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat i henhold til del A i ISPS-koden.

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

§ 27

Utvidet inspeksjon i havn

En utvidet inspeksjon skal utføres når det er åpenbare grunner til å tro at skip og flyttbar boreinnretning ikke tilfredstiller relevante krav i del A i ISPS-koden eller det ikke kan forevises gyldig sertifikat.

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

§ 28

Tiltak etter utvidet inspeksjon i havn

(1) Tiltak som pålegges etter en utvidet inspeksjon skal være forholdsmessig og følge SOLAS regel XI-2/9 og veiledningen gitt i del B i ISPS-koden.

(2) En utvidet inspeksjon kan føre til følgende tiltak:

- a) inspeksjon av skip eller flyttbar boreinnretning
- b) forsinkelse av skip eller flyttbar boreinnretning
- c) tilbakehold av skip eller flyttbar boreinnretning
- d) begrensning av operasjoner, herunder bevegelser i havnen
- e) utvisning fra havnen

(3) Det kan også foretas andre, mindre inngripende tiltak av administrativ eller korrigerende karakter.

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

§ 29

Skip eller flyttbar boreinnretning som har til hensikt å anløpe en havn

(1) Med mindre skip eller flyttbar boreinnretning har fått fritak, skal fører som har til hensikt å anløpe en havn informere om følgende:

- a) at skip eller flyttbar boreinnretning har gyldig sertifikat og navn på utstedende myndighet
 - b) hvilket beredskapsnivå som skip eller flyttbar boreinnretning opererer på
 - c) hvilket beredskapsnivå som skip eller flyttbar boreinnretning har operert på i en hver tidligere havn hvor det har hatt skip/havn aktiviteter, for de siste 10 havneanløp
 - d) om spesielle eller særlige sikkerhetstiltak som skip eller flyttbar boreinnretning har iverksatt i en hver tidligere havn hvor det har hatt skip/havn aktiviteter, for de siste 10 havneanløp
 - e) at tilfredsstillende sikkerhetsprosedyrer er gjennomført ved skip/skip aktiviteter for de siste 10 havneanløp
 - f) andre sikkerhetsrelaterte opplysninger som ikke er detaljer fra sikkerhetsplanen. Dette skal skje i henhold til veiledningen gitt i del B i ISPS-koden.
- (2) Myndighetene kan kreve at ovennevnte informasjon verifiseres av rederiet eller skipsfører.
- (3) Slik informasjon skal gis som følger:
- a) minst 24 timer i forveien, eller
 - b) senest på det tidspunkt da skipet forlater foregående havn, hvis reisen er kortere enn 24 timer, eller
 - c) hvis havneanløpet er ukjent eller endres under reisen, så snart anløpshavnen blir kjent.
- (4) Fører kan nekte å gi ovennevnte informasjon til myndighetene, men skip eller flyttbar boreinnretning kan da nektes adgang til havn.
- (5) Dersom det er åpenbare grunner til å tro at skip eller flyttbar boreinnretning, som har til hensikt å anløpe en havn, ikke tilfredsstiller relevante krav i del A i ISPS-koden, skal myndighetene forsøke å opprette kontakt mellom skip og myndighet slik at mangelen kan rettes.
- (6) Dersom mangelen ikke avhjelpes gjennom en slik kontakt eller hvis myndighetene på annen måte har åpenbare grunner til å anta at skip eller flyttbar innretning ikke er i henhold til de relevante krav i del A i ISPS-koden, kan det treffes tiltak overfor skip eller flyttbar boreinnretning. Tiltakene skal være forholdsmessige og ta hensyn til veiledningen gitt i del B i ISPS-koden. Følgende tiltak kan treffes:
- a) rettelse av mangelen
 - b) forflytting til sted i territorialfarvannet eller indre farvann
 - c) inspeksjon av skip eller flyttbar innretning i territorialfarvannet
 - d) nektelse av adgang til havn
- (7) Før slike tiltak treffes skal fører av skip eller flyttbar boreinnretning informeres om tiltaket. Etter å ha mottatt slik informasjon, kan fører trekke tilbake beslutningen om å gå til havn. I slike tilfeller gjelder ikke denne bestemmelsen.

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

§ 30

Underretning om forføyninger

- (1) I tilfeller av tiltak i henhold til § 28 andre ledd og § 29 sjette ledd skal administrasjonen skriftlig underrettes om hvilke tiltak som er iverksatt og begrunnelsen for dette. Videre skal anerkjent klasseinstitusjon som har utstedt sertifikatet og IMO underrettes.
- (2) Når et skip eller en flyttbar boreinnretning er nektet adgang til havn eller er bortvist fra havn, skal Sjøfartsdirektoratet underrette EU-kommisjonen og følgende land om dette: Samtlige EU-land, Island, Russland, USA og Canada.
- (3) I henhold til bestemmelsene i SOLAS regel XI-2/9, kan nektelse av adgang til havn og bortvisning fra havn bare skje i de tilfeller det er åpenbare grunner til å anta at skip eller

flyttbar boreinnretning utgjør en umiddelbar terrormessig trussel mot personer, skip eller annen eiendom, og trusselen ikke kan fjernes med andre midler.

Endret ved forskrift 22. juni 2004 nr. 1031.

Kapittel 5

Avsluttende bestemmelser

§ 31

Ikrafttredelse m.v.

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2003.

Fra samme tid oppheves forskrift av 1. juli 1996 nr. 774 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v.

Forskriften trer i kraft for utenlandske skip på Svalbard og Jan Mayen fra den tid Kongen bestemmer.

Vedlegg 1

Liste over sertifikater og dokumenter

List of certificates and documents

1. International Tonnage Certificate (1969)
2. Passenger Ship Safety Certificate
 - Cargo Ship Safety Construction Certificate,
 - Cargo Ship Safety Equipment Certificate,
 - Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate,
 - Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate,
 - Cargo Ship Safety Radio Certificate,
 - Exemption Certificate, including where appropriate the list of cargoes,
 - Cargo Ship Safety Certificate.
3. International Certificate of Fitness for Carriage of Liquefied Gases in Bulk;
 - Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk.
4. International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk;
 - Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk.
5. International Oil Pollution Prevention Certificate.
6. International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk.
7. International Load Line Certificate (1966);
 - International Load Line Exemption Certificate.
8. Oil record book, part I and II.
9. Cargo record book.
10. Minimum Safe Manning Document;
11. Certificates issued in accordance with the STCW Convention
12. Medical certificates (see ILO Convention No 73 concerning Medical Examination of Seafarers).
13. Stability information.
14. Copy of Document of Compliance and Safety Management Certificate issued in accordance with The International Management Code of the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (SOLAS, Chapter IX).

15. Certificates as to the ship's hull strength and machinery installations issued by the classification society in question (only to be required if the ship maintains its class with a classification society).
16. Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods.
17. High speed craft safety certificate and permit to operate high-speed craft.
18. Dangerous goods special list or manifest, or detailed stowage plan.
19. Ship's logbook with respect to the records of tests and drills and the log for records of inspection and maintenance of lifesaving appliances and arrangements.
20. Special purpose ship safety certificate.
21. Mobile offshore drilling unit safety certificate.
22. For oil tankers, the record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage.
23. The muster list, fire control plan, and for passenger ships, a damage control plan.
24. Shipboard oil pollution emergency plan.
25. Survey report files (in case of bulk carriers and oil tankers).
26. Reports of previous port State control inspections.
27. For ro-ro passenger ships, information on the A/A maximum ratio.
28. Document of authorisation for carriage of grain.
29. Cargo securing manual.
30. Garbage management plan and garbage record book.
31. Decision support system for masters of passenger ships.
32. SAR co-operation plan for passenger ships trading fixed routes.
33. List of operational limitations for passenger ships.
34. Bulk carrier booklet.
35. Loading and unloading plan for bulk carriers.
36. Certificate of insurance or any other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992).

Vedlegg 2

Prosedyrer for utvidet inspeksjon av bestemte skips kategorier

Under hensyn til den praktiske gjennomførighet eller eventuelle begrensninger i forbindelse med personers sikkerhet, skipet eller havnen skal en utvidet inspeksjon minst omfatte følgende:

1. Skip generelt (kategorier i del A)
 - Strømbrytelse og igangsetting av nødgenerator.
 - Inspeksjon av nødbelysningsanlegg.
 - Funksjonsprøving av nødbrannpumpe med to brannslanger forbundet til hovedbrannledning.
 - Funksjonsprøving av lensepumper.
 - Lukking av vanntette dører.
 - Låring av en redningsbåt.
 - Prøving av fjernstyrt nødstopp for f.eks. kjeler, ventilasjons- og brennstoffpumper.
 - Prøving av styremaskiner, herunder hjelpeutstyr.
 - Inspeksjon av nødstrømkilde til radioanlegg.
 - Inspeksjon og så vidt mulig prøving av maskinromsseparator.

2. Gass- og kjemikalietankskip

For gass- og kjemikalietankskip omfatter utvidet inspeksjon foruten forholdene under punkt 1 følgende:

- Lastetankkontroll og sikkerhetsanordninger vedrørende temperatur, trykk og ullage.
- Oksygenanalyse- og eksplosjonsmåleapparater, herunder deres kalibrering. Tilstedeværelse av kjemisk sporingsutstyr (sugepumper) med et tilstrekkelig antall passende gassprøverør i forhold til den transporterte last.
- Redningsutstyr som gir hensiktsmessig åndedretts- og øyebeskyttelse til alle ombordværende (hvis det er påkrevet for de produkter som er oppført i henholdsvis det internasjonale Certificate of Compliance eller Certificate of Compliance for transport av farlige kjemikalier eller flytende gasser i bulk).
- Kontroll av om det transporterte produkt er oppført i henholdsvis det internasjonale Certificate of Compliance eller Certificate of Compliance for transport av farlige kjemikalier eller flytende gasser i bulk.
- Faste brannslukkingsinstallasjoner på dekk inneholdende skum, et tørt kjemikaliestoff eller annet som kreves for det transporterte produktet.

3. Bulkskip

For bulkskip omfatter utvidet inspeksjon foruten forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Eventuell korrosjon i dekkmaskineriets fundamenter.
- Eventuell deformasjon og korrosjon i ludedekslar.
- Eventuelle revner eller lokal korrosjon i tverrskott.
- Adgang til lasterom.
- Kontroll av at følgende dokumenter befinner seg om bord, kontroll av dem og bekreftelse at flaggstaten eller klassifikasjonsselskapet har påtegnet dem:
 - a) strukturelle tilsynsrapporter
 - b) rapporter om skipets tilstand
 - c) rapporter om tykkelsesmålinger
 - d) det beskrivende dokument, jf. IMO-resolusjon A.744 (18).

4. Oljetankskip

For oljetankskip omfatter utvidet inspeksjon foruten forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Fast installert skumslukningssystem på dekk.
- Brannbekjempelsesutstyr generelt.
- Inspeksjon av brannspjeld til maskinrom, pumperom og oppholdsrom.
- Kontroll av trykk og oksygeninnhold for inert gass.
- Ballasttanker: minst en av ballasttankene i skipets lasteområde skal i første omgang undersøkes fra tankens mannhull/adgang fra dekket, og den skal undersøkes innenfra hvis inspektøren fastslår at det er klar begrunnelse for ytterligere inspeksjon.
- Kontroll av at følgende dokumenter befinner seg om bord, kontroll av dem og bekreftelse at flaggstaten eller klassifikasjonsselskapet har påtegnet dem:
 - a) strukturelle tilsynsrapporter
 - b) rapporter om skipets tilstand
 - c) rapporter om tykkelsesmålinger
 - d) det beskrivende dokument, jf. IMO-resolusjon A.744 (18).

5. Passasjerskip som ikke er omfattet av direktiv 1999/35/EF av 29. april 1999

Utvidet inspeksjon for passasjerskip omfatter foruten forholdene under punkt 1 følgende forhold:

- Prøving av brannmelde- og brannalarmsystem.

- Prøving av branndørers evne til å lukkes.
- Prøving av høyttalersystem.
- Brannøvelse hvor, som et minimum, alle sett brannmannsutstyr demonstreres og en del av restaurantpersonalet deltar.
- Påvisning av at nøkkelpersoner i besetningen er kjent med havarikontrollplanen.

Hvis det anses relevant kan inspeksjonen med rederiet eller skipsførerens samtykke fortsette mens skipet er underveis til eller fra medlemsstatens havn. Inspektørene må ikke hindre skipet i å utføre sine oppgaver eller fremkalle situasjoner som etter skipsførerens skjønn kan bringe passasjerenes, besetningens og skipets sikkerhet i fare.

Inspektørene skal være oppmerksomme på at det kan bringe den sikre utførelse av visse operasjoner om bord i fare, for eksempel lasteoperasjoner, hvis det samtidig med operasjonene kreves utført prøver som påvirker dem direkte.

Vedlegg 3

Inspeksjonsrapport

Inspeksjonsrapporten skal minst omfatte følgende:

I. Generelt:

1. Den myndighet som har utarbeidet rapporten
2. Dato og sted der inspeksjonen har funnet sted
3. Navn på det skip som ble inspisert
4. Flag
5. Skipstype
6. IMO-nummer
7. Kallesignal
8. Bruttotonnasje
9. Dødvekt i tonn (hvis relevant)
10. Byggeår på grunnlag av den dato som er anført i skipets sikkerhetssertifikater
11. Klassifikasjonsselskapet/klassifikasjonsselskapene, hvis det er relevant, som har utstedt eventuelle klasesertifikater til skipet
12. Klassifikasjonsselskapet/klassifikasjonsselskapene eller enhver annen part som på flaggstatens vegne har utstedt sertifikater til skipet i overensstemmelse med gjeldende konvensjoner
13. Navn og adresse på rederiet
14. Navn og adresse på den befrakter som er ansvarlig for utvelgelse av fartøyet, og typen av charter for skipet som transporterer flytende eller fast frakt i bulk
15. Sluttdato for inspeksjonsrapportens utarbeidelse
16. Angivelse av om detaljerte opplysninger vedrørende en inspeksjon eller en tilbakeholdelse kan offentliggjøres.

II. Opplysninger vedrørende inspeksjonen:

1. Sertifikater som er utstedt i overensstemmelse med de relevante internasjonale konvensjoner, den myndighet eller organisasjon som har utstedt det eller de gjeldende sertifikater, utstedelsesdato og utløpsdato
2. De deler eller elementer av skipet som er blitt inspisert (i tilfelle av en mer detaljert eller en utvidet inspeksjon)
3. Inspeksjonstype (inspeksjon, detaljert inspeksjon, utvidet inspeksjon)
4. Feilenes og manglenes art
5. Trufne foranstaltninger.

III. Ytterligere opplysninger i tilfelle tilbakeholdelse:

1. Dato for beslutning om tilbakeholdelse
2. Dato for beslutning om opphevelse av tilbakeholdelse
3. Type av de feil og mangler som berettiger beslutningen om tilbakeholdelse (henvisninger til konvensjonene om det er relevant)
4. Opplysninger om det seneste mellomliggende eller årlige tilsyn
5. Hvis relevant, angivelse av om det klassifikasjonsselskap, eller annet privat organ, som utfører tilsynet hadde noe ansvar for de feil og mangler som alene eller tilsammen førte til tilbakeholdelse
6. Trufne foranstaltninger.

Vedlegg 4**Prosedyrer for adgangsforsbud til fellesskapets havner**

1. Hvis bestemmelsene i § 20 kommer til anvendelse, underretter myndigheten i den havn hvor annen eller tredje tilbakeholdelse av skipet finner sted, alt etter omstendighetene, skriftlig til rederiet og fører om at det nedlegges adgangsforsbud mot skipet.

Myndigheten underretter også flaggstatens administrasjon, det gjeldende klassifikasjonsselskap, de øvrige medlemsstater, Kommisjonen, Centre Administratif des Affaires Maritimes og MOU-sekretariatet om dette.

Adgangsforsbudet får virkning når skipet har fått tillatelse til å forlate havnen etter utbedring av de feil og mangler som forårsaker tilbakeholdelsen.

2. For å få adgangsforsbudet opphevet skal rederiet rette en formell anmodning i den medlemsstat som nedla adgangsforsbudet. Denne anmodning skal ledsages av et sertifikat fra flaggstatens administrasjon om at skipet fullt ut er i overensstemmelse med gjeldende bestemmelser i de internasjonale konvensjoner. Anmodningen om å oppheve adgangsforsbudet skal også, når det er relevant, ledsages av et sertifikat fra det klassifikasjonsselskapet hvor skipet er klassifisert, om at skipet er i overensstemmelse med de klassifikasjonsnormer som er spesifisert av selskapet.
3. Adgangsforsbudet kan kun oppheves etter fornyet inspeksjon av skipet i en havn som godkjennes av inspektørene fra myndigheten i den medlemsstat som nedla adgangsforsbudet, og hvis det til medlemsstatens tilfredsstillelse forelegges dokumentasjon for at fartøyet fullt ut overholder gjeldende krav i de internasjonale konvensjoner.

Hvis den godkjente havn ligger innen EØS, kan medlemsstatens myndighet i destinasjonshavnen etter avtale med myndigheten i den medlemsstat som nedla adgangsforsbudet, gi skipet tillatelse til å fortsette til den angjeldende destinasjonshavn med det ene formål å kontrollere at skipet oppfyller de betingelser som er nevnt i pkt. 2.

Den fornyede inspeksjon foretas som en utvidet inspeksjon som minst skal omfatte alle de relevante punkter i vedlegg 2.

Alle omkostninger ved denne utvidede inspeksjon dekkes av rederiet.

4. Hvis resultatet av utvidet inspeksjon er tilfredsstillende for medlemsstaten, oppheves adgangsforsbudet. Rederiet informeres skriftlig om dette.

Myndigheten meddeler også skriftlig sin beslutning til flaggstatens administrasjon, det gjeldende klassifikasjonsselskap, de øvrige medlemsstater, Kommisjonen for Det Europeiske Fellesskap, Centre Administratif des Affaires Maritimes og MOU-sekretariatet.

5. Opplysninger vedrørende skip som er blitt nektet adgang til havner innenfor EØS, stilles til rådighet i Sirinac-systemet og offentliggjøres i overensstemmelse med bestemmelsene i § 23.

Forskrift 2. juli 2007 nr. 850 om undersøkelse, stansing og bording av utenlandsk skip ved mistanke om miljøovertredelse

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 2. juli 2007 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 44 og § 53, jf. delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 848 og delegeringsvedtak 29. juni 2007 nr. 849.

INNHold

§ 1	Virkeområde	242
§ 2	Undersøkelse av skip i havn, indre farvann eller ved installasjon på kontinentalsokkelen eller i den økonomiske sonen	242
§ 3	Overtredelse i territorialfarvannet	243
§ 4	Overtredelse i den økonomiske sonen	243
§ 5	Ulovlig dumping eller forbrenning	243
§ 6	Innholdet i undersøkelsen	243
§ 7	Ikrafttredelse	243

§ 1

Virkeområde

Forskriften gjelder tilsynsmyndighetens adgang til å undersøke, stanse og borde utenlandsk skip ved mistanke om overtredelse av internasjonale bestemmelser tiltrådt av Norge om forurensing av det marine miljø, samt ved mistanke om overtredelse av bestemmelser i eller fastsatt i medhold av lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) kapittel 5.

§ 2

Undersøkelse av skip i havn, indre farvann eller ved installasjon på kontinentalsokkelen eller i den økonomiske sonen

Tilsynsmyndigheten kan gå om bord i skip som er i norsk havn, indre farvann, ved installasjon på norsk kontinentalsokkel eller ved installasjon i den norske økonomiske sone, for å undersøke om skipet:

- a) har foretatt utslipp, dumping eller forbrenning i strid med forskrifter eller enkeltvedtak fastsatt i medhold av skipssikkerhetsloven § 33 første eller annet ledd bokstav a
- b) har om bord gyldig sertifikat påbudt i medhold av skipssikkerhetsloven § 33 annet ledd bokstav d
- c) tilfredsstiller krav til konstruksjon og utrustning fastsatt i medhold av skipssikkerhetsloven § 32
- d) fører last i strid med forskrifter eller enkeltvedtak fastsatt i medhold av skipssikkerhetsloven § 12
- e) har foretatt utslipp i åpent hav i strid med internasjonale overenskomster tiltrådt av Norge om forurensing av det marine miljø.

Tilsynsmyndigheten skal, så langt det er praktisk mulig, gå om bord i skip som frivillig befinner seg i norsk havn, ved installasjon på norsk kontinental sokkel eller ved installasjon i norsk økonomisk sone, for å undersøke om skipet har foretatt utslipp i strid med internasjonale overenskomster tiltrådt av Norge i en annen stats indre farvann, territorialfarvann eller økonomiske sone, eller som har forårsaket eller truer med å forårsake skade der, når det foreligger anmodning om slik undersøkelse fra den berørte stat. Det samme gjelder hvis flaggstaten anmoder om undersøkelse, uansett hvor utslippet er foretatt.

§ 3

Overtredelse i territorialfarvannet

Skip som er i norsk territorialfarvann kan stanses og bordes av tilsynsmyndigheten ved skjellig grunn til mistanke om overtredelse i norsk territorialfarvann.

§ 4

Overtredelse i den økonomiske sonen

Skip som er i norsk territorialfarvann eller norsk økonomisk sone kan ved skjellig grunn til mistanke om overtredelse i norsk økonomisk sone bli avkrevd opplysning om identitet, forrige og neste anløpssted og andre relevante opplysninger som er nødvendige for å få fastslått om en overtredelse har funnet sted.

Dersom informasjonen fra skip som nevnt i første ledd ikke blir gitt, er mangelfull eller ikke troverdig, og overtredelsen har ført til et vesentlig utslipp som har forårsaket eller truer med å forårsake betydelig forurensing av det marine miljø, kan tilsynsmyndigheten stanse og borde skipet.

§ 5

Ulovlig dumping eller forbrenning

Skip kan stanses eller bordes for undersøkelse når det er skjellig grunn til mistanke om dumping eller forbrenning i strid med forskrifter eller enkeltvedtak fastsatt i medhold av skipssikkerhetsloven kapittel 5 dersom

- a) skipet befinner seg i norsk territorialfarvann, norsk økonomisk sone eller på norsk del av kontinentalsokkelen, eller
- b) det for øvrig er adgang til å treffe et slikt tiltak etter folkeretten.

§ 6

Innholdet i undersøkelsen

Undersøkelse av skip etter forskriften her skal begrenses til kontroll av skipets dokumenter. Dersom det forligger skjellig grunn til mistanke om at skipets tilstand og utstyr i vesentlig grad ikke samsvarer med innholdet i dokumentene, eller innholdet i dokumentene ikke gir tilstrekkelig grunnlag for å fastslå hvorvidt en overtredelse har funnet sted, kan tilsynet inspisere skipets tank- og rørsystem, maskin- og lasterom, samt ta prøver hvor det anses nødvendig.

Undersøkelsen må ikke medføre unødig forsinkelse eller unødig utgift for skipet.

§ 7

Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. juli 2007.

AVSNITT 2.4

Navigering (sjøveisreglene, flyredning, faremeld m.m.)

Forskrift 10. august 1956 nr. 3410 om flyredningstjenesten

Utdrag fra Samferdselsdepartementets forskrift om flyredningstjenesten. Se sjøsikkerhetskonsvensjonens kapittel V regel 16. Endret 1. februar 1978, 28. februar 1978.

Utdrag fra forskrifter om flyredningstjenesten.

Kapittel 3 i «Veiledning for utførelse av ettersøking og redning til sjøs» lyder slik:

1. Signaler til fartøyer.
Når det er nødvendig for et luftfartøy å dirigere et fartøy til det sted hvor et luftfartøy eller et fartøy er i nød, skal luftfartøyet gi nøyaktige anvisninger ved hjelp av de midler som står til rådighet. Såfremt slike nøyaktige anvisninger ikke kan gis, eller såfremt andre forhold måtte gjøre det nødvendig, skal anvisningene gis som foreskrevet i 3.1.2.
2. Når et luftfartøy utfører følgende manøvre i den anførte rekkefølge, betyr det at luftfartøyet ønsker å dirigere et fartøy til et luftfartøy eller et fartøy som er i nød:
 - a) flyging minst en gang rundt fartøyet,
 - b) kryssing av fartøyets kurs kloss forut i lav høyde og samtidig enten:
 - 1) vinker med vingene, eller
 - 2) åpner og stenger trotlen, eller
 - 3) forandrer propellerstigningen
 - c) flyging i den retning i hvilket fartøyet ønskes dirigert. Gjentagelse av ovennevnte manøvre har samme betydning.
3. Når et luftfartøy utfører følgende manøvre, betyr det at assistanse fra fartøyet som anvisningen er gitt til, ikke lenger er nødvendig.
 - a) kryssing av fartøyets kjølvann kloss aktenfor dette i lav høyde og samtidig enten:
 - 1) vinker med vingene, eller
 - 2) åpner og stenger trotlen, eller
 - 3) forandrer propellerstigningen.
4. Det er ikke tillatt for et luftfartøy å fly slik som beskrevet ovenfor med mindre det har en nødmelding å gi.

Merknad til pkt 1:

Et fartøy vil tilkjennegi at anvisningene er mottatt ved:

- a) å heise den internasjonale «svarstander» (vertikale røde og hvite striper) helt til topps (som betyr at anvisninger er forstått),
- b) fortløpende å sende morsetegnet «T» med signallampe,
- c) ved forandring av kursen.

For å tilkjenne at det ikke er istand til å etterfølge anvisningen, skal fartøyet:

- a) heise det internasjonale signalflagg «N» (firkantet flagg med blå og hvite ruter),
- b) fortløpende sende morsetegnet «N» med signallampe.

Merknad til pkt 2:

På grunn av høyt støynivå om bord i fartøyer kan signalene i 2) og 3) ovenfor være mindre effektive enn det visuelle signal i 1), og de anses derfor som alternative måter å tiltrekke oppmerksomheten på.

Merknad til pkt 3:

Se merknad til 2 b.

Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 1. desember 1975 med hjemmel i sjøloven 24. juni 1994 nr. 39. Hjemmel er endret til lov 16. februar nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 14, 19 og 20, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20 og 24, jf. kgl. res. 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 25. juni 2007 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XXXII nr. 1 og vedlegg XIII nr. 56d (direktiv 96/98/EF). Endret 15 feb 1982 nr. 470, 21 sept 1982 nr. 1432, 29 aug 1990 nr. 724, 1 aug 1991 nr. 557, 24 okt 1994 nr. 976, 29 des 1998 nr. 1460, 15. mai 2001 nr. 539, 25 april 2002 nr. 474, 31. august 2006, 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel I Internasjonale regler

til forebygging av sammenstøt på sjøen 247

Del A – Alminnelige regler 247

Regel 1 Anvendelse 247

Regel 2 Ansvar 248

Regel 3 Alminnelige definisjoner 248

Del B – Regler for styring og seilas 249

Regel 4 Anvendelse 249

Regel 5 Utkikk 249

Regel 6 Sikker fart 249

Regel 7 Fare for sammenstøt 250

Regel 8 Manøver for å unngå sammenstøt 250

Regel 9 Trange farvann 251

Regel 10 Trafikkseparasjonssystemer 251

Regel 11 Anvendelse 252

Regel 12 Seilfartøy 253

Regel 13 Innhenting 253

Regel 14 Motsatte kurser 253

Regel 15 Kurser som skjærer hverandre 253

Regel 16 Fartøy som skal holde av veien	254
Regel 17 Fartøy som skal beholde kurs og fart.....	254
Regel 18 Ansvar mellom fartøy	254
Regel 19 Fartøy som navigerer under nedsatt sikt.....	255
Del C – Lanterner og signalfigurer	255
Regel 20 Anvendelse	255
Regel 21 Definisjoner	256
Regel 22 Lanternenes synlighet.....	256
Regel 23 Maskindrevne fartøy underveis	256
Regel 24 Slep og skyveslep	257
Regel 25 Seilfartøy underveis og fartøy som blir rodd.....	258
Regel 26 Fiskefartøy	259
Regel 27 Fartøy som ikke er under kommando eller som har begrenset evne til å manøvrere	260
Regel 28 Fartøy som er hemmet av sitt dypgående	261
Regel 29 Losfartøy.....	261
Regel 30 Fartøy som ligger til ankers og fartøy som står på grunn.....	261
Regel 31 Sjøfly.....	262
Del D – Lyd- og lyssignaler	262
Regel 32 Definisjoner	262
Regel 33 Utstyr for lydsignaler.....	262
Regel 34 Manøver- og varselsignaler	262
Regel 35 Lydsignaler under nedsatt sikt.....	263
Regel 36 Signal for å påkalle oppmerksomhet	264
Regel 37 Nødsignaler.....	264
Del E – Fritakelse	265
Regel 38 Fritakelse	265
Kapittel II Særskilte regler for norsk innenlands farvann	265
Del A – Almennelige regler	265
Regel 39 Anvendelse.....	265
Regel 40 Særregler i og utenom havnedistrikt.....	265
Del B – Regler for styring og seilas	266
Regel 41 Trange farvann.....	266
Regel 42 Passering av dykkerfartøy	266
Regel 43 Små fartøy.....	266
Regel 44 Ansvar mellom fartøy	266
Regel 45 Ankring	266
Del C – Lanterner, signalfigurer og lydsignaler	266
Regel 46 Lanterner på små fartøy.....	266
Regel 47 Merking av andre gjenstander enn fartøy.....	267
Regel 48 Spesielle signaler for tankskip.....	267
Regel 49 Signal for vaktfartøy.....	267
Regel 50 Fart mot normal fartsretning.....	267
Regel 51 Signalføring for kabelferje.....	267
Regel 52 Spesielle fartøy	268
Regel 53 Lydsignal for fartøy som holder på med mudring eller undervannsarbeider	268

Del D – Særskilte regler for undervannsbåter, sjøfly og orlogsfartøy m.v.	268
Regel 53a	268
Regel 53b	268
Regel 53c	269
Regel 53d	269
Kapittel III Felles regler	269
Regel 54 Reglene skal finnes om bord.....	269
Regel 55 Ikrafttredelse	269
Vedlegg I Plassering av og tekniske detaljer for lanterner og signalfigurer.....	270
Vedlegg II Tilleggssignal for fiskefartøy som fisker i nærheten av andre fartøy som holder på med å fiske	274
Vedlegg III Tekniske detaljer for lydsignalapparater	275
Vedlegg IV Nødsignaler	277

Kapittel I

Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen

Del A – Alminnelige regler

Regel 1

Anvendelse

- (a) Disse reglene skal gjelde for alle fartøy i rom sjø og i alle tilstøtende farvann som kan befares av sjøgående fartøy.
- (b) Intet i disse reglene skal være til hinder for bruk av særregler som av den rette myndighet er gitt for en red, havner, elver, innsjøer eller innenlandske farleder som er forbundet med rom sjø og kan befares av sjøgående fartøy. Slike særregler skal ligge så nær opp til de internasjonale reglene som mulig.
- (c) Intet i disse reglene skal være til hinder for at det blir nyttet særregler, fastsatt av en stats regjering, om særlige posisjons- eller signallanterner, signalfigurer eller fløytesignaler for krigsfartøy og fartøy i konvoi eller om særlige posisjons- eller signallanterner eller signalfigurer for fiskefartøy som holder på med å fiske som en gruppe. Disse særlige posisjons- eller signallanterner, signalfigurer eller fløytesignaler skal så vidt mulig være slik at de ikke kan forveksles med noen lanterne, signalfigur eller signal som har hjemmel annensteds i disse reglene.
- (d) Trafikkseparasjonssystemer kan vedtas av Organisasjonen¹ for så vidt det gjelder disse reglene.
- (e) Når et lands regjering har funnet at et fartøy som er av særegen konstruksjon eller bestemt til særlige formål, ikke helt kan rette seg etter bestemmelser i en eller annen av disse reglene med hensyn til antallet av lanterner eller signalfigurer, deres plass eller synsvidde og skjerming eller med hensyn til lydsignalapparaters plassering og karakteristikk, skal slikt fartøy rette seg etter slike andre bestemmelser med hensyn til antallet av lanterner og signalfigurer, deres plass eller synsvidde og skjerming eller med hensyn til lydsignalapparaters plassering og karakteristikk som vedkom-

mende regjering har funnet å være nærmest mulig i samsvar med disse reglene, for så vidt angår slikt fartøy.

¹ I henhold til Artikkel II punkt 3 i Konvensjon om de internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972 betyr «Organisasjonen» Den mellomstatlige rådgivende skipsfartsorganisasjon, i alminnelighet forkortet til og omtalt som «IMCO».

Regel 2

Ansvar

- (a) Intet i disse reglene skal fritta noe fartøy, rederiet, skipsføreren eller andre som har sitt arbeid om bord for følgene av en hvilken som helst forsømmelse fra å følge disse reglene eller i det hele tatt å iakttta slike forsiktighetsregler som alminnelig sjømannsskikk eller tilfellets særegne omstendigheter måtte tilsi.
- (b) Ved tolking av disse reglene og når de følges skal det tas nøye hensyn til alle farer for navigeringen og for sammenstøt, like ens til alle særlige omstendigheter, herunder begrensningen av vedkommende fartøys manøvreringsmuligheter, som måtte gjøre det nødvendig å avvike fra disse reglene for å unngå øyeblikkelig fare.

Regel 3

Alminnelige definisjoner

I disse reglene gjelder følgende medmindre annet går frem av sammenhengen:

- (a) Ordet *fartøy* omfatter enhver farkost, innbefattet farkoster uten deplusement, sjøfly og WIG-fartøy, som brukes eller kan brukes som transportmiddel på vannet.
- (b) Uttrykket *maskindrevet fartøy* betyr ethvert fartøy som blir drevet frem av maskineri.
- (c) Uttrykket *seilfartøy* betyr ethvert fartøy under seil forutsatt at fremdriftsmaskineri, hvis det er installert, ikke blir brukt.
- (d) Uttrykket *fartøy som holder på med å fiske* betyr ethvert fartøy som fisker med garn, liner, trål eller andre fiskeredskap som begrenser manøvreringsevnen, men omfatter ikke et fartøy som fisker med liner på slep eller andre fiskeredskap som ikke begrenser manøvreringsevnen.
- (e) Ordet *sjøfly* omfatter et hvilket som helst luftfartøy som er konstruert for manøvrering på vannet.
- (f) Uttrykket *fartøy som ikke er under kommando* betyr et fartøy som på grunn av en eller annen usedvanlig omstendighet er ute av stand til å manøvrere som foreskrevet i disse reglene og derfor ikke kan holde av veien for et annet fartøy.
- (g) Uttrykket *fartøy som har begrenset evne til å manøvrere* betyr et fartøy som på grunn av arten av dets arbeid har begrenset evne til å manøvrere som foreskrevet i disse reglene og derfor ikke kan holde av veien for et annet fartøy.

Uttrykket «fartøy som har begrenset evne til å manøvrere» skal omfatte, men er ikke begrenset til:

- (i) Et fartøy som holder på med å legge ut, etterse eller ta opp et sjømerke, undervannskabel eller rørledning.
- (ii) Et fartøy som holder på med mudring, oppmålings- eller undervannsvirksomhet.
- (iii) Et fartøy som holder på med å komplettere forsyninger eller å overføre personer, proviant eller last mens det er underveis.
- (iv) Et fartøy som holder på med å sette ut eller ta imot fly.
- (v) Et fartøy som holder på med å fjerne miner.
- (vi) Et fartøy som holder på med et slep av slik art at det sterkt begrenser det slepende og slepte fartøys evne til å avvike fra sin kurs.

- (h) Uttrykket «fartøy som er hemmet av sitt dypgående» betyr et maskindrevet fartøy som på grunn av sitt dypgående i forhold til dybden og bredden av det tilgjengelige seilbare farvann har sterkt begrenset evne til å avvike fra den kurs det følger.
- (i) Ordet *underveis* betyr at et fartøy ikke ligger til ankers eller er gjort fast til land eller står på grunn.
- (j) Ordene *lengde* og *bredde* av et fartøy betyr dets lengde overalt og største bredde.
- (k) Fartøy skal anses for å være i sikte av hverandre utelukkende når det ene kan ses fra det andre.
- (l) Uttrykket *nedsatt sikt* betyr ethvert forhold hvor sikten er nedsatt på grunn av tåke, tjukke, snøfall, svære regnbøyer, sandstormer eller hvilke som helst andre liknende årsaker.
- (m) Uttrykket *WIG-fartøy* betyr et fartøy med flere driftsmåter som i sin operasjonelle hovedmodus flyr like over vannflaten ved å skape og utnytte overflateeffekt.
- (n) Ordet *mil* betyr nautisk mil (1852 meter).

Endret 31. august 2006.

Del B – Regler for styring og seilas

Avsnitt I – Fartøys navigering under alle siktforhold

Regel 4

Anvendelse

Reglene i dette avsnitt gjelder under alle siktforhold.

Regel 5

Utkikk

Ethvert fartøy skal alltid holde ordentlig utkikk ved syn og hørsel så vel som ved alle tilgjengelige midler som er brukbare under de rådende omstendigheter og forhold for å kunne foreta en fullstendig vurdering av situasjonen og faren for sammenstøt.

Regel 6

Sikker fart

Ethvert fartøy skal alltid gå med sikker fart slik at det kan manøvrere riktig og effektivt for å unngå sammenstøt og kan stoppes på en distanse som passer til de rådende omstendigheter og forhold.

Ved fastsettelse av sikker fart skal det blant annet tas hensyn til følgende faktorer:

- (a) Av alle fartøy:
 - (i) Siktforholdene.
 - (ii) Trafikktettheten innbefattet konsentrasjoner av fiskefartøy eller hvilke som helst andre fartøy.
 - (iii) Fartøyets manøvreringsevne spesielt med hensyn til stoppedistanse og svingeevne under de rådende forhold.
 - (iv) Om natten mulig bakgrunnsbelysning slik som lys på land eller atmosfærisk refleks fra fartøyets egne lanterner.
 - (v) Vind-, sjø- og strømforhold samt nærliggende farer for seilassen.
 - (vi) Dypgående i forhold til den tilgjengelige farvannsdybde.
- (b) Dessuten av fartøy som bruker radar:
 - (i) Radarutstyrets karakteristikk, effektivitet og begrensning.
 - (ii) De begrensninger som det benyttede radaravstandsområde medfører.

- (iii) Virkning av sjø, værforhold og andre forstyrrelseskilder på radarobservasjoner.
- (iv) Muligheten av at små fartøy, is og andre flytende gjenstander ikke kan oppdages ved radar på tilstrekkelig avstand.
- (v) Antall, posisjon og bevegelse av fartøy som observeres ved hjelp av radar.
- (vi) Den mer nøyaktige bestemmelse av sikten som kan være mulig når radar brukes for å bestemme avstanden til fartøy eller andre gjenstander i nærheten.

Regel 7

Fare for sammenstøt

- (a) Ethvert fartøy skal bruke alle tilgjengelige midler som er brukbare under de rådende omstendigheter og forhold for å avgjøre om det er fare for sammenstøt. Hvis det er noen tvil, skal det regnes med at det er fare for sammenstøt.
- (b) Hvis radarutstyr er anbrakt og brukbart skal det brukes riktig inkludert søking på lang avstand for å få tidlig varsel om fare for sammenstøt samt radarplotting eller tilsvarende systematisk observasjon av observerte gjenstander.
- (c) Slutninger skal ikke trekkes på grunnlag av sparsomme opplysninger, spesielt sparsomme radaropplysninger.
- (d) For å avgjøre om det er fare for sammenstøt skal blant annet følgende tas i betraktning:
 - (i) Det skal regnes med at det er slik fare hvis kompasspeilingen av det fartøy som nærmer seg ikke forandrer seg merkbart.
 - (ii) Slik fare kan undertiden foreligge selv om det helt klart er en merkbar forandring i peilingen, spesielt når man nærmer seg et meget stort fartøy eller et slep eller når man nærmer seg et fartøy på kort avstand.

Regel 8

Manøver for å unngå sammenstøt

- (a) Enhver manøver for å unngå sammenstøt skal utføres i samsvar med reglene i denne del, og skal, såfremt omstendighetene tillater det, være markert, utføres i god tid og i samsvar med godt sjømannskap.
- (b) Enhver forandring av kurs og/eller fart for å unngå sammenstøt skal, såfremt omstendighetene tillater det, være så stor at den er helt tydelig for et annet fartøy som ser den eller observerer den på radar. En rekke små forandringer av kurs og/eller fart bør unngås.
- (c) Hvis det er tilstrekkelig fritt farvann kan en forandring av kurs alene være den mest effektive manøver for å unngå en nærsituasjon forutsatt den utføres i god tid, er vesentlig og ikke resulterer i at man kommer for nær andre fartøy.
- (d) En manøver for å unngå sammenstøt med et annet fartøy skal utføres slik at dette passerer på trygg avstand. Manøvens effektivitet skal kontrolleres omhyggelig inn til det annet fartøy er endelig passert og klaret.
- (e) Om nødvendig for å unngå sammenstøt eller for å få mer tid til å vurdere situasjonen skal et fartøy slakke på farten eller stoppe farten, ved å stoppe eller reversere fremdriftsmidlene.
- (f)
 - (i) Et fartøy som i henhold til disse regler skal unnlate å hindre et annet fartøys gjennomfart eller sikre gjennomfart, skal når de foreliggende omstendigheter krever det, i god tid gjøre manøvre for å gi tilstrekkelig fritt farvann til det andre fartøyet gjennomfart.

- (ii) Et fartøy som skal unnlata å hindre et annet fartøys gjennomfart eller sikre gjennomfart fritas ikke for denne plikten hvis det nærmer seg det andre fartøyet slik at det er fare for sammenstøt og skal, når det gjør manøvre, fullt ut ta hensyn til de manøvre som kreves i følge reglene i denne del.
- (iii) Et fartøy hvis gjennomfart ikke skal hindres er fullt ut pliktig til å overholde reglene i denne del når de to fartøyene nærmer seg hverandre slik at det er fare for sammenstøt.

Endret 31. august 2006.

Regel 9

Trange farvann

- (a) Et fartøy som seiler i en trang lei eller et trangt løp skal, når det lar seg gjøre uten fare, holde seg så nær som mulig til den av leias eller løpets yttergrense som det har på sin styrbords side.
- (b) Et fartøy på mindre enn 20 meters lengde eller et seilfartøy skal ikke hindre eller vanskeliggjøre gjennomfarten for et fartøy som bare kan navigere sikkert innenfor en trang lei eller et trangt løp.
- (c) Et fartøy som holder på med å fiske, skal ikke hindre eller vanskeliggjøre gjennomfarten for et hvilket som helst annet fartøy som navigerer innenfor en trang lei eller et trangt løp.
- (d) Et fartøy skal ikke krysse en trang lei eller trangt løp dersom slik kryssing hindrer eller vanskeliggjøre gjennomfarten for et fartøy som bare kan navigere sikkert innenfor en slik trang lei eller et trangt løp. Det sistnevnte fartøy kan bruke det lydsignalet som er foreskrevet i regel 34 (d), hvis det er i tvil om hva det kryssende fartøy akter å gjøre.
- (e)
 - (i) Når et fartøy haler inn på et annet i en trang lei eller et trangt løp og bare kan gå forbi dette hvis det fartøy som blir innhentet, må manøvrere for å tillate sikker passering, skal det fartøy som akter å gå forbi tilkjenne dette ved å gi et passende lydsignal slik det er foreskrevet i regel 34 (c) i. Fartøyet som innhentes skal, hvis det er enig, gi et passende lydsignal slik det er foreskrevet i regel 34 (c) ii og ta skritt for å tillate sikker passering. Hvis det er i tvil, kan det gi de signaler som er foreskrevet i regel 34 (d).
 - (ii) Denne regel fritar ikke det fartøy som innhenter et annet fra dets forpliktelse i henhold til regel 13.
- (f) Et fartøy som nærmer seg en sving eller et område i en trang lei eller et trangt løp hvor andre fartøy kan være skjult av en mellomliggende hindring skal navigere særlig aktsomt og forsiktig og skal gi et passende signal slik det er foreskrevet i regel 34 (e).
- (g) Et hvilket som helst fartøy skal, såfremt omstendighetene tillater det, unngå å ankre i en trang lei.

Endret 31. august 2006.

Regel 10

Trafikkseparasjonssystemer

- (a) Denne regel gjelder for trafikkseparasjonssystemer vedtatt av Organisasjonen og fritar ikke et fartøy for plikt som følger av andre regler.
- (b) Et fartøy som bruker et trafikkseparasjonssystem skal:
 - (i) følge den seilingslei som passer i den generelle retning for seilassen i vedkommende lei,

- (ii) så langt det lar seg gjøre holde seg klar av en separasjonslinje eller separasjonssone,
 - (iii) normalt gå inn i eller ut av en seilingslei hvor denne begynner eller slutter, men når det går inn i eller ut av en lei fra hvilken som helst side skal det gjøre dette med så liten vinkel på den generelle retning for seilassen som er praktisk mulig.
- (c) Et fartøy skal så langt det lar seg gjøre unngå å krysse en seilingslei, men hvis det er nødt til det, skal det krysse på en kurs så nær som praktisk mulig tvers på den generelle retning for skipstrafikken.
- (d)
- (i) Et fartøy skal ikke benytte kysttrafikksoner hvis det kan seile sikkert i en passende seilingslei i det tilstøtende trafikkseparasjonssystem. Fartøy på mindre enn 20 meters lengde, seilfartøy og fartøy som holder på med fiske kan imidlertid i alle tilfelle benytte kysttrafikksonen.
 - (ii) Til tross for underpunkt (d),(i), kan et fartøy anvende en kysttrafikksonen til eller fra havn, offshore installasjon eller oppbygning, losstasjon eller et annet sted innenfor kysttrafikksonen, eller for å unngå øyeblikkelig fare.
- (e) Bortsett fra et fartøy som krysser en seilingslei eller et fartøy som går inn i eller ut av en lei, skal et fartøy normalt ikke gå inn i en separasjonssone eller krysse en separasjonslinje unntatt:
- (i) i nødstilfelle for å unngå øyeblikkelig fare,
 - (ii) for å fiske inne i en separasjonssone.
- (f) Et fartøy som navigerer i farvann nær begynnelsen eller slutten av trafikkseparasjonssystemer skal gjøre dette med særlig forsiktighet.
- (g) Et fartøy skal så langt det lar seg gjøre unngå å ankre i et trafikkseparasjonssystem eller i farvann nær dets begynnelse eller slutt.
- (h) Et fartøy som ikke bruker et trafikkseparasjonssystem skal unngå det med så stor margin som praktisk mulig.
- (i) Et fartøy som holder på med fiske skal ikke hindre eller vanskeliggjøre gjennomfarten for et hvilket som helst fartøy som følger en seilingslei.
- (j) Et fartøy på mindre enn 20 meters lengde eller et seilfartøy skal ikke hindre eller vanskeliggjøre den sikre gjennomfart for et maskindrevet fartøy som følger en seilingslei.
- (k) Et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere og som holder på med et arbeid som vedrører navigeringens sikkerhet i et trafikkseparasjonssystem er fritatt fra å følge denne regel i den utstrekning det er nødvendig for å utføre dette arbeid.
- (l) Et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere og som holder på med å legge ut, etterse eller ta opp en undervannskabel i ett trafikkseparasjonssystem, er fritatt fra å følge denne regel i den utstrekning det er nødvendig for å kunne utføre arbeidet.

Endret 31. august 2006.

¹ Se note 1 til Regel 1.

Avsnitt II – Fartøy som navigerer i sikte av hverandre

Regel 11

Anvendelse

Reglene i dette avsnitt gjelder for fartøy som er i sikte av hverandre.

Regel 12*Seilfartøy*

- (a) Når to seilfartøy nærmer seg hverandre slik at det kan oppstå fare for sammenstøt, skal det ene av dem holde av veien for det andre etter følgende regler:
 - (i) Når hvert fartøy seiler med vinden inn på forskjellig side, skal det fartøy som har vinden inn om babord, holde av veien for det andre.
 - (ii) Når begge fartøy seiler med vinden inn på samme side, skal det fartøy som er til lovart, holde av veien for det som er i le.
 - (iii) Hvis et fartøy som seiler med vinden inn om babord ser et fartøy til lovart og ikke med sikkerhet kan avgjøre om det andre fartøy har vinden inn om babord eller om styrbord, skal det holde av veien for det andre.
- (b) Under denne regel skal lovart anses for å være den motsatte side av den som storseilet står på, eller hvor det gjelder et skværrigget fartøy, den motsatte side av den som det største stageil eller mesanen står på.

Regel 13*Innhenting*

- (a) Uten omsyn til det som ellers er sagt i reglene i Del B avsnitt I og II, skal et hvilket som helst fartøy som innhenter et annet fartøy, holde av veien for det fartøyet som blir innhentet.
- (b) Et fartøy skal regnes som et innhentende fartøy når det haler inn på et annet fartøy, såfremt det kommer opp fra en retning som er mer enn 22,5 grader aktenfor tvers i forhold til det andre fartøy, det vil si at det om natten vil være i stand til å se bare akterlanternen til det andre fartøyet, men ingen av dets sidelanterner.
- (c) Hvis et fartøy er i noen tvil om det innhenter et annet, skal det gå ut fra at dette er tilfelle og handle i samsvar hermed.
- (d) En hvilken som helst senere peilingsendring mellom de to fartøyene skal ikke gjøre det innhentende fartøyet til et fartøy med kurs som skjærer det andre fartøyet kurs, slik dette er å forstå i reglene, eller frita det for plikten til å holde seg klar av det innhentede fartøyet før dette er endelig passert og klaret.

Regel 14*Motsatte kurser*

- (a) Når to maskindrevne fartøy som styrer motsatte eller nesten motsatte kurser, møter hverandre på en slik måte at det kan oppstå fare for sammenstøt, skal begge vike til styrbord så de kan passere hverandre på babord side.
- (b) En slik situasjon skal anses som oppstått når et fartøy ser det andre fartøyet forut eller nesten forut og det om natten kan se topplanternene på det andre fartøyet overett eller nesten overett og/eller begge sidelanternene og det om dagen observerer det andre fartøyet under tilsvarende synsvinkel.
- (c) Hvis et fartøy er i noen tvil om en slik situasjon er oppstått skal det gå ut fra den er det og handle i samsvar hermed.

Regel 15*Kurser som skjærer hverandre*

Når to maskindrevne fartøy styrer kurser som skjærer hverandre på en slik måte at det kan oppstå fare for sammenstøt, skal det fartøyet holde av veien som har det andre på sin styrbord side og skal, såfremt omstendighetene tillater det, unngå å gå forenom det andre fartøyet.

Regel 16*Fartøy som skal holde av veien*

Ethvert fartøy som skal holde av veien for et annet fartøy skal såvidt mulig i god tid utføre en markert manøver for å holde godt klar.

Regel 17*Fartøy som skal beholde kurs og fart*

- (a)
 - (i) Når det ene av to fartøy skal holde av veien, skal det andre fartøyet beholde sin kurs og fart.
 - (ii) Det fartøy som skal beholde sin kurs og fart kan imidlertid selv ta forholdsregler for ved egen manøver å unngå sammenstøt så snart det blir klar over at det fartøyet som er pliktig til å holde av veien ikke tar de nødvendige forholdsregler i samsvar med disse reglene.
- (b) Når det fartøyet som skal beholde sin kurs og fart av en eller annen årsak er kommet så nær det andre fartøyet at sammenstøt ikke kan unngås ved forholdsregler alene fra det fartøyet side som skulle holde av veien, skal også det andre fartøyet ta slike forholdsregler som best vil hjelpe til å avverge sammenstøt.
- (c) Et maskindrevet fartøy som i henhold til punkt (a) ii i denne regel tar forholdsregler for å unngå sammenstøt med et annet maskindrevet fartøy når de to fartøy styrer kurs som skjærer hverandre, skal såfremt omstendighetene tillater det, ikke forandre kurs til babord for et fartøy på sin babord side.
- (d) Denne regel fritar ikke det fartøyet som skal holde av veien, fra plikten til å gjøre dette.

Regel 18*Ansvar mellom fartøy*

Unntatt hvor regel 9, 10 og 13 krever noe annet:

- (a) skal et maskindrevet fartøy underveis holde av veien for:
 - (i) et fartøy som ikke er under kommando,
 - (ii) et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere,
 - (iii) et fartøy som holder på med å fiske,
 - (iv) et seilfartøy,
- (b) skal et seilfartøy underveis holde av veien for:
 - (i) et fartøy som ikke er under kommando,
 - (ii) et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere,
 - (iii) et fartøy som holder på med å fiske,
- (c) skal et fartøy som holder på med å fiske mens det er underveis så vidt mulig holde av veien for:
 - (i) et fartøy som ikke er under kommando,
 - (ii) et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere.
- (d)
 - (i) Et hvilket som helst fartøy, unntatt et fartøy som ikke er under kommando eller et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere, skal såfremt omstendighetene tillater det, unngå å hindre eller vanskeliggjøre den sikre gjennomfart for et fartøy som er hemmet av sitt dypgående og som viser de signalene som er nevnt i regel 28.
 - (ii) Et fartøy som er hemmet av sitt dypgående skal navigere med særlig forsiktighet og ta fullt hensyn til de forhold som derved oppstår.

- (e) Et sjøfly på vannet skal, i alminnelighet, holde godt klar av alle fartøy og unngå å hindre eller vanskeliggjøre deres seilas. Under omstendigheter hvor det er fare for sammenstøt, skal det følge reglene i denne del.
- (f) (i) Et WIG-fartøy skal, når det letter, lander og flyr over vannflaten, holde godt klar av alle andre fartøy og unngå å genere deres seilas.
- (ii) Et WIG-fartøy som opererer på vannflaten, skal oppfylle reglene i denne del som et maskindrevet fartøy.

Endret 31. august 2006.

Avsnitt III – Fartøy som navigerer under nedsatt sikt

Regel 19

Fartøy som navigerer under nedsatt sikt

- (a) Denne regel gjelder for fartøy som ikke er i sikte av hverandre når de navigerer i eller nær et område med nedsatt sikt.
- (b) Ethvert fartøy skal gå med sikker fart avpasset etter de rådende omstendigheter og nedsatte siktforhold. Et maskindrevet fartøy skal ha sitt maskineri klar til øyeblikkelig manøver.
- (c) Ethvert fartøy skal ta nøye hensyn til de rådende omstendigheter og nedsatte siktforhold når det etterkommer reglene i avsnitt I i denne del.
- (d) Et fartøy som oppdager et annet fartøy bare ved hjelp av radar, skal avgjøre om en nærsituasjon kan utvikle seg og/eller om det er fare for sammenstøt. Hvis så er tilfelle skal det i god tid ta forholdsregler for å unngå dette. Når slik forholdsregel er en kursforandring, skal såvidt mulig følgende unngås:
 - (i) en kursforandring til babord for et fartøy som er forenom tvers unntatt for et fartøy som blir innhentet,
 - (ii) en kursforandring mot et fartøy som er tvers eller aktenfor tvers.
- (e) Unntatt når man er kommet til at det ikke er fare for sammenstøt, skal ethvert fartøy som tilsynelatende forenom tvers hører tåkesignalet fra et annet fartøy eller som ikke kan unngå å komme i en nærsituasjon med et annet fartøy som er forenom tvers, redusere farten til minste styrefart. Om nødvendig skal det stoppe helt og i alle tilfelle navigere ytterst varsomt inntil faren for sammenstøt er over.

Del C – Lanterner og signalfigurer

Regel 20

Anvendelse

- (a) Reglene i denne del skal følges i all slags vær.
- (b) Reglene om lanterneføring skal følges fra solnedgang til soloppgang. I dette tidsrom skal ingen andre lys vises, unntatt slike lys som ikke kan forveksles med de lanterner som er nevnt i disse reglene, og som ikke nedsetter deres synlighet, utydeliggjør deres særpreg eller hindrer at det holdes ordentlig utkikk.
- (c) Lanterner som er foreskrevet i disse reglene, skal hvis de føres, også vises fra soloppgang til solnedgang under nedsatt sikt og kan vises under alle andre omstendigheter når det anses nødvendig.
- (d) Reglene om signalfigurer skal følges om dagen.
- (e) Lanternene og signalfigurene som er nevnt i disse reglene skal være i samsvar med bestemmelsene i vedlegg I til disse reglene.

Regel 21

Definisjoner

- (a) *Topplanterne* betyr en lanterne med hvitt lys plassert i fartøys senterlinje og som viser et ubrutt lys over en bue av horisonten på 225 grader og slik anbrakt at den lyser fra rett forover til 22,5 grader aktenfor tvers på hver side av fartøyet.
- (b) *Sidelanterne* betyr en lanterne med grønt lys om styrbord og en lanterne med rødt lys om babord og som begge viser et ubrutt lys over en bue av horisonten på 112,5 grader og slik anbrakt at de lyser fra rett forover til 22,5 grader aktenfor tvers på de respektive sider. På et fartøy på mindre enn 20 meters lengde kan sidelanterne kombineres i en lanterne som blir ført i fartøys senterlinje.
- (c) *Akterlanterne* betyr en lanterne med hvitt lys plassert så nær ved akterenden som det lar seg gjøre og som viser et ubrutt lys over en bue av horisonten på 135 grader og slik anbrakt at den lyser 67,5 grader på hver side av fartøyet fra rett akterover.
- (d) *Slepelanterne* betyr en lanterne med gult lys og som har samme særkjenne som den «akterlanterne» som er definert i punkt (c) i denne regel.
- (e) *Rundtlysende lanterne* betyr en lanterne som viser et ubrutt lys over en bue av horisonten på 360 grader.
- (f) *Blinkende lanterne* betyr en lanterne med et lys som blinker med regelmessige mellomrom minst 120 ganger i minuttet.

Regel 22

Lanternenes synlighet

De lanternene som er foreskrevet i disse reglene skal ha den lysstyrke som er nevnt i avsnitt 8 i vedlegg I til disse reglene slik at de er synlige minst på følgende avstand:

- (a) På fartøy på 50 meters lengde eller mer:
 - en topplanterne, 6 mil,
 - en sidelanterne, 3 mil,
 - en akterlanterne, 3 mil,
 - en slepelanterne, 3 mil,
 - en rundtlysende lanterne med hvitt, rødt, grønt eller gult lys, 3 mil.
- (b) På fartøy på 12 meters lengde eller mer, men på mindre enn 50 meters lengde:
 - en topplanterne, 5 mil, men når fartøys lengde er mindre enn 20 meter, 3 mil,
 - en sidelanterne, 2 mil,
 - en akterlanterne, 2 mil,
 - en slepelanterne, 2 mil,
 - en rundtlysende lanterne med hvitt, rødt, grønt eller gult lys, 2 mil.
- (c) På fartøy på mindre enn 12 meters lengde:
 - en topplanterne, 2 mil,
 - en sidelanterne, 1 mil,
 - en akterlanterne, 2 mil,
 - en slepelanterne, 2 mil,
 - en rundtlysende lanterne med hvitt, rødt, grønt eller gult lys, 2 mil.
- (d) På lite synlige, delvis nedsenkede fartøy eller gjenstander som blir slept:
 - rundtlysende lanterne med hvitt lys, 3 mil.

Regel 23

Maskindrevne fartøy underveis

- (a) Et maskindrevet fartøy underveis skal vise:

- (i) en topplanterne forut,
 - (ii) ytterligere en topplanterne aktenfor og høyere enn den forut. Et fartøy på mindre enn 50 meters lengde har ikke plikt til å vise en slik lanterne, men har lov til å gjøre det.
 - (iii) sidelanterner,
 - (iv) en akterlanterne.
- (b) Et luftputefartøy skal når det brukes uten deplasement, foruten de lanternene som er foreskrevet i punkt (a) i denne regel vise en rundtlysende blinkende lanterne med gult lys.
- (c)
- (i) Et maskindrevet fartøy på mindre enn 12 meters lengde kan istedenfor de lanternene som er foreskrevet i punkt (a) i denne regel vise en rundtlysende lanterne med hvitt lys og sidelanterner.
 - (ii) Et maskindrevet fartøy på mindre enn 7 meters lengde og hvis høyeste fart ikke overstiger 7 knop, kan istedenfor de lanternene som er foreskrevet i punkt (a) i denne regel vise en rundtlysende lanterne med hvitt lys og skal hvis praktisk mulig også vise sidelanterner.
 - (iii) Topplanternene eller den rundtlysende lanternen med hvitt lys på ett maskindrevet fartøy på mindre enn 12 meters lengde kan forskyves fra fartøys senterlinje dersom plassering i senterlinjen ikke er praktisk mulig, forutsatt at sidelanternene kombineres i en lanterne som skal føres i fartøys senterlinje eller anbringes så vidt mulig i samme langskips linje som topplanternen eller den rundtlysende lanterne med hvitt lys.
- (d) Et WIG-fartøy skal, men bare når det letter, lander og flyr over vannflaten, i tillegg til lanternene som kreves i punkt (a) i denne regel, vise en rundtlysende lanterne med blinkende rødt lys med høy intensitet.

Endret 31. august 2006.

Regel 24

Slep og skyveslep

- (a) Et maskindrevet fartøy som sleper skal vise:
- (i) istedenfor den lanternen som er foreskrevet i regel 23 (a) i eller (a) ii, to topplanter, den ene anbrakt loddrett over den andre. Når avstanden fra det slepende fartøys akterende til akterenden av slepet er større enn 200 meter, tre slike lanterner anbrakt loddrett over hverandre.
 - (ii) sidelanterner,
 - (iii) en akterlanterne,
 - (iv) en slepelanterne anbrakt loddrett over akterlanternen,
 - (v) når slepets lengde er større enn 200 meter, en terningformet signalfigur hvor den best kan ses.
- (b) Når et fartøy som skyver og et fartøy som blir skjøvet forover er fast sammenkoplet som en samlet enhet, skal de anses som et maskindrevet fartøy og vise de lanternene som er foreskrevet i regel 23.
- (c) Et maskindrevet fartøy som skyver forover eller som sleper langs siden skal, unntatt hvor det gjelder en samlet enhet, vise:
- (i) istedenfor den lanternen som er foreskrevet i regel 23 (a) i eller (a) ii to topplanter, den ene anbrakt loddrett over den andre,
 - (ii) sidelanterner,
 - (iii) en akterlanterne.

- (d) Regel 23 (a) ii skal også komme til anvendelse på et maskindrevet fartøy som punkt (a) eller (c) i denne regel gjelder for.
- (e) Et fartøy eller en gjenstand som blir slept, unntatt de som er omhandlet i punkt (g) i denne regel, skal vise:
 - (i) sidelanterner,
 - (ii) en akterlanterne,
 - (iii) når slepets lengde er større enn 200 meter, en terningformet signalfigur hvor den best kan ses.
- (f) Flere fartøy som blir slept langs siden eller skjøvet forover som en gruppe, skal dog ha lanterner som om de var ett fartøy:
 - (i) et fartøy som blir skjøvet forover og som ikke er en del av en samlet enhet skal vise sidelanterner i den forreste ende.
 - (ii) et fartøy som blir slept langs siden skal vise en akterlanterne og i den forreste ende sidelanterner.
- (g) Et lite synlig eller delvis nedsenket fartøy eller gjenstand, eller en kombinasjon av slike fartøy eller gjenstander, som blir slept, skal vise:
 - (i) hvis det eller den har en bredde på mindre enn 25 meter, en rundtlysende lanterne med hvitt lys ved eller nær den forreste ende og en ved eller nær den akterste ende unntatt at draconer ikke behøver å vise en lanterne ved eller nær den forreste ende,
 - (ii) hvis det eller den har en bredde på 25 meter eller mer, ytterligere to rundtlysende lanterner med hvitt lys ved eller nær breddens ytterpunkter,
 - (iii) hvis det eller den har en lengde som er større enn 100 meter, ytterligere to rundtlysende lanterner med hvitt lys mellom de lanterner som er foreskrevet i punktene (i) og (ii) slik at avstanden mellom lanternene ikke er over 100 meter,
 - (iv) en terningformet signalfigur ved eller nær det akterste ytterpunkt på siste fartøy eller gjenstand som blir slept og, hvis slepets lengde er større enn 200 meter, ytterligere en terningformet signalfigur hvor den best kan ses og anbrakt så langt forut som praktisk mulig.
- (h) Når det av en eller annen grunn ikke er praktisk mulig for et fartøy eller en gjenstand som blir slept å vise de lanterner eller signalfigurer som er foreskrevet i punkt (e) eller (g) i denne regel skal alle mulige skritt tas for å lyse opp det fartøyet eller den gjenstand som blir slept eller i det minste tilkjennegi at det er et fartøy eller en gjenstand av slik art i nærheten.
- (i) Når det av en eller annen grunn ikke er praktisk mulig for et fartøy som normalt ikke holder på med slep, å vise de lanterner som er foreskrevet i punkt (a) eller (c) i denne regel, behøver et slikt fartøy ikke å vise disse lanterner når det holder på med å slepe et annet fartøy i nød eller som på annen måte trenger assistanse. Alle mulige skritt skal tas for å tilkjennegi hvilket forhold det er mellom det slepende fartøy og det fartøy som blir slept, slik regel 36 tillater, særlig belysning av slepeforbindelsen.

Regel 25

Seilfartøy underveis og fartøy som blir rodd

- (a) Et seilfartøy underveis skal vise:
 - (i) sidelanterner,
 - (ii) en akterlanterne.
- (b) På et seilfartøy på mindre enn 20 meters lengde kan de lanternene som er foreskrevet i punkt (a) i denne regel kombineres i en lanterne som blir ført hvor den best kan ses på eller nær mastetoppen.

- (c) Foruten de lanternene som er foreskrevet i punkt (a) i denne regel, kan et seilfartøy underveis vise hvor de best kan ses på eller nær mastetoppen to rundtlysende lanterner, den ene anbrakt loddrett over den andre, den øverste med rødt lys og den nederste med grønt lys. Disse lanternene skal dog ikke vises samtidig med den kombinerte lanternen som er tillatt i henhold til punkt (b) i denne regel.
- (d)
 - (i) Et seilfartøy på mindre enn 7 meters lengde skal, hvis praktisk mulig, vise de lanternene som er foreskrevet i punkt (a) eller (b) i denne regel. Hvis det ikke gjør det skal det ha klar for hånden en elektrisk lykt eller en tent lanterne med hvitt lys som skal vises i så god tid at sammenstøt forebygges.
 - (ii) Et fartøy som blir rodd kan vise de lanternene som er foreskrevet i denne regel for seilfartøy, men hvis det ikke gjør det skal det ha klar for hånden en elektrisk lykt eller en tent lanterne med hvitt lys som skal vises i så god tid at sammenstøt forebygges.
- (e) Et fartøy under seil og som dessuten drives frem av maskineri skal forut hvor den best kan ses vise en kjegleformet signalfigur med spissen ned.

Regel 26

Fiskefartøy

- (a) Et fartøy som holder på med å fiske skal enten det er underveis eller ligger til ankers, bare vise de lanternene og signalfigurene som er foreskrevet i denne regel.
- (b) Et fartøy som fisker med trål hvormed forstås et eller annet redskap som brukes til å fiske med og som slepes gjennom vannet, skal vise:
 - (i) to rundtlysende lanterner, den ene anbrakt loddrett over den andre, den øverste med rødt lys, den nederste med hvitt lys eller en signalfigur bestående av to kjegler, den ene anbrakt loddrett over den andre, og med spissene sammen.
 - (ii) en topplanterne aktenfor og høyere enn den rundtlysende lanternen med grønt lys. Et fartøy på mindre enn 50 meters lengde har ikke plikt til å vise en slik lanterne, men har lov til å gjøre det,
 - (iii) når det gjør fart gjennom vannet, sidelanterner og en akterlanterne i tillegg til de lanternene som er foreskrevet i dette punkt.
- (c) Et fartøy som holder på med å fiske, men som ikke fisker med trål, skal vise:
 - (i) to rundtlysende lanterner den ene anbrakt loddrett over den andre, den øverste med rødt lys, den nederste med hvitt lys eller en signalfigur bestående av to kjegler den ene anbrakt loddrett over den andre og med spissene sammen.
 - (ii) når det er redskap ute som strekker seg over 150 meter i vannrett retning fra fartøyet, en rundtlysende lanterne med hvitt lys eller en kjegle med spissen opp i retning mot redskapen,
 - (iii) når det gjør fart gjennom vannet, sidelanterner og en akterlanterne i tillegg til de lanternene som er foreskrevet i dette punkt.
- (d) Tilleggssignalene som er beskrevet i vedlegg II til disse reglene, gjelder for et fartøy som holder på med å fiske i nærheten av andre fartøy som holder på med å fiske.
- (e) Et fartøy som ikke holder på med å fiske, skal ikke vise de lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet i denne regel, men bare de som er foreskrevet for et fartøy av samme lengde.

Endret ved forskrift 24 okt 1994 nr. 976.

Regel 27***Fartøy som ikke er under kommando eller som har begrenset evne til å manøvrere***

- (a) Et fartøy som ikke er under kommando, skal vise:
 - (i) to rundtlysende lanterner med rødt lys, den ene anbrakt loddrett over den andre hvor de best kan ses,
 - (ii) to kuler eller lignende signalfigurer, den ene anbrakt loddrett over den andre hvor de best kan ses,
 - (iii) når det gjør fart gjennom vannet, sidelanterner og en akterlanterne i tillegg til de lanternene som er foreskrevet i dette punkt.
- (b) Et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere, unntatt et fartøy som holder på med å fjerne miner, skal vise:
 - (i) tre rundtlysende lanterner anbrakt loddrett over hverandre hvor de best kan ses. Den øverste og nederste av disse lanternene skal vise rødt lys og den mellomste lanternen skal vise hvitt,
 - (ii) tre signalfigurer anbrakt loddrett over hverandre hvor de best kan ses. Den øverste og nederste av disse signalfigurene skal være kuler og den mellomste terningformet,
 - (iii) når det gjør fart gjennom vannet, en eller to topplanterner, sidelanterner og en akterlanterne i tillegg til de lanternene som er foreskrevet i punkt i,
 - (iv) når det ligger til ankers, den lanternen, de lanternene eller den signalfiguren som er foreskrevet i regel 30 i tillegg til de lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet i punktene i og ii.
- (c) Et maskindrevet fartøy som holder på med et slep av slik art at det sterkt begrenser det slepende og slepte fartøys evne til å avvike fra deres kurs skal i tillegg til de lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet i regel 24(a), vise de lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet i punktene (b)(i) og (b)(ii) i denne regel.
- (d) Et fartøy som holder på med mudring eller undervannsvirksomhet og som har begrenset evne til å manøvrere, skal vise de lanternene og signalfigurene som er foreskrevet i punkt (b) i, ii og iii i denne regel og skal dessuten, når det finnes en hindring, vise:
 - (i) to rundtlysende lanterner med rødt lys eller to kuler, den ene anbrakt loddrett over den andre for å angi den side på hvilken hindringen finnes,
 - (ii) to rundtlysende lanterner med grønt lys eller to terningformede signalfigurer, den ene anbrakt loddrett over den andre for å angi den side på hvilken et annet fartøy kan passere,
 - (iii) når det ligger til ankers de lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet i dette punkt istedenfor de lanternene eller den signalfigur som er foreskrevet i regel 30.
- (e) Når størrelsen på et fartøy som holder på med dykkerarbeider, ikke gjør det praktisk mulig å vise alle lanterner og signalfigurer som er foreskrevet i punkt (d) i denne regel, skal følgende vises:
 - (i) tre rundtlysende lanterner anbrakt loddrett over hverandre hvor de best kan ses. Den øverste og nederste av disse lanternene skal vise rødt lys og den mellomste lanternen skal vise hvitt,
 - (ii) en skjerm minst 1 meter høy, tilsvarende det internasjonale signalflagg «A». Det skal tas skritt for å sikre at den er synlig rundt hele horisonten.
- (f) Et fartøy som holder på med å fjerne miner, skal i tillegg til de lanternene som regel 23 foreskriver for et maskindrevet fartøy eller eventuelt til de lanternene eller

den signalfiguren som regel 30 foreskriver for et fartøy som ligger til ankers, vise tre rundtlysende lanterner med grønt lys eller tre kuler. En av disse lanternene eller signalfigurene skal vises nær toppen av formasten og en på hver side ytterst på signalråen på samme mast. Disse lanternene eller signalfigurene betyr at det er farlig for et annet fartøy å komme nærmere et fartøy som holder på med å fjerne miner enn 1.000 meter.

- (g) Fartøy på mindre enn 12 meters lengde unntatt de som holder på med dykkerarbeider, behøver ikke å vise de lanternene og signalfigurene som er foreskrevet i denne regel.
- (h) De signalene som er foreskrevet i denne regel er ikke signal for fartøy som er i nød og trenger hjelp. Den slags signal omhandles i vedlegg IV til disse reglene.

Regel 28

Fartøy som er hemmet av sitt dypgående

Et fartøy som er hemmet av sitt dypgående, kan foruten de lanternene som er foreskrevet i regel 23 for maskindrevne fartøy vise, hvor de best kan ses, tre rundtlysende lanterner med rødt lys anbrakt loddrett over hverandre eller en sylinder.

Regel 29

Losfartøy

- (a) Et fartøy som ligger ute for å lose, skal vise:
 - (i) på eller nær mastetoppen to rundtlysende lanterner, den ene anbrakt loddrett over den andre, den øverste med hvitt lys, den nederste med rødt lys,
 - (ii) når det er underveis dessuten sidelanterner og en akterlanterne,
 - (iii) når det ligger til ankers, lanterne, lanterner eller signalfigur som foreskrevet i regel 30 for ankerliggere, i tillegg til de lanternene som er foreskrevet i punkt (i).
- (b) Et losfartøy som ikke ligger ute for å lose skal vise de lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet for et fartøy av samme lengde.

Regel 30

Fartøy som ligger til ankers og fartøy som står på grunn

- (a) Et fartøy som ligger til ankers skal vise hvor den best kan ses:
 - (i) forut en rundtlysende lanterne med hvitt lys eller en kule,
 - (ii) helt akterut eller nesten helt akterut og lavere enn den lanternen som er foreskrevet i punkt i, en rundtlysende lanterne med hvitt lys.
- (b) Et fartøy på mindre enn 50 meters lengde kan vise en rundtlysende lanterne med hvitt lys hvor den best kan ses, istedenfor de lanternene som er foreskrevet i punkt (a).
- (c) Et fartøy kan, og et fartøy på 100 meters lengde eller mer skal når det ligger til ankers også bruke de tilgjengelige dekklys eller liknende lys for å belyse dekkene.
- (d) Et fartøy som står på grunn skal vise de lanternene som er foreskrevet i punktene (a) eller (b) i denne regel og dessuten hvor de best kan ses:
 - (i) to rundtlysende lanterner med rødt lys, den ene anbrakt loddrett over den andre,
 - (ii) tre kuler anbrakt loddrett over hverandre.
- (e) Et fartøy på mindre enn 7 meters lengde som ligger til ankers og som ikke er i eller nær en trang lei, renne eller ankerplass eller hvor andre fartøy normalt navigerer, skal ikke behøve å vise de lanternene eller signalfiguren som er foreskrevet i punktene (a) og (b) i denne regel.

- (f) Et fartøy på mindre enn 12 meters lengde som står på grunn, skal ikke behøve å vise de lanterne eller signalfigurene som er foreskrevet i punktene (d) (i) og (ii) i denne regel.

Regel 31

Sjøfly

Hvor det ikke er praktisk mulig for et sjøfly eller et WIG-fartøy å vise lanterner og signalfigurer av slik karakter eller plassert slik som foreskrevet i reglene i denne del, skal det vise lanterner og signalfigurer med så lik karakter og plassering som det er mulig.

Endret 31. august 2006.

Del D – Lyd- og lyssignaler

Regel 32

Definisjoner

- (a) Ordet *fløyte* byr enhver lydsignalinnretning som kan frembringe de foreskrevne støt og som er i samsvar med spesifikasjonene i vedlegg III til disse reglene.
- (b) Uttrykket *kort støt* betyr et støt av om lag et sekunds varighet.
- (c) Uttrykket *langt støt* betyr et støt av fra fire til seks sekunders varighet.

Regel 33

Utstyr for lydsignaler

- (a) Et Fartøy på 12 meters lengde eller mer skal være utstyrt med en fløyte, et fartøy på 20 meters lengde eller mer skal være utstyrt med en klokke i tillegg til en fløyte, og et fartøy på 100 meters lengde eller mer skal dessuten være utstyrt med en gongong hvis klang eller tone ikke kan forveksles med klokkens. Fløyten, klokken og gongongen skal være i samsvar med spesifikasjonene i vedlegg III til disse reglene. Klokken, gongongen eller begge kan erstattes av annet utstyr som har samme respektive lydkarakteristikk, dog skal det alltid være mulig å gi de foreskrevne signaler manuelt.
- (b) Et fartøy på mindre enn 12 meters lengde er ikke pliktig til å føre de lydsignalapparatene som er foreskrevet i punkt (a) i denne regel, men hvis det ikke gjør det, skal det være utstyrt med noe annet som kan gi et kraftig lydsignal.

Endret 31. august 2006.

Regel 34

Manøver- og varselsignaler

- (a) Når fartøy er i sikte av hverandre, skal et maskindrevet fartøy underveis, idet det utfører en manøver som har hjemmel eller er foreskrevet i disse reglene, tilkjennegi manøveren med følgende signaler i fløyten:
- et kort støt som betyr «Jeg forandrer kurs til styrbord»,
 - to korte støt som betyr «Jeg forandrer kurs til babord»,
 - tre korte støt som betyr «Jeg bruker maskinkraften akterover».
- (b) Et hvilket som helst fartøy kan supplere de fløytesignalene som er foreskrevet i punkt (a) i denne regel, med lyssignaler som gjentas på passende måte mens manøveren blir utført.
- (i) disse lyssignalene skal ha følgende betydning:
- et blink «Jeg forandrer min kurs til styrbord»,
 - to blink «Jeg forandrer min kurs til babord»,
 - tre blink «Jeg bruker maskinkraften akterover»,

- (ii) varigheten av hvert blink skal være om lag et sekund, mellomrommet mellom blinkene skal være om lag et sekund og mellomrommene mellom påfølgende signaler skal være minst ti sekunder,
 - (iii) den lanternen som blir brukt for å gi dette signalet skal, hvis den er anbrakt, være en rundtlysende lanterne med hvitt lys, synlig på minst 5 mils avstand og skal være i samsvar med bestemmelsene i vedlegg I til disse reglene.
- (c) Når fartøy er i sikte av hverandre i en trang lei eller renne:
- (i) skal et fartøy som haler inn på et annet og akter å gå forbi dette, i samsvar med regel 9 (e) i tilkjennege sin hensikt med følgende signaler i fløyten:
 - to lange støt etterfulgt av et kort støt som betyr «Jeg akter å gå forbi på Deres styrbord side»,
 - to lange støt etterfulgt av to korte støt som betyr «Jeg akter å gå forbi på Deres babord side»,
 - (ii) skal det fartøyet som holder på å bli innhentet dersom det tar forholdsregler i henhold til regel 9 (e) i tilkjennege at det er enig med følgende signal i fløyten:
 - et langt, et kort, et langt og et kort støt i nevnte rekkefølge.
- (d) Når to fartøy i sikte av hverandre nærmer seg hverandre og av en eller annen grunn ett av dem ikke kan forstå det andre fartøyet manøvrer eller hva det akter å gjøre eller er i tvil om det andre tar tilstrekkelige forholdsregler til å unngå sammenstøt, skal det fartøyet som er i tvil, øyeblikkelig tilkjennege slik tvil ved å gi minst fem korte støt med fløyten raskt etter hverandre. Et slikt signal kan suppleres med et lyssignal som består av minst fem korte blink raskt etter hverandre,
- (e) Et fartøy som nærmer seg en sving eller et område i en lei eller et løp hvor andre fartøy kan være skjult av en mellomliggende hindring, skal gi ett langt støt. Et slikt signal skal besvares med et langt støt av et hvilket som helst fartøy som nærmer seg svingen fra motsatt side eller som befinner seg bak den mellomliggende hindring og som er innen hørevidde.
- (f) Dersom det på et fartøy er anbrakt fløyter som er mer enn 100 meter fra hverandre, skal bare en fløyte brukes for å gi manøvrer- og varselsignaler.

Regel 35

Lydsignaler under nedsatt sikt

I eller nær farvann med nedsatt sikt skal de signalene som denne regelen foreskriver, enten det er dag eller natt gis således:

- (a) Et maskindrevet fartøy som gjør fart gjennom vannet, skal minst hvert annet minutt gi et langt støt.
- (b) Et maskindrevet fartøy underveis, som ligger med stoppet maskin og uten å gjøre fart gjennom vannet, skal minst hvert annet minutt gi to lange støt med om lag 2 sekunders mellomrom.
- (c) Et fartøy som ikke er under kommando, et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere, et fartøy som er hemmet av sitt dypgående, et seilfartøy, et fartøy som holder på med å fiske og et fartøy som sleper eller skyver et annet fartøy skal, istedenfor de signalene som er foreskrevet i punktene (a) eller (b) i denne regel, minst hvert annet minutt gi tre støt etter hverandre, nemlig et langt etterfulgt av to korte.
- (d) Et fartøy som holder på med å fiske når det ligger til ankers og et fartøy som har begrenset evne til å manøvrere og som utfører sitt oppdrag når det ligger til ankers, skal istedenfor de signalene som er foreskrevet i punkt (g) i denne regel gi de signalene som er foreskrevet i punkt (c) i denne regel.

- (e) Et fartøy som blir slept, eller, hvis der slepes mer enn ett fartøy, det siste fartøy i slepet, skal, hvis det er bemannet, minst hvert annet minutt gi fire støt etter hverandre, nemlig et langt etterfulgt av tre korte. Når det er mulig, skal dette signalet gis straks etter det som er gitt av det fartøy som sleper.
- (f) Når et fartøy som skyver og et fartøy som blir skjøvet frem er fast sammenkoplet som en samlet enhet, skal de anses som ett maskindrevet fartøy og gi de signalene som er foreskrevet i punktene (a) eller (b) i denne regel.
- (g) Et fartøy som ligger til ankers, skal minst hvert minutt ringe hurtig med klokken i om lag 5 sekunder. Fartøy på 100 meters lengde eller mer skal ringe med klokken i den forreste del av fartøyet, og like etter ringingen med klokken, skal det i den akterste del av fartøyet gis lyd med gongongen i om lag 5 sekunder. Et fartøy som ligger til ankers, kan dessuten gi tre støt etter hverandre, nemlig et kort, et langt og et kort, for å varsle et fartøy som nærmer seg, om sin posisjon og om muligheten for sammenstøt.
- (h) Et fartøy som står på grunn, skal ringe med klokken og, hvis det har plikt til det, gi lyd med gongongen som foreskrevet i punkt (g) i denne regel, og skal dessuten slå tre atskilte og tydelige slag på klokken like før og like etter den hurtige ringing med klokken. Et fartøy som står på grunn, kan dessuten gi et passende fløytesignal.
- (i) Et fartøy på 12 meters lengde eller mer, men under 20 meters lengde, skal ikke være pålagt å ringe med klokken slik punkt (g) og (h) i denne regel foreskriver. Hvis fartøyet ikke ringer med klokken, skal det imidlertid gi et annet virkningsfullt lydsignal minst hvert annet minutt.
- (j) Et fartøy på mindre enn 12 meters lengde er ikke pliktig til å gi de signalene som er nevnt ovenfor, men dersom det ikke gir dem, skal det minst hvert annet minutt gi et annet kraftig lydsignal.
- (k) Et losfartøy som ligger ute for å lose, kan i tillegg til de signalene som er foreskrevet i punktene (a), (b) eller (g) i denne regel, gi et identifikasjonssignal bestående av fire korte støt.

Endret 31. august 2006.

Regel 36

Signal for å påkalle oppmerksomhet

Hvis det blir nødvendig for å påkalle et annet fartøys oppmerksomhet kan et hvilket som helst fartøy gi lys- og lydsignal som ikke kan forveksles med noe signal som har hjemmel annetsteds i disse reglene eller det kan rette strålen fra sin lyskaster i retning mot faren på en slik måte at intet fartøy generes.

Ethvert lys som brukes for å påkalle et annet fartøys oppmerksomhet skal være slik at det ikke kan forveksles med et hvilket som helst hjelpemiddel for navigeringen. For så vidt det gjelder denne regel skal bruken av høyintense lys som blinker eller hvor blinket fremkalles ved roterende lys, slik som blitzlys,¹ unngås.

¹ Blitzlys: engelsk «strobe lights».

Regel 37

Nødsignaler

Når et fartøy er i nød og trenger hjelp skal det bruke eller vise de signalene som er beskrevet i vedlegg IV til disse reglene.

Del E – Fritakelse

Regel 38

Fritakelse

Et hvilket som helst fartøy (eller klasse av fartøy) hvis kjøl blir strukket eller som er på et liknende byggetrinn før disse reglene trer i kraft, kan fritas fra å etterkomme dem som følger, forutsatt at det tilfredsstiller kravene i de internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1960:

- (a) Installasjon av lanterner med lys som er synlig som foreskrevet i regel 22, i inntil fire år etter den dag disse reglene trer i kraft.
- (b) Installasjon av lanterner med de fargespesifikasjoner som er foreskrevet i avsnitt 7 i vedlegg I til disse reglene, i inntil fire år etter den dag disse reglene trer i kraft.
- (c) Omplassering av lanterner som følge av omgjøring fra britiske til metriske mål og avrunding av målene, for bestandig.
- (d)
 - (i) Omplassering av topplanternene på fartøy på mindre enn 150 meters lengde som følge av bestemmelsene i avsnitt 3 (a) i vedlegg I til disse reglene, for bestandig.
 - (ii) Omplassering av topplanternene på fartøy på 150 meters lengde eller mer som følge av bestemmelsene i avsnitt 3 (a) i vedlegg I til disse reglene, i inntil ni år etter den dag disse reglene trer i kraft.
- (e) Omplassering av topplanternene som følge av bestemmelsene i avsnitt 2 (b) i vedlegg I til disse reglene, i inntil ni år etter den dag disse reglene trer i kraft.
- (f) Omplassering av sidelanternene som følge av bestemmelsene i avsnitt 2 (g) og 3 (b) i vedlegg I til disse reglene, i inntil ni år etter den dag disse reglene trer i kraft.
- (g) Kravene til lydsignalapparater foreskrevet i vedlegg III til disse reglene, i inntil ni år etter den dag da disse reglene trer i kraft.
- (h) Omplassering av rundtlysende lanterner som følge av bestemmelsene i avsnitt 9 (b) i vedlegg I til disse reglene, for bestandig.

Kapittel II

Særskilte regler for norsk innenlands farvann

Del A – Alminnelige regler

Regel 39

Anvendelse

- (a) De internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen gjelder også i norsk innenlands farvann, herunder på Svalbard og Jan Mayen, når intet annet går frem av reglene i dette kapitlet.
- (b) Reglene i dette kapittel gjelder også for utenlandske fartøy.
- (c) Norsk innenlands farvann omfatter farvann under norsk jurisdiksjon på Svalbard og Jan Mayen.

Regel 40

Særregler i og utenom havnedistrikt

- (a) Særskilte regler for et havnedistrikt, kan fastsettes av Sjøfartsdirektoratet etter innstilling fra vedkommende myndighet.

- (b) For innenlands farvann utenom havnedistriktene hvor særlige forhold gjør seg gjeldende, kan særskilte regler fastsettes av Sjøfartsdirektoratet etter innstilling fra vedkommende myndighet.

Del B – Regler for styring og seilas

Regel 41

Trange farvann

- (a) Et maskindrevet fartøy skal alltid varsle sin ankomst til et trangt farvann ved fra en avstand av ca. 1/2 mil å gi et langt støt av minst 10 sekunders varighet.
- (b) Når to maskindrevne fartøy kommer i motsatt retning til et farvann som er så trangt at de ikke kan passere hverandre uten fare for sammenstøt, skal det fartøy som kommer sist, vente til det andre har passert, forutsatt at dette har gitt det signal som er foreskrevet i punkt (a) i denne regel.
- (c) Et maskindrevet fartøy som befinner seg i et farvann som er så trangt at et møtende fartøy ikke kan passere uten fare for sammenstøt, skal tilkjennegi dette for et møtende fartøy ved å gi minst 5 korte støt i fløyten. Det møtende fartøy skal da vente til det andre har passert.

Regel 42

Passering av dykkerfartøy

Når et fartøy markerer med det internasjonale signalflagg «A» eller tilsvarende merket skjerm («Jeg har en dykker nede. Hold godt klar og gå med sakte fart»), at dykker eller froskemann er nede, skal andre fartøy passere med forsiktighet, og maskindrevne fartøy skal om mulig stoppe maskinen.

Regel 43

Små fartøy

Et fartøy som blir rodd, et maskindrevet fartøy og et seilfartøy som i henhold til regel 23 (c) eller 25 (d), bare fører eller viser en lanterne med hvitt lys, skal når det nærmer seg andre fartøy eller det ser andre fartøy nærme seg, manøvrere med forsiktighet, gå med redusert fart og om nødvendig stoppe farten. Slike fartøy skal holde godt av veien for andre fartøy.

Regel 44

Ansvar mellom fartøy

Lystfartøy og åpne båter som drives frem med årer, seil eller maskin, skal mest mulig holde av veien for større fartøy, rutegående ferger og annen nyttetraffikk, når de passerer et trangt farvann, en sterkt beferdet lei eller et havneområde.

Regel 45

Ankring

Fartøy eller andre flytende gjenstander skal ikke uten tvingende nødvendighet ankres eller fortøyes slik at dette hindrer passasjen for eller kan skade andre fartøy.

Del C – Lanterner, signalfigurer og lydsignaler

Regel 46

Lanterner på små fartøy

- (a) Et maskindrevet fartøy på mindre enn 20 meters lengde kan når det ikke har mast, vise den lanternen som er foreskrevet i regel 23 (a) i, jf. avsnitt 2 (c) i vedlegg I til

disse reglene, i en mindre høyde enn 2,5 meter over rekken, men ikke lavere enn 1 meter over sidelanternene eller den sammensatte lanternen.

- (b) Et fartøy på mindre enn 12 meters lengde, kan dog vise den nevnte lanternen lavere dersom forholdene gjør det nødvendig, men ikke lavere enn 0,5 meter over sidelanternene eller den sammensatte lanternen.

Regel 47

Merking av andre gjenstander enn fartøy

- (a) Draconer, silde- og fiskeposer o.l. som ligger helt eller delvis under vannet og som blir slept, skal ha en flåte eller flottør på slepet. For å angi akterenden av slepet, skal flåten eller flottøren vise en rundtlysende lanterne med hvitt lys eller en terningformet signalfigur.
- (b) Kraftledninger og liknende konstruksjoner som ved hjelp av flottører m.v. holdes flytende i sjøen og som under strekking over farvann kan medføre sperring eller innskrenkning for den alminnelige ferdsel, skal merkes i samsvar med regel 24 (g). Flottørene m.v. skal være lysreflekterende.

Regel 48

Spesielle signaler for tankskip

Tankskip på 40.000 tonns dødvekt og derover under seilas til og fra Slagenstangen, Risavika og Mongstad samt tankskip på 10.000 tonns dødvekt og derover under seilas innenfor Filtvet fyr til og fra oljeanlegg i indre Oslofjord skal føre de signalene som er nevnt i regel 28.

Regel 49

Signal for vaktfartøy

Et fartøy som utfører vaktjeneste i forbindelse med midlertidig sperring eller innskrenkning av farvann skal patruljere i forsvarlig avstand fra fareområdet og skal foruten de lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet i de internasjonale regler, vise tre rundtlysende lanterner anbrakt loddrett over hverandre hvor de best kan ses. Den øverste av disse lanternene skal vise grønt lys og de to nederste rødt lys. Om dagen skal et slikt fartøy vise det internasjonale signalflagg «U» på mastetoppen eller fra det høyeste punkt på fartøyet. Flagget skal minst være 1,67 x 1,37 meter.

Som alminnelig oppmerksomhetssignal kan det internasjonale en-bokstavsignalet «U» («De stevner mot fare») gis med lyd eller lys.

Regel 50

Fart mot normal fartsretning

Et maskindrevet fartøy, som bortsett fra korte manøvrer seiler med akterstevnen i fartsretningen, og som er slik innrettet at det herunder bevarer normal full styreevne, skal enten vise de lanternene som er foreskrevet i de internasjonale regler på en slik måte at de til enhver tid viser den faktiske seilretning eller to kuler anbrakt symmetrisk på hver side av fartøyet midtskipsplan, minst 2 meter over skorstein eller overbygning, og med en innbyrdes avstand av minst 3 meter.

Regel 51

Signalføring for kabelferje

En ferje som ved hjelp av kabel, kjetting eller liknende, beveger seg i en fast rute, skal hvor de best kan ses og anbrakt i eller parallelt med senterlinjen, vise:

- a) en kule,

- b) tre rundtlysende lanterner med rødt lys anbrakt i en loddrett likesidet trekant med spissen opp og med sider på minst 1 meter. Lysene skal være synlige på minst 1 mils avstand.

En slik ferje skal ikke vise andre lanterner.

Regel 52

Spesielle fartøy

Tollvesenets og politiets fartøy kan når de patruljerer, istedenfor de lanternene som er foreskrevet i sjøveisreglene, vise sine lanterner eller et bluss når de nærmer seg andre fartøy eller de ser andre fartøy nærme seg. Dette skal skje i så god tid at sammenstøt forebygges.

Regel 53¹

Lydsignal for fartøy som holder på med mudring eller undervannsarbeider

Et fartøy som viser de lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet i regel 27 (d), og som er ankret eller fortøyd på en slik måte at det forstyrrer den alminnelige trafikk, skal under nedsatt sikt gi det internasjonale signalet som er foreskrevet for fartøy som ligger til ankers, etterfulgt av minst 6 enkeltslag på klokken når annen trafikk skal passere fartøyet som om dette var en rød stake, og minst 6 dobbeltslag når annen trafikk skal passere fartøyet, som om dette var en grønn stake.

¹ Endret 15. februar 1982 (fra 1. mars 1982).

Del D – Særskilte regler for undervannsbåter, sjøfly og orlogsfartøy m.v.

Tilføyd ved forskrift 25 april 2002 nr. 474 (i kraft 1 juli 2002).

Regel 53a

Undervannsbåter som er helt neddykket eller som bare viser sine periskoper, skal i norsk farvann betrakte seg som vikepliktige for alle overflatefartøyer og sjøfly på vannet.

Overflatefartøyer skal imidlertid holde skarp utkikk og vises forsiktighet.

Undervannsbåter som er helt eller delvis oppdykket, skal betraktes som maskindrevne fartøyer og følge bestemmelsene for maskindrevne fartøyer i denne forskrift.

Når undervannsbåter neddykket manøvrerer sammen med overflatefartøyer, fører disse som varsel signal det signal som til enhver tid er anført i Den Internasjonale Signalebok for denne situasjon.

Tilføyd ved forskrift 25 april 2002 nr. 474 (i kraft 1 juli 2002).

Regel 53b

Undervannsbåter på overflaten vil foruten de foreskrevne posisjonslanterner, føre en roterende lanterne som et oppmerksomhetssignal for å tilkjennegi overfor møtende trafikk at undervannsbåter er langt større enn den innbyrdes lanterneavstand skulle tilsi.

Denne lanterne skal være anbrakt 2 meter loddrett over topplanteren og vise et gult (amber) blinklys horisonten rundt med ca. 90 blink pr. minutt. Lyset fra denne lanterne skal være synlig på minst 5 n. mils avstand.

Tilføyd ved forskrift 25 april 2002 nr. 474 (i kraft 1 juli 2002).

Regel 53c

Norske orlogsfartøyer og andre militære fartøyer er fritatt fra å føre den lanterne med hvitt lys som er nevnt i regel 23 bokstav a punkt ii, når de på grunn av sin særegne konstruksjon, eller sitt særlige formål derved ville bli hindret i sine militære funksjoner.

Tilføyd ved forskrift 25 april 2002 nr. 474 (i kraft 1 juli 2002).

Regel 53d

Norske fartøyer i Det sjømilitære fiskerioppsyn vil foruten de foreskrevne posisjonslanterner, under utførelse av bruksvaktjeneste føre en blå lanterne som kjennetegn. Denne lanterne skal være anbrakt på høyeste mastetopp og laget slik at den viser et ubrutt, blått lys horisonten rundt. Lyset fra denne lanterne skal være synlig på minst 2 n. mils avstand.

Tilføyd ved forskrift 25 april 2002 nr. 474 (i kraft 1 juli 2002).

Kapittel III Felles regler

Regel 54

Reglene skal finnes om bord

Enhver fører av dekket norsk fartøy skal sørge for at minst ett eksemplar av sjøveisreglene er om bord.

Regel 55

Ikrafttredelse

Disse sjøveisregler trer i kraft fra den tid Sjøfartsdirektoratet bestemmer.¹

Fra samme tid oppheves «Regler til forebygging av sammenstøt på sjøen (De internasjonale sjøveisreglene) og Særskilte sjøveisregler for norsk innenlands farvann» fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 3. mars 1965 med senere endringer og «Forskrifter om tilleggssignaler for fiskefartøyer» fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 26. september 1969 med senere endringer.

Regler som er gitt eller godkjent med hjemmel i § 2 i Særskilte sjøveisregler for norsk innenlands farvann av 3. mars 1965, skal fortsatt gjelde inntil de i tilfelle blir opphevet eller endret.

Forskriften trer i kraft for utenlandske skip på Svalbard og Jan Mayen fra den tid Kongen bestemmer.

¹ Ikrafttredelse 15. juli 1977.

Vedlegg I

Plassering av og tekniske detaljer for lanterner og signalfigurer

1. *Definisjon.*

Uttrykket *høyde over skroget* betyr høyde over det øverste gjennomgående dekk. Denne høyde skal måles fra det sted som er loddrett under lanternens plassering.

2. *Plassering av og avstand mellom lanterner i vertikalplanet.*

(a) På et maskindrevet fartøy på 20 meters lengde eller mer skal topplanternene være plassert som følger:

- (i) topplanternen forut, eller hvis det bare føres en topplanterne, da denne lanternen, i en høyde over skroget på minst 6 meter, og hvis fartøyets bredde overstiger 6 meter, da i en høyde over skroget minst lik fartøyets bredde, men lanternen behøver likevel ikke være plassert høyere over skroget enn 12 meter,
- (ii) når det føres to topplanter skal den akterste være minst 4,5 meter høyere enn den forreste.

(b) Den vertikale atskillelse av topplanternene på maskindrevne fartøy skal være slik at den akterste lanternen under alle normale trimforhold ses høyere enn og atskilt fra den forreste lanternen når de observeres fra havets overflate på en avstand av 1000 meter fra baugen.

(c) Topplanternen på et maskindrevet fartøy på 12 meters lengde eller mer, men på mindre enn 20 meters lengde skal være plassert i en høyde over rekken på minst 2,5 meter.

(d) Et maskindrevet fartøy på mindre enn 12 meters lengde kan føre den øverste lanternen lavere enn 2,5 meter over rekken. Når det føres en topplanterne i tillegg til sidelanterner og en akterlanterne, eller slik rundtlysende lanterner som er beskrevet i Regel 23 (c) (i) føres i tillegg til sidelanternene, skal denne topplanternen eller rundtlysende lanternen imidlertid føres minst 1 meter over sidelanternene.

(e) En av de to eller tre topplanter som er foreskrevet for et maskindrevet fartøy som sleper eller skyver et annet fartøy, skal være plassert i samme stilling som enten topplanternen forut eller den akterste topplanterne, dog slik at hvis den føres på aktermasten skal den laveste akterste topplanterne være minst 4,5 meter høyere, målt loddrett, enn topplanternen forut.

(f)

- (i) Topplanternen eller lanternene foreskrevet i regel 23(a) skal være plassert slik at de er klar av og over alle andre lys eller konstruksjoner som skjemer, unntatt som beskrevet i punkt (ii).
- (ii) Når det ikke lar seg gjøre å føre de rundtlysende lanternene som er foreskrevet i regel 27(b)(i) eller regel 28 lavere enn topplanternene, kan de føres over den/de akterste topplanternen/e eller vertikalt mellom topplanternen/e forut og den/de akterste topplanternen/e, dog slik at i siste tilfelle skal kravene i avsnitt 3 (c) i dette vedlegg være etterkommet.

(g) Sidelanternene på et maskindrevet fartøy skal være plassert i en høyde over skroget som ikke er mer enn tre fjerdedeler av den høyden som topplanternen forut er plassert i. De skal ikke være plassert så lavt at de blir utydeliggjort av dekklys.

(h) Når et maskindrevet fartøy på mindre enn 20 meters lengde fører sidelanterner som er satt sammen til en lanternen, skal den plasseres minst 1 meter lavere enn topplanternen.

- (i) Når reglene foreskriver at to eller tre lanterner skal føres loddrett over hverandre, skal avstanden mellom dem være:
 - (i) på et fartøy på 20 meters lengde eller mer skal slike lanterner være minst 2 meter fra hverandre og den nederste av disse lanternene skal, unntatt når en slepelanterne kreves, være plassert i en høyde over skroget på minst 4 meter.
 - (ii) på et fartøy på mindre enn 20 meters lengde skal slike lanterner være minst 1 meter fra hverandre og den nederste av disse lanternene skal, unntatt når en slepelanterne kreves, være plassert i en høyde over rekken på minst 2 meter.
 - (iii) når tre lanterner føres skal den øverste og nederste være anbrakt i samme avstand fra den midterste.
 - (j) Den nederste av de to rundtlysende lanternene som er foreskrevet på et fartøy som holder på med å fiske skal føres i en høyde over sidelanternene på minst to ganger avstanden mellom de to lanternene som er anbrakt loddrett over hverandre.
 - (k) Når to ankerlanterner føres skal den forut som er foreskrevet i regel 30 (a) (i), være minst 4,5 meter høyere enn den akterut. På et fartøy på 50 meters lengde eller mer skal denne forreste ankerlanterne være plassert i en høyde over skroget på minst 6 meter.
3. *Plassering og avstand mellom lanternene i horisontalplanet.*
- (a) Når to topplanterner er foreskrevet på et maskindrevet fartøy skal den vannrette avstand mellom dem være minst lik halvparten av fartøyets lengde, men den behøver dog ikke være mer enn 100 meter. Lanternen forut skal være plassert ikke mer enn en fjerdedel av fartøyets lengde fra baugen.
 - (b) På et maskindrevet fartøy på 20 meters lengde eller mer skal sidelanternene ikke være anbrakt forenom topplanteren forut. De skal være anbrakt ved eller nær fartøyets side.
 - (c) Når de lanternene som er foreskrevet i regel 27 (b) (i) eller regel 28 er plassert vertikalt mellom den/de forreste topplanteren/e og den/de akterste topplanteren/e, skal disse rundtlysende lanternene være plassert minst 2 meter i vannrett avstand fra fartøyets senterlinje i tverrskips retning.
 - (d) Når det er foreskrevet bare én topplanterne for et maskindrevet fartøy, skal denne lanternen vises forenom midtskips; et fartøy på mindre enn 20 meters lengde kan likevel unnlate å vise denne lanternen forenom midtskips, men skal vise den så langt forut som praktisk mulig.
4. *Detaljer vedrørende plassering av retningsvisende lanterner på fiskefartøy, mudderapparater og fartøy som holder på med undervannsvirksomhet.*
- (a) Den lanternen som viser retningen av redskap som er ute fra et fartøy som holder på med å fiske, som foreskrevet i regel 26 (c) (ii) skal være anbrakt minst 2 meter, men ikke mer enn 6 meter i vannrett avstand fra de to rundtlysende lanternene med rødt og hvitt lys. Denne lanternen skal ikke være anbrakt høyere enn den rundtlysende lanternen med hvitt lys som er foreskrevet i regel 26 (c) (i) og ikke lavere enn sidelanternene.
 - (b) Lanternene og signalfigurene på et fartøy som holder på med å mudre eller med undervannsvirksomhet og som angir den side hvor det er en hindring og/eller den side på hvilken det er trygt å passere, slik det er foreskrevet i regel 27 (d) (i) og (ii), skal være anbrakt i vannrett avstand, så stor som praktisk mulig, men ikke i noe tilfelle mindre enn 2 meter, fra de lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet i regel 27 (b) (i) og (ii). Ikke i noe tilfelle skal den øverste av disse lanternene eller

signalfigurene være plassert høyere enn den nederste av de tre lanternene eller signalfigurene som er foreskrevet i regel 27 (b) (i) og (ii).

5. *Skjermer for sidelanternene.*

Sidelanternene på fartøy på 20 meters lengde eller mer skal på den ene side som vender inn mot fartøyet være forsynt med skjermer som oppfyller kravene i avsnitt 9 i dette vedlegg. Skjermene skal være malt i matt sort farge. På fartøy på mindre enn 20 meters lengde skal sidelanternene hvis det er nødvendig for å oppfylle kravene i avsnitt 9 i dette vedlegg, på den side som vender inn mot fartøyet være forsynt med skjermer i matt, sort farge. En sammensatt lanterne som har et enkelt vertikalt filament og et meget smalt skille mellom den grønne og røde del, behøver ikke å være forsynt med utvendige skjermer.

6. *Signalfigurer.*

(a) Signalfigurer skal være sorte og ha følgende dimensjoner:

- (i) En kule skal ha en diameter på minst 0,6 meter.
- (ii) En kjele skal ha en grunnflate med diameter på minst 0,6 meter og en høyde lik dens diameter.
- (iii) En sylinder skal ha en diameter på minst 0,6 meter og høyde på to ganger dens diameter.
- (iv) En terningformet signalfigur skal bestå av to kjepler som definert (i) (ii) ovenfor og med felles grunnflate.

(b) Den loddrette avstand mellom signalfigurer skal være minst 1,5 meter.

(c) På et fartøy på mindre enn 20 meters lengde kan signalfigurer med mindre dimensjoner, men passende til fartøyet størrelse, benyttes og avstanden mellom signalfigurene kan reduseres tilsvarende.

7. *Fargespesifikasjoner for lys.*

Fargen for alle navigasjonslys skal være i samsvar med følgende grenser som ligger innenfor de grenser som er trukket opp for hver farge av Den internasjonale belysningskommisjon (CIE). Grensen for hver farge er angitt ved hjørnekoordinatene som følger:

(i) *Hvit*

x 0.525 0.525 0.452 0.310 0.310 0.443
y 0.382 0.440 0.440 0.348 0.283 0.382

(ii) *Grønn*

x 0.028 0.009 0.300 0.203
y 0.385 0.723 0.511 0.356

(iii) *Rød*

x 0.680 0.660 0.735 0.721
y 0.320 0.320 0.265 0.259

(iv) *Gul*

x 0.612 0.618 0.575 0.575
y 0.382 0.382 0.425 0.406

8. *Lysstyrke.*

(a) Lanternenes minimum lysstyrke skal beregnes etter følgende formel:

$$I = 3,43 \times 10^6 \times T \times D^2 \times K^{-1} \text{ hvor}$$

I er lysstyrke i candela under drift,

T er terskelfaktor 2×10^{-7} lux,

D er foreskrevet lysvidde i nautiske mil,

K er atmosfærisk transmisjon.

For de foreskrevne lys skal verdien av K være 0,8, som tilsvarer en meteorologisk sikt på omkring 13 nautiske mil.

(b) Et utvalg av resultater som fås ved anvendelse av formelen er gjengitt i etterfølgende tabell:

Foreskrevet lysvidde i nautiske mil D	Lanternens lysstyrke i candela med $K = 0,8$ I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Anm.: Navigasjonslanternenes maksimum lysstyrke bør begrenses for å unngå unødige skarpt lys. Dette skal ikke skje ved variabel kontroll av lysstryken.

9. Horisontale sektorer.

- (a) (i) I forlig retning skal sidelanterner når de er anbrakt på fartøyet vise den minimum lysstyrke som kreves. Lysstyrken skal avta slik at lyset får en faktisk avskjæring mellom 1 grad og 3 grader utenfor de foreskrevne sektorer.
- (ii) For akterlanterner og topplanterner og sidelanterner ved 22,5 grader aktenfor tvers skal de minimum lysstyrker som kreves, opprettholdes over en bue av horisonten opp til 5 grader innenfor de sektorgrensene som er foreskrevet i regel 21. Fra 5 grader innenfor de foreskrevne sektorer kan lysstyrken avta med 50 % opp til den foreskrevne grense. Den skal avta jevnt slik at lyset får en faktisk avskjæring høyst 5 grader utenfor de foreskrevne sektorer.
- (b) (i) Rundtlysende lanterner skal være plassert slik at de ikke skjermes av master, poster eller konstruksjoner innenfor vinkelsektorer på mer enn 6 grader, unntatt de ankerlanternene som er foreskrevet i regel 30 og som ikke behøver å plasseres i en høyde over skroget som er praktisk umulig.
- (ii) Dersom det ikke er praktisk mulig å etterkomme punkt (b) (i) i dette avsnitt ved å vise bare én rundtlysende lanterne, skal det brukes to rundtlysende lanterner, høvelig anbrakt eller avskjermet slik at de så langt som praktisk mulig synes som én lanterne på en avstand av en mil.

10. Vertikale sektorer.

- a) Unntatt for lanterner på seilfartøy underveis skal de vertikale sektorer på fast anbragte elektriske lanterner sikre at:
 - (i) den minimum lysstyrke som kreves, minst opprettholdes ved alle vinkler fra 5 grader over til 5 grader under horisontalplanet,
 - (ii) minst 60 % av den minimum lysstyrke som kreves, opprettholdes fra 7,5 grader over til 7,5 grader under horisontalplanet.
- (b) Hvor det gjelder seilfartøy underveis skal de vertikale sektorer på fast anbrakte elektriske lanterner sikre at:
 - (i) den minimum lysstyrke som kreves, minst opprettholdes ved alle vinkler fra 5 grader over til 5 grader under horisontalplanet,
 - (ii) minst 50 % av den minimum lysstyrke som kreves, opprettholdes fra 25 grader over til 25 grader under horisontalplanet.
- (c) Andre lanterner enn elektriske skal så godt som mulig tilfredsstille disse spesifikasjoner.

11. Ikke-elektriske lanterners lysstyrke.

Lanterner som ikke er elektriske skal så langt det lar seg gjøre, oppfylle de kravene til minimum lysstyrke som er spesifisert i tabellen gjengitt i avsnitt 8 i dette vedlegg.

12. *Manøverlanterne.*

Uten hensyn til bestemmelsene i avsnitt 2 (f) i dette vedlegg skal den manøverlanteren som er beskrevet i regel 34 (b), være plassert i det samme langskips vertikallplan som topplanteren eller topplanternene, og hvis praktisk mulig, i en høyde av minst 2 meter loddrett over den forreste topplanteren, dog slik at den skal føres minst 2 meter loddrett over eller under den akterste topplanteren. På et fartøy som bare fører en topplanterne skal manøverlanteren hvis den er anordnet, føres hvor den best kan ses minst 2 meter loddrett atskilt fra topplanteren.

13. *Hurtiggående fartøy**

- (a) Topplanteren på hurtiggående fartøy kan plasseres i en høyde i forhold til fartøys bredde som er mindre enn det som er foreskrevet i punkt 2 (a) (i) i dette vedlegg, forutsatt at fotvinkelen til den likebente trekanten som dannes av sidelanternene og topplanteren sett vinkelrett forfra eller aktenfra, ikke er mindre enn 27 °.
- (b) På hurtiggående fartøyer på 50 meters lengde eller mer, kan den vertikale avstanden på minst 4, 5 meter mellom topplanteren forut og i hovedmast, som kreves i punkt 2 (a) (ii) i dette vedlegg, endres, forutsatt at avstanden ikke er mindre enn verdien som fastsettes ved følgende formel:

$$y = \frac{(a + 17\psi)C}{1000} + 2$$

der:

y er høyden på topplanteren i hovedmasten over topplanteren forut, i meter;

a er høyden på topplanteren forut over vannflaten under drift, i meter

ψ er trim under drift, i grader;

C er den horisontale avstanden mellom topplanternene i meter.

* Det vises til De internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer, 1994, og De internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøyer, 2000.

14. *Godkjenning.*

Lanternenes og signalfigurenes konstruksjon samt installeringen av lanterner om bord på fartøyet skal tilfredsstille de kravene som er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr, skal være type-godkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.

Endret ved forskrifter 24 okt 1994 nr. 976, 29 des 1998 nr. 1460 (i kraft 1 jan 1999), 15 mai 2001 nr. 539, 31. august 2006.

Vedlegg II

Tilleggssignal for fiskefartøy som fisker i nærheten av andre fartøy som holder på med å fiske

1. *Generelt.*

De lanternene som er nevnt nedenfor skal, hvis de vises i medfør av regel 26 (d), plasseres hvor de best kan ses. De skal være minst 0,90 meter fra hverandre, men skal være plassert lavere enn de lanternene som er foreskrevet i regel 26 (b) (i) og (c) (i). Lysene skal være synlige hele horisonten rundt på minst 1 mils avstand, men på mindre avstand enn de lanternene som er foreskrevet i disse reglene for fiskefartøy.

Fartøy som anvendes til fiske innenfor den norske fiskerigrense skal føre tilleggslanterner som foreskrevet i dette vedlegg. Tilleggslanternene skal også vises selv om fartøyet ikke fisker i nærheten av andre fartøy som holder på med fiske.

2. *Signaler for trålere.*

(a) Fartøy som holder på med å fiske med trål, enten de bruker bunntrål eller flytetrål, skal vise:

- (i) når trålen skytes:
to lanterner med hvitt lys, den ene anbrakt loddrett over den andre,
- (ii) når trålen hales:
en lanterne med hvitt lys over en lanterne med rødt lys, den ene anbrakt loddrett over den andre,
- (iii) når trålen har satt seg fast i en hindring:
to lanterner med rødt lys, den ene anbrakt loddrett over den andre.

(b) Ethvert fartøy som holder på med å fiske med partrål, skal vise:

- (i) om natten en lyskaster som lyser forover og i retning av det annet av de to fartøyene,
- (ii) når trålen skytes eller hales eller når den har satt seg fast i en hindring, de lanternene som er foreskrevet i avsnitt 2 (a) ovenfor.

3. *Signaler for snurpenotfiskere.*

Fartøyer som holder på med å fiske med snurpenot, skal vise to lanterner med gult lys, den ene anbrakt loddrett over den andre. Disse lanternene skal blinke vekselvis hvert sekund og med like lange lys- og mørkeperioder. Disse lanternene skal bare vises når fartøyet er hindret av sine fiskeredskap.

Endret ved forskrifter 24 okt 1994 nr. 976, 15 mai 2001 nr. 539.

Vedlegg III

Tekniske detaljer for lydsignalapparater

1. *Fløyter.*

(a) *Frekvenser og rekkevidde av hørbarheten.*

Signalets basisfrekvens skal ligge innenfor området 70–700 Hz. Rekkevidden av hørbarheten av signalet fra en fløyte skal bestemmes av de frekvensene, herunder basisfrekvensen og/eller én eller flere av de høyere frekvensene, som ligger innenfor området 180–700 Hz ($\pm 1\%$) for et fartøy på 20 meters lengde eller mer, eller 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) for et fartøy på under 20 meters lengde, og som gir det lydtryknivået som er spesifisert i avsnitt 1 (c) nedenfor.

(b) *Grenser for basisfrekvenser.*

For å sikre stor variasjon i fløytekarakteristikken skal basisfrekvensen for en fløyte ligge mellom følgende grenser:

- (i) 70–200 Hz for et fartøy på 200 meters lengde eller mer,
- (ii) 130–350 Hz for et fartøy på 75 meters lengde, men på mindre enn 200 meters lengde,
- (iii) 250–700 Hz for et fartøy på mindre enn 75 meters lengde.

(c) *Lydsignalstyrke og rekkevidde av hørbarheten.*

En fløyte som er installert på et fartøy, skal i den retning hvor styrken er størst, og på en avstand av 1 meter fra den, gi et lydtryknivå i minst et 1/3 oktavbånd innenfor frekvensområdet 180–700 Hz ($\pm 1\%$) for et fartøy på 20 meters lengde eller mer, eller 180–2100 Hz ($\pm 1\%$) for et fartøy på under 20 meters lengde, og som minst svarer til det trykk som er gitt i tabellen nedenfor:

Fartøyet lengde i meter	1/3 oktavbåndnivå ved 1 meter i dB med referanseverdi $2 \times 10^{-5} \text{ N/m}^2$	Rekkevidden av av hørbarheten i nautiske mil
200 eller mer	143	2
75 men mindre enn 200	138	1,5
20 men mindre enn 75	130	1
Mindre enn 20	120*	0,5
	115*	0,5
	111*	0,5

*1 Når de målte frekvensene ligger i området 180–450 Hz

*2 Når de målte frekvensene ligger i området 450–800 Hz

*3 Når de målte frekvensene ligger i området 800–2100 Hz

Rekkevidden av hørbarheten i tabellen ovenfor er av opplysende art og gir den omtrentlige rekkevidden i hvilken en fløyte, i dens akse forover og når det er stille luft, med 90 % sannsynlighet kan bli hørt om bord på et fartøy som har normal bakgrunnsstøy på lyttepostene. (Denne bakgrunnsstøy antas å ligge på 68 dB i det oktavbåndet som har sitt senter ved 250 Hz, og på 63 dB i det oktavbåndet som har sitt senter ved 500 Hz).

I praksis er den rekkevidden som en fløyte kan høres i, ytterst variabel og avhenger i høy grad av værforholdene. De verdiene som er gitt kan anses som typiske, men når det er sterk vind eller et høyt støynivå på lytteposten kan rekkevidden bli sterkt redusert.

(d) *Retningsbestemte egenskaper.*

Lydtrykknivået til en retningsbestemt fløyte skal ikke være mer enn 4 dB lavere enn det foreskrevne lydtrykknivået i aksene i en hvilken som helst retning i horisontalplanet innenfor ± 45 grader på aksene. Lydtrykknivået i en hvilken som helst annen retning i horisontalplanet skal ikke være mer enn 10 dB lavere enn det foreskrevne lydtrykknivået i aksene slik at rekkevidden i hvilken som helst retning vil bli minst halvparten av rekkevidden i aksene forover. Lydtrykknivået skal måles i det tredjedels oktavbåndet som bestemmer rekkevidden av hørbarheten.

(e) *Fløytens plassering.*

Når en retningsbestemt fløyte skal brukes som den eneste fløyte på et fartøy, skal den installeres med sin største styrke rett forover.

En fløyte skal plasseres så høyt som praktisk mulig på et fartøy for å redusere at lyden blir avbrutt av hindringer og også for å gjøre faren for hørselskader hos besetningen så liten som mulig. Lydtrykknivået av fartøyet eget signal skal på lyttepostene ikke være over 110 dB (A) og så langt det lar seg gjøre helst ikke over 100 dB (A).

(f) *Anordning av mer enn en fløyte.*

Dersom det er anbrakt fløyter som er mer enn 100 meter fra hverandre, skal arrangementet være slik at de ikke gir lyd samtidig.

(g) *Kombinerte fløytesystemer.*

Hvis lydfeltet til en enkelt fløyte eller en av de fløytene som er nevnt i punkt (f) ovenfor på grunn av tilstedeværende hindringer kommer til å få en sone med et sterkt redusert lydnivå, anbefales det at et kombinert fløytesystem blir innstallert for å overvinne denne reduksjon. For så vidt angår reglene skal et kombinert fløytesystem anses som en enkelt fløyte. Fløytene i et kombinert system skal være anbrakt høyst 100 meter fra hverandre og arrangementet skal være slik at de gir lyd samtidig.

- Frekvensen til en hvilken som helst av fløytene skal atskille seg fra de andre med minst 10 Hz.
2. *Klokke eller gongong.*
 - (a) *Signalstyrke.*
En klokke eller gongong eller annen anordning som har liknende lydkarakteristikk skal frembringe et lydtrykknivå på minst 110 dB i en meters avstand fra den.
 - (b) *Konstruksjon.*
Klokker og gongonger skal lages av korrosjonsfast materiale og være konstruert for å gi en klar tone. Diameteren på klokkenes åpning skal være minst 300 mm på fartøy på 20 meters lengde eller mer. Når det er praktisk mulig, anbefales en kraftdrevet klokkehammer for å sikre konstant kraft, men det skal være mulig å gi signal manuelt. Hammerens masse skal være minst 3 % av klokkenes masse.
 3. *Godkjenning.*
Lydsignalapparaters konstruksjon, deres effektivitet samt installasjon om bord på fartøyet skal tilfredsstille de kravene som er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr, skal være typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.

Endret ved forskrift 29 des 1998 nr. 1460 (i kraft 1 jan 1999), 31. august 2006.

Vedlegg IV

Nødsignaler

1. Følgende signaler brukt eller vist enten i samband med hverandre eller hver for seg, angir nød og at det trengs hjelp:
 - (a) Et skudd eller et annet knallsignal, avfyrt med om lag et minutts mellomrom.
 - (b) Vedvarende signal med et hvilket som helst tåkesignalapparat.
 - (c) Raketter eller granater som kaster ut røde stjerner og som avfyres med korte mellomrom, en av gangen.
 - (d) Et signal gitt pr. radiotelegraf eller et hvilket som helst annet signaleringssystem, som består av gruppen . . . — — . . . i morsekoden.
 - (e) Et signal pr. radiotelefon, nemlig det talte ordet «May-day».
 - (f) Nødsignalet N.C. i den internasjonale signalboken.
 - (g) Et signal som består av et firkantet flagg med en kule eller noe som ligner en kule, over eller under flagget.
 - (h) En flamme på fartøyet (f. eks. fra en brennende tjære- eller oljetønne e.l.)
 - (i) Et fallskjermlys eller et håndbluss som viser et rødt lys.
 - (j) Et røksignal som sender ut tykk, orangerødt røk.
 - (k) Langsom og gjentatt bevegelse opp og ned av armene utstrakt til hver sin side.
 - (l) Radiotelegrafalarmsignalet.
 - (m) Radiotelefonalarmsignalet.
 - (n) Signaler sendt av nødradiopeilesendere.
 - (o) Godkjente signaler sendt av radiokommunikasjonssystemer, herunder radar transpondere for redningsfarkoster.
2. Det er forbudt å bruke eller vise noen av de signaler som er nevnt foran, unntatt for å tilkjennegi nød og at det trengs hjelp. Det er også forbudt å bruke andre signaler som kan forveksles med de ovennevnte signalene.
3. Oppmerksomheten henledes på de aktuelle deler i Den internasjonale signalbok, Veiledning til skip for ettersøkning og redning til sjøs samt følgende signaler:

- (a) Et stykke orangerfarget duk påført enten en sort firkant og sirkel eller et annet passende symbol (for identifikasjon fra luften).
- (b) Fargestoff.

Endret ved forskrift 24 okt 1994 nr. 976.

Forskrift 27. mai 1980 nr. 1 om om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler m.v.

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i lov av 20. juli 1893 nr. 1 om sjøfarten § 323 (nå § 370), jf. kgl. res. av 1. desember 1978.

INNHold

§ 1	Definisjoner	278
§ 2	Anvendelse	278
§ 3	Faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler m.v.	278
§ 4	Avvik	278
§ 5	Straff	279
§ 6	Ikrafttreddelse	279

§ 1

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

Konvensjonen: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974.

§ 2

Anvendelse

Denne forskrift gjelder alle skip på alle reiser unntatt som bestemt i Regel 1 i kapittel V i konvensjonen.

§ 3

Faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler m.v.

1. Konvensjonens kapittel V om navigeringens sikkerhet, reglene 1, 2, 3, 4, 7, 9, 10 og 16, om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler m.v., gjelder for alle skip som bestemt i § 2 i denne forskrift.
2. For Norges vedkommende sendes faremeldinger til Havnedirektøren i Oslo. Meldinger om minefarer sendes vedkommende Sjøforsvarskommando. Meteorologiske observasjoner sendes Meteorologisk institutt. Radiomeldinger sendes som bestemt i Radioreglementet.
3. Det henstilles til reder/skipsfører å sørge for at konvensjonens kap V regel 8(e) etterkommes.

§ 4

Avvik

Sjøfartsdirektoratet kan tillate avvik eller stille andre krav enn bestemt i denne forskrift når dette ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

§ 5*Straff*

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift straffes med bøter i henhold til Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 § 339 nr. 2 hvis ikke strengere straff kommer til anvendelse i henhold til annen lovbestemmelse.

§ 6*Ikrafttredelse*

Denne forskrift trer i kraft straks.

Fra samme tid oppheves forskrift av 25. november 1964 om varsling av fare, om værmeldinger, nødhjelp til skip, samt om livredningssignaler m.m.

AVSNITT 2.5

Miljø

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

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 16. juni 1983 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 31, 32, 33, 34, 35, 37, 38, 43, 44 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20, 23, 25, 26, 38 og 39, jf. kgl. res. 27. november 1998 nr. 1095, kgl. res. 29. juni 2007 og delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet og lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven) § 4, jf. lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 21 jf. kgl. res. 27. november 1998 nr. 1095 og delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532. Forskriften inntar kravene i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, slik den lyder etter endringene ved Protokollen av 1978 (MARPOL 73/78) i norsk rett. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XXXII nr. 1, kap. XVII nr. 6 (direktiv 93/12/EØF endret ved direktiv 1999/32/EF), vedlegg XIII nr. 56d (direktiv 96/98/EF), vedlegg XX nr. 21ad (direktiv 1999/32/EF endret ved direktiv 2005/33/EF). Endret ved forskrifter 8 juni 1984 nr. 1283, 11 nov 1985 nr. 1982, 2 okt 1986 nr. 1869, 2 april 1987 nr. 230, 2 mars 1989 nr. 153, 12 mai 1989 nr. 343, 13 mars 1990 nr. 341, 21 jan 1991 nr. 56, 16 sep 1992 nr. 680, 15 sep 1992 nr. 709, 23 feb 1993 nr. 167, 3 juni 1993 nr. 430, 14 mars 1995 nr. 319, 12 mai 1998 nr. 552, 29 des 1998 nr. 1462, 28 juli 1999 nr. 873, 26 jan 2000 nr. 63, 25 jan 2000 nr. 173, 27 juni 2000 nr. 687, 4 juni 2002 nr. 965 (forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene), 30 juni 2003 nr. 913, 24 jan 2006 nr. 119, 10 aug 2006 nr. 965, 10 jan 2007 nr. 23 (bl.a tittel), 22 jan 2007 nr. 79, 29 juni 2007 nr. 751, 26 juli 2007 nr. 908, 27 feb 2008 nr. 251.

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	282
§ 1-1 Virkeområde	282
§ 1-2 Plikter	282
§ 1-3 Fravik	282
§ 1-4 Definisjoner	282
§ 1-5 Unntak	283
Kapittel 2 MARPOL vedlegg I	
Regler om hindring av oljeforurensning	283
§ 2-1 MARPOL vedlegg I	284
§ 2-2 Tegninger	284
§ 2-3 Filtreingsutstyr for oljeholdig vann på skip med bruttotonnasje under 400	284

Kapittel 3 MARPOL vedlegg II	
Regler om hindring av forurensning ved skadelig flytende stoffer som transporteres i bulk	284
§ 3-1 MARPOL vedlegg II	284
§ 3-2 Fartøy brukt i støttefunksjoner i petroleumsvirksomhet offshore	285
§ 3-3 Tegninger.....	285
§ 3-4 Varsling	285
Kapittel 4 MARPOL vedlegg III	
Regler om hindring av forurensning fra skadelige forurensende stoffer som transporteres i pakket form	285
§ 4-1 MARPOL vedlegg III.....	285
§ 4-2 IMDG-koden	285
Kapittel 5 MARPOL vedlegg IV	
Regler om hindring av kloakkforurensning fra skip	286
Kapittel 6 MARPOL vedlegg V	
Regler om hindring av søppelforurensning fra skip	286
§ 6-1 MARPOL vedlegg V.....	286
§ 6-2 Antarktisområdet.....	286
Kapittel 7 MARPOL vedlegg VI	
Regler om hindring av luftforurensning fra skip	286
Del 1 Innledende bestemmelser.....	287
§ 7-1 Formål	287
§ 7-2 Virkeområde	287
§ 7-3 Plikter	287
§ 7-4 Definisjoner	287
§ 7-5 Flyttbare innretninger	289
Del 2 Utslippskrav	289
§ 7-6 Ozonreduserende stoffer	289
§ 7-7 Nitrogenoksider (NO _x)	290
§ 7-8	291
§ 7-9 Svoveloksider (SO _x).....	291
§ 7-10 Særlige områder for begrenset SO _x -utslipp og utslipp fra passasjerskip i norsk territorialfarvann eller økonomisk sone	291
§ 7-10a Svovelinnhold i drivstoff som brukes ved kai	292
§ 7-11 Flyktige organiske forbindelser	292
§ 7-12 Forbrenning om bord	292
§ 7-13 Levering av avfall	293
Del 3 Kvaliteten på drivstoff	293
§ 7-14 Marine drivstoffkvalitet	293
Del 4 Tilsyn	294
§ 7-15 Besiktelse og kontroll	294
§ 7-16 Utstedelse av internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP-sertifikat)	295

§ 7-17 Sertifikatets varighet og gyldighet	295
Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser	296
§ 8-1 Etterforskning.....	296
§ 8-2 Ikrafttredelse	296
Vedlegg A.....	296
1) Formular for IAPP-sertifikat (forskriftens § 7-16).....	296
2) Prøvesykluser og vektfaktorer (Forskriftens § 7-7)	298
3) Typegodkjenning av og driftsbegrensninger for forbrenningsanlegg ombord (Forskriftens § 7-12).....	299
4) Opplysninger som skal stå på leveringsseddelen for drivstoff (forskriftens § 7-14 annet ledd).....	300
Vedlegg B.....	301

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1-1

Virkeområde

Denne forskriften gjelder for alle norske skip, samt for utenlandske skip som befinner seg i norsk territorialfarvann, herunder i territorialfarvannet rundt Svalbard og Jan Mayen, og i norsk økonomisk sone, med mindre annet fremgår av § 1-5 eller er uttrykkelig fastsatt på annen måte.

Endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23.

§ 1-2

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal gjennomføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

§ 1-3

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Det vil ikke bli gitt fravik som strider med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

Endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23.

§ 1-4

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Administrasjonen*: Sjøfartsdirektoratet.
- b) *Akseptert*: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av:
 - 1 godkjent besiktelsesinstitusjon,
 - 2 teknisk kontrollorgan,

- 3 annen navngitt offentlig eller privat institusjon eller
- 4 administrasjonen i et land som har ratifisert Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL) med senere endringer som angitt nedenfor.
- c) *Fartøy brukt i støttefunksjoner i petroleumsvirksomhet offshore:*
 - 1 fartøy som primært er beskjeftiget med transport av forråd, materialer og utstyr til og fra flyttbare boreinnretninger, faste og flytende innretninger og andre liknende offshore installasjoner; eller
 - 2 fartøy, inkludert brønnstimuleringsfartøy, som ellers primært er beskjeftiget med støtte til driften av offshore installasjoner. Definisjonen omfatter ikke flyttbare boreinnretninger, kranlektre, rørleggingslektre eller flytende bolighenheter.
- d) *Godkjent:*
 - 1 For utstyr som omfattes av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr: typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 - 2 For annet utstyr: godkjent eller akseptert av Sjøfartsdirektoratet.
 - 3 For tegninger: godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller annen institusjon som har fått tildelt slik tilsynsmyndighet.
- e) *Organisasjonen:* Den internasjonale skipsfartsorganisasjon (IMO).
- f) *PPM:* Deler per million.
- g) *Skip:* Ethvert fartøy, herunder lektre samt flyttbare innretninger som er under seilas. Flyttbare plattformer som er beskjeftiget i undersøkelse, utvinning og tilknyttede bearbeidingsprosesser av mineralforekomster på den norske kontinentalsokkel, er regulert i forskrift 22. juli 1983 nr. 1331 om hindring av forurensning fra den maritime drift av flyttbare innretninger.
- h) *Utslipp:* Enhver frigivelse eller tømning av skadelige stoffer fra skip i forbindelse med driften av skipet, uansett årsak, og omfatter bl.a. enhver utstrømming, fjerning, søling, lekkasje utpumping, avgivelse eller lensing.

Endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23.

§ 1-5

Unntak

Denne forskrift gis ikke anvendelse på:

- a) Utslipp som er nødvendig av hensyn til skips sikkerhet, de ombordværendes helse eller for å redde liv.
- b) Utslipp som skyldes skade på skip eller utstyr, når alle rimelige forholdsregler er tatt både før og etter uhellet for å hindre eller minske utslippet.
- c) Kravet til beredskapsplan i skipssikkerhetsloven § 34 gjelder ikke med mindre annet er fastsatt.

Kapittel 2

MARPOL vedlegg I

Regler om hindring av oljeforurensning

Hele kapittel 2 endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23.

§ 2-1*MARPOL vedlegg I*

(1) Bestemmelsene som gjelder skip regulert i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL), vedlegg I jf. IMO Res. MEPC.117(52), vedtatt 15. oktober 2004 med endringer til og med IMO Res. MEPC.168(56) skal følges. Det samme gjelder bilag, forente fortolkninger og bilag til forente fortolkninger som er tatt inn i MARPOL konsolidert utgave 2006.

(2) Oljedagboken skal føres i samsvar med forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger.

Endret ved forskrift 26 juli 2007 nr. 908 (i kraft 1 aug 2007),.

§ 2-2*Tegninger*

Tegninger av anlegg, utstyr m.m. for å hindre oljeforurensning av sjøen i henhold til konvensjonen, skal sendes inn for godkjenning i tre eksemplarer for hvert skip. Tegningene skal tydelig vise de foreslåtte innretninger med segregerte ballasttanker, sloptanker, røropplegg, pumper, oljeovervåkingsinstrumenter, utstyr m.m. I tillegg skal nødvendige opplysninger om kapasitet og type m.m. av separatore og pumper, samt opplysninger om instrumenter og utstyr, volum av tanker m.m. i henhold til kravene i konvensjonen sendes inn.

§ 2-3*Filtreringsutstyr for oljeholdig vann på skip
med bruttotonasje under 400*

Olje og oljeholdige blandinger skal oppbevares om bord eller slippes ut i samsvar med regel 15 nr. 6 i konvensjonen. For utstyr til oppbevaring av oljeholdig lensevann om bord kreves følgende:

- 1 Skip med bruttotonasje på 200 og derover, men under 400 skal ha fastmontert oppsamlingsstank plassert under dekk med røropplegg for levering av oljeholdig lensevann til mottaksanlegg.
- 2 Skip med bruttotonasje på 100 og derover, men under 200 skal ha fastmontert oppsamlingsstank plassert under eller på dekk med røropplegg for levering av oljeholdig lensevann til mottaksanlegg.
- 3 Skip på 15 m og derover, men med bruttotonasje under 100 skal ha fastmontert oppsamlingsstank eller et forsvarlig festet oppsamlingsfat, med røropplegg for levering av oljeholdig lensevann til mottaksanlegg.

Kapittel 3**MARPOL vedlegg II Regler om hindring av forurensning
ved skadelig flytende stoffer som transporteres i bulk**

Kapitlet opphevd ved forskrift 2. april 1987 nr. 230, i kraft 6. april 1987. Kapitlet gitt på nytt ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23.

§ 3-1*MARPOL vedlegg II*

(1) Bestemmelsene som gjelder skip regulert i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL), vedlegg II jf. IMO Res. MEPC.118(52), vedtatt 15.

oktober 2004 med endringer til og med IMO Res. MEPC.166(56), vedtatt 13. juli 2007, skal følges. Det samme gjelder bilag, forente fortolkninger og bilag til forente fortolkninger som er tatt inn i MARPOL konsolidert utgave 2006.

(2) Lastedagboken skal føres i samsvar med forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger.

§ 3-2

Fartøy brukt i støttefunksjoner i petroleumsvirksomhet offshore

For fartøy brukt i støttefunksjoner i petroleumsvirksomhet offshore gjelder bestemmelsene i res. A.673(16) vedtatt 19. oktober 1989, som endret ved res. MEPC.158(55) vedtatt 13. oktober 2006.

§ 3-3

Tegninger

Tegninger m.m. som viser arrangement for å redusere utslipp av skadelige, flytende stoffer i henhold til konvensjonen skal sendes inn for godkjenning i tre eksemplarer for hvert skip.

§ 3-4

Varsling

Fører av skip som fører skadelige, flytende stoffer i kategori X, eller stoffer av kategori Y og Z, som i henhold til skipets prosedyre- og arrangementsmanual skal kontrollere restmengdene i lastetankene etter utlossing, eller plikter å foreta en forvask eller konsentrasjonsmåling etter utlossing, skal varsle om dette. Varslingen skal skje gjennom skipets agent til Sjøfartsdirektoratet senest 12 timer før ankomst til lossehavn, slik at kontroll etter konvensjonen kan gjennomføres.

Kapittel 4

MARPOL vedlegg III

Regler om hindring av forurensning fra skadelige forurensende stoffer som transporteres i pakket form

Hele kapittel 4 endret ved forskrift 10 jan. 2007 nr. 23.

§ 4-1

MARPOL vedlegg III

Bestemmelsene som gjelder skip regulert i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL), vedlegg III jf. IMO Res. MEPC.156(55), vedtatt 13. oktober 2006 skal følges. Det samme gjelder bilag, forente fortolkninger og bilag til forente fortolkninger.

§ 4-2

IMDG-koden

Skadelige stoffer som er merket MARINE POLLUTANTS i Internasjonale regler for frakt av pakket farlig last til sjøs (IMDG-koden), som vedtatt ved res. A.716(17) 6. november 1991 med alle endringer til og med res. MSC.157(78) vedtatt 20. mai 2004 skal ha innpakning i samsvar med bestemmelsene for hvert enkelt stoff i denne koden. Dette gjelder ikke skadelige stoffer som er merket MARINE POLLUTANTS som har innpakning i samsvar med bestemmelsene i res. MSC.205 (81) vedtatt 18. mai 2006.

Kapittel 5

MARPOL vedlegg IV

Regler om hindring av kloakkforurensning fra skip

Se forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) kapittel 23.

Kapittel 5 tilføyd ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23.

Kapittel 6

MARPOL vedlegg V

Regler om hindring av søppelforurensning fra skip

Kapittel 6 endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere kapittel 5).

§ 6-1

MARPOL vedlegg V

Bestemmelsene som gjelder skip i følgende bestemmelser i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL), vedlegg V med bilag, med alle endringer til og med res. MEPC.116(51) vedtatt 1. april 2004 skal følges:

- 1) Regel 1
- 2) Regel 2
- 3) Regel 3
- 4) Regel 4
- 5) Regel 5 (1), (2) og (3)
- 6) Regel 6.

§ 6-2

Antarktisområdet

Alle skip som skal inn i Antarktisområdet skal ha tilstrekkelig kapasitet til å oppbevare søppel som produseres om bord mens skipet er beskjeftiget i dette området og ha arrangementer for overføring av slikt søppel til mottaksanlegg.

Kapittel 7

MARPOL vedlegg VI

Regler om hindring av luftforurensning fra skip

Kapitlet tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119. Kapitlet endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere kapittel 6). Forskriftens kapittel 7 er fastsatt av Miljøverndepartementet 24. januar 2006 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 6, § 31, § 32, § 33, § 34, § 35, § 37, § 38, § 43 og § 45, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids-og småbåter § 20, § 23, § 25, § 26, § 38 og § 39, jf. delegeringsvedtak 27. november 1998 nr. 1095 og kgl.res/delegeringsvedtak ift. kap. 5. Videre fastsatt med hjemmel i lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven) § 4 og lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven) § 9, jf. delegeringsvedtak 8. juli 1983 nr. 1245, delegeringsvedtak 16. mai 1986 nr. 1094, delegeringsvedtak 11. juni 1993 nr. 785 og delegeringsvedtak 28. mai 2004 nr. 790. EØS-avtalen vedlegg II kap. XVII nr. 6 (direktiv 93/12/EØF endret ved direktiv 1999/32/EF og direktiv 2005/33/EF). Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 751 (i kraft 1 juli 2007).

Del I. Innledende bestemmelser

Kapittel 7 endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere kapittel 6).

§ 7-1

Formål

Dette kapittels formål er å verne det ytre miljø fra forurensning og redusere utslipp av forurensende stoffer fra skip ved å stille krav om utslippsgrenser av ozonreduserende stoffer, nitrogenoksider, svoveloksider og flyktige organiske forbindelser fra skip.

§ 7-2

Virkeområde

(1) Bestemmelsene i kapitlet her gjelder for alle norske skip og utenlandske skip i norsk territorialfarvann, herunder i territorialfarvannet rundt Svalbard og Jan Mayen, og i norsk økonomisk sone med mindre annet er uttrykkelig fastsatt.

(2) Reglene i dette kapittel skal ikke gjelde for:

- (a) utslipp som er nødvendig for å ivareta sikkerheten til et skip eller berge liv til sjøs, eller
- (b) utslipp som følge av skade på skip eller skipsutstyr dersom alle rimelige forholdsregler har blitt tatt etter at skaden inntraff eller utslippet ble oppdaget, for å unngå eller begrense utslippet mest mulig.

(3) Bestemmelsene i § 7-14 gjelder også leverandører av drivstoff til skip som omfattes av dette kapittel.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 751 (i kraft 1 juli 2007).

§ 7-3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Leverandøren av drivstoff skal sørge for at bestemmelsene i dette kapitlet blir fulgt, slik det fremgår av den enkelte paragraf.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 751 (i kraft 1 juli 2007).

§ 7-4

Definisjoner

I dette kapittel betyr:

- (a) *Drivstoff*: Marint drivstoff.
- (b) *Flyttbar innretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumsforekomster.
- (c) *Forbrenning om bord*: Forbrenning om bord på et skip av avfall eller annet materiale som har blitt produsert under normal drift av skipet.
- (d) *Forbrenningsanlegg om bord*: Et anlegg om bord som hovedsakelig er ment til forbrenning.
- (e) *IMO*: Den internasjonale skipsfartsorganisasjon.
- (f) *Kontinuerlig mating*: Den prosess der avfall mates inn i et forbrenningskammer uten menneskelig medvirkning mens forbrenningsanlegget er i normal driftstilstand og driftstemperaturen i forbrenningskammeret er på mellom 850 °C og 1200 °C.

- (g) *Konvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip og senere tilføyelser og endringer, inkludert omforente fortolkninger, bilag og bilag til forente fortolkninger slik de framgår av MARPOL 73/78 konsolidert utgave 2006 til og med Res. MEPC.168(56), vedtatt 13. juli 2007.
- (h) *Marint drivstoff*: Ethvert petroleumsbasert flytende drivstoff beregnet på bruk om bord på fartøy, inkludert de drivstoff som er definert i ISO 8217.
- (i) *NO_x-koden*: Det tekniske regelverk om kontroll av utslipp av nitrogenoksider fra marine dieselmotorer, jf. Res. MP/CONF.3/35 vedtatt 26. september 1997, sist oppdatert i forbindelse med IMO Res. MEPC.132(53), vedtatt 22. juli 2005.
- (j) *Marin gassolje*: Ethvert marint drivstoff som har viskositet og tetthet som faller innenfor grensene for viskositet og tetthet definert for DMX- eller DMA-kvalitet i tabell I i ISO 8217.
- (k) *Norsk innenriks fart*: Skip som frakter last eller passasjerer mellom norske havner.
- (l) *NO_x-koden*: Det tekniske regelverk om kontroll av utslipp av nitrogenoksider fra marine dieselmotorer av 1997, med senere endringer.
- (m) *Nye installasjoner*: I forhold til § 7-6 i dette kapittel, betyr installasjon av systemer, utstyr, herunder nye bærbare brannslukkere, isoleringsmateriale eller annet materiale på et skip etter 24. januar 2006, med unntak av reparasjon eller påfylling av tidligere installerte systemer, utstyr, isoleringsmateriale eller annet materiale, eller påfylling av bærbare brannslukkere.
- (n) *Nytt skip*: Et skip hvis kjøll blir strukket eller som befinner seg på et tilsvarende byggetrinn, på eller etter 1. januar 2000.
- (o) *Oljeslam*: Slam fra brenn- eller smøreoljeseparatorer, brukt smøreolje fra hoved- eller hjelpemotorer, eller avfallsolje fra slagvannsseparatorer, oljefiltreringsutstyr eller dryppskåler.
- (p) *Ozonnedbrytende stoffer*: Kontrollerte stoffer definert i artikkel 1 nr. 4 i Montrealprotokollen om stoffer som bryter ned ozonlaget, 1987, oppført i vedlegg A, B, C eller E til ovennevnte protokoll i kraft 24. januar 2006. Ozonnedbrytende stoffer som kan finnes om bord på skip, omfatter, men er ikke begrenset til:
 - i) halon 1211 bromklordifluormetan
 - ii) halon 1301 bromtrifluormetan
 - iii) halon 2402 1,2-dibrom-1,1,2,2-tetrafluoretan (også kalt halon 114B2)
 - iv) KFK-11 triklorfluormetan
 - v) KFK-12 diklordifluormetan
 - vi) KFK-113 1,1,2-triklor-1,2,2-trifluoretan
 - vii) KFK-114 1,2-diklor-1,1,2,2-tetrafluoretan
 - viii) KFK-115 klorfluoran
 - ix) HKFK hydroklorfluorkarboner.
- (q) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- (r) *Protokollen av 1997*: Protokollen av 1997 om endring av Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med senere endringer (MARPOL).
- (s) *Rutefart*: En rekke overfarter med skip som seiler mellom to eller flere havner eller en rekke overfarter med skip som seiler fra og til samme havn uten mellomliggende anløp, enten
 - 1) etter en offentliggjort ruteplan, eller
 - 2) med så regelmessige eller hyppige overfarter at de får en klart systematisk karakter.
- (t) *Skip*: Ethvert fartøy, herunder lektere, flyttbare innretninger og fritidsfartøy.

- (u) *Særlig område for begrenset SO_x-utslipp*: Et område som det er nødvendig å vedta særlige obligatoriske tiltak for med hensyn til SO_x-utslipp fra skip, for å hindre, redusere og kontrollere luftforurensningen fra SO_x og de skadevirkninger denne har på land- og sjøområder. Områdene for kontroll av SO_x-utslipp skal omfatte de som er oppført i § 7-10 i dette kapittel.
- (v) *Tankskip*: Oljetankskip som er bygget eller innrettet for primært å føre olje i bulk i lasterommene som definert i Konvensjonens regel 1(4) i vedlegg I, samt kombinasjonsskip og ethvert kjemikalieskip som definert i Konvensjonens regel 1(1) i vedlegg II som er bygget eller innrettet for primært å føre last av skadelige, flytende stoffer i bulk som last eller del av last.
- (w) *Tilsvarende byggetrinn*: Det tidspunkt da
 - i) byggingen av en konstruksjon som kan identifiseres med et særskilt skip, begynner, og
 - ii) monteringen av vedkommende skip er påbegynt og omfatter minst femti tonn eller én prosent av den anslåtte mengde av alt byggemateriale, avhengig av hva som er lavest.
- (x) *Utslipp*: Enhver frigivelse av stoffer som er underlagt kontroll etter dette kapittel, fra skip til atmosfæren eller sjøen.

§ 7-5

Flyttbare innretninger

- (1) Flyttbare innretninger skal oppfylle kravene i dette kapittel, med unntak for tilfeller som nevnt i 2. og 3. ledd.
- (2) Utslipp som direkte følge av utforsking, utnyttning og tilknyttet viderebehandling til havs av mineralressurser på havbunnen er unntatt fra bestemmelsene i dette kapittel. Slike utslipp omfatter følgende:
 - (a) utslipp som oppstår ved forbrenning av stoffer som ene og alene er en direkte følge av utforsking, utnyttning og tilknyttet viderebehandling til havs av mineralressurser på havbunnen, herunder, men ikke begrenset til, gassavbrenning av hydrokarboner og brenning av borekaks, boreslam og/eller stimuleringsvæsker under brønnskomplettering og prøvingsoperasjoner, og gassavbrenning som følge av unormale forhold,
 - (b) frigivelse av gasser og flyktige forbindelser innblandet i borevæsker og borekaks,
 - (c) utslipp forbundet ene og alene og direkte med behandling, håndtering eller lagring av havbunnsmineraler, og
 - (d) utslipp fra dieselmotorer som benyttes bare til utforsking, utnyttning og tilknyttet viderebehandling til havs av mineralressurser på havbunnen.
- (3) Kravene i § 7-14 i dette kapittel skal ikke gjelde for bruk av hydrokarboner som produseres og deretter brukes på stedet som brennstoff.

Del 2. Utslippskrav

Kapittel 7 endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere kapittel 6).

§ 7-6

Ozonreduserende stoffer

- (1) Alle praktiske gjennomførbare forebyggingstiltak skal treffes for å hindre og begrense utslipp av ozonreduserende stoffer. Med unntak av de tilfeller som nevnes i § 7-2 annet ledd, er utslipp av ozonreduserende stoffer forbudt. Dette omfatter utslipp som oppstår ved vedlikehold, ettersyn, reparasjoner eller fjerning av systemer eller utstyr. Minimale utslipp i

forbindelse med gjenvinning eller resirkulering av et ozonreduserende stoff er likevel ikke omfattet.

(2) Nye installasjoner som inneholder ozonreduserende stoffer, skal være forbudt på alle skip. Nye installasjoner som inneholder hydroklorfluorkarboner (HKFK), er likevel tillatt fram til 1. januar 2020.

(3) Stoffer som er nevnt i denne paragraf samt utstyr som inneholder slike stoffer, skal leveres til hensiktsmessige mottaksanlegg etter at de er fjernet fra skipet.

(4) Kravene i denne bestemmelse er ikke til hinder for at kapittel 6 i forskrift 1. juni 2004 nr. 922 om begrensnings i bruk av helse- og miljøfarlige kjemikalier og andre produkter (produktforskriften) kommer til anvendelse.

§ 7-7

Nitrogenoksider (NO_x)

(1)

(a) Denne paragraf omfatter:

- (i) enhver dieselmotor som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som er installert på nye skip, og
- (ii) enhver dieselmotor som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble vesentlig ombygd 1. januar 2000 eller senere.

(b) Denne paragraf omfatter ikke:

- (i) dieselmotorer til bruk i nødstilfelle, motorer installert i livbåter, og innretninger eller utstyr som er ment å skulle benyttes bare i nødstilfelle, og
- (ii) motorer installert på skip som kun går i norsk innenriks fart, dersom motorene omfattes av et alternativt kontrolltiltak mot NO_x fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

(c) Sjøfartsdirektoratet kan tillate at kravene i § 7-7 (1) (a) ikke gjelder for dieselmotorer som er installert på norske skip som er bygget eller som ble vesentlig ombygget før 24. januar 2006, såfremt skipet kun foretar reiser mellom norske havner.

(2)

(a) Med vesentlig ombygging menes i denne paragraf en endring av motoren der:

- (i) motoren skiftes ut med en ny motor bygget 1. januar 2000 eller senere, eller
- (ii) det gjøres en betydelig endring av motoren, slik dette er definert i NO_x -koden, eller
- (iii) motorens høyeste kontinuerlige effekt økes med mer enn 10 %.

(b) Utslipp av NO_x som følge av endringene nevnt under bokstav (a) ovenfor, skal være godkjent og kunne dokumenteres i samsvar med NO_x -koden.

(3)

(a) Bruk av dieselmotorer som nevnt i denne paragraf er forbudt, med mindre de omfattes av unntakene i § 7-2, eller at utslippet av nitrogenoksider fra motoren (beregnet som totalvekten av NO_2 -utslipp) ligger innenfor følgende grenseverdier:

- (i) 17,0 g/kWh når n er mindre enn 130 o/min
- (ii) $45,0 \times n^{(-0,2)}$ g/kWh når n er 130 eller mer, men mindre enn 2000 o/min
- (iii) 9,8 g/kWh når n er 2000 o/min eller mer der n = nominelt turtall (veivakselomdreining per minutt).

Ved bruk av drivstoff som består av blandinger av hydrokarboner avledet ved raffinering av olje, skal prøvemeter og målemeter være i samsvar med NO_x -koden samtidig som det tas hensyn til prøvesyklusene og vekt-faktorene som nevnt i vedlegg A II til denne forskrift.

(b) Kravene i dette ledds bokstav (a) gjelder likevel ikke når:

- (i) motoren har et eksosrenseanlegg som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger i henhold til NO_x -koden, og utslippet av NO_x om bord reduseres så mye at det ligger innenfor grenseverdiene fastsatt i dette ledds bokstav (a), eller
- (ii) det benyttes en tilsvarende metode som er godkjent i henhold til de til enhver tid gjeldende retningslinjer som skal utarbeides av IMO, og utslippet av NO_x om bord reduseres så mye at det ligger innenfor grenseverdiene fastsatt i dette ledds bokstav (a).

§ 7-8

(Ikke bestemt)

§ 7-9

Svoveloksider (SO_x)

- (1) Svovelinnholdet i marint drivstoff skal ikke overstige 4,50 vektprosent.
- (2) Svovelinnholdet i marin gassolje skal ikke overstige 0,20 vektprosent frem til 1. januar 2008, og skal ikke overstige 0,10 vektprosent fra og med 1. januar 2008.

§ 7-10

Særlige områder for begrenset SO_x -utslipp og utslipp fra passasjer-skip i norsk territorialfarvann eller økonomisk sone

- (1) Følgende områder skal regnes som særlige områder for begrenset SO_x -utslipp:
 - (a) Fra 19. mai 2006 i østersjøområdet, slik dette er definert i Konvensjonens vedlegg I, regel 1.11.2.
 - (b) fra 11. august 2007 i Nordsjøområdet, slik dette er definert i Konvensjonens vedlegg V, regel 5 (1)(f), og
 - (c) ethvert annet sjøområde, herunder havneområder, som er utpekt av IMO i samsvar med kriterier og fremgangsmåter for utpeking av særlige områder for begrenset SO_x -utslipp med hensyn til hindring av luftforurensning fra skip.
- (2) Når skip befinner seg i et særlig område for begrenset SO_x -utslipp, eller når passasjerskip går i ruten til eller fra havner i EØS-området og befinner seg i norsk territorialfarvann eller økonomisk sone, må minst ett av følgende vilkår være oppfylt:
 - (a) svovelinnholdet i drivstoffet skal ikke overstige 1,50 vektprosent,
 - (b) det benyttes et eksosrenseanlegg som er godkjent av administrasjonen i henhold til retningslinjer som skal utarbeides av IMO, og det totale utslipp av svoveloksider fra skip, herunder både hjelpemotorer og hovedframdriftsmotorer, reduseres til 6,0 g SO_x /kWh eller mindre, beregnet som totalvekten av svoveldioksidutslippet. Avfallsstrømmer fra bruk av slikt utstyr skal ikke slippes ut i lukkede havneområder, havner eller elvemunninger. Dette gjelder ikke dersom skipet kan framlegge utførlig dokumentasjon på at disse avfallsstrømmene ikke har noen uheldig virkning på økosystemene i slike lukkede havneområder, havner eller elvemunninger på grunnlag av kriterier som myndighetene i havnestaten har oversendt IMO. IMO skal oversende kriteriene til alle parter i konvensjonen, eller
 - (c) det benyttes en annen teknisk metode som kan verifiseres og håndheves, og utslippene av SO_x begrenses til et nivå som tilsvarer det som er nevnt under dette ledds bokstav (b). Disse metodene skal godkjennes av administrasjonen i henhold til retningslinjer som skal utarbeides av IMO.
- (3) Svovelinnholdet i drivstoffet nevnt i § 7-9 og bokstav (a) i annet ledd i denne paragraf skal dokumenteres av leverandøren i henhold til kravene i § 7-14.

(4) Skip som benytter ulike marine drivstoffer for å etterkomme kravene i annet ledds bokstav (a), skal la det gå tilstrekkelig tid til at drivstoffsystemet blir helt fritt for alt drivstoff med et svovelinnhold på mer enn 1,50 vektprosent, før de går inn i et særskilt område for begrenset SO_x -utslipp. Mengden av drivstoff med lavt svovelinnhold (dvs. 1,50 vektprosent eller mindre) i hver tank samt dato, klokkeslett og skipets posisjon når skiftet av drivstoff er gjennomført, skal føres i skipets maskindagbok.

§ 7-10a

Svovelinnhold i drivstoff som brukes ved kai

Svovelinnholdet i drivstoff som brukes av fartøy når det ligger ved kai, skal fra 1. januar 2010 ikke overstige 0,10 vektprosent. Bytte av drivstoff skal skje så raskt som praktisk mulig og byttet skal loggføres i fartøyet maskindagbok. Hvis planlagt opphold ved kai i henhold til publisert rutetabell er mindre enn to timer, er drivstoffskifte ikke nødvendig.

§ 7-11

Flyktige organiske forbindelser

(Ikke bestemt)

§ 7-12

Forbrenning om bord

(1) Forbrenning om bord skal kun skje i forbrenningsanlegg. Dette gjelder likevel ikke forbrenning av avfall som omhandlet i fjerde ledd.

(2) Ethvert forbrenningsanlegg som er installert om bord på et skip 1. januar 2000 eller senere, skal oppfylle kravene i vedlegg A III til denne forskrift. Hvert forbrenningsanlegg skal være godkjent med hensyn til standardspesifikasjonene for forbrenningsanlegg på skip utarbeidet av IMO.¹

Dette gjelder likevel ikke for forbrenningsanlegg som før 24. januar 2006 er installert om bord på et norsk skip som går i innenriks fart.

(3) Forbrenning om bord av følgende stoffer er forbudt:

- (a) rester av konvensjonens vedlegg I, II og III og tilhørende forurenset emballasje,
- (b) polyklorerte bifenyl (PCB-er),
- (c) søppel, som definert i konvensjonens vedlegg V, som inneholder mer enn spor av tungmetaller, og
- (d) raffinerte petroleumsprodukter som inneholder halogenforbindelser.

(4) Forbrenning om bord av kloakk- og oljeslam som produseres under skipets normale drift, kan også finne sted i hoved- eller hjelpekraftanlegget eller -kjelene. Slik forbrenning skal ikke finne sted i havneområder, havner eller elvemunninger.

(5) Forbrenning om bord av polyvinylklorider (PVC-er) er forbudt, unntatt i forbrenningsanlegg om bord som det er utstedt IMO-typegodkjenningssertifikat for.

(6) Alle skip med forbrenningsanlegg som omfattes av denne paragraf, skal ha en driftshåndbok fra produsenten, som beskriver hvordan forbrenningsanlegget skal betjenes for at det skal overholde grenseverdiene fastsatt i punkt 2 i vedlegg A III til denne forskrift.

(7) Personer med ansvar for drift av forbrenningsanlegg skal gis tilstrekkelig opplæring og skal kunne utføre instruksene gitt i driftshåndboka fra produsenten.

(8) Utløpstemperaturen til røykgassen fra forbrenningen skal overvåkes kontinuerlig, og avfall skal ikke mates inn i et kontinuerlig matet forbrenningsanlegg om bord dersom temperaturen er under minstemperaturen på 850 °C. For satsvis matede forbrenningsanlegg om bord skal enheten være utformet slik at temperaturen i forbrenningskammeret skal komme opp i 600 °C innen fem minutter etter oppstart.

(9) Intet i denne paragraf skal være til hinder for utvikling, installering og drift av andre former for innretninger for termisk avfallsbehandling om bord dersom de oppfyller eller overgår kravene som er fastsatt her.

¹ Det vises til resolusjon MEPC.76(40), «Standard specification for shipboard incinerators» (Standardspesifikasjon for forbrenningsanlegg på skip).

§ 7-13

Levering av avfall

Avfall som inneholder ozonreduserende stoffer eller avfall fra rensing av eksosgasser og lignende, eller avfall fra forbrenning etter § 7-12 skal leveres til havner som mottar slikt avfall i henhold til kapittel 20 i forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften).

Del 3. Kvaliteten på drivstoff

Kapittel 7 endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere kapittel 6).

§ 7-14

Marine drivstoffkvalitet

(1) Drivstoff til forbrenningsformål levert til og brukt om bord på skip som omfattes av dette kapittel, skal oppfylle følgende krav:

(a) med mindre annet er fastsatt under bokstav (b):

- (i) drivstoffet skal bestå av blandinger av hydrokarboner avledet ved raffinering av olje. Dette skal ikke utelukke innblanding av små mengder tilsetningsstoffer som er ment å skulle forbedre enkelte ytelsesaspekter,
- (ii) drivstoffet skal være fritt for uorganiske syrer,
- (iii) drivstoffet skal ikke inneholde tilsatte stoffer eller kjemisk avfall som enten:
 - (1) setter skipets sikkerhet i fare eller påvirker motorytelsen negativt, eller
 - (2) er skadelig for personalet, eller
 - (3) bidrar allment til mer luftforurensning, og

(b) drivstoff til forbrenningsformål avledet ved andre metoder enn raffinering av olje skal ikke:

- (i) ha et høyere svovelinhold enn det som er fastsatt i § 7-9 og § 7-10 i dette kapittel,
- (ii) føre til at en motor overstiger utslippsgrensene for NO_x fastsatt i § 7-7, 3. ledd bokstav (a) i dette kapittel,
- (iii) inneholde uorganiske syrer, og
- (iv)
 - (1) sette skipets sikkerhet i fare eller påvirke motorytelsen negativt, eller
 - (2) være skadelig for personalet, eller
 - (3) bidra allment til mer luftforurensning.

(2) For hvert skip med en bruttotonnasje på 400 og derover, og som omfattes av § 7-15 og § 7-16 i dette kapittel, skal nærmere opplysninger om drivstoff til forbrenningsformål levert til og brukt om bord på skipet, spesifiseres av leverandøren på en leveringsseddel for drivstoff som minst skal inneholde de opplysningene som er angitt i vedlegg A IV til denne forskrift.

(3) Leveringsseddelen for drivstoff skal oppbevares om bord på skipet på et slikt sted at det er lett tilgjengelig for kontroll på ethvert rimelig tidspunkt. Det skal oppbevares i tre år etter at drivstoffet er levert om bord.

(4) Det skal kunne foretas kontroll av leveringssedlene for drivstoff om bord på ethvert skip som omfattes av denne forskrift mens skipet befinner seg i norsk havn. Det skal kunne tas kopi av enhver leveringsseddel og kreves at skipets fører eller ansvarshavende bekrefter at hver kopi er en rett kopi av vedkommende leveringsseddel for drivstoff. Innholdet i enhver seddel skal etter samråd med utsteder av seddelen kunne verifiseres.

(5) Leveringsseddelen for drivstoff skal følges av en representativ prøve av drivstoffet som er levert, idet det tas hensyn til retningslinjene utarbeidet av IMO.¹ Prøven skal forsegles og signeres av leverandørens representant og føreren eller ansvarshavende offiser for drivstoffoperasjonen ved avslutning av bunkringsoperasjonen og oppbevares under skipets kontroll til drivstoffet i det alt vesentligste er forbrukt, og i alle tilfeller i minst tolv måneder fra leveringstidspunktet. For marin gassolje solgt i Norge til skip i innenriks fart kreves det likevel ikke at det skal tas prøve av den leverte oljen.

(6) Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, skal føre et register over lokale leverandører av drivstoff.

(7) Lokale leverandører skal kunne framlegge leveringsseddelen for drivstoffet som kreves etter denne paragraf, med bekreftelse fra leverandøren av drivstoff på at drivstoffet oppfyller kravene i denne paragraf, samt § 7-9 og § 7-10 i dette kapittel. En kopi av leveringsseddelen for drivstoff skal oppbevares av den lokale leverandør i minst tre år for kontroll og verifisering av havnestaten.

(8) Denne paragraf gjelder ikke for kull i fast form eller kjernebrensel.

¹ Det vises til resolusjon MEPC.96(47) – Guidelines for the sampling of fuel oil for determination of compliance with Annex VI of MARPOL 73/78.

Del 4. Tilsyn

Kapittel 7 endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere kapittel 6).

§ 7-15

Besiktelse og kontroll

(1) Ethvert skip med en bruttotonnasje på 400 eller mer og enhver flyttbar innretning skal være underlagt besiktelsene fastsatt nedenfor:

- (a) en førstegangsbesiktelse før skipet blir satt i fart eller før det sertifikat som kreves i henhold til § 7-16 i dette kapittel blir utstedt for første gang. Denne besiktelsen skal være slik at den gir sikkerhet for at utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialene fullt ut oppfyller gjeldende krav i dette kapittel,
- (b) periodiske besiktelser med mellomrom som fastsatt av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, men som ikke må overstige fem år, som skal være slik at de gir sikkerhet for at utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene og materialene fullt ut oppfyller kravene i dette kapittel, og
- (c) minst én mellombesiktelse i løpet av sertifikatets gyldighetsperiode som skal være slik at den gir sikkerhet for at utstyret og arrangementene fullt ut oppfyller kravene i dette kapittel og er i god driftsmessig stand. I de tilfeller der det foretas bare én besiktelse i løpet av et sertifikats gyldighetsperiode, og der sertifikatets gyldighetsperiode er over to og et halvt år, skal denne foretas tidligst seks måneder før den dato da sertifikatets gyldighetsperiode er halvveis utløpt, og ikke senere enn seks måneder etter. Det skal gjøres påtegning om slike mellombesiktelser på det sertifikat som er utstedt i samsvar med § 7-16 i denne forskrift.

(2) Sjøfartsdirektoratet kan treffe egnede kontrolltiltak for skip med en bruttotonnasje under 400 for å sikre at gjeldende bestemmelser i dette kapittel blir fulgt.

(3) Besiktelsen av motorer og utstyr med hensyn til om de etterlever § 7-7 i dette kapittel skal utføres i samsvar med NO_x-koden.

(4) Dersom det fastslås at utstyret ikke svarer til beskrivelsen i sertifikatet, kan Sjøfartsdirektoratet forlange at dette rettes. Dersom dette ikke skjer, kan Sjøfartsdirektoratet inndra sertifikatet eller holde skipet tilbake til retting har skjedd.

(5) Utstyret skal vedlikeholdes slik at det oppfyller bestemmelsene i dette kapittel, og det skal ikke foretas noen endringer i utstyret, systemene, tilbehøret, arrangementene eller materialene som omfattes av besiktelsen, uten godkjenning. Direkte utskiftning av slikt utstyr og tilbehør med utstyr og tilbehør som oppfyller bestemmelsene i dette kapittel, er tillatt.

(6) Dersom et skip blir utsatt for en ulykke eller det oppdages en feil som i vesentlig grad berører effektiviteten eller fullstendigheten av skipets utstyr som omfattes av dette kapittel, skal fører eller reder ved første anledning underrette Sjøfartsdirektoratet eller den det har bemyndiget.

§ 7-16

Utstedelse av internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP-sertifikat)

(1) Etter besiktelse i samsvar med bestemmelsene i § 7-15 skal det utstedes et internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning (IAPP-sertifikat) til ethvert skip med en bruttotonnasje på 400 eller derover og enhver flyttbar innretning.

(2) Til skip bygget før 24. januar 2006 skal det utstedes et IAPP-sertifikat i samsvar med første ledd senest ved første planlagte tørrdokking etter 24. januar 2006, men ikke i noe tilfelle senere enn 24. januar 2009.

(3) IAPP-sertifikatet utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

§ 7-17

Sertifikatets varighet og gyldighet

(1) IAPP-sertifikatet skal utstedes for et tidsrom av fem år av gangen.

(2) Gyldighetsperioden for det internasjonale sertifikat for hindring av luftforurensning kan ikke forlenges utover denne femårsperioden, med mindre annet er fastsatt i tredje ledd.

(3) Dersom skipet på det tidspunkt IAPP-sertifikatet utløper ikke befinner seg i en norsk havn, eller i den havn som det var planen å besiktes i, kan Sjøfartsdirektoratet forlenge sertifikatets gyldighetstid med inntil fem måneder. En slik forlengelse innvilges kun for å gi skipet mulighet til å fullføre reisen til den havn besiktelse vil bli utført i.

(4) Et IAPP-sertifikat skal ikke lenger være gyldig:

(a) dersom kontroller og besiktelser ikke blir foretatt innen de tidsrom som er fastsatt i § 7-15,

(b) dersom det uten uttrykkelig godkjenning fra Sjøfartsdirektoratet er gjort vesentlige endringer i utstyr, systemer, tilbehør, arrangementer eller materiale som omfattes av dette kapittel. Dette gjelder allikevel ikke ved direkte utskiftning av slikt utstyr eller tilbehør med utstyr eller tilbehør som oppfyller kravene i dette kapittel. Med hensyn til § 7-7 skal vesentlig endring omfatte enhver endring eller justering av en dieselmotors system, tilbehør eller arrangement som fører til at nitrogenoksidgrensene for motoren ikke lenger overholdes, eller

(c) dersom skipet overføres til en annen stats flagg.

Kapittel 8

Avsluttende bestemmelser

Endret ved forskrifter 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere kapittel 6), 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere kapittel 7).

§ 8-1

Etterforskning

Bestemmelsene i sjødyktighetslovens tredje kapittel får tilsvarende anvendelse for etterforskning av overtredelser av denne forskrift.

Endret ved forskrifter 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-3), 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere § 7-3).

§ 8-2

Ikrafttredelse

(1) Denne forskrifts kapittel I, II og VI trer i kraft 2. oktober 1983. Fra den dato oppheves forskrift av 26. juni 1980 om forbud mot utslipp av olje eller oljeholdig blanding i sjøen fra skip m.m.

(2) Forskriftens kapittel III trer i kraft 6. april 1987.

(3) Forskriftens kapittel IV trer i kraft 16. oktober 1992.

(4) Forskriftens kapittel V trer i kraft fra 1. april 1989.

(5) Forskriften trer i kraft for utenlandske skip på Svalbard og Jan Mayen fra den tid Kongen bestemmer.

(6) Påbud og forbud i medhold av nevnte forskrifter skal fortsatt gjelde inntil de blir endret eller opphevet, såfremt de ikke står i strid med nærværende forskrift.

Endret ved forskrifter 24 jan 2006 nr. 119 (tidligere § 6-10), 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere § 7-10).

Vedlegg A

Endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere vedlegg C).

1) Formular for IAPP-sertifikat (forskriftens § 7-16)

Supplement til det Internasjonale Sertifikat for HINDRING AV LUFTFORURENSNING (IAPP-SERTIFIKATET) oversikt over konstruksjon og utstyr

I medhold av bestemmelsene i vedlegg VI i Den internasjonale konvensjon for hindring av forurensning fra skip, 1973, sist endret ved Protokollen av 1978 vedrørende samme konvensjon (heretter kalt «konvensjonen»).

Merknader:

- 1 Denne oversikt skal være permanent vedheftet IAPP-sertifikatet. IAPP-sertifikatet skal være tilgjengelig om bord på skipet til enhver tid.
- 2 Dersom den originale oversikten er på et annet språk enn engelsk, fransk eller spansk, skal teksten inneholde en oversettelse til ett av disse språkene.
- 3 Avmerkinger i rutene gjøres ved å sette kryss (X) for svarene «ja» og «aktuelt», og bindestrek (-) for svarene «nei» og «ikke aktuelt».
- 4 Med mindre annet er sagt, viser regler nevnt i denne oversikten til regler i vedlegg VI til konvensjonen, og resolusjoner eller rundskriv viser til dem som er vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.

1 Nærmere opplysninger om skipet

1.1 Skipets navn

- 1.2 Kjenningssignal
- 1.3 IMO-nummer
- 1.4 Hjemsted
- 1.5 Bruttotonnasje
- 1.6 Dato for kjølstrekking eller da skipet var på et tilsvarende byggetrinn:
- 1.7 Dato da vesentlig ombygging av motor ble påbegynt (om aktuelt) (regel 13):
- 2 *Kontroll av utslipp fra skip*
 - 2.1 Ozonnedbrytende stoffer (regel 12)
 - 2.1.1 Følgende brannsløkkingsanlegg og -utstyr som inneholder haloner, kan fortsatt brukes:

<i>Anlegg/utstyr</i>	<i>Plassering om bord</i>

- 2.1.2 Følgende anlegg og utstyr som inneholder KFKer, kan fortsatt brukes:

<i>Anlegg/utstyr</i>	<i>Plassering om bord</i>

- 2.1.3 Følgende anlegg som inneholder hydroklorfluorkarboner (HKFKer), som er installert før 1. januar 2020 kan fortsatt brukes:

<i>Anlegg/utstyr</i>	<i>Plassering om bord</i>

2.2 Nitrogenoksider (NO_x) (regel 13)

- 2.2.1 Følgende dieselmotorer som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble installert på skip bygd 1. januar 2000 eller senere, oppfyller utslippsstandardene i regel 13(3)(a) i henhold til Det tekniske regelverk om NO_x:

<i>Produsent og modell</i>	<i>Serienummer</i>	<i>Bruk</i>	<i>Utgangseffekt (kW)</i>	<i>Nominelt turtall (o/min)</i>

- 2.2.2 Følgende dieselmotorer som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble vesentlig ombygd i henhold til regel 13(2) 1. januar 2000 eller senere, oppfyller utslippsstandardene i regel 13(3)(a) i henhold til Det tekniske regelverk om NO_x:

<i>Produsent og modell</i>	<i>Serienummer</i>	<i>Bruk</i>	<i>Utgangseffekt (kW)</i>	<i>Nominelt turtall (o/min)</i>

- 2.2.3 Følgende dieselmotorer som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble installert på skip bygd 1. januar 2000 eller senere, eller som har en utgangseffekt på over 130 kW, og som ble vesentlig ombygd i henhold til

regel 13(2) 1. januar 2000 eller senere, er utstyrt med eksosrenseanlegg eller andre tilsvarende metoder i henhold til regel 13(3) og Det tekniske regelverk om NO_x:

<i>Produsent og modell</i>	<i>Serienummer</i>	<i>Bruk</i>	<i>Utgangseffekt (kW)</i>	<i>Nominelt turtall (o/min)</i>

2.2.4 Følgende dieselmotorer fra punkt 2.2.1, 2.2.2 og 2.2.3 ovenfor er utstyrt med innretninger for overvåking og registrering av NO_x-utslipp i henhold til Det tekniske regelverk om NO_x:

<i>Produsent og modell</i>	<i>Serienummer</i>	<i>Bruk</i>	<i>Utgangseffekt (kW)</i>	<i>Nominelt turtall (o/min)</i>

2.3 Svoveloksider (SO_x) (regel 14)

2.3.1 Når skipet er innenfor et område for kontroll av SO_x-utslipp som definert i regel 14(3), bruker skipet:

- .1 drivstoff med et svovelinnhold som ikke overstiger 1,50 vektprosent, som det går fram av leveringssedler for bunkerolje, eller
- .2 et godkjent eksosrenseanlegg for å redusere SO_x-utslipp til under 6,00 g SO_x/kWh, eller
- .3 annen godkjent teknologi for å redusere SO_x-utslipp til under 6,00 g SO_x/kWh

2.4 Flyktige organiske forbindelser (regel 15)

2.4.1 Tankskipet har et dampoppsamlingssystem som er installert og godkjent i samsvar med MSC/Rundskriv 585

2.5 Skipet har et forbrenningsanlegg:

- .1 som oppfyller resolusjon MEPC.76(40), med endringer
- .2 som er installert før 1. januar 2000, og som ikke oppfyller resolusjon MEPC.76(40), med endringer

DET BEKREFTES HERVED at alle opplysninger i denne oversikten er riktige.

Utstedt i

(Sted hvor oversikten er utstedt)

(Utstedelsesdato)

(Underskrift fra utstedende, behørig bemyndiget tjenestemann)
(Myndighetens segl eller stempel)

Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119. Endret ved forskrifter 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006), 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere vedlegg C), 23 jan 2007 nr. 79.

2) Prøvesykluser og vektfaktorer (Forskriftens § 7-7)

Ved verifikasjon av om skipsdieselmotorer overholder NO_x-grensene i henhold til § 7-7 i denne forskrift, bør man anvende følgende prøvesykluser og vektfaktorer og benytte seg av prøvemethoden og beregningsmetoden som er angitt i NO_x-koden.

- .1 For skipsmotorer med konstant hastighet brukt til hovedframdrift av skipet, herunder dieselelektrisk drift, bør prøvesyklus E2 anvendes.
- .2 For anlegg med vribar propell bør prøvesyklus E2 anvendes.
- .3 For hoved- og hjelpemotorer som følger propellkurven, bør prøvesyklus E3 anvendes.
- .4 For hjelpemotorer med konstant hastighet bør prøvesyklus D2 anvendes.
- .5 For hjelpemotorer med variabel hastighet og variabel belastning som ikke kommer inn under punktene ovenfor, bør prøvesyklus C1 anvendes.

Prøvesyklus for *hovedframdriftsmotor med konstant hastighet*
(herunder dieselelektrisk drift og installasjoner med vribar propell)

Prøvesyklus type E2	Hastighet	100 %	100 %	100 %	100 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %
	Vektfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Prøvesyklus for *hoved- og hjelpemotorer som følger propellkurven*

Prøvesyklus type E3	Hastighet	100 %	91 %	80 %	63 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %
	Vektfaktor	0,2	0,5	0,15	0,15

Prøvesyklus for *hjelpemotorer med konstant hastighet*

Prøvesyklus type D2	Hastighet	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
	Effekt	100 %	75 %	50 %	25 %	10 %
	Vektfaktor	0,05	0,25	0,3	0,3	0,1

Prøvesyklus for *hjelpemotorer med variabel hastighet og variabel belastning*

Prøvesyklus type C1	Hastighet	Nominelt				Middels			Tom- gang
	Dreiemoment %	100 %	75 %	50 %	10 %	100 %	75 %	50 %	0 %
	Vektfaktor	0,15	0,15	0,15	0,1	0,1	0,1	0,1	0,15

Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119. Endret ved forskrifter 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere vedlegg C), 22 jan 2007 nr. 79.

3) Typegodkjenning av og driftsbegrensninger for forbrenningsanlegg ombord (Forskriftens § 7-12)

1. Forbrenningsanlegg om bord nevnt i § 7-12 annet ledd skal ha et IMO-typegodkjenningssertifikat for hvert forbrenningsanlegg. For at forbrenningsanlegget skal få et slikt sertifikat, må det være konstruert og bygd i samsvar med en godkjent standard som angitt i § 7-12 annet ledd. Hver modell skal på administrasjonens ansvar gjennomgå en spesi-

fisert typegodkjenning ved fabrikken eller et godkjent prøvingsanlegg, og ved typegodkjenningsprøvingen skal det benyttes følgende standard brensel-/avfallspesifikasjon for å fastslå om forbrenningsanlegget overholder grenseverdiene fastsatt i punkt (2) i dette vedlegg:

Oljeslam som består av:	75 % oljeslam fra tung fyringsolje 5 % brukt smøreolje, og 20 % emulgert vann
Fast avfall som består av:	50 % matavfall 50 % søppel som inneholder ca. 30 % papir, ca. 40 % papp, ca. 10 % filler, ca. 20 % plast Blandingen skal ha opptil 50 % fuktighet og 7 % ubrennbare faste stoffer.

2. Forbrenningsanlegg nevnt i § 7-12 annet ledd skal ikke overstige følgende grenseverdier:

O ₂ i forbrenningskammer:	6–12 %
CO i røykgass, høyeste gjennomsnitt:	200 mg/MJ
Sottall, høyeste gjennomsnitt:	Bacharach 3 eller Ringelman 1 (20 % opasitet) (Et høyere sottall kan godtas bare i løpet av svært korte tidsrom, for eksempel oppstart.)
Uforbrente komponenter i askerester:	Høyst 10 vektprosent
Temperaturområde i forbrenningskammerets røykgassutløp:	850–1200 °C

Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119. Endret ved forskrifter 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere vedlegg C), 22 jan 2007 nr. 79.

4) Opplysninger som skal stå på leveringsseddelen for drivstoff (forskriftens § 7-14 annet ledd)

Navn og IMO-nummer til mottakende skip

Havn

Dato da leveringen ble påbegynt

Navn, adresse og telefonnummer til leverandøren av marine drivstoff

Produktnavn

Mengde (i volumliter)

Tetthet ved 15 °C (kg/m³)*

Svovelinhold (vektprosent)**

For marin gassolje i salg innenriks er det tilstrekkelig at maksimumsverdien oppgis.

En erklæring som er undertegnet og bekreftet av representanten for leverandøren av drivstoff om at det leverte drivstoffet er i samsvar med § 7-9 eller § 7-10 annet ledd bokstav (a) og § 7-14 første ledd i denne forskrift.

* Drivstoffet bør prøves i samsvar med ISO 3675.

** Drivstoffet bør prøves i samsvar med ISO 8754.

Tilføyd ved forskrift 24 jan 2006 nr. 119. Endret ved forskrifter 10 aug 2006 nr. 965 (i kraft 11 aug 2006), 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere vedlegg C), 22 jan 2007 nr. 79.

Vedlegg A

Endret ved forskrift 10 jan 2007 nr. 23 (tidligere vedlegg C).

Vedlegg B

Tilføyet ved forskrift 27 feb 2008 nr. 251.

MEPC-resolusjoner som er tatt inn i forskriftens kapittel 2, 3, 4, 6 og 7

MP_Conf.3_35 opprinnelig Nox-kode , MEPC.132(53) , MEPC.144(54) , MEPC.154(55) , MEPC.155(55) , MEPC.156(55) , MEPC.164(56) , MEPC.166(56) , MEPC.167(56) , MEPC.168(56.)

Resolusjonene finnes på www/lovdata.no eller kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 Haugesund. Tlf.: 52745000, faks 52740001 eller postmottak@sjofartsdir.no.

Der det er vist til internasjonale resolusjoner, er det den internasjonale ikrafttreddelsen som gjelder. Dette innebærer at resolusjonene MEPC.154(55), MEPC.155(55) og MEPC.167(56) trer i kraft 1. mars 2008, MEPC.168(56) trer i kraft 1. august 2008, MEPC.164(56) trer i kraft 1. desember 2008, MEPC.166(56) trer i kraft 1. januar 2009 og MEPC.156(55) trer i kraft 1. januar 2010.

Forskrift 9. juli 1992 nr. 1269 om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning

Fastsatt av Miljøverndepartementet 9. juli 1992 med hjemmel i lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) § 39. Endret 31 aug 2001 nr. 1016 (virkeområdet omfatter ikke lenger kontinentalsokkelen). Endret ved forskrift 27. juni 2007 nr. 723.

INNHold

§ 1	Definisjon	301
§ 2	Virkeområde	301
§ 3	Varslingsplikt	302
§ 4	Varslingsinstanser – Hvem som skal varsles	302
§ 5	Særskilt om varsling fra luftfartøy	302
§ 6	Tilsynsmyndighet	302
§ 7	Ikrafttredelse	302

§ 1

Definisjon

Med akutt forurensning menes forurensning av betydning, som inntreffer plutselig, og som ikke er tillatt etter bestemmelsene i eller i medhold av forurensningsloven.

§ 2

Virkeområde

Denne forskriften gjelder for akutt forurensning

- i riket
- i norsk økonomisk sone eller som truer å inntreffe i norsk økonomisk sone når forurensningskilden er norsk fartøy eller innretning

Endret ved forskrift 31 aug 2001 nr. 1016 (i kraft 1 jan 2002).

§ 3

Varslingsplikt

Den ansvarlige for akutt forurensning plikter straks å varsle i samsvar med denne forskrift. Denne varslingsplikten påhviler også oppdragstaker som utfører arbeid på vegne av den ansvarlige for forurensningen.

Enhver annen enn den ansvarlige for forurensningen har varslingsplikt, med mindre det er åpenbart unødvendig.

Denne plikten gjelder også akutt forurensning fra virksomhet som har tillatelse i medhold av lov av 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall § 11 (konsesjon).

Varslingsplikten gjelder også ved fare for akutt forurensning.

§ 4

Varslingsinstanser – Hvem som skal varsles

Brannvesenet skal varsles om akutt forurensning eller fare for akutt forurensning fra land-basert virksomhet.

Hovedredningssentralen eller nærmeste kystradio skal varsles ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning fra fartøy.

Hovedredningssentralen og Oljedirektoratet skal varsles ved akutt forurensning eller fare for akutt forurensning fra virksomhet på kontinentalsokkelen.

Kystverket kan utarbeide et system for viderevarsling.

Endret ved forskrift 27. juni 2007 nr. 723.

§ 5

Særskilt om varsling fra luftfartøy

Luftfartøy som oppdager akutt forurensning skal varsle den enhet av lufttrafikkjenesten som luftfartøyet har kontakt med.

§ 6

Tilsynsmyndighet

Kystverket, eller den Fiskeri- og kystdepartementet bemyndiger, fører tilsyn med at denne forskrift blir overholdt.

Endret ved forskrift 27. juni 2007 nr. 723.

§ 7

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. januar 1993. Fra samme dato oppheves forskrift av 10. august 1977 om varsling av utslipp av olje eller oljeholdig blanding i sjøen, i vassdrag eller på land.

Forskrift 28. november 2000 nr. 1194 om miljødeklarasjon i forbindelse med miljø-differensiering for skip og flyttbare innretninger

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 28. november 2000 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 4, 6, 12, 19, 20, 31, 32, 33, 34, 37, 38, 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 38 og 39, jf. kgl. res. 29. juni 2007 og delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet. Videre fastsatt med hjemmel i lov 26. mars 1999 nr. 14 om skatt av formue og inntekt (skatteloven)

§ 8-16 første ledd. Endret 4 juni 2002 nr. 565 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	303
§ 2	Definisjoner	303
§ 3	Plikter	304
§ 4	Fravik	304
§ 5	Beregning	304
§ 6	Registrering	304
§ 7	Gyldighet.....	304
§ 8	Verifikasjon	305
§ 9	Avvik og retting.....	305
§ 10	Ikrafttredelse	305

§ 1

Virkeområde

Denne forskriften gjelder en frivillig ordning for norske skip og flyttbare innretninger, som har eller skal etablere miljødeklarasjon i forbindelse med miljødifferensiering.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift, og i skjema for beregning av miljøfaktor etter forskriften, betyr:

- a) *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
- b) *Flyttbar innretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumsforekomster.
- c) *Gassskip*: Skip som er bygd eller ombygd for og benyttet til å føre i bulk hvilke som helst av de kondenserte gasser eller andre produkter som er oppført i kapittel 19 i den Internasjonale kode for transport av kondenserte gasser i bulk (IGC-koden).
- d) *Kjemikalietankskip*: Skip som er bygd eller ombygd for og benyttet til å føre i bulk hvilke som helst av de flytende produktene som er oppført i kapittel 17 i den Internasjonale kode for transport av kjemikalier i bulk (IBC-koden).
- e) *Kombinasjonsskip*: Skip som er bygd eller ombygd for og benyttet til å føre petroleum og petroleumsprodukter eller fast last i bulk.
- f) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsfartøy.
- g) *Lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som slepes eller skyves ved all forflytning, og som anvendes til føring av last.
- h) *Miljødeklarasjon*: En erklæring som beskriver skipets spesifikke miljømessige egenskaper og driftsforhold av miljømessig betydning, og som viser skipets eller den flyttbare innretningens beregnede miljøfaktor.
- i) *Miljøfaktor*: En tallverdi beregnet i skipets miljødeklarasjon, som representerer skipets eller den flyttbare innretningens totale miljømessige egenskaper i henhold til gjeldende kriterier. Tallverdien for miljøfaktor vil ligge mellom 0 og 10, hvor 10 representerer høyeste miljøstandard.

- j) *Oljetankskip*: Skip som er bygd eller ombygd for og benyttet til å føre i bulk petroleum og petroleumsprodukter som er omfattet av Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, Annex I (MARPOL).
- k) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Nødvendig informasjon og dokumentasjon fremskaffes av rederiet, som utsteder og sikrer oppfyllelse av miljødeklarasjonen. Rederiet har plikt til å etterleve deklarerte miljøkriterier som danner grunnlag for miljødeklarasjonen.

Skipsføreren og rederiet skal sørge for å legge forholdene til rette for verifikasjon, jf. § 8.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Beregning

Beregning av miljøfaktor etter skipstype eller for flyttbar innretning skal foretas i henhold til beregningsskjema utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet. Skjema fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet.

Lekter, jf. § 2 bokstav g, som benyttes til frakt av olje, gass eller kjemikalier, skal beregne miljøfaktor som tankskip. Øvrige lektere beregner miljøfaktor som lasteskip.

§ 6

Registrering

Ferdig utfylt miljødeklarasjon i to eksemplarer, med nødvendig underlagsdokumentasjon, sendes Sjøfartsdirektoratet for registrering.

Etter registrering, returneres et eksemplar av miljødeklarasjonen, med bekreftelse på registrering, til rederiet for oppbevaring ombord. Kopi av underlagsdokumentasjonen skal oppbevares ombord.

Ved innsending av dokumentasjon til registrering skal de av Sjøfartsdirektoratet til enhver tid godkjente skjemaer benyttes, og underlagsdokumentasjonen skal være i samsvar med krav spesifisert i skjemaet.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 7

Gyldighet

Miljødeklarasjonen anses gyldig etter registrering, og er gyldig i inntil 5 år såfremt grunnlaget for deklarasjonene forblir uendret.

Grunnlaget for miljødeklarasjonen anses som endret dersom myndighetene endrer kriterier eller forutsetninger for deklarasjonen. Endringer av denne type vil meldes til innehavere av deklarasjonen med en varslingsfrist på 6 måneder til å etablere en ny miljødeklarasjon.

En miljødeklarasjon anses som ugyldig uavhengig av ovennevnte dersom:

- a) Skipet eller den flyttbare innretningen skifter rederi.
- b) Utstyr, utrustning eller brennstofftyper som er nødvendig eller inngår i grunnlaget for deklarasjonen ikke holdes i foreskrevet stand eller ikke benyttes.
- c) Utstyr og utrustning som inngår i grunnlaget for deklarasjonen i vesentlig grad forandres, slik at dette påvirker grad av oppfyllelse av kriteriene som inngår i deklarasjonen.
- d) Innsendt miljødeklarasjon inneholder feilaktig informasjon.
- e) Annen vesentlig grunn til ugyldighet foreligger.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 8

Verifikasjon

Verifikasjonen utføres i den grad det finnes nødvendig av Sjøfartsdirektoratet eller annen norsk myndighet som legger miljødeklarasjonen til grunn for enkeltvedtak. Andre parter kan bemyndiges til å foreta slik verifikasjon på vegne av norske myndigheter. Verifikasjon kan skje gjennom kontroll av dokumentasjon, og ved inspeksjon av systemer og komponenter knyttet til deklarerte kriterier i miljødeklarasjonen. Verifikasjon kan også omfatte prøvetaking og fysiske målinger.

§ 9

Avvik og retting

Verifikasjonen av miljødeklarasjonen ombord i skipet vil kunne avdekke følgende avvik:

- a) Avvik mellom deklarerte kriterier og oppfyllelse av disse ombord medfører at deklarasjonen er å anse som ugyldig, jf. § 7.
- b) Avvik mellom krav til dokumentasjon og faktisk tilgjengelig dokumentasjon om bord eller mangelfull operasjonell oppfølging av kriteriene kan rettes av skipet med to måneders tidsfrist.

Retting av rapporterte avvik med slik tidsfrist, rapporteres inn til Sjøfartsdirektoratet for registrering, jf. § 6. Rettes ikke avvik innen fristen medfører dette at deklarasjonen blir å anse som ugyldig.

§ 10

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft straks.

Forskrift 20. november 2003 nr. 1388 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 20. november 2003 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 11, 13, 31, 32, 33, 43, 44, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak av 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20, 26, 38 og 39, jf. kgl. res. 27. november 1998 nr. 1095, kgl. res. 29. juni 2007, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak fra Miljøverndepartementet 29. juni 2007. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56p (forordning (EF) nr. 782/2003). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Bruk av organiske tinnforbindelser på skip	306
§ 2	Plikter	306
§ 3	Ikrafttredelse	306
	Vedlegg Forordning (EF) nr. 782/2003	307
	Artikkel 1 Formål	309
	Artikkel 2 Definisjoner	309
	Artikkel 3 Virkeområde	310
	Artikkel 4 Forbud mot anvendelse av organiske tinnforbindelser som virker som biocider	310
	Artikkel 5 Forbud mot organiske tinnforbindelser som virker som biocider	311
	Artikkel 6 Besiktelse og sertifisering	311
	Artikkel 7 Havnestatskontroll	312
	Artikkel 8 Tilpasninger	312
	Artikkel 9 Komité	312
	Artikkel 10 Vurdering	312
	Artikkel 11 Ikrafttredelse	312
	Vedlegg I Besiktelses- og sertifiseringskrav for grohemmende systemer på skip som seiler under en medlemsstats flagg	313
	Vedlegg II Maler for sertifikat for og angivelse av grohemmende systemer	313
	Vedlegg III Erklæring om grohemmende systemer for skip med en lengde på 24 meter eller mer, men med en bruttotonnasje mindre enn 400	316

§ 1

Bruk av organiske tinnforbindelser på skip

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56p (forordning (EF) nr. 782/2003) om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Denne forskrift gjelder for norske skip og for utenlandske skip som anløper norsk havn, som angitt i forordningens artikkel 3. Forskriften gjelder for skip som anløper havn på Svalbard og Jan Mayen.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft straks.

Forskriften trer i kraft for utenlandske skip på Svalbard og Jan Mayen fra den tid Kongen bestemmer.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Vedlegg

Forordning (EF) nr. 782/2003

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 782/2003 av 14. april 2003 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -
under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹,
under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité²,
etter samråd med Regionkomiteen,
etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³ og ut fra følgende betraktninger:

¹ EFT C 262 E av 29.10.2002, s. 492.

² Uttalelse avgitt 11. desember 2002 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

³ Europaparlamentsuttalelse av 20. november 2002 (ennå ikke offentliggjort i EFT), og rådsbeslutning av 17. mars 2003.

1) Fellesskapet ser alvorlig på de skadelige miljøvirkningene av organiske tinnforbindelser som brukes som grohemmende systemer på skip, særlig belegg av tributyltinn (TBT).

2) En internasjonal konvensjon om regulering av skadelige bunnstoffs-systemer på skip (AFS-konvensjonen) ble vedtatt 5. oktober 2001 på en diplomatkonferanse (AFS-konferansen) under ledelse av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO), der medlemsstatene i Fellesskapet deltok.

3) AFS-konvensjonen er en rammekonvensjon som gjør det mulig å forby bruk av skadelige grohemmende systemer på skip etter klart definerte framgangsmåter og som tar tilbørlig hensyn til føre-var-prinsippet som er uttrykt i Rio-erklæringen om miljø og utvikling.

4) AFS-konvensjonen forbyr for tiden bare anvendelse av organiske tinnforbindelser på skip.

5) I AFS-konvensjonen er følgende ikrafttredelsesdatoer fastsatt: 1. januar 2003 for forbudet mot anvendelse av organiske tinnforbindelser på skip, og 1. januar 2008 for fjerning av organiske tinnforbindelser på skip.

6) AFS-konvensjonen trer først i kraft 12 måneder etter at den er ratifisert av minst 25 stater som står for minst 25 % av verdens tonnasje.

7) Medlemsstatene bør ratifisere AFS-konvensjonen snarest mulig.

8) Medlemsstatene bør gis best mulige forutsetninger for raskt å ratifisere AFS-konvensjonen. Eventuelle hindringer for ratifisering bør fjernes.

9) Fordi AFS-konferansen antok at tiden fram til 1. januar 2003 ikke ville være tilstrekkelig til at AFS-konvensjonen kunne tre i kraft, og fordi den ønsket at anvendelsen av organiske tinnforbindelser i skipsfarten reelt skulle opphøre fra 1. januar 2003, oppfordret den i sin resolusjon nr. 1 medlemsstatene i IMO til å gjøre sitt ytterste for å legge alt til rette for å gjennomføre AFS-konvensjonen snarest mulig, og den oppfordret de berørte bransjene til å avstå fra å markedsføre, selge og anvende organiske tinnforbindelser fra og med nevnte dato.

10) Kommisjonen fulgte umiddelbart opp AFS-konferansen med å vedta kommisjonsdirektiv 2002/62/EF av 9. juli 2002 om niende tilpasning til den tekniske utvikling av vedlegg I til rådsdirektiv 76/769/EØF om tilnærming av medlemsstatenes lover og forskrifter om begrensnings av markedsføring og bruk av visse farlige stoffer og preparater (organiske tinnforbindelser)¹ for, fra og med 1. januar 2003, å forby markedsføring og anvendelse av organiske tinnforbindelser i grohemmende systemer for alle skip, uansett lengde.

¹ EFT L 183 av 12.7.2002, s. 58.

11) Med utgangspunkt i AFS-konferansens resolusjon nr. 1 bør det tas flere skritt for å gjennomføre tiltak rettet mot organiske tinnforbindelser for å sikre et generelt forbud mot bruk av TBT-belegg på skip i alle fellesskapsfarvann fra og med de datoer som er fastsatt i AFS-konvensjonen.

12) En forordning er det rette juridiske virkemiddel fordi den pålegger skipsredere og medlemsstater, direkte og innenfor en kort tidsramme, presise krav som skal oppfylles samtidig og på samme måte i hele Fellesskapet. Denne forordning bør utelukkende ha som formål å forby organiske tinnforbindelser, og ikke gjenta AFS-konvensjonen.

13) Denne forordning bør ikke berøre begrensningene på markedsføring og bruk av visse farlige stoffer og preparater (organiske tinnforbindelser) som er fastsatt i direktiv 76/769/EØF².

² EFT L 262 av 27.9.1976, s. 201. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2003/3/EF (EFT L 4 av 9.1.2003, s. 12).

14) Det bør ikke være knyttet noen usikkerhet til et totalforbud mot aktiv bruk av TBT-belegg på fellesskapsplan; den internasjonale handelsflåten har behov for å planlegge vedlikehold av skip, og bør derfor tydelig og i god tid gjøres oppmerksom på at fra 1. januar 2008 vil skip med et aktivt TBT-belegg på skroget ikke lenger få adgang til havner i Fellesskapet.

15) Tredjestater kan, særlig dersom de ikke har de fordelene som er knyttet til overnasjonal regulering, oppleve retts tekniske vanskeligheter ved innføring gjennom den nasjonale lovgivningen av forbudet mot bruk av TBT-belegg på deres skip fra den dato forbudet trer i kraft i henhold til denne forordning. I en overgangsperiode som begynner 1. juli 2003 og slutter den dato AFS-konvensjonen trer i kraft, bør bestemmelsene i denne forordning som forbyr bruk av TBT-belegg derfor ikke gjelde skip som seiler under en tredjestats flagg.

16) Flaggstater som har forbudt bruk av TBT-belegg på sine skip, har økonomisk interesse av at AFS-konvensjonen trer i kraft snarest mulig, for å sikre like konkurransevilkår på verdensplan. Denne forordning, som har som formål snarest mulig å forby bruk av TBT-belegg på alle skip som seiler under en medlemsstats flagg, bør derfor virke som en pådriver for flaggstatene til å ratifisere AFS-konvensjonen.

17) Definisjonene og kravene i denne forordning bør i størst mulig grad bygge på dem som brukes i AFS-konvensjonen.

18) For å sikre at denne forordning får anvendelse på offshoreplattformer, bør den også få anvendelse på skip som seiler under en medlemsstats myndighet. Den bør ikke få anvendelse på krigsskip eller andre statseide skip, da behandlingen av slike skip i tilstrekkelig grad er omfattet av AFS-konvensjonen.

19) Innføring fra 1. juli 2003 av forbudet mot aktive TBT-belegg på alle skip som har rett til å seile under en medlemsstats flagg, og som har et grohemmende system som er anbragt, endret eller skiftet ut etter denne dato, bør være en pådriver for handelsflåten til å følge anbefalingen i AFS-konferansens resolusjon nr. 1.

20) Det er hensiktsmessig å innføre samme ordning for besiktelse og sertifisering som den som er fastsatt i AFS-konvensjonen. I henhold til denne forordning bør alle skip med bruttotonnasje på 400 eller mer besiktes, uavhengig av hvilken reise de gjør, mens skip med en lengde på 24 meter eller mer, men med en bruttotonnasje mindre enn 400, bare bør pålegges å medbringe en erklæring om samsvar med denne forordning eller med AFS-konvensjonen. Fellesskapet bør, dersom det viser seg nødvendig på et senere tidspunkt, ha rett til å innføre en harmonisert ordning for besiktelse av disse skipene.

21) For skip med en lengde mindre enn 24 meter er det ikke nødvendig å kreve en bestemt besiktelse eller erklæring, fordi disse skipene først og fremst er lystfartøyer og fiskefartøyer, som er tilstrekkelig dekket av bestemmelsene i direktiv 76/769/EØF.

22) Sertifikater og dokumenter som utstedes i samsvar med denne forordning, samt AFSsertifikater og AFS-erklæringer som utstedes av partene til AFS-konvensjonen, bør anerkjennes.

23) Dersom AFS-konvensjonen ikke har trådt i kraft innen 1. januar 2007, bør Kommisjonen tillates å vedta egnede tiltak, slik at skip som seiler under en tredjestats flagg kan vise at de overholder denne forordning, samt vedta tiltak for å kontrollere gjennomføringen av disse bestemmelsene.

24) Den best egnede ordningen for å kontrollere gjennomføringen av forbudet mot TBT-belegg på skip og kravene i AFS-konvensjonen, er den som er fastsatt i rådsdirektiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i Felleskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll)¹, og dette direktivet bør endres når det er hensiktsmessig. Med tanke på dette direktivets særlige virkeområde, bør tilsvarende bestemmelser anvendes i overgangsperioden for skip som seiler under en medlemsstats flagg.

¹ EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/84/EF (EFT L 324 av 29.11.2002, s. 53).

25) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen(1).

26) For å vurdere om denne forordnings formål er nådd, bør Kommisjonen rapportere til Europaparlamentet og Rådet, og om nødvendig foreslå eventuelle hensiktsmessige tilpasninger av forordningen.

27) Denne forordning bør tre i kraft på et tidspunkt som gjør det mulig å iverksette et effektivt forbud mot organiske tinnforbindelser på skip snarest mulig -

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

Denne forordnings formål er å redusere eller fjerne skadevirkninger for havmiljøet og menneskers helse forårsaket av organiske tinnforbindelser som virker som aktive biocider i grohemmende systemer benyttet på skip som seiler under en medlemsstats flagg eller drives under en medlemsstats myndighet, og på skip under alle flagg som ankommer eller forlater havner i medlemsstatene.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med

1. «grohemmende system», belegg, maling, overflatebehandling, overflate eller innretning som brukes på et skip for å kontrollere eller hindre at uønskede organismer fester seg,
2. «bruttotonnasje», bruttotonnasje beregnet i samsvar med reglene for måling av tonnasje fastsatt i vedlegg 1 til Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969, eller en etterfølgende konvensjon,
3. «lengde», lengden slik den er definert i Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966, endret i den tilknyttede protokoll av 1988, eller en etterfølgende konvensjon,

4. «skip», et fartøy av enhver type som er i virksomhet i havmiljø, herunder hydrofoilbåter, luftputebåter, undervannsfartøyer, flytende utstyr, faste eller flytende plattformer, flytende lagringsinnretninger (FSU) og flytende produksjons-, lagrings- og losseinnretninger (FPSO),-
5. «AFS-konvensjonen», Den internasjonale konvensjon om regulering av skadelige bunnstoffs-systemer på skip, vedtatt 5. oktober 2001, uavhengig av ikrafttredelse,¹ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.
6. «godkjent organisasjon», en organisasjon godkjent i samsvar med bestemmelsene i rådsdirektiv 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse(1),
7. «AFS-sertifikat», et sertifikat som utstedes til skip i samsvar med bestemmelsene i vedlegg 4 til AFS-konvensjonen eller, i overgangsperioden, et sertifikat utstedt i samsvar med malen i vedlegg II til denne forordning, når det utstedes av myndighetene i en medlemsstat eller av en godkjent organisasjon på dennes vegne,
8. «AFS-erklæring», en erklæring utarbeidet i henhold til bestemmelsene i vedlegg 4 til AFS-konvensjonen eller, i overgangsperioden, en erklæring underskrevet av rederen eller rederens representant og utarbeidet i samsvar med malen i vedlegg III til denne forordning,
9. «AFS-samsvarserklæring», et dokument som bekrefter samsvar med vedlegg 1 til AFS-konvensjonen, utstedt av en godkjent organisasjon på vegne av myndighetene i en medlemsstat,
10. «overgangsperiode», tidsrommet som begynner 1. juli 2003 og slutter den dagen AFS-konvensjonen trer i kraft.

Artikkel 3

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på:
 - a) skip som seiler under en medlemsstats flagg,
 - b) skip som ikke seiler under en medlemsstats flagg, men som drives under en medlemsstats myndighet, og
 - c) skip som anløper en havn eller offshoreterminal i en medlemsstat, men som ikke omfattes av bokstav a) eller b).
2. Denne forordning får ikke anvendelse på krigsskip, militære hjelpefartøyer eller andre skip som eies eller drives av en stat og som for tiden brukes bare i statlig ikke-kommerisiell tjeneste.

Artikkel 4

Forbud mot anvendelse av organiske tinnforbindelser som virker som biocider

Fra 1. juli 2003 skal organiske tinnforbindelser som virker som biocider i grohemmende systemer, ikke anvendes eller anvendes på nytt på skip.

¹ EFT L 319 av 12.12.1994, s. 20. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/84/EF.

I overgangsperioden skal imidlertid denne bestemmelsen bare gjelde skip nevnt i bokstav a) eller b) i artikkel 3 nr. 1.

Artikkel 5

Forbud mot organiske tinnforbindelser som virker som biocider

1. På skip som fra 1. juli 2003 har rett til å seile under en medlemsstats flagg, og som har et grohemmende system som er brukt, endret eller erstattet etter denne dato, skal det ikke finnes organiske tinnforbindelser som virker som biocider i grohemmende systemer på skrog, utvendige deler og overflater, med mindre de er dekket av et belegg som utgjør en sperre for slike forbindelser og hindrer at de lekker ut fra det underliggende forbudte grohemmende systemet.
2. Fra og med 1. januar 2008 skal det på skipene nevnt i artikkel 3 nr. 1 enten ikke finnes organiske tinnforbindelser som virker som biocider i grohemmende systemer på skrog eller utvendige deler og overflater, eller de skal være dekket av et belegg som utgjør en sperre mot at slike forbindelser lekker ut fra det underliggende forbudte grohemmende systemet.
3. Nr. 1 og 2 skal ikke gjelde faste og flytende plattformer, FSU-er og FPSO-er som er bygd før 1. juli 2003 og som ikke har vært i tørrdokk på eller etter denne dato.

Artikkel 6

Besiktelse og sertifisering

1. Følgende skal gjelde for besiktelse og sertifisering av skip som seiler under en medlemsstats flagg:
 - a) Skip med en bruttotonnasje på 400 og mer, unntatt faste eller flytende plattformer, FSU-er og FPSO-er, skal fra og med 1. juli 2003 besiktes og sertifiseres i samsvar med kravene fastsatt i vedlegg I før skipet tas i bruk første gang, eller når de grohemmende systemene endres eller erstattes.
 - b) Skip med en lengde på 24 meter eller mer, men med en bruttotonnasje mindre enn 400, unntatt faste eller flytende plattformer, FSU-er og FPSO-er, skal ha en AFS-erklæring som dokumenterer samsvar med artikkel 4 og 5. Ved behov kan Kommisjonen, etter framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, opprette en harmonisert besiktelses- og sertifiseringsordning for disse skipene.
 - c) Medlemsstatene kan treffe egnede tiltak for skip som ikke omfattes av bokstav a) og b) for å sikre overholdelse av denne forordning.
2. Følgende skal gjelde for anerkjennelse av sertifikater, erklæringer og samsvarserklæringer:
 - a) fra og med 1. juli 2003 skal medlemsstatene anerkjenne alle AFS-sertifikater,
 - b) fram til et år etter datoen nevnt i bokstav a) skal medlemsstatene anerkjenne alle AFS-samsvarserklæringer,
 - c) fra og med 1. juli 2003 skal medlemsstatene anerkjenne alle AFS-erklæringer. Disse erklæringene skal følges av egnet dokumentasjon (f.eks. kvittering for maling eller faktura fra leverandør) eller inneholde egnet påtegning.
3. Dersom AFS-konvensjonen ikke har trådt i kraft innen 1. januar 2007, skal Kommisjonen, etter framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2, treffe egnede tiltak for å gi skip som

seiler under flagget til en tredjestat mulighet til å dokumentere at de overholder bestemmelsene i artikkel 5.

Artikkel 7

Havnestatskontroll

I overgangsperioden skal medlemsstatene anvende kontrollbestemmelser som tilsvarende bestemmelsene fastsatt i direktiv 95/21/EF for skip med en bruttotonnasje på 400 eller mer som seiler under en medlemsstats flagg. Med hensyn til inspeksjoner og påvisning av overtredelser skal medlemsstatene følge bestemmelsene i artikkel 11 i AFS-konvensjonen. Dersom AFS-konvensjonen ikke har trådt i kraft innen 1. januar 2007, skal Kommisjonen, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 9 nr. 2, fastsette egnede framgangsmåter for disse kontrollene.

Artikkel 8

Tilpasninger

For å ta hensyn til utviklingen på internasjonalt plan, særlig i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO), eller for å gjøre denne forordning mer effektiv i lys av erfaringer, kan henvisningene til AFS-konvensjonen, AFS-sertifikatet, AFS-erklæringen og AFSsamsvarserklæringen og/eller til vedleggene til denne forordning, herunder relevante IMO-retningslinjer knyttet til artikkel 11 i AFS-konvensjonen, endres etter framgangsmåten nevnt i artikkel 9 nr. 2.

Artikkel 9

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip, nedsatt ved artikkel 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002 av 5. november 2002 om nedsettelse av en komité for sikkerhet til sjøs og hindring av forurensning fra skip (COSS) og om endring av forordningene om sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip¹, heretter kalt «COSS».

¹ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8. Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder. 3. COSS fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 10

Vurdering

Kommisjonen skal senest 10. mai 2004 rapportere til Europaparlamentet og Rådet om framdriften i ratifiseringen av AFS-konvensjonen samt framlegge opplysninger om i hvilken grad organiske tinnforbindelser som virker som biocider i grohemmende systemer på skip, fortsatt brukes på skip som ikke seiler under flagget til en medlemsstat, og som ankommer eller forlater havner i Fellesskapet. I lys av denne rapporten kan Kommisjonen ved behov foreslå endringer for å sikre at skip som ikke seiler under flagget til en medlemsstat, raskere reduserer forurensningen av farvann som er under medlemsstatenes jurisdiksjon med skadelige grohemmende forbindelser.

Artikkel 11

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft dagen etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater. Utferdiget i Luxembourg, 14. april 2003.

For Europaparlamentet	For Rådet
P. COX	A. GIANNITSIS
President	Formann

VEDLEGG I

Besiktelses- og sertifiseringskrav for grohemmende systemer på skip som seiler under en medlemsstats flagg

1. Besiktelser
 - 1.1. Skip med en bruttotonnasje på 400 eller mer, unntatt faste eller flytende plattformer, FSU-er og FPSO-er, skal fra og med 1. juli 2003 underlegges følgende besiktelser:
 - a) en førstegangsbesiktelse før skipet tas i bruk eller når skipet for første gang er i tørrdokk for anvendelse av grohemmende systemer, og
 - b) en besiktelse når de grohemmende systemene endres eller erstattes. Slike besiktelser skal påtegnes sertifikatet som utstedes etter nr. 2.1.
 - 1.2. Besiktelsen skal være av en slik art at det sikres at skipets grohemmende systemer er helt i samsvar med artikkel 4 og 5 i denne forordning.
 - 1.3. Besiktelsene skal foretas av personer som har behørig fullmakt fra myndigheten i medlemsstaten eller i en annen medlemsstat, eller av en av partene til AFS-konvensjonen, eller av en inspektør utpekt for dette formål av en av myndighetene, eller av en godkjent organisasjon som opptrer på vegne av myndigheten.
 - 1.4. Med mindre annet er bestemt i denne forordning, skal medlemsstatene, når det gjelder besiktelsene nevnt i nr. 1.1, følge kravene som er fastsatt i vedlegg 4 til AFS-konvensjonen, samt retningslinjene for besiktelser og sertifisering av grohemmende systemer på skip i vedlegg til MEPC-resolusjon 101(48), vedtatt 11. oktober 2002 av IMOs komité for vern av havmiljøet.
2. Sertifisering
 - 2.1. Etter at en besiktelse nevnt i nr. 1.1 bokstav a) eller b) er fullført, skal en medlemsstat som ennå ikke er part til AFS-konvensjonen, utstede et sertifikat i samsvar med malen i vedlegg II. En medlemsstat som er part til AFS-konvensjonen, skal utstede et AFS-sertifikat.
 - 2.2. En medlemsstat kan bruke en AFS-samsvarserklæring for å dokumentere samsvar med kravene i artikkel 4 og 5 i denne forordning. Et sertifikat som nevnt i nr. 2.1 skal erstatte AFS-erklæringen senest et år etter datoen nevnt i nr. 1.1.
 - 2.3. Medlemsstatene skal kreve at et skip som nevnt i nr. 1.1 medbringer et sertifikat utstedt i samsvar med nr. 2.1.
 - 2.4. Medlemsstatene skal, for sertifiseringen nevnt i nr. 2.1, oppfylle kravene fastsatt i vedlegg 4 til AFS-konvensjonen.

VEDLEGG II

Maler for sertifikat for og angivelse av grohemmende systemer

Det internasjonale sertifikatet for og angivelsen av grohemmende systemer skal utarbeides etter malen som følger. Der malene brukes bare for skip som ikke er underlagt kravene til

besiktelser og sertifisering i regel 1 i vedlegg 4 til AFS-konvensjonen, kan henvisninger til AFS-konvensjonen utelates.

INTERNASJONALT CERTIFIKAT FOR GROHEMMENDE SYSTEMER

(Dette sertifikatet skal følges av en angivelse av grohemmende systemer)

(Offisielt stempel) (Stat)

Utstedt i henhold til bestemmelsene i Den internasjonale konvensjon om regulering av skadelige bunnstoffsystemer på skip og¹ europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 782/2003 av 14. april 2003 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip på vegne av regjeringen i (statens navn)

av

.....
(person eller organisasjon med fullmakt)

Dette sertifikatet erstatter et eventuelt tidligere sertifikat utstedt den

.....
Opplysninger om skipet²

Skipets navn:

Kjenningsnummer eller -bokstaver:

Hjemsted:

Bruttotonnasje:

IMO-nummer³:

På skipet er det verken under eller etter byggingen brukt et grohemmende system som omfattes av kontroll i henhold til vedlegg I til konvensjonen og (1) forordning (EF) nr. 782/2003

.....
På skipet er det brukt et grohemmende system som omfattes av kontroll i henhold til vedlegg I til konvensjonen og (1) forordning (EF) nr. 782/2003, men dette er fjernet av

.....
(sett inn anleggets navn) den

.....(dato)

.....
På skipet er det tidligere brukt et grohemmende system som omfattes av kontroll i henhold til vedlegg I til konvensjonen og (1) forordning (EF) nr. 782/2003, men dette er dekket med et forseglende belegg av

.....
(sett inn anleggets navn) den

..... (dato)

.....
På skipet er det før 1. januar 2003 brukt et grohemmende system som omfattes av kontroll i henhold til vedlegg I til konvensjonen og (1) forordning (EF) nr. 782/2003, men dette skal fjernes eller dekkes med et forseglende belegg før 1. januar 2008

¹ Kan utelates for skip som ikke er underlagt kravene om besiktelse og sertifisering i regel 1 i vedlegg 4 til AFS-konvensjonen.

² Opplysningene om skipet kan også gis i vannrette ruter.

³ I samsvar med Den internasjonale sjøfartsorganisasjons (IMO) system for identifisering av skip.

MED DETTE BEKREFTES:

1. at skipet er besiktet i henhold til regel 1 i vedlegg 4 til konvensjonen og¹ europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 782/2003 av 14 april 2003 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip, og

2. at besiktelsen viser at det grohemmende systemet på skipet oppfyller gjeldende krav i vedlegg 1 til konvensjonen og¹ europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 782/2003 av 14. april 2003 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip.

Utstedt i:

.....

(Utstedelsessted)

.....

(Utstedelsesdato) (Underskrives av person med fullmakt til å utstede sertifikatet)

Dato for avslutning av besiktelsen som utstedelsen av sertifikatet bygger på:

.....

1 Kan utelates for skip som ikke er underlagt kravene om besiktelse og sertifisering i regel 1 i vedlegg 4 til AFS-konvensjonen.

ANGIVELSE AV GROHEMMENDE SYSTEMER

Denne angivelsen skal alltid være festet til det internasjonale sertifikatet for grohemmende systemer.

Opplysninger om skipet

Skipets navn:

Kjenningsnummer eller -bokstaver:

IMO-nummer:

Opplysninger om det/de anvendte grohemmende systemet/systemene

Type(r) grohemmende system(er) som er benyttet:

Dato(er) for behandling med grohemmende system(er):

Navn på selskap og anlegg/sted(er) som har foretatt behandlingen:

Navn på produsenten av det (de) grohemmende systemet (systemene):

Navn og farge(r) på det (de) grohemmende systemet (systemene):

Aktivt (aktive) stoff(er) og CAS-nummer (Chemical Abstracts Service Registry):

Type forseglende belegg, der det er relevant:

Navn og farge(r) på det forseglende belegget, der det er relevant:

Dato for eventuell dekking med forseglende belegg:

DETTE BEKREFTER at denne angivelse er korrekt i enhver henseende.

Utstedt i:

.....

(Utstedelsessted)

.....

(Utstedelsesdato) (Underskrives av person med fullmakt til å utstede angivelsen)

Påtegning av angivelsen¹

DETTE BEKREFTER at en besiktelse foretatt i henhold til regel 1 nr. 1 bokstav b) i vedlegg 4 til konvensjonen og² nr. 2.1 i vedlegg I til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 782/2003 av 14. april 2003 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip, viser at skipet oppfyller kravene i konvensjonen og² forordningen.

Opplysninger om det/de anvendte grohemmende systemet/systemene

Type(r) grohemmende system(er) som er benyttet:

.....

Dato(er) for behandling med grohemmende system(er):

.....

Navn på selskap og anlegg/sted(er) som har foretatt behandlingen:

.....

Navn på produsenten av det (de) grohemmende systemet (systemene):

.....

Navn og farge(r) på det (de) grohemmende systemet (systemene):

Aktivt (aktive) stoff(er) og CAS-nummer (Chemical Abstracts Service Registry):

Type forseglende belegg, der det er relevant:

Navn og farge(r) på det forseglende belegget, der det er relevant:

Dato for eventuell dekking med forseglende belegg:

Underskrift:

(Underskrives av person med fullmakt til å utstede angivelsen)

Sted:

Dato3:

(Myndighetens stempel eller segl)

¹ Denne siden kopieres og vedlegges angivelsen dersom myndighetene anser det som nødvendig.

² Kan utelates for skip som ikke er underlagt kravene om besiktelse og sertifisering i regel 1 i vedlegg 4 til AFS-konvensjonen.

³ Dato for avslutning av besiktelsen som påtegningen gjelder.

VEDLEGG III

Erklæring om grohemmende systemer for skip med en lengde på 24 meter eller mer, men med en bruttotonnasje mindre enn 400

Utarbeidet i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 782/2003 av 14. april 2003 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip.

Skipets navn:

Kjenningsnummer eller -bokstaver:

Hjemsted:

Lengde:

Bruttotonnasje:

IMO-nummer (der det er relevant)

Undertegnede erklærer med dette at det grohemmende systemet som er brukt på dette skipet er i samsvar med artikkel 4 og 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 782/2003 av 14. april 2003 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip.

(Dato) (Underskrives av rederen eller rederens representant)

Påtegninger for anvendt(e) grohemmende system(er)

Type grohemmende system (systemer) som er brukt, samt dato(er) for behandlingen:

(Dato) (Underskrives av rederen eller rederens representant)

Type grohemmende system (systemer) som er brukt, samt dato(er) for behandlingen:

.....
(Dato) (Underskrives av rederen eller rederens representant)

Type grohemmende system (systemer) som er brukt, samt dato(er) for behandlingen:

.....
(Dato) (Underskrives av rederen eller rederens representant)

Offisiell oversettelse av forordningen lagt inn 22.04.2004.

Forskrift 1. juni 2004 nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) (utdrag fra forskriften)

Hjemmel: Fastsatt av Miljøverndepartementet 1. juni 2004 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v., lov 31. mai 1974 nr. 17 om kommunale vass- og kloakkavgifter § 2, delegeringsvedtak 6. september 1974 nr. 14, lov 11. juni 1976 nr. 79 om produktkontroll (produktkontrollloven) § 4, jf. forskrift 5. august 1977 nr. 2 om gjennomføring av lov om kontroll med produkter og forbrukertjenester og delegeringsvedtak 7. september 1990 nr. 730 og lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) § 5, § 9, § 10, § 11, § 12, § 13, § 16, § 20, § 22, § 24, § 29, § 31, § 32a, § 33, § 39, § 49, § 51, § 52a, § 52c, § 63, § 81, § 85 og § 86, jf. delegeringsvedtak 8. juli 1983 nr. 1245, delegeringsvedtak 16. mai 1986 nr. 1094, delegeringsvedtak 11. juni 1993 nr. 785 og delegeringsvedtak 28. mai 2004 nr. 790. Tilføyd hjemmel: Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 13, § 31, § 32, § 33, § 35, § 37, § 43, § 44, § 45, § 46, § 47, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 20, § 26 og § 38, jf. delegeringsvedtak 27. november 1998 nr. 1095 og delegeringsvedtak/kgl.res ift. kap. 5.

IV

INNHold

Kapittel 20 Levering og mottak av avfall og lasterester fra skip	319
I Generelle bestemmelser	319
§ 20-1 Formål	319
§ 20-2 Virkeområde	319
§ 20-3 Definisjoner	319
§ 20-4 Ansvar	320
II Mottaksordninger i havner	320
§ 20-5 Etablering og drift av mottaksordninger	320
§ 20-6 Avfallsplaner og rapportering	320
III Melding og levering av avfall og lasterester	320
§ 20-7 Meldeplikt	320
§ 20-8 Plikt til å levere avfall og lasterester	321
IV Finansiering av mottaksordninger	321
§ 20-9 Avfallsgebyrer	321
§ 20-10 Beregning av gebyret	321
§ 20-11 Fradrag i eller bortfall av gebyr	322
V Avsluttende bestemmelser	322
§ 20-12 Tilsyn	322
§ 20-13 Unntak	322
Vedlegg I Krav til planer for mottak og håndtering av avfall i havner	322

Vedlegg II	Opplysninger som skal meldes før anløp i havnen	323
Vedlegg III	Standardiserte krav for mottak av farlig avfall fra skip.....	325
Kapittel 21	Forbud mot forbrenning til sjøs	327
§ 21-1	Definisjoner	328
§ 21-2	Forbud mot forbrenning.....	328
§ 21-3	Tvangsmulkt	328
Kapittel 22	Mudring og dumping i sjø og vassdrag	328
§ 22-1	Virkeområde	328
§ 22-2	Definisjoner	329
§ 22-3	Forbud mot mudring	329
§ 22-4	Forbud mot dumping	329
§ 22-5	Plassering av materiale	329
§ 22-6	Tillatelse til mudring, dumping og plassering av materiale	329
§ 22-7	Rapportering	330
§ 22-8	Unntak fra forbudet mot dumping	330
§ 22-9	Tilsyn	330
§ 22-10	Tvangsmulkt	330
Kapittel 23	Hindring av forurensning ved kloakkutslipp fra skip	330
I	Innledende bestemmelser	331
§ 23-1	Formål	331
§ 23-2	Virkeområde og ikrafttredelse	331
§ 23-3	Definisjoner	331
II	Generelle regler for alle skip	332
§ 23-4	Forbud mot tømning av kloakk	332
§ 23-5	Unntak	332
§ 23-6	Strengere eller lempeligere krav ved forskrift.....	332
III	Utstyr og tømmekontroll	332
§ 23-7	Tømming av kloakk i området fra Lindesnes til Svenskegrensen	332
§ 23-8	Kloakkanlegg	333
§ 23-9	Godkjenning	333
§ 23-10	Standard landtilkopling	333
IV	Besiktelser og sertifisering	334
§ 23-11	Besiktelser	334
§ 23-12	Utstedelse eller påtegning av sertifikat	335
§ 23-13	Sertifikatets varighet og gyldighet	335
§ 23-14	Ikrafttredelse	336
Del 11	Felles bestemmelser	336
Kapittel 41	Tilsyn, klage, straff mv.....	336
§ 41-1	Forholdet mellom generelle og særskilte bestemmelser	336
§ 41-2	Opplysningsplikt	336
§ 41-3	Tilsyn	336
§ 41-4	Unntak	336
§ 41-5	Klage	337
§ 41-6	Tvangsmulkt	337

§ 41-7	Straff	337
§ 41-8	Fordeling av myndighet.....	337
	Kapittel 42 Ikrafttreden.....	337
§ 42-1	Ikrafttreden	337

Kapittel 20

Levering og mottak av avfall og lasterester fra skip

Fastsatt med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 31, § 33, § 35 og § 37, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 20 og § 38, jf. delegeringsvedtak 27. november 1998 nr. 1095 og delegeringsvedtak/kgl.res. ift. kap. 5. Videre fastsatt med hjemmel i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og avfall (Forurensningsloven) kapittel 5. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56i (direktiv 2000/59/EF endret ved direktiv 2002/84/EF).

Hjemmel endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

I Generelle bestemmelser

§ 20-1

Formål

Dette kapitlets formål er å verne det ytre miljø ved å sikre etablering og drift av tilfredsstillende mottaksordninger for avfall og lasterester fra skip, og å sørge for at avfall og lasterester fra skip blir levert til mottaksordning i havn.

§ 20-2

Virkeområde

Dette kapitlet gjelder

- a) alle norske og utenlandske skip, herunder fiskefartøy, fritidsbåter, krigsskip, militære hjelpefartøy eller andre skip som eies eller drives av den norske eller av en utenlandsk stat, som anløper norsk havn,
- b) alle norske havner som normalt anløpes av skip som omfattes av bokstav a.
- c) Avsnitt III Melding og levering av avfall og lasterester gjelder for norske skip som anløper havn innenfor EØS-området.

§ 20-3

Definisjoner

I dette kapitlet betyr

1. *avfall fra skip*: enhver form for avfall, herunder kloakk, og andre rester enn lasterester som oppstår mens et skip er i drift, og som omfattes av vedleggene I (olje), IV (kloakk) og V (søppel) til MARPOL 73/78,¹ og lasterelatert avfall som definert i retningslinjene for gjennomføringen av vedlegg V til MARPOL 73/78,
2. *lasterester*: rester av lastematerialer i lasterom eller tanker etter at lossing og rengjøring er avsluttet, herunder også restmengder og søl ved lasting/lossing,
3. *skip*: enhver type sjøgående fartøy som opererer i det marine miljø, inklusive hydrofoilbåter, luftputefartøyer, undervannsfartøyer og flytende innretninger,
4. *fritidsbåt*: enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som brukes utenfor næringsvirksomhet,
5. *havn*: et sted eller geografisk område som er utstyrt med innretninger og utstyr som gjør det mulig å motta skip, inkludert fiskefartøy og fritidsfartøy,

6. *havneansvarlig*: privat havneeier, havnestyret eller kommunen,
7. *mottaksordning*: enhver innretning som er egnet til å motta avfall eller lasterester fra skip. Dette inkluderer stasjonære innretninger, så vel som flytende og mobile enheter,
8. *rutegående skip*: skip som transporterer passasjerer eller last mellom bestemte steder eller bestemte strekninger, til fastsatte tider.

¹ Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip med senere endringer.

§ 20-4

Ansvar

Skipsfører, reder og havneansvarlig har ansvaret for at bestemmelsene i dette kapitlet blir fulgt.

II Mottaksordninger i havner

§ 20-5

Etablering og drift av mottaksordninger

Havneansvarlig skal ut fra behovet for levering, sørge for etablering og drift av mottaksordninger for avfall og lasterester fra skip i havnen. Mottaksordningene skal være tilstrekkelige til å dekke et normalt behov for levering i havnen, uten at skipene forsinkes unødig.

For mottak av avfall og lasterester som er å betrakte som farlig avfall i henhold til § 11-4 i forskrift 1. juni 2004 om gjenvinning og behandling av avfall, gjelder dette kapitlets bestemmelser i vedlegg III.

§ 20-6

Avfallsplaner og rapportering

Havneansvarlig plikter å sørge for at avfallet blir mottatt og viderebehandlet i henhold til en hensiktsmessig plan, som skal utarbeides i samråd med berørte parter. Planen skal oversendes Fylkesmannen første gang innen 1. juli 2004 og deretter ved betydelige endringer i havnen, og være i henhold til dette kapitlets bestemmelser i vedlegg I, og i henhold til gjeldende bestemmelser for avfallshåndtering. Slike avfallsplaner kan utarbeides i en regional sammenheng, under forutsetning av at behovet for og tilgangen til mottaksordninger spesifiseres for hver enkelt havn.

Havneansvarlig plikter videre å rapportere til Fylkesmannen om mottaksordninger i havnen, inkludert deres beliggenhet, kapasitet og tilgjengelige innretninger, samt andre forhold av betydning.

III Melding og levering av avfall og lasterester

§ 20-7

Meldeplikt

Skipsføreren på alle skip som er underveis til en havn innenfor EØS-området, unntatt rutegående skip og fritidsbåter godkjent for høyst 12 personer, skal gi melding om levering av avfall og lasterester i havnen til havneansvarlig eller den han utpeker

- a) minst 24 timer før anløp, dersom anløpshavnen er kjent,
- b) så snart anløpshavnen er kjent, dersom denne opplysningen først er tilgjengelig mindre enn 24 timer innen anløp, eller
- c) senest ved avgang fra foregående havn, dersom reisen varer mindre enn 24 timer.

Melding skal gis i henhold til bestemmelsene i vedlegg II til dette kapitlet, og opplysningene skal oppbevares om bord i det minste til neste anløpshavn, og skal kunne forevises Sjøfartsdirektoratet. Skip med hyppige anløp innenfor 24 timer og skip som anløper havner

hvor det ikke betales kaiavgift, skal gi melding til den havnen hvor avfall skal leveres. Dersom skipets neste anløpshavn befinner seg utenfor de nordiske landene, skal utfylt melding foreligge på engelsk.

§ 20-8

Plikt til å levere avfall og lasterester

Skipsfører skal sørge for at avfall og lasterester fra skipet blir levert til mottaksordning i havn før avgang, med mindre det fremgår av opplysningene som er gitt i henhold til § 20-11, at det er avsatt tilstrekkelig lagringskapasitet for avfall og lasterester fra skipet inntil det blir levert til mottaksordning. For oljeholdig avfall skal det være en restkapasitet på minst 75 % av totalkapasiteten.

Skipsfører, reder, eier eller andre som har påtatt seg ansvar for skipets drift, er ansvarlig for betaling av gebyr fastsatt etter avsnitt IV Finansiering av mottaksordninger.

Dersom det er gode grunner til å tro at tilstrekkelige mottaksordninger ikke er tilgjengelige i den planlagte leveringshavnen, eller dersom denne er ukjent, kan Sjøfartsdirektoratet pålegge skipet å levere avfall eller lasterester før avgang, eventuelt holde skipet tilbake til avfall og lasterester er levert.

Dersom det finnes klare bevis for at et skip har forlatt havnen uten at kravene i første ledd er oppfylt, skal Sjøfartsdirektoratet informere rette myndighet i neste anløpshavn om dette.

IV Finansiering av mottaksordninger

§ 20-9

Avfallsgebyrer

Omkostningene forbundet med mottak og videre håndtering av avfall fra skip, skal dekkes ved innkreving av avfallsgebyrer fra de skip som anløper havnen. Gebyr som nevnt skal innkreves uavhengig av om det leveres avfall fra skipet til mottaksordningen.

Gebyr for lasterester kan likevel ikke innkreves med mindre lasterester blir levert.

Gebyret skal differensieres ut fra tilbudet av mottaksordninger. Gebyrets størrelse fastsettes av havneansvarlig og skal ikke overstige omkostningene forbundet med mottaksordningene for de enkelte fartøysgrupper i havnen.

Gebyret kan innkreves av havneansvarlig for hvert anløp eller som årsgebyr, sesonggebyr eller liknende.

Fritidsbåter godkjent for høyst 12 personer og fiskebåter skal ikke avkreves gebyr ved anløp, med mindre de også plikter å betale havneavgift eller annet gebyr for leie av kaiplass. Når det ikke betales gebyr ved anløp, kan det avkreves betaling ved levering av avfall.

I tilfelle som angitt i § 20-10 siste ledd kan det innkreves tilleggsgebyr.

§ 20-10

Beregning av gebyret

Gebyr for oljeavfall skal beregnes på grunnlag av skipets bruttotonnasje eller på grunnlag av skipets ytre mål, på tilsvarende måte som for de ordinære havneavgiftene, samt antall seilingsdøgn siden forrige leveringshavn.

Gebyr for lasterester skal beregnes på grunnlag av type og mengde rester som leveres.

Gebyr for levering av kloakk skal beregnes på grunnlag av antall personer som skipet har tillatelse til å transportere eller antall besetningsmedlemmer, samt antall seilingsdøgn siden forrige leveringshavn.

Gebyr for søppel skal beregnes på grunnlag av antall personer som skipet har tillatelse til å transportere eller antall besetningsmedlemmer, samt antall seilingsdøgn siden forrige leveringshavn.

Gebyr for rutegående skip og andre skip med hyppige anløp kan beregnes særskilt, blant annet på grunnlag av hvilke mengder avfall som kan forventes levert til havnen fra skipet. Tilleggsgebyr kan innkreves for skip som ikke overholder meldeplikten i § 20-7, dersom leveringen medfører merkostnader for havnen.

Tilleggsgebyr kan dessuten innkreves for skip som leverer særdeles store mengder avfall, sett i forhold til skipets størrelse, type og seilingstid. Tilleggsgebyret skal fastsettes som et prosentvis tillegg.

§ 20-11

Fradrag i eller bortfall av gebyr

Det skal gis fradrag i gebyret dersom skipets miljømessige konstruksjon, utstyr eller drift på en ikke uvesentlig måte bidrar til at

- a) mengden avfall fra skipet til mottaksordningen reduseres, eller
- b) håndtering av avfallet fra skipet blir rimeligere på land (f.eks. gjennom sortering). Størrelsen på fradraget i gebyret fastsettes av havneansvarlig. Bortfall av gebyr kan skje dersom
 - a) avfall fra skipet leveres fast i annen havn, eller
 - b) særlige hensyn tilsier det.

V Avsluttende bestemmelser

§ 20-12

Tilsyn

Sjøfartsdirektoratet skal føre tilsyn med at skipenes plikter etter dette kapitlet overholdes, og kan i den forbindelse gi pålegg til skipsfører. Fylkesmannen skal føre tilsyn med at havnens plikter etter dette kapitlet overholdes, og kan i den forbindelse gi pålegg til havneansvarlig.

§ 20-13

Unntak

Sjøfartsdirektoratet eller Fylkesmannen kan etter søknad gjøre unntak fra dette kapitlets krav. Særlige grunner må gjøre unntaket nødvendig, og det må være miljø- og sikkerhetsmessig forsvarlig. Unntak kan bare gjøres når det ikke er i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Vedlegg I

Krav til planer for mottak og håndtering av avfall i havner

Planene skal omfatte alle typer avfall og lasterester fra skip som vanligvis anløper havnen, og skal utarbeides i samsvar med størrelsen på havnen og typen skip som anløper den.

Følgende punkter skal inngå i planene:

- en vurdering av behovet for mottaksanlegg i en havn på bakgrunn av behovet til de skipene som vanligvis anløper havnen,
- en beskrivelse av mottaksanleggenes type og kapasitet,
- en detaljert beskrivelse av prosedyrene for mottak og innsamling av avfall og lasterester fra skip,
- en beskrivelse av gebyrsystemet,
- prosedyrer for innberetning av påstander om utilstrekkelige mottaksanlegg,

- prosedyrer for løpende samråd med havnebrukere, avfallshåndterere, terminaloperatører og andre berørte parter, og
- typer og mengder avfall og lasterester fra skip som mottas og håndteres.

Planene bør dessuten inneholde følgende:

- et sammendrag av gjeldende lovgivning og formalitetene i forbindelse med levering,
- opplysninger om hvem som er ansvarlig(e) for gjennomføring av planen,
- en beskrivelse av eventuelt utstyr og eventuelle prosesser til forbehandling av avfallet i havnen,
- en beskrivelse av metoder for registrering av faktisk bruk av mottaksanleggene i havnen,
- en beskrivelse av metoder for registrering av mengdene avfall og lasterester fra skip som mottas, og
- en beskrivelse av hvordan avfallet og lasterestene fra skip skal håndteres videre.

Prosedylene for mottak, innsamling, lagring, behandling og videre håndtering bør i alle henseender være i samsvar med et program for miljøforvaltning som er egnet til å gradvis redusere miljøvirkningene av disse aktivitetene. Slikt samsvar anses å foreligge dersom prosedyrene er i samsvar med EØS-avtalen vedlegg XX nr. 2f (forordning (EØF) nr. 1836/93 av 29. juni 1993 om frivillig deltakelse for industriforetak i en miljøstyrings- og miljørevisjonsordning (EMAS-ordningen)).

Opplysninger som skal stilles til rådighet for alle brukere av havnen

- en kort henvisning til den vesentlige betydningen av korrekt levering av avfall og lasterester fra skip,
- mottaksanleggenes plassering for hver kaiplass med diagram/kart,
- en liste over avfall og lasterester som vanligvis behandles,
- en liste over kontaktpunkter, operatører og tjenester som tilbys,
- en beskrivelse av leveringsprosedyrene,
- en beskrivelse av avgiftssystemet, og
- prosedyrene for innberetning av påstander om utilstrekkelige mottaksanlegg.

Vedlegg II

Opplysninger som skal meldes før anløp i havnen

(anløpshavn som omtalt i § 20-7)

1. Skipets navn, kjenningssignal og, dersom det foreligger, dets IMO-identifikasjonsnummer:
2. Flaggstat:
3. Forventet anløpstidspunkt:
4. Forventet avseilingstidspunkt:
5. Forrige anløpshavn:
6. Neste anløpshavn:
7. Siste havn der avfall ble levert, og dato for dette:
8. Skal
alt ... deler av ... ikke noe av ... (Kryss av for det som passer)
avfallet leveres til mottaksanlegget i havnen?

9. Type og mengde av avfall og rester som skal leveres og/eller beholdes om bord, og prosentdel av maksimal lagringskapasitet:

Ved levering av alt avfall skal annen kolonne fylles ut der det er relevant.

Ved levering av deler av eller ikke noe avfall skal alle kolonnene fylles ut.

Type	Avfall som skal leveres (m ³)	Maksimal lagringskapasitet til rådighet (m ³)	Avfallsmengde som beholdes om bord (m ³)	Havn der resten av avfallet vil bli levert	Antatt avfallsmengde som blir generert mellom meldingen og neste anløpshavn (m ³)
1. Spillolje					
Slam					
Bunnvann					
Andre (spesifiseres)					
2. Sjøpøl					
Næringsmiddelavfall					
Plast					
Andre					
3. Lasterelatert avfall ¹ (spesifiser)					
4. Lasterester ¹ (spesifiser)					
5. Kildesortering – avfallsreduksjon (spesifiser)					

¹ Kan være anslag.

Merknader:

- Disse opplysningene kan brukes til havnestatskontroll og andre inspeksjonsformål.
- Dette skjemaet skal fylles ut med mindre skipet omfattes av et unntak i henhold til § 20-7.

Jeg bekrefter at ovenstående opplysninger er nøyaktige og korrekte, og at det er tilstrekkelig lagringskapasitet til rådighet om bord til å oppbevare alt avfall som genereres mellom denne meldingen og neste havn der avfallet skal leveres.

Dato.....

Tidspunkt.....

Underskrift.....

Vedlegg III

Standardiserte krav for mottak av farlig avfall fra skip

1. Formål

Formålet med disse standardiserte kravene for mottak av farlig avfall fra skip er å sikre at slike ordninger for mottak av farlig avfall drives miljømessig forsvarlig. Det er havneansvarlig som har ansvar for å sikre at kravene blir fulgt.

2. Beskrivelse av ordninger for mottak av farlig avfall fra skip siktes det til

Med ordninger for mottak av farlig avfall fra skip siktes det til

- betjent, stasjonært mottak av farlig avfall (mottaksplass e.l.),
- ubetjente, stasjonære mottak av farlig avfall (miljøstasjoner e.l.),
- mobilt mottak/innsamling av farlig avfall (henteordning e.l.),
- lagring av farlig avfall.

2.1 Betjent, stasjonært mottak

Med betjent, stasjonært mottak menes mottak der skip kan levere farlig avfall i henhold til forskrift om gjenvinning og behandling av avfall kapittel 11. Mottaket kan kombineres med lager for farlig avfall.

2.2 Ubetjente, stasjonære mottak

Med ubetjente, stasjonære mottak, også kalt miljøstasjoner, menes boder, containere e.l. plassert på sentrale steder i havneområdet. Mottaket er begrenset til farlig avfall fra fritidsfartøy. Båteierne plasserer selv avfall i mottaket. På grunn av deklarasjonsplikten tas det her kun imot farlig avfall fra fritidsfartøyer.¹

2.3 Mobilt mottak/innsamling

Med mobilt mottak/innsamling menes henting av avfall i havneområdet ved anløp av skip og fiskefartøyer som skal levere farlig avfall. Denne ordningen er betinget av at det foreligger en avtale mellom havneansvarlig og en godkjent innsamler av farlig avfall.

2.4 Lagring av farlig avfall

Med lagring av farlig avfall menes oppbevaring av farlig avfall på lager i påvente av transport til godkjent gjenvinning eller sluttbehandling, eller til annet anlegg godkjent av Statens forurensningstilsyn eller Fylkesmannen.

3. Farlige avfallstyper

På mottak for farlig avfall fra skip som er etablert i medhold av denne forskriften og som er omfattet av unntaksbestemmelsen i forskrift om gjenvinning og behandling av avfall kapittel 11 § 11-7 bokstav d, er det tillatt å motta de farlige avfallstypene som er definert i § 11-4 i forskrift om gjenvinning og behandling av avfall kapittel 11.

4. Andre avfallstyper

Disse standardiserte kravene omfatter ikke mottak av avfall i følgende ADR²-klasser: eksplosive stoffer (klasse 1) og radioaktive materialer (klasse 7) eller stoffer med tilsvarende egenskaper. Myndigheten for nevnte stoffer og materialer er henholdsvis Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) og Statens strålevern. Infeksjonsfremmende stoffer (klasse 6.2) er heller ikke omfattet av dette vedleggets standardiserte krav. Regulering av denne avfallstypen er under utvikling av Landbruksdepartementet, Helsedepartementet og Miljøverndepartementet.

5. Ansvar

Det er den ansvarlige for anlegg som omfattes av unntaket i forskrift 1. juni 2004 om gjenvinning og behandling av avfall kapittel 11 § 11-7 bokstav d, som må sørge for at mottaket og driften av mottaket minimum tilfredsstiller de standardiserte kravene.

6. Sikring mot forurensning – generelle krav

6.1 Kompetanse

Den som driver mottaksordningene for farlig avfall og det personell som håndterer farlig avfall, plikter å ha nødvendig kunnskap og kompetanse om farlig avfall slik at dette sikres forsvarlig håndtering.

Plan for kompetanseoppbygging: havneansvarlig skal ha en plan for hvordan kompetansen skal økes. De personene som har sitt virke ved mottaket skal ifølge planen øke sin kompetanse og holde seg oppdatert i forhold til gjeldende regler og normer samt utvikle sin kompetanse om stoffer/avfall som kan leveres til mottaket. Plan for kompetanse og kunnskapsøkning skal kunne dokumenteres (f.eks. i internrutinene).

6.2 Forebygging

Havneansvarlig plikter å gjennomføre nødvendige tiltak for å unngå at forurensning skal oppstå. Farlig avfall som oppbevares i påvente av levering/henting for behandling eller annen disponering, skal sikres slik at det farlige avfallet ikke medfører avrenning til grunn, avløpsnett eller annen resipient. Eventuelt spill skal kunne samles opp.

6.3 Håndtering

Håndtering av farlig avfall skal foregå slik at forurensning ikke oppstår. Farlig avfall skal ikke blandes med annet avfall. Oppsamlet spill og/eller vann som er forurenset med farlig avfall, skal håndteres som farlig avfall.

6.4 Beredskap

Havneansvarlig skal sørge for å ha en nødvendig beredskap for å hindre, oppdage eller stanse akutt forurensning. Beredskapsplikten omfatter også utstyr til å fjerne og begrense virkningen av forurensningen og omfanget av skadene og ulempene som kan inntreffe. Det skal f.eks. til enhver tid eksistere tilstrekkelig lager med absorpsjonsmidler og annet nødvendig utstyr, inklusiv verneutstyr, for å kunne ta hånd om spill og lekkasjer av farlig avfall. Beredskapen skal stå i et rimelig forhold til sannsynligheten for akutt forurensning og omfanget av skadene og ulempene som kan inntreffe. Ved visse mengder brannfarlig vare må tillatelse innhentes fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB).

6.5 Varsling

Akutt forurensning eller fare for akutt forurensning skal varsles i samsvar med forskrift om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning.

7. Krav til mottak

7.1 Betjent, stasjonært mottak

I åpningstiden skal anlegget være betjent. Utenom åpningstiden skal det farlige avfallet være sikret mot adgang for uvedkommende. Den som driver mottaket, plikter å ta imot alle de farlige avfallstypene som nevnt i punkt 3. Den som driver mottaket, skal minst en gang pr. uke vurdere behov for tømning og frakt til godkjent lager eller behandlingsanlegg. Ved plasseringen av mottaket skal det tas hensyn til ulempe for naboer og fare for forurensning i spesielt sårbare områder.

7.2 Ubetjente, stasjonære mottak

Mottaket skal være avlåst. Ved mottaket skal det finnes informasjon om hvilke farlige avfallstyper som kan plasseres i mottaket. Det stilles ikke krav til at mottaket skal ta imot alle typer farlig avfall.

Mottaket må ha tilstrekkelig kapasitet. Det skal påses at avfall ikke hensettes utenfor mottaket. Den som driver mottaksordningen må minst en gang pr. uke vurdere behovet for tømning.

Ved plasseringen av mottaket skal det tas hensyn til ulempe for naboer og fare for forurensning i spesielt sårbare områder.

7.3 Mobilt mottak/innsamling

Den som henter/samler inn farlig avfall fra skip etter avtale med havneansvarlig, skal råde over ADR-godkjent transportmateriell. Bruk og vedlikehold skal foregå i overensstemmelse med gjeldende lover og forskrifter.

Mottatt og hentet avfall skal innen 24 timer fraktes til anlegg godkjent av forurensningsmyndighetene. Det vises spesielt til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps eget regelverk om vegtransport av farlig gods (ADR).

7.4 Lagring av farlig avfall

Det kan lagres inntil 100 tonn farlig avfall. Farlig avfall kan oppbevares i inntil 6 måneder før viderelevering. Farlig avfall skal lagres slik det er beskrevet ovenfor under punkt 6 Sikring mot forurensning. Lageret skal være slik at forsvarlig inspeksjon og håndtering kan utføres. Det farlige avfallet skal lagres slik at det lett kan flyttes, f.eks. på paller. Stoffer som ifølge ADR ikke kan samlastes, skal lagres på atskilte områder.

Ved plasseringen av mottaket skal det tas hensyn til ulempe for naboer og fare for forurensning i spesielt sårbare områder.

8. Deklarering

Ved mottak av farlig avfall fra skip, med unntak av fritidsfartøyer, skal havneansvarlig påse at avfallsbesitter har deklartert det farlige avfallet. Avfallsbesitter er selv ansvarlig for at deklarereringen er korrekt utført. Ved mottak av farlig avfall fra fritidsfartøyer skal havneansvarlig deklare avfallet. Farlig avfall fra fritidsfartøyer skal være deklartert senest idet avfallet forlater mottaket.

All deklarerering skal skje på deklarasjonsskjema godkjent av Statens forurensningstilsyn. Består en leveranse av flere avfallstyper, skal det være minst én deklarasjon for hver avfallstype. Gjenpart av alle deklarasjonsskjemaer skal sendes til Statens forurensningstilsyn, eller til den som Statens forurensningstilsyn utpeker, innen den 15. i den etterfølgende måned, jf. forskrift om gjenvinning og behandling av avfall kapittel 11 § 11-11.

9. Journalføring og rapportering

Havneansvarlig skal føre journal som omfatter alle nødvendige opplysninger om farlig avfall. Journalen skal inneholde opplysninger om mengde farlig avfall, typer farlig avfall, deklarasjonsnummer, avfallets opprinnelse mv. Journalene skal være lett tilgjengelige ved kontroll. De skal oppbevares i minst 3 år.

Fylkesmannen kan pålegge havneansvarlig å sende forurensningsmyndighetene eller andre offentlige organer kopier eller sammendrag av alle journaler.

¹ Fordi mottaket ikke er betjent, bortfaller avfallsbesitters mulighet til å deklare avfallet. Siden virksomheter i henhold til forskrift om gjenvinning og behandling av avfall, kapittel 11 farlig avfall § 11-11 er pliktig til å deklare sitt farlige avfall, skal man på ubetjente mottak kun ta imot farlig avfall fra fritidsfartøyer.

² ADR: Europeisk avtale om internasjonal vegtransport av farlig gods.

Kapittel 21

Forbud mot forbrenning til sjøs

Fastsatt med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 31 og § 33, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 20 og § 38 jf. delegeringsvedtak av 27. november 1998 nr. 1095 og delegeringsvedtak/kgl.res. ift. kap 5. Videre fastsatt med hjemmel i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven) § 9 nr. 1.

Hjemmel endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

§ 21-1

Definisjoner

I dette kapitlet betyr

- a) *skip*: ethvert sjøgående fartøy uavhengig av om fartøyet har egen drivkraft. Dette omfatter ikke innretninger,
- b) *innretning*: installasjon eller annet anlegg som benyttes i petroleumsvirksomheten, uavhengig av om konstruksjonen er fast eller flyttbar. Innretning omfatter også rørledning og kabel benyttet i petroleumsvirksomhet,
- c) *forbrenning*: enhver termisk destruksjon av avfall eller annet materiale i den hensikt å kvitte seg med dette. Forbrenning omfatter ikke forbrenning som er knyttet til eller skriver seg fra vanlig drift av skip, innretning eller utstyr ombord på disse, unntatt når avfallet eller materialet er fraktet bort fra avfallskilden med det formål å bringe det av veien.

§ 21-2

Forbud mot forbrenning

Det er forbudt å forbrenne avfall eller annet materiale ombord på skip og innretninger til sjøs her i riket. Innen folkerettens grenser gjelder dette også forbrenning i norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel.

Forbudet omfatter forbrenning ombord på norske skip i alle farvann.

§ 21-3

Tvangsmulkt

For å sikre at bestemmelsene i dette kapitlet blir overholdt, kan Statens forurensningstilsyn eller den departementet bemyndiger, fastsette tvangsmulkt i medhold av lov om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v. § 124.

For øvrig gjelder de generelle bestemmelsene om tvangsmulkt i kapittel 41.

Kapittel 22

Mudring og dumping i sjø og vassdrag

Fastsatt med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 31, § 33 og § 47, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 20 og § 38, jf. delegeringsvedtak av 27. november 1998 nr. 1095 og delegeringsvedtak/kgl.res. ift. kap.5. Videre fastsatt med hjemmel i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven) § 9 nr. 1 og nr. 3 og § 11.

Hjemmel endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

§ 22-1

Virkeområde

Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder all mudring fra skip. De gjelder videre all dumping og plassering av materiale fra skip, innretninger og fly samt dumping og plassering av skip. Kapitlet gjelder ikke dumping av innretninger.

Bestemmelsene i dette kapitlet gjelder i sjø og vassdrag her i riket. Innen folkerettens grenser gjelder den også i norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel. Kapitlet gjelder i alle farvann for dumping fra norske skip.

§ 22-2

Definisjoner

I dette kapitlet betyr

- a) *skip*: ethvert sjøgående fartøy uavhengig av om fartøyet har egen drivkraft. Dette omfatter ikke innretninger,
- b) *innretning*: installasjon eller annet anlegg som benyttes i petroleumsvirksomheten, uavhengig av om konstruksjonen er fast eller flyttbar. Innretning omfatter også rørledning og kabel benyttet i petroleumsvirksomheten,
- c) *fly*: ethvert luftfartøy, uavhengig av om det har egen drivkraft,
- d) *mudring*: enhver forsettlig forflytning av masser fra bunnen, herunder slamsuging, forskyvning eller fjerning av bunnsedimenter. Mudring omfatter ikke oppvirvling som følge av normale aktiviteter i sjø eller vassdrag, herunder normal skipstrafikk,
- e) *dumping*: enhver forsettlig disponering av avfall eller annet materiale i sjø eller vassdrag med det formål å bringe det av veien, herunder senking av ammunisjon samt senking og etterlatelse av skip. Dumping omfatter ikke disponering av avfall eller annet materiale som er knyttet til eller skriver seg fra vanlig drift av skip, innretning eller fiskeri- og oppdrettsnæring, unntatt når avfallet eller materialet er fraktet bort fra avfallskilden med det formål å bringe det av veien,
- f) *plassering av materiale*: enhver forsettlig disponering av materiale i sjø eller vassdrag med et annet formål enn materialet opprinnelig er bygd eller konstruert for, og som ikke regnes som dumping.

§ 22-3

Forbud mot mudring

Mudring er forbudt, unntatt når tillatelse er gitt i medhold av § 22-6.

§ 22-4

Forbud mot dumping

Dumping er forbudt. Det kan likevel gis tillatelse i medhold av § 22-6 til dumping av:

- a) muddermasser, løsmasser og stein,
- b) skip med metallskrog frem til 31. desember 1998,
- c) andre skip frem til 31. desember 2004,
- d) fiskeavfall fra fiskeforedling/prosessering på land,
- e) annet avfall/materiale i helt spesielle situasjoner hvor deponering på land medfører uakseptabel fare eller skade.

§ 22-5

Plassering av materiale

Det er forbudt å plassere materiale i sjø eller vassdrag for et annet formål enn det opprinnelig ble bygd eller konstruert for, unntatt når tillatelse er gitt i medhold av § 22-6.

§ 22-6

Tillatelse til mudring, dumping og plassering av materiale

Fylkesmannen kan gi tillatelse til mudring, samt dumping som nevnt i § 22-4 første ledd bokstavene a til d, i sjø og vassdrag her i riket. Statens forurensningstilsyn eller den departementet bemyndiger kan gi tillatelse til dumping som nevnt i § 22-4 første ledd e i sjø og vassdrag her i riket, til plassering av materiale som nevnt i § 22-5, samt til mudring og dumping i norsk økonomisk sone.

Søknad om tillatelse til mudring, dumping eller plassering av materiale skal inneholde de opplysninger som er nødvendig for å vurdere om tillatelse bør gis og hvilke vilkår som skal settes, herunder opplysninger om avfallet/materialet som skal dumpes/plasseres og om bunnforholdene på mudre- og/eller dumpestedet.

Ved avgjørelse av søknaden skal det legges vekt på de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket sammenholdt med de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre.

§ 22-7

Rapportering

Dersom den myndighet som ga tillatelsen ikke bestemmer annet, skal det innen 6 uker etter avsluttet mudre- eller dumpeoperasjon eller plassering av materiale sendes rapport til denne myndigheten.

§ 22-8

Unntak fra forbudet mot dumping

Forbudet mot dumping gjelder ikke i tilfeller av force majeure på grunn av værmessig belastning eller annen årsak, når menneskeliv er i fare eller sikkerheten til skip, fly eller innretning er truet. Slik dumping skal snarest meldes til Statens forurensningstilsyn.

§ 22-9

Tilsyn

Fylkesmannen, Statens forurensningstilsyn eller den Miljøverndepartementet bemyndiger, jf. § 22-6, fører tilsyn med gjennomføringen av bestemmelsene i dette kapitlet eller vedtak truffet i medhold av disse bestemmelsene.

§ 22-10

Tvangsmulkt

For å sikre at bestemmelsene i dette kapitlet eller vedtak truffet i medhold av disse bestemmelsene blir overholdt, kan Fylkesmannen, Statens forurensningstilsyn eller den departementet bemyndiger, jf. § 22-6, fastsette tvangsmulkt i medhold av lov om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. § 124.

For øvrig gjelder de generelle bestemmelsene om tvangsmulkt i kapittel 41.

Kapittel 23

Hindring av forurensning ved kloakkutslipp fra skip

Fastsatt med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 13, § 31, § 32, § 33 og § 43, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 20 og § 38, jf. delegeringsvedtak 27. november 1998 nr. 1095 og delegeringsvedtak/kgl.res. ift. kap. 5. Videre fastsatt med hjemmel i lov 13. mars 1981 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven) § 9.¹

Hjemmel endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

¹ Kapitlet har vært notifisert til ESA i henhold til direktiv 98/34/EF.

I Innledende bestemmelser

§ 23-1

Formål

Kapitlets formål er å hindre utslipp av kloakk og gråvann som bidrar til miljømessige, hygieniske og estetiske problemer i vassdrag og sjøområder.

§ 23-2

Virkeområde og ikrafttredelse

Kapitlet gjelder for norske skip og for utenlandske skip i norske vassdrag og sjøområder, herunder på Svalbard og Jan Mayen.

Kapitlets avsnitt III og IV gjelder bare for skip som er sertifisert for internasjonal fart og har

- a) en bruttotonnasje på 400 og over, eller
- b) sertifikat til å føre mer enn 15 personer.

For nye skip omfattet av annet ledd gjelder kravene i avsnitt III og IV fra 1. juli 2004. For eksisterende skip skal kravene være oppfylt innen 27. september 2008.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

§ 23-3

Definisjoner

I dette kapitlet betyr

- a) *anerkjent classeselskap*: classeselskap som etter nærmere avtale er bemyndiget til å utføre oppgaver etter kapitlet på Sjøfartsdirektoratets vegne:
 1. Det Norske Veritas,
 2. Lloyd's Register of Shipping,
 3. Bureau Veritas,
 4. Germanischer Lloyd,
 5. American Bureau of Shipping,
- b) *eksisterende skip*: et skip som ikke er et nytt skip,
- c) *gråvann*: utslipp av vaskevann og lignende,
- d) *IMO*: Den internasjonale skipsfartsorganisasjon,
- e) *kloakk*:
 1. avløp og annet avfall fra alle former for toaletter,
 2. avløp fra lokaler som benyttes til medisinske formål (skipsapotek, -hospital, osv.) via håndvasker, badekar og spygatt som finnes i slike lokaler,
 3. avløp fra rom som inneholder levende dyr, eller annet avfallsvann når dette er blandet med avløp som definert ovenfor,
- f) *MARPOL 73/78*: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, 1973, med tilleggsprotokoll av 1978 og senere tilføyelser og endringer,
- g) *nytt skip*: et skip
 1. hvis byggekontrakt er plassert eller, i mangel av byggekontrakt, når kjølen er strukket eller skipet er på et lignende byggetrinn på eller etter 27. september 2003, eller
 2. når skipet leveres tre år eller mer etter 27. september 2003,
- h) *oppsamlingstank*: tank som anvendes til oppsamling og oppbevaring av kloakk,
- i) *skip*: ethvert fartøy, herunder lektere, flyttbare innretninger og fritidsfartøy.

II Generelle regler for alle skip

§ 23-4

Forbud mot tømning av kloakk

Det er forbudt å slippe ut kloakk og gråvann i vassdrag.

Det er forbudt å slippe ut kloakk i norsk sjøområde innenfor en avstand av 300 meter fra land (fastland og øyer), unntatt for skip som faller inn under § 23-2 annet ledd og er utstyrt som beskrevet i § 23-8 bokstav a.

§ 23-5

Unntak

Forbudet mot utslipp av kloakk etter dette kapitlet gjelder ikke når

- a) kloakkutslippet er nødvendig for å vareta sikkerheten til skipet og de ombordværende eller berge menneskeliv til sjøs, eller
- b) kloakkutslippet skjer som følge av skade på et skip eller dets utstyr dersom alle rimelige forholdsregler er tatt før og etter skaden oppstod i den hensikt å forebygge eller minimere utslippet.

Sjøfartsdirektoratet eller den Miljøverndepartementet bemyndiger kan, for skip som ikke omfattes av § 23-2 annet ledd, i særlige tilfeller gjøre unntak fra dette kapitlet. Ved avgjørelsen av om unntak skal innvilges, skal det særlig legges vekt på om skipet er fredet eller har fått status som verneverdig fartøy av Riksantikvaren eller den han bemyndiger og om gjenomføring av kravene i dette kapitlet kan komme i konflikt med skipets verneverdi.

§ 23-6

Strengere eller lempeligere krav ved forskrift

For skip som ikke omfattes av § 23-2 annet ledd gis kommunene med dette myndighet til ved forskrift å fastsette strengere eller lempeligere krav til utslipp av kloakk og gråvann enn bestemt i § 23-4.

Strengere krav skal vurderes opp mot bl.a. tilgjengeligheten av tilfredsstillende mottaksanlegg for kloakk.

Dersom lempeligere krav vedtas, skal en grundig vurdering av de miljømessige konsekvenser foretas før vedtak fattes.

Den enkelte kommune skal, som et ledd i utarbeidelsen av lokal forskrift, ta kontakt med andre kommuner med sikte på samarbeid om felles løsninger for større områder for utslipp som nevnt i § 23-4.

III Utstyr og tømmekontroll

§ 23-7

Tømning av kloakk i området fra Lindesnes til Svenskegrensen

Tømning av kloakk i norsk sjøområde sør for Lindesnes (N 57° 58' 8 ø 7° 3' 4) til delelinjen Norge-Danmark (N 57° 10' 3 ø 7° 3' 4) og i farvannet derfra til Svenskegrensen, er forbudt, unntatt når

- a) kloakk som ikke er oppmalt og desinfisert tømmes i en avstand på mer enn 12 nautiske mil fra nærmeste land, og skipet holder en fart på minst 4 knop,
- b) det benyttes et godkjent anlegg til oppmaling og desinfisering som beskrevet i § 23-8 bokstav b og kloakken tømmes i en avstand på mer enn 3 nautiske mil fra nærmeste land og skipet holder en fart på minst 4 knop, eller
- c) det benyttes et godkjent anlegg som beskrevet i § 23-8 bokstav a.

§ 23-8

Kloakkanlegg

Skip som i samsvar med § 23-2 annet ledd skal oppfylle bestemmelsene i dette avsnittet, skal være utstyrt med ett av følgende kloakkanlegg:

- a) et kloakkrenseanlegg som oppfyller IMO Res. MEPC 2(VI) vedtatt 3. desember 1976, og der
 1. prøveresultatene for anlegget er oppgitt i skipets sertifikat for hindring av kloakkforurensning, og
 2. utslippet ikke medfører at faste deler synes i vannet omkring skipet eller at vannet blir misfarget,
- b) et oppmalings- og desinfiseringsanlegg som oppfyller følgende spesifikasjoner:
 1. oppmalt kloakk skal kunne passere en rist med største åpning 10 mm,
 2. systemet skal ha tilstrekkelig kapasitet til midlertidig oppbevaring av kloakk når skipet er mindre enn 3 nautiske mil fra nærmeste land, der det benyttes anerkjente normer ved beregningen og det tas hensyn til skipets drift, maksimalt antall personer om bord og andre relevante faktorer,
 3. oppsamlingstanken skal være konstruert i henhold til konstruksjonskrav fra anerkjent klaseselskap eller gjeldende byggeforskrift, og skal være forsynt med visuell indikering av mengden av oppsamlet kloakk i tanken,
 4. desinfisering skal skje med egnet desinfeksjonsmiddel/saneringsvæske. Desinfeksjonsmidlet skal tilføres anlegget/tanken samtidig med kloakken. Dosering av desinfeksjonsmiddel skal følge produsentens bruksveiledning, eller
- c) en oppsamlingstank med tilstrekkelig kapasitet for oppsamling av all kloakk, der det benyttes anerkjente normer ved beregningen og det tas hensyn til skipets drift, maksimalt antall personer om bord og andre relevante faktorer. Oppsamlingstanken skal være konstruert i henhold til konstruksjonskrav fra anerkjent klaseselskap eller gjeldende byggeforskrift, og skal være forsynt med visuell indikering av mengden av oppsamlet kloakk i tanken.

§ 23-9

Godkjenning

Kloakkanlegg som beskrevet i § 23-8 skal være godkjent etter en av følgende behandlinger:

- a) typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr, med senere endringer, eller
- b) godkjent etter behandling i Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klaseselskap i henhold til kriteriene beskrevet i dette kapitlet.

Ved godkjenning skal det for anlegg som beskrevet i § 23-8 bokstav b og c dokumenteres at

- a) anlegg/tank har tilstrekkelig kapasitet,
- b) konstruksjonsmessig utforming er i samsvar med klassekrav eller gjeldende byggeforskrift.

Ved godkjenning skal det for anlegg som beskrevet i § 23-8 bokstav b i tillegg dokumenteres at

- a) kravet til oppmaling er oppfylt, og
- b) kravet til desinfisering er oppfylt.

§ 23-10

Standard landtilkopling

For at rørledninger fra mottakeranlegg skal kunne koples til skipets losseledning, skal begge ledninger utstyres med en standard landtilkopling i samsvar med følgende tabell:

STANDARDDIMENSJONER AV FLENS FOR LANDTILKOPLING

Beskrivelse	Dimensjoner
Utvendig diameter	210 mm
Innvendig diameter	I henhold til rørets utvendige diameter
Diameter av sirkel for boltehull	170 mm
Slisser i flens	4 hull 18 mm i diameter, plassert med innbyrdes samme avstand på en sirkel for boltehull av ovenstående diameter og utskåret til ytterkanten av flensen. Slissebredden skal være 18 mm
Tykkelsen av flens	16 mm
Bolter og muttere: antall og diameter	4, hver 16 mm i diameter og av passende lengde
Flensen er beregnet for rør opp til en maksimal innvendig diameter på 100 mm, og skal være av stål eller annet tilsvarende materiale med plan flate. Denne flensen skal, sammen med en passende pakning, passe for et arbeidstrykk på 6 kg/cm ² .	

For skip som har dybde i risset på 5 meter eller mindre, kan losseforbindelsens innvendige dia-meter være 38 millimeter.

For skip i fast trafikk, kan skipets losserør alternativt forsynes med en losseforbindelse som benyttes på stedet.

IV Besiktelser og sertifisering

§ 23-11

Besiktelser

Alle skip som i henhold til § 23-2 annet ledd skal oppfylle bestemmelsene i dette avsnittet, skal underkastes de besiktelser som er nærmere beskrevet nedenfor.

- En førstegangsbesiktelse før skipet settes i fart, eller før utstedelse av det internasjonale sertifikat som kreves i henhold til § 23-12, og som skal omfatte en fullstendig gjennomgang av skipets konstruksjon, utstyr, systemer, tilbehør, anordninger og materialer. En fornyelsesbesiktelse som foretas med mellomrom som ikke overstiger fem år, unntatt når § 23-13 annet, femte, sjette eller sjuende ledd i dette kapitlet kommer til anvendelse.
- En tilleggsbesiktelse som enten er en generell eller delvis besiktelse, avhengig av omstendighetene. Besiktelsen skal gjennomføres etter en reparasjon som er et resultat av undersøkelsene som er fastsatt i annet ledd nedenfor, eller uansett når viktige reparasjoner eller fornyelser foretas.

Når det oppstår skade på et skip eller oppdages en feil som i vesentlig grad påvirker skipets konstruksjonssikkerhet eller effektiviteten eller fullstendigheten til utstyret som omfattes av dette kapitlet, skal skipsføreren eller rederiet ved første anledning underrette Sjøfartsdirektoratets nærmeste stasjon eller anerkjent classeselskap. Sjøfartsdirektoratet eller det anerkjente classeselskapet skal sørge for at det blir satt i gang undersøkelser for å fastslå om en besiktelse etter første ledd er nødvendig. Dersom skipet er i havn tilhørende en annen part til MARPOL vedlegg IV, skal skipsføreren eller rederiet også umiddelbart underrette de rette

myndigheter i havnestaten, og Sjøfartsdirektoratet eller det anerkjente klasseselskapet skal forvisse seg om at slik underretning er gitt.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

§ 23-12

Utstedelse eller påtegning av sertifikat

Etter en førstegangs- eller fornyelsesbesiktelse i samsvar med bestemmelsene i § 23-11, skal et internasjonalt sertifikat for hindring av kloakkforurensning utstedes.

Et slikt sertifikat skal utstedes eller påtegnes av Sjøfartsdirektoratet eller av et anerkjent klasseselskap som er bemyndiget til å utføre oppgaver på direktoratets vegne.

§ 23-13

Sertifikatets varighet og gyldighet

Det internasjonale sertifikat for hindring av kloakkforurensning skal utstedes for et tidsrom, som ikke skal overstige fem år.

Når fornyelsesbesiktelsen gjennomføres innenfor et tidsrom på tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet, skal et nytt sertifikat være gyldig fra datoen for fullføring av fornyelsesbesiktelsen til en dato som ikke overstiger fem år fra utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet.

Når fornyelsesbesiktelsen er fullført etter utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet, skal det nye sertifikatet være gyldig fra datoen for fullføring av fornyelsesbesiktelsen til en dato som ikke overstiger fem år fra utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet.

Når fornyelsesbesiktelsen er fullført mer enn tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet, skal det nye sertifikatet være gyldig fra datoen for fullføring av fornyelsesbesiktelsen til en dato som ikke overstiger fem år fra datoen for fullføring av fornyelsesbesiktelsen.

Dersom et sertifikat utstedes for et tidsrom på mindre enn fem år, kan Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger forlenge sertifikatets gyldighet ut over utløpsdatoen til det lengste tidsrommet som er oppgitt i første ledd.

Dersom en fornyelsesbesiktelse er fullført og et nytt sertifikat ikke kan utstedes eller plasseres om bord på skipet før utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet, kan Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger påtegne det eksisterende sertifikatet. Et slikt sertifikat skal godtas som gyldig for et ytterligere tidsrom som ikke skal overstige fem måneder fra utløpsdatoen.

Dersom et skip på det tidspunkt et sertifikat utløper, ikke er i en havn der det skal besiktes, kan Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger forlenge sertifikatets gyldighet. Denne forlengelsen skal utelukkende innvilges for at skipet skal kunne fullføre reisen til havnen der det skal besiktes. Et sertifikat skal ikke kunne forlenges for et tidsrom på mer enn tre måneder. Et skip som er innvilget forlengelse, skal ikke ved ankomst til besiktelseshavn, ha rett til å forlate nevnte havn uten å ha fått utstedt et nytt sertifikat. Når fornyelsesbesiktelsen er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke overstiger fem år fra utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet før forlengelsen ble innvilget.

Et sertifikat som er utstedt til et skip som foretar korte reiser, og som ikke er forlenget etter ovenstående bestemmelser i denne paragraf, kan forlenges av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger. Forlengelse gis inntil en måned fra utløpsdatoen som er angitt på sertifikatet. Når fornyelsesbesiktelsen er fullført, skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke overstiger fem år fra utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet før forlengelsen ble innvilget. Under særskilte omstendigheter behøver et sertifikat ikke dateres fra utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet slik tredje, sjuende og åttende ledd i denne paragraf fastsetter. I slike tilfeller skal det nye sertifikatet være gyldig til en dato som ikke overstiger fem år fra datoen for fullføring av fornyelsesbesiktelsen.

Et sertifikat som er utstedt etter § 23-12, skal ikke lenger være gyldig i følgende tilfeller:

- a) dersom de relevante besiktelsene ikke er fullført innenfor tidsrommene som er spesifisert i § 23-11 første ledd i dette kapittel,
- b) ved overføring av et skip til et flagg tilhørende en annen part til MARPOL 73/78 vedlegg IV.

§ 23-14

Ikrafttredelse

Dette kapittelet trer i kraft for utenlandske skip på Svalbard og Jan Mayen fra den tid Kongen bestemmer.

Tilføyd ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

Del 11 Felles bestemmelser

Bestemmelser om

- tilsyn, klage, straff mv. står i kapittel 41,
- ikrafttreden og myndighet til senere endringer står i kapittel 42

Kapittel 41

Tilsyn, klage, straff mv.

§ 41-1

Forholdet mellom generelle og særskilte bestemmelser

Bestemmelsene i dette kapitlet kommer til anvendelse hvis ikke annet er særskilt bestemt i de andre kapitlene i forskriften.

§ 41-2

Opplysningsplikt

Reglene om opplysningsplikt i forurensningsloven § 49 og produktkontrollloven § 5 gjelder tilsvarende for så vidt det er nødvendig for å kontrollere og sikre overholdelse av bestemmelsene i denne forskriften. Statens forurensningstilsyn, Fylkesmannen og kommunen kan gi pålegg om opplysningsplikt innenfor sine myndighetsområder etter forskriften.

§ 41-3

Tilsyn

Statens forurensningstilsyn eller den Miljøverndepartementet bemyndiger fører tilsyn med at bestemmelsene i denne forskriften og vedtak truffet i medhold av forskriften overholdes. Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med bestemmelsene i kapitlene 20 og 23.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

§ 41-4

Unntak

Statens forurensningstilsyn eller den Miljøverndepartementet bemyndiger kan gjøre unntak fra denne forskriften.

§ 41-5*Klage*

Vedtak truffet av kommunen i medhold av bestemmelsene i denne forskriften kan påklages til Fylkesmannen.

Vedtak truffet av Fylkesmannen i medhold av bestemmelsene i denne forskriften kan påklages til Statens forurensningstilsyn.

Vedtak truffet av Statens forurensningstilsyn i medhold av bestemmelsene i denne forskriften kan påklages til Miljøverndepartementet.

Vedtak truffet av Sjøfartsdirektoratet i medhold av denne forskriften kan påklages til Miljøverndepartementet.

Klageinstansens vedtak i klagesak kan ikke påklages, unntatt etter forvaltningsloven § 28 tredje ledd.

§ 41-6*Tvangsmulkt*

For å sikre at bestemmelsene i denne forskriften eller vedtak i medhold av denne forskriften blir gjennomført, kan Statens forurensningstilsyn, Fylkesmannen og kommunen treffe vedtak om tvangsmulkt i medhold av forurensningsloven § 73 eller produktkontrollloven § 13 innenfor sine myndighetsområder etter forskriften.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

§ 41-7*Straff*

Overtredelse av denne forskriften eller vedtak truffet i medhold av denne forskriften, straffes etter forurensningsloven kapittel 10 eller produktkontrollloven § 12 hvis ikke strengere straffebestemmelser kommer til anvendelse.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 820 (i kraft 1 juli 2007).

§ 41-8*Fordeling av myndighet*

I tillegg til det som fremgår av bestemmelsene i denne forskriften er rette forurensningsmyndighet den eller de som i henhold til tidligere delegeringsvedtak i Miljøverndepartementet eller Statens forurensningstilsyn er tildelt myndighet på områder som faller innenfor denne forskriftens virkeområde.

Kapittel 42

Ikrafttreden

§ 42-1*Ikrafttreden*

Forskriften trer i kraft 1. juli 2004, hvis ikke annet følger av særskilte bestemmelser i det enkelte kapittel. Fra samme tidspunkt oppheves:

- forskrift 15. november 1977 nr. 1 om forsøk med olje,
- forskrift 5. august 1982 nr. 1219 om lagring av olje eller andre skadelige stoffer i skip,
- forskrift 11. juli 1983 nr. 1327 om meldeplikt etter forurensningsloven,
- forskrift 1. oktober 1983 nr. 1566 om utslipp av oljeholdig avløpsvann og om bruk og merking av vaske- og avfettingsmidler,

- forskrift 1. juli 1985 nr. 1424 om utslipp av skyllevann og svartlut fra halmputingsanlegg,
- forskrift 3. april 1989 nr. 0249 om anlegg, drift og vedlikehold av planeringsfelt,
- forskrift 7. juli 1989 nr. 0545 om forbud mot bruk av fritidsfartøy uten effektiv lyddempning i eksossystemet,
- forskrift 24. juli 1992 nr. 584 om håndtering av fotokjemikalier fra virksomhetene innen foto, røntgen og grafisk industri,
- forskrift 23. september 1994 nr. 902 om amalgamholdig avløpsvann og amalgamholdig avfall fra tannklinikker og tannlegekontorer,
- forskrift 10. januar 1995 nr. 0070 om kommunale vann- og avløpsgebyrer,
- forskrift 28. juli 1995 nr. 0961 om gjennomføring av direktivene i EØS-avtalens vedlegg XX om utslipp av farlige stoffer til vann,
- forskrift 17. september 1996 nr. 912 om rensing av avløpsvann,
- forskrift 31. januar 1996 nr. 0127 om innkreving av gebyrer til statskassen for Statens forurensningstilsyns konsesjonsbehandling og kontroll av forurensende virksomhet med konsesjonsplikt,
- forskrift 31. januar 1997 nr. 0102 om tiltak for å motvirke fare for forurensning fra nedgravde oljetanker,
- forskrift 4. desember 1997 nr. 1442 om regulering av mudring og dumping i sjø og vassdrag,
- forskrift 4. desember 1997 nr. 1443 om forbud mot forbrenning til sjøs,
- forskrift 12. juni 1998 nr. 0663 om forbud mot utslipp av kloakk m.m. fra skip i vassdrag og kystnære områder,
- forskrift 25. mars 1999 nr. 508 om forurensninger fra asfaltverk,
- forskrift 12. april 2000 nr. 352 om utslipp fra mindre avløpsanlegg,
- forskrift 1. oktober 2001 nr. 1139 om begrensning av utslipp av flyktige organiske forbindelser (VOC) forårsaket av bruk av organiske løsemidler,
- forskrift 8. oktober 2001 nr. 1206 om svovelinhold i ulike oljeprodukter,
- forskrift 10. oktober 2001 nr. 1207 om sammensetning og bruk av dispergeringsmidler og strandrensemidler for bekjempelse av oljeforurensning,
- forskrift 16. april 2002 nr. 0362 om behandling av tillatelser etter forurensningsloven,
- forskrift 4. oktober 2002 nr. 1088 om lokal luftkvalitet,
- forskrift 4. oktober 2002 nr. 1089 om grenseverdier for støy,
- forskrift 28. november 2002 nr. 1669 om regulering av forurensning fra vask og impregnering av oppdrettsnøter,
- forskrift 20. desember 2002 nr. 1727 om utslipp fra krematorier,
- forskrift 21. mars 2003 nr. 0413 om frivillig deltaking for organisasjoner i en fellesskapsordning for miljøstyring og miljørevisjon (EMAS),
- forskrift 12. oktober 2003 nr. 1243 om levering og mottak av avfall og resterester fra skip,
- forskrift 5. april 2004 nr. 614 om opprydding i forurenset grunn ved bygge- og gravearbeider.

Forskrift 17. juni 2008 nr. 607 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og ansvarskonvensjonen 1992 (Forskrift om oljesølforsikring for skip)

Fastsatt av Justis- og politidepartementet 17. juni 2008 med hjemmel i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 186 og § 198.

INNHold

Kapittel 1. Forsikring mv. etter den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade	340
§ 1 (Definisjoner)	340
§ 2 (Forsikringsplikt)	340
§ 3 (Sertifikatplikt for norske skip)	340
§ 4 (Søknad om sertifikat for norske skip)	340
§ 5 (Godkjenning av forsikring eller annen sikkerhet)	341
§ 6 (Særregler for skip eid av den norske stat)	341
§ 7 (Sertifikatplikt for utenlandske skip)	341
§ 8 (Søknad om sertifikat for utenlandske skip mv.)	341
Kapittel 2. Forsikring mv. etter den internasjonale konvensjon 23. mars 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade (bunkerskonvensjonen)	342
§ 9 (Definisjoner)	342
§ 10 (Forsikringsplikt)	342
§ 11 (Sertifikatplikt for norske skip)	342
§ 12 (Søknad om sertifikat for norske skip)	342
§ 13 (Godkjenning av forsikring mv.)	343
§ 14 (Sertifikatplikt for utenlandske skip)	343
§ 15 (Søknad om sertifikat for utenlandske skip)	343
§ 16 (Utførelse av sertifikat)	343
§ 17 (Varigheten av sertifikat)	343
§ 18 (Tilbakelevering av sertifikat ved opphør av forsikring eller annet sikkerhet)	343
§ 19 (Gebyr for sertifikat)	344
§ 20 (Fremvisning av sertifikat)	344
§ 21 (Pålegg ved manglende sertifikat)	344
§ 22 (Underretning om pålegg etter § 21)	344
§ 23 (Regler til utfylling og gjennomføring av forskriften)	344
§ 24 (Ikrafttredelse)	344

Kapittel 1.

Forsikring mv. etter den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade

§ 1

(Definisjoner)

I kapittel 1 i denne forskriften betyr:

- a) *1992-ansvarskonvensjonen*: den internasjonale konvensjon 27. november 1992 om erstatningsansvar for oljesølskade
- b) *1992-konvensjonsstat*: stat som er bundet av 1992-ansvarskonvensjonen
- c) *skip*: ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen som er konstruert eller tilpasset for transport av olje som last i bulk, og som faktisk transporterer olje som last i bulk
- d) *norsk skip*: skip som er innført i norsk skipsregister
- e) *1992-konvensjonsskip*: skip som er registrert i 1992-konvensjonsstat, eller, om skipet ikke er registrert, skip som fører flagget til en 1992-konvensjonsstat
- f) *olje*: enhver bestandig mineralolje som inneholder hydrokarboner, så som råolje, fyringsolje, tung dieselolje og smøreolje
- g) *eier*: for registrert skips vedkommende den som står oppført i skipsregisteret som eier. Eies et skip av en stat, men brukes av et selskap som i denne stat er registrert som skipets bruker, anses selskapet som skipets eier.

§ 2

(Forsikringsplikt)

Eier av norsk skip som har om bord mer enn 2000 tonn olje som last i bulk, plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som er nevnt i sjøloven § 191, opp til de grenser som er nevnt i sjøloven § 194.

Bestemmelsen i første ledd gjelder også for utenlandske skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske kontinentalsokkelen.

Reglene i første og annet ledd gjelder også for skip som eies eller brukes av den norske stat eller av en annen stat, unntatt for krigsskip og andre skip som utelukkende nyttes i statlig, ikke-kommersielt øyemed.

§ 3

(Sertifikatplikt for norske skip)

Eier av norsk skip som skal ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet (jf. § 2 første ledd), skal sørge for at skipet har om bord et sertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet.

§ 4

(Søknad om sertifikat for norske skip)

Søknad om sertifikat sendes Sjøfartsdirektoratet på skjema fastsatt av direktoratet. Ved søknaden skal legges attest utstedt av eierens forsikringsgiver eller den som har stilt annen sikkerhet, om at det for skipet foreligger forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller vilkårene i sjøloven § 197 første ledd. Dersom det nyttes annen sikkerhet enn forsikring, må det gis nærmere opplysninger om sikkerhetens art.

I attesten skal bekreftes at forsikringen eller sikkerheten dekker ansvar av den art som er nevnt i sjøloven § 191, opp til de grenser som er nevnt i sjøloven § 194, og at forsikringen

eller sikkerheten i sin gyldighetstid bare kan sies opp med tre måneders skriftlig varsel til Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet fastsetter skjema for forsikringsgiverens attest.

Forsikringen eller annen sikkerhet etter annet ledd opphører når forsikringens eller sikkerhetens gyldighetstid utløper eller sertifikatet leveres tilbake til Sjøfartsdirektoratet, eller når nytt sertifikat utstedes for skipet.

§ 5

(Godkjenning av forsikring eller annen sikkerhet)

Forsikring eller annen sikkerhet som nevnt i § 2 første ledd skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet. Er direktoratet i tvil om en forsikring eller annen sikkerhet er tilfredsstillende, kan direktoratet innhente uttalelse fra Kredittilsynet.

§ 6

(Særregler for skip eid av den norske stat)

Eies skipet av den norske stat og det ikke går inn under unntaket i § 2 tredje ledd utsteder Sjøfartsdirektoratet sertifikat som bekrefter at skipet eies av staten, og at staten dekker ansvaret innen begrensningsbeløpet. Annen forsikring eller sikkerhetsstillelse er ikke nødvendig. Sertifikat utstedes etter anmodning fra den statsinstitusjon som disponerer skipet.

§ 7

(Sertifikatplikt for utenlandske skip)

1992-konvensjonsskip skal ha om bord sertifikat som fastsatt i 1992-ansvarskonvensjonen, utstedt eller bekreftet av vedkommende myndighet i skipets hjemstat.

Utenlandsk skip som ikke er 1992-konvensjonsskip, skal ha sertifikat utstedt eller bekreftet av Sjøfartsdirektoratet eller av vedkommende myndighet i en annen 1992-konvensjonsstat.

For skip som eies av en stat, anerkjennes også sertifikat utstedt av vedkommende myndighet i staten som bekrefter at skipet eies av staten, og at ansvaret er dekket innen begrensningsbeløpet.

Sertifikatet skal være på engelsk eller fransk eller inneholde oversetting til et av disse språk.

§ 8

(Søknad om sertifikat for utenlandske skip mv.)

Søknad til Sjøfartsdirektoratet om sertifikat, eller kopi av sertifikat utstedt av vedkommende myndighet i en annen stat, bør sendes direktoratet senest 30 dager før skipet kan ventes å anløpe norsk havn eller en innretning på den norske kontinentalsokkel.

Søknad om sertifikat skal være på norsk eller engelsk og inneholde følgende opplysninger

- a) skipets navn, nasjonalitet og hjemsted
- b) skipets kjenningsnummer eller bokstaver
- c) eierens navn og hovedforretningssted
- d) sikkerhetens art
- e) navn og hovedforretningssted til forsikringsgiveren, eller annen som har stilt sikkerhet, og i tilfelle det forretningssted hvor forsikringen er ytet eller sikkerheten stilt.

Bestemmelsene i § 4 og § 5 gjelder tilsvarende.

Kapittel 2

Forsikring mv. etter den internasjonale konvensjon 23. mars 2001 om erstatning for bunkersoljesølskade (bunkerskonvensjonen)

§ 9

(Definisjoner)

I kapittel 2 i forskriften her betyr

- a) *bunkerskonvensjonen*: den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade
- b) *bunkerskonvensjonsstat*: stat som er bundet av bunkerskonvensjonen
- c) *skip*: ethvert sjøgående fartøy eller annen flytende innretning på sjøen som ikke er omfattet av sjøloven § 191 tredje ledd, og som beregnet etter vedlegg I til den internasjonale skipsmålingskonvensjonen 1969 har bruttotonnasje som overstiger 1000 tonn
- d) *norsk skip*: skip som er innført i norsk skipsregister
- e) *bunkerskonvensjonsskip*: skip som er registrert i bunkerskonvensjonsstat, eller, om skipet ikke er registrert, skip som er berettiget til å føre flagget til en bunkerskonvensjonsstat
- f) *bunkersolje*: alle oljer som inneholder hydrokarboner, herunder smøreolje, til bruk til skipets drift eller fremdrift, samt alle rester av slik olje
- g) *skipets registrerte eier*: den som står oppført i skipsregisteret som eier, eller, hvis skipet ikke er registrert, den som eier skipet. Eies et skip av en stat, men brukes av et selskap som i denne stat er registrert som skipets bruker, anses selskapet som skipets eier.

§ 10

(Forsikringsplikt)

Eier av norsk skip plikter å ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet som dekker ansvar som er nevnt i sjøloven § 183, opp til de grenser som er nevnt i sjøloven § 186 jf. § 175.

Bestemmelsen i første ledd gjelder også for utenlandske skip som anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske kontinentalsokkelen.

Bestemmelsene i § 2 tredje ledd gjelder tilsvarende.

§ 11

(Sertifikatplikt for norske skip)

Eier av norsk skip som skal ha godkjent forsikring eller annen sikkerhet (jf. § 10 første ledd), skal sørge for at skipet har om bord et sertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet som bekrefter at det foreligger slik forsikring eller sikkerhet.

§ 12

(Søknad om sertifikat for norske skip)

Søknad om sertifikat etter § 11 sendes Sjøfartsdirektoratet på skjema fastsatt av direktoratet. Ved søknaden skal legges attest utstedt av eierens forsikringsgiver eller den som har stilt annen sikkerhet, om at det for skipet foreligger forsikring eller annen økonomisk sikkerhet som oppfyller vilkårene i sjøloven § 186 første ledd. Dersom det nyttes annen sikkerhet enn forsikring, må det gis nærmere opplysninger om sikkerhetens art.

I attesten skal bekreftes at forsikringen eller sikkerheten dekker ansvar av den art som er nevnt i sjøloven § 183, opp til de grenser som er nevnt i sjøloven § 186 jf. § 175, og at forsikringen eller sikkerheten i sin gyldighetstid bare kan sies opp med tre måneders skriftlig varsel til Sjøfartsdirektoratet.

Bestemmelsene i § 4 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

§ 13

(Godkjenning av forsikring mv.)

Bestemmelsene i § 5 og § 6 gjelder tilsvarende for forsikring mv. som nevnt i § 10.

§ 14

(Sertifikatplikt for utenlandske skip)

Bunkerskonvensjonsskip skal ha om bord sertifikat som fastsatt i bunkerskonvensjonen, utstedt eller bekreftet av vedkommende myndighet i skipets hjemstat.

Utenlandsk skip som ikke er bunkerskonvensjonsskip, skal ha sertifikat utstedt eller bekreftet av Sjøfartsdirektoratet eller av vedkommende myndighet i en annen bunkerskonvensjonsstat.

Bestemmelsene i § 7 tredje og fjerde ledd gjelder tilsvarende.

§ 15

(Søknad om sertifikat for utenlandske skip)

Om søknad om sertifikat for utenlandsk skip gjelder § 8 tilsvarende.

§ 16

(Utferdigelse av sertifikat)

Sertifikat etter 1992-ansvarskonvensjonen utferdiges på formular anbefalt av Det internasjonale erstatningsfondet i samsvar med 1992-ansvarskonvensjonens bestemmelser. Sertifikat etter bunkerskonvensjonen utferdiges på formular anbefalt av Den internasjonale Sjøfartsorganisasjon i samsvar med bunkerskonvensjonens bestemmelser.

Sjøfartsdirektoratet skal sende sertifikatet til skipets eier. Kopi av sertifikatet skal sendes til forsikringsgiveren eller den som har stilt annen sikkerhet. Data fra sertifikatet registreres i Sjøfartsdirektoratets fartøyregister.

§ 17

(Varigheten av sertifikat)

Sertifikat kan utstedes for et bestemt tidsrom eller inntil forsikringen eller sikkerheten sies opp. Sertifikatet bør gis samme gyldighetstid som forsikringen eller sikkerheten med mindre særlige grunner taler mot det, men kan ikke gis lengre gyldighetstid enn forsikringen eller sikkerheten.

§ 18

(Tilbakelevering av sertifikat ved opphør av forsikring eller annet sikkerhet)

Eier av skip som er utstyrt med sertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet, plikter å levere sertifikatet tilbake til Sjøfartsdirektoratet straks forsikringen eller sikkerheten opphører å gjelde på grunn av oppsigelse eller av annen grunn, eller når sertifikatets gyldighetstid utløper.

§ 19

(Gebyr for sertifikat)

For sertifikat betales gebyr etter forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (gebyrtariffen).

§ 20

(Fremvisning av sertifikat)

På anmodning av Sjøfartsdirektoratet, havnemyndigheter, tollvesenet, lostjenesten eller andre som Sjøfartsdirektoratet bemyndiger, har skipets fører på et norsk eller utenlandsk skip som omfattes av forskriften her, plikt til å vise fram sertifikat som nevnt i denne forskriften når skipet anløper eller forlater havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske kontinentalsokkel.

Oppdages det ved kontroll at norsk eller utenlandsk skip ikke har foreskrevet sertifikat, skal Sjøfartsdirektoratet straks underrettes.

§ 21

(Pålegg ved manglende sertifikat)

Sjøfartsdirektoratet kan nekte skip som ikke har sertifikat etter denne forskriften adgang til, eller forby det å forlate, havn eller annen laste- eller losseplass i Norge eller på den norske kontinentalsokkel, eller påby at det blir losset eller flyttet.

Har norsk skip ikke sertifikat, skal skipets fører på begjæring utlevere skipets nasjonalitetsbevis til Sjøfartsdirektoratet, jf. sjøloven § 186 første ledd og § 197 første ledd. Er skipet i utenlandsk havn, skal skipets fører på begjæring fra norsk konsul utlevere skipets nasjonalitetsbevis til denne.

§ 22

(Underretning om pålegg etter § 21)

Når vedtak treffes etter § 21, skal skipets eier og fører straks underrettes skriftlig om vedtaket og grunnen for det. Gjelder vedtaket utenlandsk skip, skal Sjøfartsdirektoratet gi skriftlig underretning om vedtaket og grunnene for det til konsulen eller den diplomatiske representant for den stat hvis flagg skipet fører.

Underretning om vedtak etter § 21 skal også gis politi- og tollmyndighetene samt lostjenesten.

§ 23

(Regler til utfylling og gjennomføring av forskriften)

Sjøfartsdirektoratet kan gi nærmere regler til utfylling og gjennomføring av denne forskriften.

§ 24

(Ikrafttredelse)

Forskriften her trer i kraft 21. november 2008 med unntak av annet ledd i bestemmelsen her, som trer i kraft straks.

Sjøfartsdirektoratet kan godkjenne forsikring eller annen sikkerhet og utstede sertifikat i medhold av forskriften før forskriften for øvrig trer i kraft.

Sertifikat utstedt i medhold av forskrift 24. mai 1996 nr. 514 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip skal anses å oppfylle forsikringsplikten i forskriften her.

AVSNITT 2.6

Fartsområder

Forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 4. november 1981 med hjemmel lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 13 og 14, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet, jf. lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 198. Endret 20 des 1988 nr. 1141, 6 sep 1989 nr. 1017, 22 aug 1990 nr. 722, 22 des 1993 nr. 1241 (summerisk), 14 des 1995 nr. 1098, 13 juni 2000 nr. 662, 4 juni 2002 nr. 991 (Forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene), 1. juni 2004 nr. 805 og 4. februar 2005 nr. 133, 30. juni 2005 nr. 746 (bl.a. hjemmel). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	346
§ 1 Virkeområde	346
§ 2 Definisjon av fartsområder	346
§ 3 Plikter	346
§ 4 Fravik	347
Kapittel 2 Fartsområder – Innenriks fart	347
§ 5 Innenriks fart	347
§ 6 Fart på innsjøer og elver	347
§ 7 Fart på helt innelukket farvann (Fartsområde 1)	347
§ 8 Fart på beskyttet farvann (Fartsområde 2)	347
§ 9 Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 5 nautiske mil ikke passerer (Fartsområde 3)	347
§ 10 Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil ikke passerer (Fartsområde 4)	348
§ 11 Liten kystfart	348
Kapittel 3 Fartsområder – Utenriks fart	348
§ 12 Utenriks fart	348
§ 13 Stor kystfart	348
§ 14 Nord- og østersjøfart	348
§ 15 Europeisk fart	348
§ 16 Kort internasjonal reise	348
§ 17 Internasjonal reise	349
§ 18 Oversjøisk fart	349
§ 19 Uinnskrenket fart	349

Kapittel 4 Fartsområder – Fiske- og fangstfartøy med største lengde under 15 meter	349
§ 20 Fiske- og fangstfartøy	349
§ 21 Fjordfiske	349
§ 22 Kystfiske	349
§ 23 Bankfiske	349
§ 24 Havfiske	350
§ 25 Fiske i isfarvann	350
Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser	351
§ 26 Ikrafttredelse m.m	351
Vedlegg I Geografiske avgrensninger for fartsområde. Helt innelukket farvann	351
Vedlegg II Geografiske avgrensninger for fartsområde. Beskyttet farvann	369
Vedlegg III Geografiske avgrensninger for fartsområde. Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 5 nautiske mil ikke passerer	377
Vedlegg IV Geografiske avgrensninger for fartsområde. Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil ikke passerer	384
Vedlegg V Fartsområder	388

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

De fartsområder som er fastsatt i denne forskrift og forståelsen av disse skal legges til grunn ved utstedelse av sertifikater. For øvrig skal den anvendes i alle forskrifter gitt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) hvor det er vist til farvanns avgrensninger for skip, utstyr, bemanning eller drift.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjon av fartsområder

Med fartsområde forstås et nærmere definert farvann et skip kan trafikkere, slik at dette direkte får betydning for skipets konstruksjon, utrustning, bemanning og drift. Fartsområdet omfatter alle farvann innenfor de ytre geografiske grenser som oppstilles. Skip, utstyr og besetning skal betraktes som en helhet, slik at det sertifikat som gir den største begrensning, skal være avgjørende for det fartsområde som tillates trafikkert.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, plattformsjef og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av denne forskrift.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4*Fravik*

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Fartsområder – Innenriks fart

§ 5*Innenriks fart*

Fart på innsjøer og elver i Norge, og fart på den norske kyst, unntatt fart på Svalbard og Jan Mayen. Innenriks fart er delt opp i de fartsområdene som er definert i § 6 til § 11.

§ 6*Fart på innsjøer og elver*

Fart på norske innsjøer og elver som kan benyttes til sjøgående ferdsel.

§ 7*Fart på helt innelukket farvann (Fartsområde 1)*

Fart på norske innsjøer og elver, og indre deler av fjorder og annet norsk farvann hvor det som regel kan regnes med smult farvann.

I Vedlegg I er det angitt hvilke farvann – inndelt i forhold til Sjøfartsdirektoratets stasjoners beliggenhet – som hele året faller inn under denne betegnelse. I tidsrommet 1. mai til 30. september vil dessuten de farvann som er nevnt i vedlegg II, henregnes til dette fartsområde, med unntak av farvannet syd av en linje Filtvedt – Skjelvik og Blindesandodden – Rødtangen i Oslo distrikt.

§ 8*Fart på beskyttet farvann (Fartsområde 2)*

Fart på norsk farvann som er beskyttet mot bølger og vind fra åpent hav, samt alle innenfor liggende farvann.

De nærmere geografiske avgrensninger for dette – inndelt i forhold til Sjøfartsdirektoratets stasjoners beliggenhet – er fastlagt i Vedlegg II.

§ 9

*Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 5 nautiske mil
ikke passerer (Fartsområde 3)*

Fart på den norske kyst hvor skipet ikke passerer noen strekninger på over 5 nautiske mil som er uten beskyttelse mot bølger og vind fra åpent hav, samt alle innenfor liggende farvann.

De nærmere geografiske avgrensninger for dette – inndelt i forhold til Sjøfartsdirektoratets stasjoners beliggenhet – er fastlagt i Vedlegg III.

§ 10*Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil ikke passerer (Fartsområde 4)*

Fart på den norske kyst hvor skipet ikke passerer noen strekning på over 25 nautiske mil som er uten beskyttelse mot bølger og vind fra åpent hav, samt alle innenfor liggende farvann.

De nærmere geografiske avgrensninger for dette – inndelt i forhold til Sjøfartsdirektoratets stasjoners beliggenhet – er fastlagt i Vedlegg IV.

Farvannet rundt Stadlandet regnes som liten kystfart.

§ 11*Liten kystfart*

Fart på den norske kyst, hvor skipet passerer åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil, samt alle innenfor liggende farvann, dog slik at skipet aldri befinner seg lenger utenfor kysten enn 20 nautiske mil av grunnlinjen (jf. forskrift av 14. juni 2002 nr. 625 om grunnlinjene for sjøterritoriet rundt Fastlands-Norge, fastsatt av Kongen).

Farvannet rundt Stadlandet regnes som liten kystfart.

Kapittel 3

Fartsområder – Utenriks fart

§ 12*Utenriks fart*

All fart utenfor innenriks fart (jf. kap. 2). Utenriks fart er inndelt i de fartsområder som er definert i § 13 til § 19.

§ 13*Stor kystfart*

Fart i liten kystfart, samt fart på svenske, danske og tyske farvann østenfor en linje Lindesnes-Limfjordens vestmunning til en linje Karlskrona-Svinemünde.

§ 14*Nord- og østersjøfart*

Fart i liten kystfart, samt fart i Skagerrak, Kattegat, østersjøen iberegnet den botniske og finske bukt, Nordsjøen inntil 61° N bredde, og fart på Storbritannia, Irland øst for 8° W lengde og den engelske kanal begrenset av en linje Brest-Cork.

§ 15*Europeisk fart*

All fart innenfor følgende ytre grenser; Hvitehavet, Svalbard, Jan Mayen, Island, Madeira, Azorene, Kanariøyene, Afrikas vestkyst nord for 30° N bredde, Middelhavet og Svartehavet.

§ 16*Kort internasjonal reise*

En internasjonal reise (jf. § 17) hvor fartøyet ikke fjerner seg mer enn 200 nautiske mil fra havn eller sted hvor passasjerer eller besetning kan bringes i sikkerhet, og hvor avstanden mellom siste anløpshavn i det land hvor reisen begynner og siste bestemmelsessted ikke overstiger 600 nautiske mil.

§ 17*Internasjonal reise*

En reise fra et land som omfattes av Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (Sjøsikkerhetskonsensjonen) til en havn utenfor dette land eller omvendt, og i denne henseende skal ethvert territorium for hvis internasjonale forhold en kontraherende regjering er ansvarlig, eller for hvilket De forente nasjoner er den administrerende myndighet, betraktes som et særskilt land.

§ 18*Oversjøisk fart*

Fart fra et kontinent til et annet over et av verdenshavene.

§ 19*Uinnskrenket fart*

Fart på alle farvann.

Kapittel 4**Fartsområder – Fiske- og fangstfartøy med største lengde under 15 meter****§ 20***Fiske- og fangstfartøy*

For fartøy med største lengde under 15 meter som er innført i merkeregisteret for fiskefartøyer, jf. lov om registrering og merking av fiskefartøyer 5. desember 1917 nr. 1, og annet fartøy som benyttes til ervervsmessig fiske eller fangst av levende ressurser i sjøen, herunder tang og tare, gjelder fartsområdene som definert i § 21 til § 25. Se for øvrig forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover, kapittel 1 del E.

Vedrørende definisjon av grunnlinjen vises til forskrift av 14. juni 2002 nr. 625 om grunnlinjene for sjøterritoriet rundt Fastlands-Norge, fastsatt av Kongen.

§ 21*Fjordfiske*

Fiske og fangst i farvann på den norske kyst hvor åpne havstrekninger ikke er over 5 nautiske mil (jf. vedlegg III), eller åpent farvann inntil 3 nautiske mil fra havn eller annet beskyttet farvann.

§ 22*Kystfiske*

Fiske og fangst innenfor 12 nautiske mil av grunnlinjen.

§ 23*Bankfiske*

Bankfiske I:

Fiske og fangst innenfor det området som er begrenset av koordinatene nedenfor:
Koordinat nr. 1 N 69°52' E 32°20'

Koordinat nr. 2 N 70°25' E 32°55'
 Koordinat nr. 3 N 71°10' E 31°25'
 Koordinat nr. 4 N 71°48' E 28°40'
 Koordinat nr. 5 N 71°47' E 27°12'
 Koordinat nr. 6 N 71°52' E 25°50'
 Koordinat nr. 7 N 71°44' E 23°45'
 Koordinat nr. 8 N 71°28' E 22°36'
 Koordinat nr. 9 N 71°12' E 18°55'
 Koordinat nr. 10 N 70°47' E 17°00'
 Koordinat nr. 11 N 69°25' E 13°33'
 Koordinat nr. 12 N 68°32' E 12°00'
 Koordinat nr. 13 N 68°00' E 10°20'
 Koordinat nr. 14 N 66°53' E 10°40'
 Koordinat nr. 15 N 66°00' E 09°08'
 Koordinat nr. 16 N 64°50' E 09°34'
 Koordinat nr. 17 N 64°38' E 08°22'
 Koordinat nr. 18 N 64°15' E 07°40'
 Koordinat nr. 19 N 63°38' E 04°50'
 Koordinat nr. 20 N 62°00' E 02°30'
 Koordinat nr. 21 N 60°18' E 03°15'
 Koordinat nr. 22 N 59°30' E 03°13'
 Koordinat nr. 23 N 58°54' E 04°00'
 Koordinat nr. 24 N 58°07' E 04°06'
 Koordinat nr. 25 N 57°20' E 06°24'
 Koordinat nr. 26 N 57°30' E 07°54'



samt Skagerrak, i farvannet innenfor området som er avgrenset av en linje mellom Lindenes i Norge til Hanstholm i Danmark og Skagen i Danmark til Tistlarna i Sverige.

Bankfiske II: Fiske og fangst innenfor 200 nautiske mil av grunnlinjen, og ly og hvile ved Bjørnøya i perioden 1. mai til 31. august innenfor det området som er avgrenset av følgende koordinater:

Koordinat nr. 1 N 74° 08' E 19° 58'
 Koordinat nr. 2 N 73° 58' E 18° 26'
 Koordinat nr. 3 N 74° 36' E 19° 36'
 Koordinat nr. 4 N 74° 36' E 18° 28'

§ 24

Havfiske

Havfiske I: Fiske og fangst innenfor område definert som bankfiske II samt Nordsjøen, Skagerrak og Kattegat med tilstøtende farvann, begrenset mellom 50° N – 62° N og 10° V.

Havfiske II: Fiske og fangst i alle farvann unntatt farvann med åpen/spredt driviskonsentrasjon (4/10–6/10) eller høyere utenfor 200 nautiske mil av grunnlinjen.

§ 25

Fiske i isfarvann

Isfarvann I: Fiske og fangst i alle farvann unntatt farvann med tett/meget tett driviskonsentrasjon (8/10–9/10) eller høyere utenfor 200 nautiske mil av grunnlinjen.

Isfarvann II: Fiske og fangst i alle farvann.

Kapittel 5

Avsluttende bestemmelser

§ 26

Ikrafttredelse m.m

Denne forskrift trer i kraft 1. januar 1982. Sertifikater eller andre godkjenninger og tillatelser gitt før denne forskrift trer i kraft, skal fortsatt gjelde inntil de blir endret eller bortfaller.

VEDLEGG I

Geografiske avgrensninger for fartsområde. Helt innelukket farvann

1. Fredrikstad Distrikt (kart nr. 1 - 2 - 3)

Innenfor en linje:

Blecksundholmen - Andholmen lykt - nordsiden Herføl - Homlungen lykt.

Rødshue - Kvernskjær - Fugletangen - Asmalsund lykt - Fæstningsholmen.

Nordspissen Akerø - Jyltholmen - Papperhamn - Grindskjær - Lyngholmen - sydspissen Hankø.

Nordspissen Hankø - Bratholmen - Rauøtangen.

2. Oslo Distrikt (kart nr. 3 - 4).

Oslofjorden.

Innenfor Drøbak.

Drammensfjorden.

Innenfor Holmsbu - sydspissen Krok.

Sandebukta.

Innenfor en linje:

Horten Havn - nordspissen østøen - sørspissen Langøya - Blindesandodden.

3. Porsgrunn Distrikt (kart nr. 1 - 2 - 3 - 5 - 6).

Innenfor en linje:

Hesteboen - Torgersø - Fjærskjær.

Sydspissen østre Bolærne - sydspissen Ramsholmen - nordspissen Mjelerø - nordspissen Røpestadholmen - Kalven - Heieren - Mostein - Ildverket - nordspissen Sandø - Kruke på Vasser.

Røssesundet innenfor Haukvik.

Barstad - sydspissen Hui - vestsiden Hui - Flaateskjærene - Natholmen - Møieren.

Mefjorden innenfor Kolholmen.

Kvernberget - Haaholmen - Kistholmen.

Viksfjorden.

Vesta - østsiden Malmø.

Innenfor Sundskjærene.

Larvikfjorden.

Innenfor Oterø - Lilleviksodden.

Innenfor en linje:

Daavø - sydspissen Haaø - Stokø.

Nordspissen Lille Arø - Nordspissen Gjeterø - Langø.

Innenfor Langesundstangen.

Krukodden - innsiden Saastein og Mejulen lykt - Rødskjær - Askholmene - Arø - øitangen.

Sydspissen Jomfruland - Korset - Sjursholmen - Rabbetangen.

Stølefjorden innenfor Tviskjær.

Sildholmen - Varø - Risø - Lekerø - Lyngholmen - Engholmen - Furuø - Troldværviken.

4. Kristiansand Distrikt (kart nr. 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12).*Farvannet Askerø til Hisø.*

Innenfor en linje:

Risø - Kjeholmen - Lyngør - Askerø - Store Bastholm - Kaarholmen - vestsiden

Sandøen - Galgeholmene - Svineholmen - Borøkilen.

Tvedestrandsfjorden innenfor Digernes.

Kilsund innenfor Kvaknes.

Tromø Sund innenfor en linje Skindfeldtangen - Gaasholmen.

Innenfor en linje:

Hoveodden - Store Gjesø - Mardø - Hafsø.

Farvannet Hisø til Justø.

Innenfor en linje:

Hafsø - Ærø - Skjellbergholmene - Jerkholmen - Hasla.

Stangholmen - Kvalø - Hesnesø - øia - Svartskjær - Indre og Ytre Leiholmene - Teistholmen
- Haaø - Risholmen - Herø. Saltø - Bjørø - Pølseskjær. Sundholmen - Homborø - Aalesø
- Vaskjær - Lyngholmen - Skjød. Svinø - Langø - Hestholmen - Græsholmene - Rans-
holmen.

Farvannet Justø til Monsø.

Brekkestø - Ullerø - østsiden Agerø - øygholmen - Kalvø - Kjeholmene - Tronderø - Hel-
leø - Natvig tangen.

Steinarsnes - Bratholmen - Eftervaag.

Stangodden - Torsø - Guriholmen - nordsiden Randø - Stokken - Herø - Dvergsø - Kinnskjær
- Store og Lille Risø. Trulsnesodde - Torstenneset.

Langvigen - Herø - Nordre Hellersø - Helleø - Kabelø - Langø.

Farvannet Monsø til Lindesnes.

Innenfor en linje:

Langø - Hundso - Varholmen - Bodø - Torsø - Hellersø - Høgholmen - Aalø - Nordre og
sydlige Vassø - Fuvig. Kaalø - Lindholmene - østspissen Landø - Gillerø - østspissen
Udø - vestspissen Udø - Risø - Rennes.

Maodden - Færø - Stusø - Gismerø. Aspholmen - Risø - Indre Manne.

Skudevær - Steinsø - Naudholmen. Ramsø - Mærraføllet - Fløiholmen - Grønningen - Sydlige
Hammerø - Skarvø - Erterø - Imsa - Kjeholmen - Bratholmen - Trones - Hoilandsholme-
ne. Stusvig - Selhovden. Vestre Selø - Røsvig - Kjerringø - Sutnø - Grotholmen - Haus-
vigodden - Borø - Espenes. Indre Tranevaag - Terø - sydspissen Skarvø - Kjeholmen.

Nordvestspissen Langø - Urø - Prestø - Eigerø.

5. Stavanger Distrikt (kart nr. 12 - 13 - 16 - 205).*Flekkefjordsområdet.*

Innenfor en linje:

Skarvehelleren - sydspissen Andabelø - Klubben.

Nesodden - Hummerø - Kaalø.

Grodø - Ullerø - Dragerø - Bratbø - innsiden Præstø - Kvalsberget - Napp lykt.

Aana Sira.

Innenfor Egdeholmen.

Jøssingfjord.

Innenfor Kvalen.

Rægefjord.

Innenfor Nordfjordholmene og Alterodden.

Egersundområdet.

Innenfor en linje:

Ruskodden lykt over Sundsgabholmen til fastlandet.

Innenfor Vibberodden fyr.

Risavika.

Innenfor Tananger lykt.

Hafrsfjord.

Innenfor Smiodden.

Ryfylkefjordene.

Innenfor en linje:

Tungenes fyr - Bruholmen - Humlenes på Mosterøy.

Lamholmen - Reianespynten på Rennesøy.

Fjørholmen - Ertensøy - Vaagholmen - Kvalen på Finnøy.

Mjølssnes - Mjølssnesholmene - Erholmen - Lundarøy.

Vestsiden Kyrkjøy - Nordheimsøy - Tveiteneset.

6. Haugesund Distrikt (kart nr. 17 - 19 - 20 - 205 - 206).*Skjoldafjorden.*

Innenfor Borgøy.

Farvannet ved Bokn.

Innenfor en linje:

Tungeneset - Ognøy - Grønnavik.

Boknasund.

Innenfor Akdsalsnes lykt.

Åkrefjorden.

Innenfor en linje:

Straumneset - Søllesvik.

Martrefjorden.

Innenfor en linje:

Utåker - Martre.

Stokksund.

Innenfor en linje:

Austneset - Nordreneset - Hornalandsneset.

Ålfjorden.

Innenfor en linje:

Tittelsnes - Utbjøa.

Etnesfjorden. Ølsfjorden.

Innenfor en linje:

Haugsgjerdet - Skjersvik.

Karsfjorden.

Innenfor en linje:

Nedstrand lykt - Hebnes.

Førdespollen.

Innenfor en linje:

Eikelandneset - Eidsvåg.

Børøyfjord.

Innenfor en linje:

Avløypet - Store Lambøy.

Farvannet rundt Hiskjo og Alsvaag.

Innenfor en linje:

Arnaneset - Dyrøy - Langevåg.

Lelandsholmen - Hiskholmen.

Eholmen - sydlige Svinøy.

Farvannet på innsiden av Rogøy.

Innenfor en linje:

Dannemark - Krossholmen - Kvitingen - Sammungsøy - sydspissen Rogøy.

Bukkøysund - vestsiden Gloadungsøy - sørspissen Rørøy.

Goddeosen.

Innenfor Ylvesøy. (Se Bergen distrikt.)

Skjoldafjorden.

Innenfor en linje:

Hervik - Bargøy - Kvitholmen.

Førdesfjorden og Førlandsfjorden sør til Bokn.

Se Stavanger distrikt.

Karmsundet.

Grense sør: Boknehove - sydspissen Lauvøy - Smørstakk - Kvernvik.

Grense nord: Osnesgavlen - Vibrandsøy.

Veavaagen.

Innenfor Veavaag lykt.

7. Bergen Distrikt (kart nr. 19 - 20 - 21 - 22 - 23 - 117 - 206 - 209 - 210).

Høylandsund på nordsiden av Halsenøy.

Innenfor Toftekalven - ølfernesholmen.

Innenfor en linje:

Svinø - Bjellandsholmen - Bjelland.

Fjellbersund. Sydnæssund.

Innenfor en linje:

Sydnæs - Gjerdevik.

Katnak - Olværtangen.

Kvædenæs - Rosnæsholmen - Arnevigsnæs.

Storesund på sydsiden av Skorpen og Snilstveitøy.

Innenfor en linje:

Berget - Skorpengavlen.

Kalvtangen - Taanes.

Innsiden av Varaldsøy.

Innenfor en linje:

Gjermundshavn - Skjeldnesodden.

Haukanes - Apalvikneset.

Maurangerfjorden.

Innenfor en linje:

Ænes - Maurangnes.

Sundene mellom Aandugl - Sæløy - Skorpen - Huglen.

Innenfor en linje:

Lyngneset - Skollbuneset - Langøy - Brandvigenes.

Storneset - Huglaneset.

Ytreneset - Seløytangen - Teistholmen - nordspissen Aandugl.

Langenuen.

Innenfor en linje:

Flateraaker - Mehammer.

Nordsiden Baardsund - Ostrenæs.

Stokksund ved Stord.

Innenfor en linje:

Ølversø - Gisø - Selø - Hanø - Ægø - Seglø - Fandø - Ostrenæs.

Baardsund ved Reksteren.

Innenfor en linje:

Lambø - Instø - Fluøen - Godø - Malkenes.

Loksund. Lygrefjord.

Innenfor en linje:



Malkenes - Næsbjörg - Hjartaker.
Sandø - Hammerhaug.

Severeidfjorden.

Innenfor en linje:

Aakre - Stegleholmen - Revne.

Fusafjorden. Lysefjorden.

Hatvikneset - Vengjaneset.

Sundene mellom Strønø - Røtingen - Lepsø - Yttreø - Skorpø.

Innenfor en linje:

Bjørnatrynet - Kobbaholmene - Sunnøytangen - Husfjelltangen - nordspissen Forstrønø - sydspissen Skorpa.

Nordspissen Skorpo - Bjørnarø - vestpynten Skotøy - Havreholmen. Sundet mellom Strønø - Forstrønø.

Sundet ved Drangsvik - nordvestspissen Drangsneset - Austnesholmen - Langøy - Kroken.

Sundene mellom Hafterø - Selbjørnsø - Stolmen - Lille Kallsø - Møgster - Horgo - Hundevåg - Store Kallsø - Skorpo - Sandtarv.

Innenfor en linje:

Vestspissen Asmunnvåg - økshammeren.

Stolmsund lykt - Raudbergtaa.

Kvalevåg - Lille Kaalsø - vestsiden Møgster - Horgetrynet.

Bestut - Bergsholm på Store Kallsø.

Stensnes - nordspissen Navø - Skaarsholmen - Skorpa - Taugholm - Lauerø - Trælsø - øspø - Saltkjerholmen.

Sundene rundt Toftarøy.

Innenfor en linje:

Fisnes - innsiden Haakholmen - Hilderen.

Mulen - Narøy - Store Vardø - Skardholmen - innsiden store Risø.

Nordvestpynten store Risø - vestsiden Nordø - sydøstpynten Golten samt Goltesund.

Fanafjorden. Lerøosen.

Innenfor en linje:

Nordøstpynten Korsnes - Svartholmen - Buerø - Børnestangen.

Roksnes - Hisø - Lille Narø - Geitarøy - Lokø - Algerø - Dyrø - Sviksteinen - Haverøy - Sandøy - Laagøyberget - Laagøy - Hjelmen - Giljeneset - Turøy - Toftøy - Loteneset - Helle - Narøy - Frøo - Oneknappen - Blomøyneset - Nautøy - Husholmen - Blomholmen - Sængen - Illnovi - Kraaka - Herdlevær - Geitingen - Joholmen - Alvøy - Sundene mellom Alvøy - Seløy, Seløy - Forkjelmo.

Olderø - østsiden Storeø - østsiden Olderøen - Olderkalv - Lågøyneset.

Hjeltefjorden.

Innenfor en linje:

Knapsko - sørsiden Gjeitanger - Bratholmen - Rotøene - Ramsø - nordsiden Hanøen.

Herløfjorden.

Innenfor en linje:

Kvitholmen - Ringholmen - Agnø - Sjelanger.

Radøyfjorden.

Innenfor en linje:

Gjernes - nordspissen Bognø - Straumsnes lykt.

Helleosen på innsiden av Torsken.

Torskens sydsida til Stenholmen.

Innenfor en linje:

Vaagenes lykt - Langholmene - S. Skotsholm.

Sundene innenfor Marøen - Forsø - Bøøy - Varadøy - Syltenes - Viløen - Rosnes - Galteflu - Teistholmen.

Sundene innenfor Lerø - Langø - Severø - Balø - Rongevær - Krossøy - Stussøy - Oksøy.

Innenfor en linje:

Kilsheim - Kvalvaagsheim - sydsiden Ulvøen - Vordetuen.

Østfjorden. Mastfjorden. Brandangersund.

Innenfor en linje:

Apenes - sydspissen Kvammeø.

Kvammeø lykt - Høgholmen - Langøy - Raunøy - Brenneneset - Lille Dyrøy.

Sydsiden Dyrøy - sydsiden Hokksøy - vestsiden Gjeitøy - Skarholmen - Islendingen - Vardnes - Storholmen.

Grimmø - Koksø.

Baarø. Lauø. Lille Hille. Store Hille. Guleskjær.

Innenfor en linje:

Grytenes - Vikingvåg.

Jettøy - Grønøy - Koksøy - Bårøy - Lauvøy - Stensøy - Lille Hille - Store Hille.

Havneholmen - Glavær - Rosnes.

Hisø.

Innenfor en linje:

Geiteskjær - Klubben.

Torkelholmen - Nardal.

Sognefjorden.

Innenfor en linje:

Sylvarnes - Seleneset.

8. Florø Distrikt (kart nr. 24 - 25 - 26 - 27 - 29 - 210 - 212 - 214 - 251).*Sognefjorden og farvannet rundt Ytre og Indre Sulen.*

Innenfor en linje:

Sylvarnes - Seleneset.

Kvitøy - Risnes.

Gildreneset - Klaua lykt.

Kraakenes lykt - Grønholmen - Oddeskjær - Kværeknapp lykt - Oslette - Store Oksen - Øyene utenfor Husø - Legø - Lyngøy.

Olderø - Østsiden Storeø - Østsiden Olderøen - Olderkalv - Lågøyeneset.

Farvannet rundt Værø, Alden, Atleø, Stavenes og fjordene innenfor.

Innenfor en linje:

Lågøyeneset - Lågøyhl.ene - Hestevikneset.

Paktarhl. - Kassøy - Stavnsnes - S. Saltskor - Havnhl. - Ospa. Tjørnhl. - Gavletaraen - Krakkschl. - Hatløy - Øyatåa.

Hamnaneset - Barsneset.

Kjørrvikskj. - Ytsteneset - Råneset.

Austneset lykt - Ytste Geita - Lamhl. - Hovden lykt - Skallen lykt - Blesundskj. - Landøy - Nordneshl.ene.

Bruffjord. Helleffjord. Farvannet innenfor Hovden.

Innenfor en linje:

Flokenæs - Ostenæs.

Gripland - Vaagsøy - Tansø.

Raudsjø - St. Kvamsholmen - nordspissen Askrova - Rekstakletten.

Svartoksen - sydspissen Kinn.

Nordspissen Kinn - sydvestspissen Skorpen - Lille Batalden - Fanø - Voldskjær.

Stoknes - Sandsnes.

Østspissen Nordhovden - Rognene - Olaskjær - Sletten.

Farvannet rundt Frøjsjøen.

Innenfor en linje:

Gulstø - Aaspenæs.

Haamandnes - Fiskholmen - Lisæt på Frøjen.

Bakkene - Sjøenæs.

Østsiden Hanøen - Hornelen Lykt.

Berdlepollen innenfor Berdle.

Faaffjord.

Innenfor en linje:

Oldeid - Krabbesteig.

Vaagsfjorden.

Innenfor en linje:

Hovdeneset - Vombaneset.

Sildfjord og fjordene innenfor.

Røya - Rekvikholmene ved Silda - Vikaneset på Barmøy.

Kraakstein - Ilshaugen på Selje.

Ersholmen - Selje lykt.

9. Ålesund Distrikt (kart nr. 29 - 30 - 31 - 33 - 214 - 215 - 216).

Vanylvsfjorden.

Innenfor en linje:

Otneimsneset - Hundsnes.

Voldenfjorden. Røvdefjorden. Søvdefjorden. Ørstaffjorden.

Innfor en linje:

Årvik - Koparnes.

Eiksund - Rjånes.

Storfjorden. Hjørundfjorden.

Innenfor en linje:

Festø - Solevågen.

Farvannet vest av Hareidlandet.

Innenfor en linje:

Ryssnes - Eggebøsten.

Torvik - sydspissen Store Hatløy - Østsiden Store Hatløy - Osnes.

Borgundfjord. Ellingsfjord. Grytefjord.

Innenfor en linje:

Enes - Røringnes.

Stenvåg - Olsskjærboen - Kverodden.

Gildrenes - Hamnsund.

Tresfjorden.

Innenfor en linje:

Furuneset - Gjermundnes.

Romsdalsfjorden. Langfjorden.

Innenfor en linje:

Lanshammeren - Veø.

10. Kristiansund Distrikt (kart nr. 33 - 34 - 35 - 37 - 217 - 219 - 308 - 309).*Langfjord og Fonnefjorden.*

Innenfor en linje:

Lanshammeren - Veø (kfr. Ålesund distrikt).

Veø - Vik.

Tingnes - Teinskagen.

Turunes - Sæterø.

Orholmen - Reknesholmene - Reknes.

Julsundet og Frænfjorden.

Innenfor en linje:

Hegneset - Julneset.

Sundsbo - Bollene - Forholmen.

Kjerringholmen - Trollvik.

Steinsneset - Korsberg.

Kornstadfjorden. Kvernesfjord. Bremsnesfjord. Freifjord. Bottenfjorden. Bergsfjord.

Tingvoldfjord.

Innenfor en linje:

Tøvikholmen lykt - Sandvik.

Leitnes - Sildvaagnes.

Ørnvik - Bremnes.

Kristiansund havn.

Halsefjord med fjordene innenfor.

Innenfor en linje:

Furunes - Fjærvik.

Solemsundet.

Innenfor Steintangskjærflu lykt.

Innenfor Halsneset - Flesaskjær.

Nordheimsund. Imarsund. Arasvikfjorden.

Innenfor en linje:

Høvik - Hæringsø - Solskjel.

Korsnes - Fjælnesdal.

Gjerdsviken. Auresundet med fjordene innenfor.

Innenfor en linje:

Husfesthammeren - Kvitskjær.

Dromnessundet.

Innenfor en linje:

Rognan - Dromnestangen.

11. Trondheim Distrikt (kart nr. 37 - 38 - 39 - 40 - 41 - 43 - 44 - 45 - 220 - 221 - 309).

Hemnefjorden med fjordene innenfor.

Innenfor en linje:

Stamnesø - Knubben på Hemnskjel.

Leiknes - Meholmen - Slåttavik.

Farvannet rundt Hitra og Fjeldværøy.

Innenfor en linje:

Andersskog - sydspissen Kjeø - Store Arholmen - Hytta - Sæbuø - Hallarflesa - Skomagerflesene - Blaaskykø - Bussø - Inderodden - Store Værso - Store Torsø - Kjelholmene - Edø - Kjerringvågtaen - Ramsøboen - Ilsøknubben - Vaagflua.

Solskjela - Mysingen lykt - Heimø - Nordø - nordspissen Herø.

Kuøodden - Gulholmen.

Røitholmen - Bjørnø - Borøholmen fyr - Østsiden Stora - sydspissen Veddo - Grønholmen - Tranholmen - Jøssenø - Terningen fyr - Storvik.

Farvannet rundt Frøya.

Innenfor en linje:

Midtre Maasø - Langø - Haaksteinø - Hjortholmen - Bremholmen - Kalskjærene - Lyngøholmen - Bremø - Langø - Oløen - Hestø - Nordstø - Mannholmen - Dolsøfluene - Aursø - Langø - Hansholmen - Bleika.

Stølholmene - Sandskjær - Grønholmen - Lokskjærene - Masø - Kjøholmen - Fagerholmen - Kløftskjær - Flesa - Ildsø - Vaholmen - Laksholmen - Håvikskaget.

Indre Trondheimsfjord, Aasenfjorden og Beistadfjord.

Innenfor en linje:

Vaagberget - Frostatangen - Tautra - Tangen.

Stjørnfjorden.

Innenfor Flesagalten lykt.

Bjugnfjorden.

Innenfor en linje:

Uthaug lykt - Nes.

Farvannet fra Bjugn til Stoksund.

Innenfor en linje:

Skjelholmen - Vidflua - Gjelsingholmene - Asenvaagsøen fyr - Sandskjær lykt - Hellesø.
Korsodden - Tækkersundholmen.
Innenfor Langtarren lykt.

Farvannet Roan - Rødø.

Innenfor en linje:

Kiran - Maaø - Været - Kaura lykt - Ertnaskjærene - Flatøen - Ytre Skjervøen - Aunøen -
Hepsøen lykt - S. Vedøen - S. Hestholmen - N. Rødø - Helviknes.

12. Rørvik Distrikt (kart nr. 46 - 47 - 48 - 49 - 51 - 224)

Farvannet Jøssundfjord - Gyltefjord.

Innenfor en linje:

Elviktareen - Trollsteinen lykt.

Nordspissen Kvalø - Knarholmen - nordsiden Vella - Ellingsraasa lykt - Ellingen - Hartvigø
- Rekøraasa lykt.

Løkø - Vardsund lykt.

Namsenfjorden, Rødsundet og Gyltefjord.

Innenfor en linje:

Knopsholmane lykt - Aurstøskjærene - Stamnesodden - Grønø - Bølø - Skogø - Nordbø -
Rypeneset.

Indre Foldenfjorden. Kvisten. Opløifjorden.

Innenfor en linje:

Øksningen - Kjeø - Stasø - Skogsholmen - Guroneset - Digernesodden.

Farvannet rundt Vikna, Risværffjord, Eiterffjord og Aarsetffjord.

Innenfor en linje:

Nesviken - Kjeldsholmen - Abelvær lykt.

Krokø varde - Jørgenø - Tviberg - Terneholmen - Vintertaren - Stavnesskjærene lykt - nord-
spissen Maaø - nordspissen Store Vedø - Brønnøbrura - Slæpskjæret lykt - Purkholmen.

Risø - Henrikø - Nyholmen - Stordraget - vestspissen Brusø - vestsiden Frelsø - Otterholmen
- nordsiden Rauø.

Nordøstspissen Rauø - nordspissen Kvalø - Olsøholmen - Bjørnstaren - Svenningen - Løvø.

Humulen - Sandvikholmen - nordøstspissen Gjerdingen - Bliksø - Fornøyta - Lerø - Stensø -
Hornboen stake - Langø - Kvitholmen lykt - Dolma - Småholmene ved Austrå.

13. Sandnessjøen Distrikt (kart nr. 53 - 55 - 56 - 57 - 58 - 59 - 60 - 224 - 310).

Ursffjorden, indre del av Tosenfjorden.

Innenfor en linje:

Skogviknes - Hamaren.

Øyene rundt Brønnøysund.

Innenfor en linje:

Karijorden - Stokholmen lykt - Østsiden av Torget - sydsiden av Torgværet - Vestsiden av
Helløy - vestsiden av Burøy - Arnlangø - Trollholmen lykt - Likviken på Store Torgnes
- Kraakholmen - Løkholmen.

Trætnesfjorden.

Innenfor Jarholmen.

Velfjorden og fjordene innenfor.

Innenfor en linje:

Oknes - Nevervik.

Vistenfjord.

Innenfor en linje:

Granmoen - Ytteraakran.

Halsfjorden.

Innenfor en linje:

Skaveneset - Juvik.

Vefsenfjorden.

Innenfor en linje:

Prestneset - Aakvik.

Leirfjorden.

Innenfor en linje:

Selvaagan - Tømmervik.

Ranenfjorden. Sjona.

Innenfor en linje:

Velsvaag - innsiden Feøy - innsiden Hugla - Dilleren.

Finviken - rett nord til Sjonalandet.

Silavaagen.

Innenfor en linje:

Indre og ytre Silaneset.

Aldersund.

Fra en linje Kleivhalsodden - Hjertnebben til 66° 25' N.

Farvannet nordøst av Vega.

Innenfor en linje:

Rørøhaug - Sørø - Aaborholmen.

Likholmen - Ytre Hilholmen - Engelsø - Durmaalskjærene - Kraaktaren lykt - Andø - Husø
- Nes.

Farvannet rundt Blomsøy.

Innenfor en linje:

Sørøen - Hestø - Kvernholmene - Maaseholmene - Indre Vallø - Kirstiø - Andersholmen -
Hestholmen - Langneset - Kobskjær - sydspissen Aakerø - nordspissen Alterøerne - Buk-
holmen - Buøen - Moneset på Alteren.

Farvannet rundt Herøy.

Innenfor en linje:

Sydspissen Buøen - Kaaskjær - Risø - vestsiden Præstø - Steffaholmen - Balan - Oterholmen
- sydspissen Indre Øksningan - Slaatterø - Lyngholmen - Østsiden Varø - Seløy - nord-
vestspissen - Staulen.

Innenfor Aakvik lykt.

Skaar - Skjellfiskholmen - Østsiden Hjartø - Gjesvær - nordspissen Buøen.

Farvannet på vestsiden av Dønna.

Innenfor en linje:

Klubben ved Nordviken - Sandholmen - Stangholmskjær - varden på Østsiden av Slapø.

Stormoneset - Sørø - Buskø - Lamø - Krusørerne - vestsiden Vandved - vestsiden Lille Vandved - Hansø - Aansø - Rensø.

Farvannet rundt Solvær.

Innenfor en linje:

Østsiden Relø - Østsiden Sør Solvær - Værholmen - Slaatholmen - Græsholmen - sydspissen Buø - Goholmen - Langø - Guldø - Ørnholmen - Store Kvartelsøy - sørspissen Gaasø - Pigholmen - Store Odø - Paalholmen - Bukholmen - Skolten - Bremholmene - nordsiden Relø.

14. Bodø Distrikt (kart nr. 62 - 63 - 64 - 65 - 227).

Sørfjorden - Melfjorden.

Innenfor en linje:

Nygarden - Kilbogneset.

Nordfjornova - Hytten.

Kjølsø - Ødegårdneset.

Rangsundøy - Bjørnøy - Kvalneset.

Værangsfjorden - Tjongsfjorden.

Innenfor en linje:

Raunes - Esjeholmbukta.

Innenfor Kjetneset.

Holandsfjorden - Bjævangsfjorden.

Innenfor en linje:

Skålsvik - Arhaug.

Saura - Halsosen.

Indre Vævangsfjord.

Innenfor en linje:

Raunes - Ivarø lykt - Pladsholmen.

Horsdalsfjorden - Nordfjorden.

Innenfor en linje:

Unsneset - Jelstad.

Sundsodden - Horsdal.

Kransvik - Røsnesodden.

Innsiden Straumøya.

Innenfor en linje:

Rundhl. - Laukeng.

Vik - Dalbukta.

Saltdalsfjorden.

Innenfor en linje:

Dverset - Bolnes.

Innsjøene innenfor Finneid.

Misværfjorden innenfor Stabben lykt.

Bodø havn.

Sørfolla og Nordfolla.

Innenfor en linje:

Forneset - Kalvoneset.

Gjeitnes - Aakervik.

Røsvik - Langvika.

Småskjær - Fløskjær.

Måsøyodden - Mulneset.

Lassodden - Straumsneset.

Storvikneset - Småvikneset.

Hopneset - Seilvikneset.

Håkjerringneset - Ørnesodden.

Helligvær.

Innenfor en linje:

Vokkøy - Ladegaardøy - Indre Baagøy - Prestøy - Store og Lille Kvannøy - Valøy - Grimsholmen - Kvinøy - Netøy - Brønnøy.

Kalven - Lille Sørøy - Færøy Vokkøy.

Leinesfjorden.

Innenfor en linje:

Leiranger - Alpøyskjæran.

Sagfjorden.

Innenfor en linje:

Sirines - Svartfjellskallen.

Vinsnesodden - Storøy.

15. Svolvær Distrikt (kart nr. 72 - 73 - 74 - 75 - 68 - 69 - 311).*Kirkefjorden.*

Innenfor en linje:

Reine - Olnilsø - Havnø.

Skjelfjorden. Selfjord.

Innenfor en linje:

Sæterbøen - nordspissen Kunna - Store Grimsholmen - Lille og Store Solø - Soløvik. Torvø - Guldresø. Flakstad - Kvandalen.

Nusfjord.

Innenfor Boneset.

Buksnesfjorden.

Innenfor en linje:

Bukholmen - Nordspissen Moholmen - Brandsholmen - Kjeklubben - Kjeø - Balstadø - Balstad.

Sundklakkstraumen. Gimsøystraumen.

Innenfor en linje:

Bustranden - Seiskjær - Ravnø - sydspissen Storø.

Rekdal - sydspissen Vikerø - Vikspollen lykt.

Klokkerboen lykt - Gjertrudvik.

Austnesfjorden. Øyhellesundet.

Innenfor en linje:

Teisthaugene - Hysskjær - Hundbergholmene.

Raftsundet.

Innenfor en linje:

Klipa - Skogjordhalsen.

Hanøyholmen - Brotøy - nordsiden Hamnes.

Sløverfjorden.

Innenfor en linje:

Kalvøy - Galten.

Farvannet på innsiden av Hamarøy.

Innenfor en linje:

Sandneset - Store Trennøy - Nordkilkklubben - Frammundneset - Hundsøy - Engøy - Store

Bolsøy - Svartskjær - Millomskjær - Risøy - Sirøy.

Rødtangen - Straumsnesøy - Straumsnes.

16. Harstad Distrikt (kart nr. 69 - 76 - 77 - 78 - 79 - 80 - 229 - 230 - 311).

Ofotfjorden.

Innenfor en linje:

Migan - Spira.

Tjeldsundet.

Innenfor en linje:

Andklakken - Hjertholmskallen stake.

Efjorden.

Innenfor en linje:

Hamnes - Buholmen - Østsiden Barøy - Osen.

Tysfjorden.

Innfor en linje:

Korsnes lykt - Bekkenesholmen - Sølvneset.

Kanstadfjord.

Innenfor en linje:

Nesodden - Rinøy lykt.

Øksfjorden.

Innenfor en linje:

Klubben - Oines.

Lonkanfjord.

Innenfor en linje:

Lonkanneset - Kaldjord.

Langsøysund.

Innenfor en linje:

Skagen - Risøy.

Tennholmen - Holmsøynes.

Eidsfjorden.

Innenfor en linje:

Kjøldragøy - Grunnvika.

Olderfjorden.

Innenfor en linje:

Hamneset - Kråkungodden.

Melfjorden.

Innenfor Jakopvikøy.

Hellfjord.

Innenfor Storøy.

Jørgenfjord.

Innenfor en linje:

Lille og Store Buøy - Rødholmen - Dragan.

Malnesfjord.

Innenfor en linje:

Brurboen - Lyngøy - Hovden.

Stavsund.

Innenfor Senholmen lykt.

Børøyfjord.

Innenfor en linje:

Tunstad - Børøy - Børøyvågen.

Prestfjord. Romsetfjord. Steinlandsfjord.

Innenfor en linje:

Bremneset - Kråknes.

Lifjorden.

Innenfor Kvaløy.

Sortlandsund.

Innenfor en linje:

Bremnesskagen - Gavlneset.

Strand - Natland.

Sigerfjord.

Innenfor en linje:

Kjerringnesøy - Aaserøy - Brokløyshamn.

Risøysund.

Innenfor en linje:

Breines - Tennskagan - Lovik.

Kvæfjorden. Topsundet. Øyene ved Harstad. Astaffjorden.

Innenfor en linje:

Myrvoll - Gapøy - Elda.

Indre Aun - Vaskin.

Hjellnes - Sandøysund lykt - Kvernneset - sørøst-spissen av Bjarkøy.

Klubben - Akkarnes.

Oterneset - Aakerøy - Tjøtta - Østsiden Store Maagøy - Tjuvholmen - Laukholmen - Arnøy - vestsiden Lille Rogla - Storholmen - Rollnes - Kleiva - Hamran.

Gratangen. Lavangen. Salangen.

Innenfor en linje:

Årbostadnova - Larsevika.

Straumbotn innenfor Straumen.

17. Tromsø Distrikt (kart nr. 80 - 83 - 84 - 90 - 91 - 94 - 321).*Eidepollen.*

Innenfor en linje:

Drageskjær - Holsneset.

Dyrøysund.

Innenfor en linje:

Miklebostad - Kastnesskjær.

Klauvholmen - Finnlandsneset.

Gisund.

Innenfor en linje:

Russevåg - Sørreisa.

Rødbergsodden - Vardneset.

Stønnesbotn.

Innenfor en linje:

Gamneset - Gavlen.

Indre Malangen.

Innenfor en linje:

Indrefjord - Vikaneset.

Balsfjord. Tromsøysund. Sandnessund. Kvalsund.

Innenfor en linje:

Daavdejord - Klubba.

Finnkroken - Jøvika.

Innenfor Ryøy.

Langsund.

Innfor en linje:

Prestøra - Sirivollen.

Ullsfjorden. Sørfjorden. Kjosenfjorden.

Innenfor en linje:

Nebbøra - Jegervatn.

Lyngenfjorden. Kaafjorden.

Innenfor en linje:

1,5 n. mil utenfor Hamnes.

Derfra rett linje i retning 270° over fjorden.

Kjølmangen. Rotsund. Maursund.

Innenfor en linje:

Værvika - Follesøyan - Bratteng - Skagen - Kvalen.

Oterstokken - Fuglberget.

Nordreisa.

Innenfor en linje:

Indre Eidet - Storneset.

Straumfjorden.

Innenfor Øyra.

Kvænangen.

Innenfor en linje:

Hjellberget - Skorpøyra - Sandøyra - Høggholman - Klubben - Vassnesgrunnen.

Jøkelfjorden.

Innenfor en linje:

Klubben - Næverneset.

18. Hammerfest Distrikt (kart nr. 322 - 323 - 324 - 325).*Langfjorden.*

Innenfor sydspissen av Silda.

Øksfjorden.

Innenfor en linje:

Arneneset - Bardineset.

Altafjord. Langfjord.

Innenfor en linje:

Klubbeneset - Skagen vest - Skagen Øst - Kvitevik.

Magerøysundet.

Innenfor en linje:

Stikkelvaagnæringen - Straumsneset.

Hysaksla - Skatøra.

Porsangerfjorden. Indre del (Roddnesfjorden).

Innenfor en linje:

Børselvneset - Auskarholmen - Trollholmen.

19. Båtsfjord Distrikt (kart nr. 324 - 325).

Smalfjorden.

Innenfor en linje:

Kjeldneset - Smalfjord lykt.

Austertana.

Innenfor en linje:

Stangneset - Grønneset.

Bugøyfjord.

Innenfor Bugøyfjord lykt.

Kjøfjord. Bøkfjord. Korsfjord.

Innenfor en linje:

Brasholmen lykt - Revholmen.

Gannholmen - Kobbvaagens nordre side.

Kjelmøys nordøstlige odde - Bøkfjord lykt.

Jarfjorden.

Innenfor Jarfjordneset lykt.

VEDLEGG II

Geografiske avgrensninger for fartsområde. Beskyttet farvann

1. Fredrikstad Distrikt (kart nr. 3).

Nordenfor en linje:

Veslekalv lykt - Torgersø lykt. (Se Oslo Distrikt.)

2. Oslo Distrikt (kart nr. 4).

Syd av Drøbak og Svelvik til en linje Veslekalv lykt til Torgersø lykt. (Se Fredrikstad Distrikt.)

3. Porsgrunn Distrikt (kart nr. 2 - 5 - 6).

Innenfor en linje:

Sydspissen Østre Bolærne - Fulehuk fyr - sydspissen Store Hui - sydøstpynten Roppestadholmene - Leistein lykt - Østre Bustein lykt - Sydspissen Sandø - nordspissen Kløvningen - Helgerødtangen. S. Barkevik lykt - Trubberodden lykt. Tønsberg Tønde lykt - Holskjær lykt - Nordre Kjerringholmen lykt.

Sydspissen Ølbergholmen - sydspissen Malmø - Stavernsodden - Trefotholmene.

Smørvikodden - Bramskjærene - Langholmene - Oddeneskjærene. Mølen - Fuglø - sydspissen Langø.

Stråholmsteinene - Stråholmen - Øitangen.

Sydspissen Jomfruland - Fjordboen Varde - Styrmannsholmen.

4. Kristiansand Distrikt (kart nr. 7 - 8 - 9 - 10 - 11).

Farvannet Askerø til Hisø.

Innenfor en linje:

Græsholmen - Flatskjærene - sydspissen Kjeholmen - Østsiden Lyngør - Flatskjærene - Mærholmen - Klaaholmene - Haaholmene - Knubben - Østsiden Sandskjærene - Kilsund.

Farvannet Hisø til Justø.

Innenfor en linje:

Haaø - Store Maagholmen - Hals på Bjørø.

Farvannet Justø til Monsø.

Innenfor en linje:

Sydspissen Torsø - Krogerø - Grønningen fyr - Oksø fyr - Hugø - Fladskjær - Okslehaven.

Innenfor en linje:

Trulseodde - Ryvingen - Østspissen Kjønso - Store Lyngholmen - Fladskjær - Hellersø.

Farvannet Monsø til Lista.

Innenfor en linje:

Sydspissen Helleø - Skarvø - Grønningen - Store Gjævnø - Hovde - Østre Hærholmen - Vestre Hærholmen - Valø - Kniplingholmen - Lille Sæsø - Knuten på Store Sæsø - sydspissen Sandø - Store og Lille Vengselholmene - Ryvingen fyr - Færø.

Innenfor en linje:

Sutne - Herreholmen - sydspissen Ullerø - Vikelen - Steinsholmen - sydspissen Lindholmen - Katland - Kalven.

5. Stavanger Distrikt (kart nr. 16 - 205).

Farvannet utenfor Tananger.

Innenfor en linje:

Tjora - Hjøringane - Rott - Buøy - Haastein - Grønningen - Bragen - Tungenes.

Nedstrandsfjord.

Innenfor en linje:

Erholmen - sydspissen Stong.

6. Haugesund Distrikt (kart nr. 16 - 17 - 19 - 205 - 206).

Farvannet mellom Østre Bokn og Stong.

Innenfor en linje:

Sveinane - Følje - Brattholmen - Nautøy - nordre Vaagaholmen.

Bømlafjorden og fjordene innenfor.

Innenfor en linje:

Klubben - Totsholmen - Nappholmen lykt - Tjernagelneset.

Hiskosen.

Innenfor en linje:

Hisken lykt - Tverborgvik.

7. Bergen Distrikt (kart nr. 20 - 21 - 22 - 23 - 24 - 206 - 209 - 210 - 251).*Bjørnefjorden. Korsfjorden.*

Innenfor en linje:

Nordspissen Fandø - Økshammer.

Stensnes - Østspissen Hilderen.

Hjeltefjorden.

Innenfor en linje:

Røbbegamstangen - Flesen.

Fensfjorden.

Innenfor en linje:

Kyrrholmen - Nordspissen Børilden - Høge Islendingen (Stongi) - Vikingnæs lykt.

Øyene på utsiden av Store Hille.

Innenfor en linje:

Sjømerket på Store Kvernø - Maageøerne - Rosflue - Bunæs.

Sognefjorden.

Innenfor en linje:

Lyngholmen - Lille Lihelle - Store Lihelle - Kraakeneset.

8. Florø Distrikt (kart nr. 24 - 25 - 26 - 27 - 210 - 212 - 214).*Sognefjorden.*

Innenfor en linje:

Lyngholmen - Lille Lihelle - Store Lihelle - Kraakenes.

Området rundt Værøy.

Gavletaren - Myrbærskja - Geita.

Ytste Geita - Austneset.

Nordneshl.ene - Trollneset - Lammeneset - N. Fugleneset - Kuøy - Guriøy - Hamnehl. -
Ryggene - Tansøya.*Stavfjorden.*

Innenfor en linje:

Dalen på Stavenæs - Langfolden - Tansø.

Frøjsjøen.

Innenfor en linje:

Nordspissen Hovden - Lisæt.

Bremangerpollen.

Innenfor en linje:

Nesje - Indre Grotle.

9. Ålesund Distrikt (kart nr. 29 - 30 - 31 - 32 - 33 - 214 - 215 - 216 - 217 - 308).

Sulenfjorden.

Innenfor en linje:

Korsnes - Sulebostad.

Farvannet rundt Valderø.

Innenfor en linje:

Stavenes - Hogstenen lykt.

Furkenholm - sydspissen Giskø.

Finnøen - Skarholmen.

Gjøsundnes - Kalveholmen - Hamnsund.

Mifjorden. Misundet.

Innenfor en linje:

Drønesundshaug - Synderlandspynten.

Bjørnø - Magerø.

10. Kristiansund Distrikt (kart nr. 35 - 217 - 219).

Moldefjorden. Karlsøffjorden.

Kfr. Ålesund distrikt.

Løvøfjord.

Innenfor en linje:

Klippen - Skarvø - Flatskjær - Ildhusø - Store Løvø - Storesvik.

Langøysund.

Innenfor en linje:

Sullhatten lykt - Hatlø.

Farvannet innenfor Kjenø - Ramsø - Orø - Rushaue - Galten - Galteskjærene.

Svegesundet innenfor Hundvik.

Bremsnesfjorden. Bolgsvaet. Ormsundet.

Innenfor en linje:

Smørvikneset - Høgenes.

Innenfor Omsbrødrene.

Aarsundfjorden.

Innenfor en linje:

Seivik på Nordlandet - Sandholmen varde (Golma).

Gjerdsviken.

Innenfor en linje:

Kjeøy - Svartskjær - Lille og Store Bærø - Gavlhau.

11. Trondheim Distrikt (kart nr. 37 - 38 - 43 - 44 - 45 - 220).

Trondheimsleden. Kraakvaagfjorden. Tarvafjorden. Trondheimsfjorden.

Innenfor en linje:

Myrvold på Hitra - Østre Værø - Skipnes på Skarsø.

Gullholmen - Flessa - Rundholmen - Sjøholmen.
 Stangdraget ved Storfosen - Store Gyltingen - Karlsø - Stavø - Vidflua - Skjelholmen.

Farvannet utenfor Skjøråfjord.

Innenfor en linje:

Nordspissen Vaagsøen - Lyngø - Flessa - Almenningen - Været.

12. Rørvik Distrikt (kart nr. 46 - 47 - 48 - 49 - 51 - 224).

Foldenffjorden.

Innenfor en linje:

Stamnesodden - Flattra - Steinene - Abelvær lykt.

Farvannet sør for Vikna.

Innenfor en linje:

Oterholmsundet lykt - Grinna fyr - Store Krokø - Bondø.

Kjellffjorden

Innenfor en linje:

Brudeneset - Langmarken.

Ursffjorden.

Innenfor en linje:

Solstad - Storvik.

13. Sandnessjøen Distrikt (kart nr. 51-53 - 56 - 57 - 55 - 62 - 58 - 59 - 224 - 310).

Lyngvær, Torgffjorden og Trillremffjorden.

Innenfor en linje:

Nordspissen Kvaløy - Lyngværøy - Skaalvik - Kirstimarken - sørspissen Ytre Andklakken -
 Sandværodtaen lysbøye - Klubholmen lykt - Blaabakflua - Rotholmen.

Gulddraget - Tvibergø - Haugen - Salterneset.

Velfjorden. Mindverffjord, Skaalvær, Herøy, Dønna, Solvær til Hestmandøy.

Vevelstadsundet innenfor nordre Høyholm.

Innenfor en linje:

Hornsneset - Lauksnes.

Nordspissen Havnø - Hubuneset. Ravnflokkholmen - Tjøtta lykt - Sjøaholmen.

Værholmen - Tangeholmen - Grønø - Store Ravnø - Store Guldø - Bersø - Maasø - Sandvæ-
 odden - Indre Brøndødraget - Balan.

Oterholmen - Langodden - Værholmen.

Hagen på Dønna - Nautø.

Nordspissen Storø - nordøstspissen Gjesø - Flatholmen - Ersholmskjær - Flatholmene - Brak-
 drægen - Sandflesa - Nils Olsenskjærene.

Engelsholmen - Skibneset.

Lommøodden - Sleholmene - Breiholmen - Ileskjær - Gjesø - Tussø - Hatholmen - Gaasø.

Nordspissen Relø - nordspissen Kvirvær - Segelneset på Onø.

Odø - Horsholm.

Breiviken - Ytre Kvarøy - Andklakken lykt - Hestmandø.

Movikodden - Skagahella.



Kvarøfjord.

Innenfor en linje:

Breiviken - Ytre Kvarø - Kleivholmen.

Brensmoen - Skagahella.

14. Bodø Distrikt (kart nr. 62 - 63 - 64 - 65 - 66 - 67 - 68 og 227).*Melfjorden - Tjongsfjorden.*

Innenfor en linje:

Langnesodden - Høinestangen.

Skarhalsen - Klepppan.

Farvannet Skarsfjorden - Støttvær

Innenfor en linje:

Herstad - Djupdalen.

Meløysjøen - Åmnes.

Meløyneiset - Teksmonskagen - Hornneset.

Englan - Barkodden.

Nordspissen Femris - Ørnneset.

Buneset - Hjemskagen.

Jonbøen - Mønsken.

Vesterviken - Maarnesskagen.

Reinskaarneset - Skaanland.

Straumvik - Kapstøen.

Mistfjorden.

Innenfor en linje:

Kulbakneset - Misten.

Sørfolla.

Innenfor en linje:

Kantsteinfloget - Måsøyodden.

Bratfjord.

Innenfor en linje:

Stiodden - Kvitneset.

Nordfolla.

Innenfor en linje:

Vikneset - Aaborneset.

Skotsfjorden.

Innenfor en linje:

Okshl. - Skjerodden.

Flagsund, Skagstadsund, Økssundet, Sagfjorden.

Innenfor en linje:

Våg - Torbruskallen.

Brunnes - Tralsneset.

Kalvholsneset - Naustnesodden.

15. Svolvær Distrikt (kart nr. 69 - 72 - 73 - 74 - 75 - 311).

Økssundet. Sagfjorden.

Innenfor en linje:

Kalvholmneset - Naustnesodden. (Se Bodø Distrikt.)

16. Harstad Distrikt (kart nr. 76 - 77 - 78 - 79 - 229 - 230 - 311).

Tysfjorden.

Innenfor en linje:

Korsnes - Bremneset.

Ofotfjorden.

Innenfor en linje:

Østsiden Barøy - Korsneset.

Tjeldsundet.

Innenfor en linje:

Andklakken - Rotvær fyr.

Kanstadfjord.

Innenfor en linje:

Rotvær fyr - Rinøy lykt.

Hadselfjorden.

Innenfor en linje:

Ertsholmen - Sandøy - Henneneshl. - Hennes.

Sortlandsund.

Innenfor en linje:

Risøy - Kartnes lykt.

Eidsfjorden.

Innenfor en linje:

Haangvær - Lyngøy.

Straumfjorden.

Innenfor Vikanøy.

Aasanfjord.

Innenfor en linje:

Husøy - Kalarneset.

Børøyfjord.

Innenfor en linje:

Hjellsand - Hjellsandøy - Terøy - Senholmen.

Gavlffjord.

Innenfor en linje:

Instøy - Græsholman - Sandnes lykt.

Andfjorden.

Innenfor en linje:

Jaktvikneset - Gapøyholmen - Kasholmen - Maasskjær - Skipperøy - Burøy - Smaløy.

Kvernsundet.

Innenfor en linje:

Skarsteinneset - Gaardsøy - Flatøy - Svennevik - Varneset - Svinøy.

17. Tromsø Distrikt (kart nr. 80 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 90 - 91 - 321).*Tranøyfjorden.*

Innenfor en linje:

Gammeneset - Gaasneset.

Bergsfjorden. Nordfjorden.

Innenfor en linje:

Hamn - Bøvær.

Malangen.

Innenfor en linje:

Bakkejord - Tennskjer.

Kaldfjorden.

Innenfor en linje:

Hamarneset - Jektvik.

Barbrovik - Nautnesvik.

Kvalsundet.

Innenfor en linje:

Valen - Trollbåtneset.

Skagøysund.

Innenfor en linje:

Klokkarholmen - Skagøy.

Finnesklubben lykt - Bromnes.

Lyngenfjorden.

Innenfor en linje:

Rapsgammen - Skjeret.

Lauksund.

Innenfor en linje:

Singla - Nikkeby - Laukenga - Storelv.

18. Hammerfest Distrikt (kart nr. 322 - 323).*Øksfjord.*

Innenfor en linje:

Klubbneset - Ystnes.

Altafjorden. Vargsundet. Kvalsund. Sammelsund.

Innenfor en linje:

Grundvågnes lykt - Haaja - Melkøy lykt.

Kvalvika - Ytre Torskefjorden.

Skjåholman - Storkholmen - Indre Junkerhamna.

Vannfjorden.

Innenfor en linje:

Stikkelvaagnæringen - Vannfjordnæringen.

Lafjorden.

Innenfor en linje:

Gamnes - Skatøra.

VEDLEGG III

Geografiske avgrensninger for fartsområde. Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 5 nautiske mil ikke passerer

1. Fredrikstad Distrikt (kart nr. 1 - 2).

Innenfor en linje:

N. Halsø - Tresteinene fyr - søndre Søstrene - Struten fyr - søndre Missingen - Fuglehuk fyr.

2. Oslo Distrikt.

Distriktet ligger i sin helhet innenfor dette fartsområdet.

3. Porsgrunn Distrikt (kart nr. 2 - 56).

Innenfor en linje:

Fulehuk fyr - Færder fyr - Tjømeboen - Bonden varde - Hetta - Svenner fyr - Stavensodden fyr - Herregårdsboen - Tvistein fyr - Napa - Stråholmsteinen.

4. Kristiansand Distrikt (kart nr. 7 - 8 - 9 - 10).

Farvannet utenfor Flostaøen.

Innenfor en linje:

Maakeskjær - Ytre Møkkalasset lykt - Bonden - Flatskjærene - Gitmertangen.

Farvannet Hisø til Justø.

Innenfor en linje:

Lakseberget på Mærdø - Ytre Torungen fyr - Ryvingen - yttersiden Valøerne - Bregegrunnen - Haabogrunnen - Steinene - Homborsund fyr - Drevholmen - Svartskjær - Svertinggrunnene - Reierskjær.

Farvannet Justø til Torsø.

Innenfor en linje:

Reierskjær - Nodingen - Skaarebokslerne - Tronderøholmen - Grønningen - Ramsø - Ytre Ulvø - Torsø.

Farvannet Monsø til Lindesnes.

Innenfor en linje:

Skarvø - Hellersø - Kubbø - sydsiden Udvaar - Valø. Færø - Storø - Langskjær - Naudholmen - Aasgard. Vragvig - Hjorten - Hummerholmen - nordspissen Vaare - Agneskjær - Klippeskjær - Indreodden.

5. Stavanger Distrikt (kart nr. 16 - 205).*Farvannet Tananger til Vestre Bokn.*

Innenfor en linje:

Nesodden - Sørskot varde - Kjør - Haastein - Rauholmen - Sandholmen - Skarssteinen på Kvitsøy - Areneset på Vestre Bokn.

Fedefjorden.

Innenfor en linje:

Varnes lykt - Klubben.

6. Haugesund Distrikt (kart nr. 16 - 17 - 19 - 205 - 206).*Karmsundet.*

Innenfor en linje:

Dalhamn - Nordstøvik.

Bømlafford og farvannet vest av Bømlo.

Innenfor en linje:

Eltravaagneset - Bømlahuk - Markholmene lykt - Sanøy - Kvaløy - Torgersholmen - Rang-kalsøy - Irsholmene - Ærøy - Slagøy - Lyngøy - Nautøy - Toska - Hiskjø.

Vestsiden av Karmøy.

Innenfor en linje:

Stonghamar - Mortholmen - Varholmen - Svendsholmen - Geining - Marøy - Salvøy - Kavholmen - Kvitingane - Kvalevaag.

Farvannet innenfor Fedøy.

Innenfor en linje:

Straumsholmen - Kobbholmene - Tueholmen - Sandholmen - Sørøy.
Gitterøy - Reidungen - Hanseskjær lykt - Broteskjær - Storøy - Hasseløy.
Ruten Haugesund - Stavanger. Indre led (Innsiden av Bokn og Rennesøy).

7. Bergen Distrikt (kart nr. 21 - 23 - 24 - 206 - 209 - 219).*Selbjørnsfjorden.*

Innenfor en linje:

Slotterø fyr - Furen - Gjeitingen på Stolmen.

Skoltefjorden. Møgsterfjorden. Korsfjorden.

Innenfor en linje:

Vestpynten Fugløy - Maagsten - Marsten fyr - Texlen.

Skjærgården vest for Sotra nordover til Sognesjøen.

Innenfor en linje:

Texlen - Oddene - Lyngø - Løna - vestsiden Laagø - Vestre Odden - Greipingskjær - Storodden - Braken - Gangvarskjær - Leste Odde - Nordøen - utsiden Fedje - Store Frelsø - Holmengrå fyr - Kråkene lykt - 0,5 n. mil syd av Kværeknapp lykt.

8. Florø Distrikt (kart nr. 24 - 25 - 26 - 27 - 29 - 210 - 212 - 214).

Sognefjorden. Farvannet utenfor ytre Sulen. Aspø til Værø.

Innenfor en linje:

Kråkene lykt - 0,5 nautiske mil syd av Kværeknapp lykt - Nautø - Utvær fyr - Nordholmene - Garboskjær - Kraakesten - Aspøtåen - Lamholmen.

Hovden lykt - Sandø - Svartskjær.

Farvannet utenfor Atleø - Askeroven, Kinn, Batalden og Hovden til Bremanger.

Innenfor en linje:

Skallen lykt - Molvær - Æsø - Store Kvalsten - Sydvestspissen Kinn - Ytterøen fyr - vestsiden Batalden - Gaasø - Mulen på Frøjen - Tarasundhammaren på Bremanger.

Faaffjorden.

Innenfor en linje:

Skarvenykjen - Baasundhalsen.

Farvannet mellom Vaagsø og Selje.

Innenfor en linje:

Skongenes fyr - Kjeholmen ved Selje.

Vanelvsgab.

Innenfor en linje:

Eltevik på Stadtlandet - Ristø.

9. Ålesund Distrikt (kart nr. 29 - 30 - 31 - 32 - 214 - 215 - 216 - 217).

Innenfor en linje:

Eltevik - nordvestsiden Ristø - Steintangen - Skageneset.

Gållaneset lykt - Måkeneset.

Langnes lykt - Synes lykt.

Langenes - nordvestpynten Lepsøy - nordsiden Haramsøy - nordsiden Flemsøya - Fjærtøftneset lykt - vestsiden Harøya.

Nordøstpynten Harøya - sydspissen Sandøy.

10. Kristiansund Distrikt (kart nr. 33 - 34 - 35 - 36 - 37 - 217 - 219).

Innenfor en linje:

Sørspissen Sandø - Flatflesa fyr - Orsholmen - Grøningen - Bjørnsund fyr - Bud.

Ruten Kristiansund - Grip samt ruten på yttersiden av Averø til Ljosø. (Rute 42 og 43 MRF.)

Ytreffjord. Edøffjord. Talgsjø. Aarsundffjord.

Innenfor en linje:

Nordøstspissen Skorpa - Odskjærene - Langholmen lykt - Solværsboen - Fjordprakkene - Buarnø - Otterø.

Ramsøffjorden.

Innenfor en linje:

Dyrø - Ramsø.

11. Trondheim Distrikt (kart nr. 39 - 40 - 41 - 42 - 43 - 44 - 45).

Farvannet rundt Frøya samt langs kysten til Buholmraasa.

Innenfor en linje:

Store Værso - 0,5 nautiske mil vest av Slettringen fyr - Homlingsvær fyr - Maltsækken lykt på Sula - Vingleia fyr - Gjæslingen lykt - Finnvær fyr - Halten fyr - Gimsan - Sauø Lykt - Storflua - Store Svingla - Nordboen - N 63° 42' Ø 9° 10' - Leiafald - Grundene.

12. Rørvik Distrikt (kart nr. 46 - 47 - 48 - 49 - 50 - 51 - 224).

Farvannet fra Buholmraasa langs kysten til Vikna.

Innenfor en linje:

Leiafald - Grundene - Allegaarden - Gjæslingane fyr - Tronflesene lykt - Sørøyane lykt - Nordøyane - Hesvik.

Farvannet mellom Vikna og Leka.

Innenfor en linje:

Kvalø - Brunflesan lykt - Vaagsøy - Indre Hortensvær - Galboflesan på Onsteinen.

Farvannet innenfor Leka.

Innenfor en linje:

Kvitholmen lykt - Solsemholmen - Skeipynten - Sundsviken.

13. Sandnessjøen Distrikt (kart nr. 51 - 53 - 54 - 55 - 56 - 58 - 59 - 61 - 62 - 310).

Innenfor en linje:

Vågsøy indre Hortensvær - Galtboflesa på Onsteinen - Kversteinen lykt - Mudvær lykt - Vest-siden Søla - Ravnøy - Nordsten på Laanan - Ytre Flesan - Innerholmen - Ytterholmen fyr - Lyngholmen - Skarvholmene - Store Lyngvær - Skarholmen lykt - Moholmen - Gjæsnakken Lykt - Seisundholmene - Lille og Store Fossan - Naustholmen - Værholmen - Store Lyngø - N 66° 25' Ø 12° 40' - Kjønholmene - Store Helø. (Se Bodø Distrikt.)

14. Bodø Distrikt (kart nr. 310 - 311 - 61 - 62 - 63 - 64 - 65 - 227 - 66 - 67).

Farvannet Nesø - Landego.

Innenfor en linje:

Store Helø - N. Hjartø - Lammø - innsiden Blekvær - Store Skarvholmen i Skjærvær - Gaasholmbøen - Støtkuven - Lyngholmen - Ytre Hagerholmen - Nupen - yttersiden Fleinvær - Bliksvær - sydspissen Landegode.

Farvannet Brennsund - Hamarøy.

Innenfor en linje:

Bjørnøy fyr - Fjærkvittingen - Helløyskjær - Breifaldet - Guliskjær lykt - Brokskjær lykt - Flatøy lykt.

15. Svolvær Distrikt (kart nr. 69 - 72 - 73 - 74 - 75 - 311).*Nappstraumen.*

Innenfor en linje:

Napp lykt - Flesa.

Vestfjorden.

Innenfor en linje:

Nusneset - Roholmen - Svinø - Brandsholmsbøen - Bremholmen - Odden - Hagbaren - Bikkja
- Valbergflesene - Store Rødholmen - Flesene - Moholmen fyr - Skrova fyr - Raustavene
- Store Ingjelsø - Aarstein - Kvitbaren. (Se Harstad Distrikt.)*Nordsiden av Vestvågøy.*

Innenfor en linje:

Eggum - Været - Kvanholmen - Store Borgen - Grytholmen - Sandø.

Hadsselfjorden.

Innenfor en linje:

Engøy - Hagueset.

16. Harstad Distrikt (kart nr. 69 - 76 - 77 - 78 - 79 - 229 - 230 - 311).*Vestfjorden/Ofotfjorden.*

Innenfor en linje:

Herøy - Barøyodden - Rotvær fyr - Rindbøtværskjær - Vadholmen - Gamøy - Kvitbaren. (Se Svolvær Distrikt.)

Sydvestsiden av Langøy.

Innenfor en linje:

Langneset - Gjersøy - Odden - Purkholmen - Gaukværøy - Lyngøy - Bergodden.

Gavlffjord.

Innenfor en linje:

Kloneset - Kloøy - Bjørnen - Aaknes.

Andfjorden.

Innenfor en linje:

Stoksteinneset - Kinnholmen - Store Brunøy - Nordstøy - Ytstøy - Gaasholman - Langholmen
- Ersholman - Kvitskjeran - Skjeldnes.*Indre Vaagsfjord.*

Innenfor en linje:

Nordskagneset - Nordre Rollnes - Engenes.

17. Tromsø Distrikt (kart nr. 80 - 82 - 83 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95 - 321).

Farvannet mellom Stanglandet og Senja.

Innenfor en linje:

Stangodden - Lemmingvær - Senjahestneset.

Selfjorden.

Innenfor en linje:

Doveneset - Storskjær.

Sifjorden.

Innenfor en linje:

Prestjora - Nattmålnes.

Torskenfjorden. Gryllefjorden.

Innenfor en linje:

Senholmen - Hovda.

Mefjorden.

Innenfor en linje:

Mefjord lykt - Holmen.

Øyfjorden.

Innenfor Ytre Melsneset.

Malangen.

Innenfor en linje:

Nøringen - Hekkingen - Edøy - Hillesøy.

Haajaafjorden.

Innenfor en linje:

Avløys - Klubben - Trollbåten - Bremnespynten - Skjaavikneset.

Nordre Portneset - Bryggeskjær - Nordneset - Madseng.

Vengsøyfjorden.

Innenfor en linje:

Sethaugneset - Gjæssøy - Haugan.

Farvannet ved Ribbenesøy, Nordre Kvaløy, Vannøy,

Fugløy, Arnøy, Laukøy, Skjervøy, Haukøy og Rødøy.

Innenfor en linje:

Mulen - Jektholmen.

Ormholmen lykt - Brandholmen - Lamholmen - Taaga.

Trollvika - Lyngøy - Torsvaag fyr.

Bogen - Ravikklubben.

Rambergbukta - Valholmen Lykt - Brusen - Pankekeila lykt.

Ramberg på Laukøy - Skjervøyskjær lykt - Finnvik på Haukøy - Skarvberget på Haukøy - Rødøy - Nakkefjell.

18. Hammerfest Distrikt (kart nr. 322 - 323 - 324 - 325).*Frakkfjorden. Søndre Bergsfjord.*

Innenfor en linje:

Andsnes - sydvestpynten Loppekalven - sydvestpynten Loppa - Mareholmen - Avløysingen.

Nordre Bergsfjord.

Innenfor en linje:

Ivervær - Lørsneset.

Hele Ullsfjorden og Nuvsfjorden.

Stjernesundet.

Innenfor en linje:

Kariholmen - Klubbneset.

Sørøysund.

Innenfor en linje:

Baardveggen - Gaashopen.

Akkarfjordnæringen - Mylingen.

Revsbotn.

Innenfor en linje:

Revsneset - Ytre Sauhamneset.

Sneffjord. Breisundet. Kulffjorden. Maasøyyfjord.

Innenfor en linje:

Bustadnæringen - Reinøy - Store Latøy - Nipa - Havøygavlen - Geitingen.

Svartviknæringen - Nordvestspissen av Maasøy - Maasneset - Storholmen.

Magerøysundet.

Innenfor en linje:

Juledagsneset - Hjelleset.

Porsangerfjord.

Innenfor en linje:

Jarnøy - Lille Tamsøy - Haarvikneset.

Laksefjorden (Indre del).

Innenfor en linje:

Arenes - Langholmen - Bekkarfjordklubben.

Hopsfjorden. Langfjorden.

Innenfor en linje:

Segelneset - Digermulen.

19. Båtsfjord distrikt (kart nr. 324 - 325).*Indre Tanafjord.*

Innenfor en linje:

Digermulen - Gulgoodden.

Båtsfjord.

Innenfor en linje:

Rossmaal - Seiboneset.

Syltefjord.

Innenfor en linje:

Svartneset - Russevika.

Farvannet fastlandet - Vardø - Reinøy.

Varangerfjorden. Bugøyfjorden.

Innenfor en linje:

Vadsø - Bugøy - Kjøøy.

VEDLEGG IV

Geografiske avgrensninger for fartsområde.

Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil
ikke passerer

1. Fredrikstad Distrikt (kart nr. 1).

Nordenfor en linje:

Nordre Hallsø - Tisler - Mefjordboen - Færder fyr.

2. Oslo Distrikt.

Distriktet ligger i sin helhet innenfor dette fartsområde.

3. Porsgrunn Distrikt (kart nr. 2 - 5 - 6).

Innenfor en linje:

Svenner fyr - Tvistein fyr - Risør.

4. Kristiansand Distrikt.

I distriktet finnes ingen slike farvann, idet farvannet utenfor punktene nevnt i Vedlegg III,
nr. 4, samt Listalandet regnes som Liten kystfart.

5. Stavanger Distrikt (kart nr. 16 - 205).

Innenfor en linje:

Vestsiden Kvitsøy - Geitungen fyr.

6. Haugesund Distrikt (kart nr. 17 - 306).*Ruten Haugesund - Utsira.*

Denne rute blir i tiden 1. oktober til 30. april regnet som Liten kystfart.

Farvannet nord av Haugesund. Sletta.

Innenfor en linje:

Nordspissen Kvaløy - Bjørkevær - sørspissen Røvær - Værodden - Lyngsøy - Raudholmen
- Espevær.

7. Bergen Distrikt (kart nr. 24 - 210).

Innenfor en linje:

Holmengraa fyr - Utvær fyr.

8. Florø Distrikt (kart nr. 29 - 214).

Sildegabet.

Innenfor en linje:

Skongenes fyr - Faakornet på Stadtlandet.

9. Ålesund Distrikt.

I distriktet finnes ingen slike farvann, idet farvannet utenfor punktene nevnt i Vedlegg III, nr. 9, regnes som Liten kystfart.

10. Kristiansund Distrikt.

I distriktet finnes ingen slike farvann, idet farvannet utenfor punktene i Vedlegg III, nr. 10, regnes som Liten kystfart.

11. Trondheim Distrikt (kart nr. 309).

Innenfor en linje:

Halten fyr - Kya fyr - Gjæsingen fyr.

12. Rørvik Distrikt (kart nr. 309).

Innenfor en linje:

Kya fyr - Gjæsingen fyr - Frelsø - Sklinna fyr - Høgbraken - Bremstein fyr.

13. Sandnessjøen Distrikt (kart nr. 310 - 224 - 61 - 59 - 58 - 56 - 54 - 53 - 52).

Innenfor en linje:

Høgbraken - Bremstein fyr - 1 nautisk mil vest av Ytterholmen fyr - Træna fyr - Store Floan
- Bøvarden - Aalvorsneset - Store Lammø - Rosøerne - Varø - Myken fyr. (Se Bodø
Distrikt.)

14. Bodø Distrikt.

Innenfor en linje:

Myken fyr - Grønna - Tenholmen fyr - yttersiden Helligvær - Maaløy - Skaarholmen fyr - Flatøy fyr. (Se Svolvær og Harstad Distrikter.)

15. Svolvær Distrikt (kart nr. 311).

Innenfor en linje:

Yttertuven - Grundskallen - Brandsholmsbøen - Hagbaren - Flatøy fyr.
Gimsøy - Litløy fyr.

16. Harstad Distrikt (kart nr. 311).

Innenfor en linje:

Litløy fyr - Floholmen - Anda fyr - Andenes fyr - Maaneset.

17. Tromsø Distrikt (kart nr. 80 - 82 - 83 - 84 - 85 - 86 - 87 - 88 - 89 - 90 - 91 - 92 - 93 - 94 - 95 - 321).

Andfjorden.

Innenfor en linje:

Maaneset - Røra - Okseneset - Kjølva - Edøy.

Farvannet på yttersiden av Kvaløy, Ringvassøy,

Ribbenesøy, Grøtøy, Nordre Kvaløy, Vannøy, Fugløy og Arnøy.

Innenfor en linje:

Edøy - Haaja - Fugløy - Bonskjær - Bratnæringen - Store Grimsholmen - Fugløykalven fyr
- Arnøybåen.

18. Hammerfest Distrikt (kart nr. 322 - 323 - 324 - 325).

Farvannet Arnøy - Sørøya.

Innenfor en linje:

Arnøybåen - Loppas nordspiss - Fuglen.

Farvannet Sørøya - Ingøy - Hjelmøy - Magerøy.

Innenfor en linje:

Tarhalsen - Fruholmen fyr - Hjelmøystauren - Knivskjærødden.

Porsangerfjorden. Laksefjorden.

Innenfor en linje:

Helnes fyr - Kjøllefjordneset.

Tana fjorden.

Innenfor en linje:

Slettnes fyr - Kjølnes fyr. (Båtsfjord distrikt.)

19. Båtsfjord Distrikt (kart nr. 324 - 325).

Tana fjorden.

Sletnes fyr (Hammerfest distrikt) - Kjølnes fyr.

Varangerfjorden.

Innenfor en linje:

Skalleelv - Grense Jakobselv.

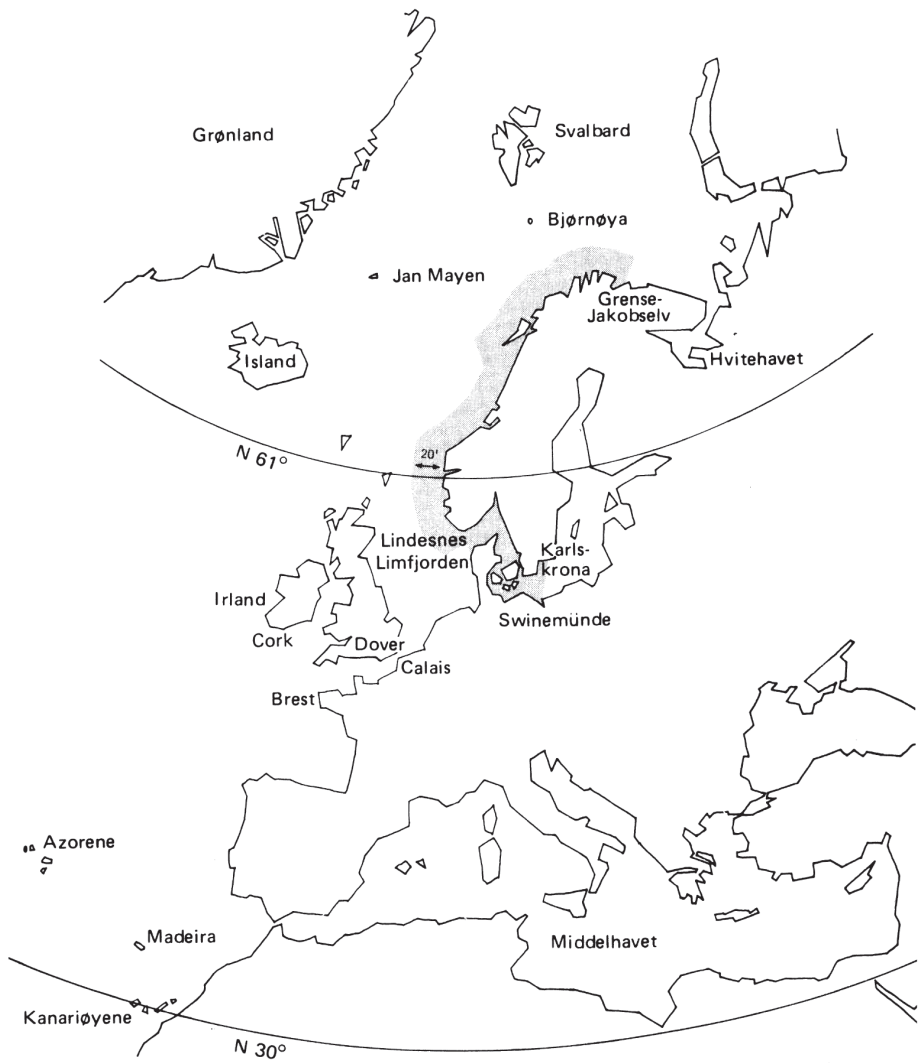


VEDLEGG V

LITEN KYSTFART



STOR KYSTFART



IV

NORD-OG ØSTERSJØFART



EUROPEISK FART



IV

Forskrift 30. juni 1987 nr. 579 om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i norsk internasjonalt skipsregister

Fastsatt 30. juni 1987 av Handelsdepartementet med hjemmel i lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister § 4 tredje ledd, jf. kgl.res. av 12. juni 1987 om delegering av Kongens myndighet til å fastsette forskrifter etter lovens § 4 tredje ledd. Endret 20. juni 1989 nr. 399, 6 nov 2002 nr. 1262.

INNHOLD

§ 1	Definisjoner	392
§ 2	Anvendelse	392
§ 3	Fartsområde. Fartstillatelse	392
§ 4	Straff	392
§ 5	Ikrafttredelse	393

§ 1

Definisjoner

Med skip menes i denne forskrift fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet som forsyningsskip, hjelpefartøyer, boreplattformer og andre flyttbare innretninger.

§ 2

Anvendelse

Denne forskrift kommer til anvendelse på fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomheten som nevnt i § 1. Forskriften får ikke anvendelse på seismiske fartøy.

Forskrift av 4. november 1981 om fartsområder kommer ikke til anvendelse for skip som omfattes av denne forskrift.

§ 3

Fartsområde. Fartstillatelse

Skip som omfattes av denne forskrift skal gis fartsområde som utelukker fart mellom norske havner. Som norsk havn anses i denne forskrift også innretning for olje- og gassvirksomhet på norsk kontinentalsokkel. Søknad om fartsområde sendes Sjøfartsdirektoratet.

Tillatelse til fart på norsk kontinentalsokkel kan unntaksvis gis til spesielle fartøystyper i særoppdrag etter foreleggelse av søknaden for Nærings- og handelsdepartementet.

Fartøysområde skal påføres skipets fartssertifikat eller bemanningsoppgave med betegnelse uinnskrenket fart, med unntak av norsk kontinentalsokkel og fart mellom norske havner. Fartsområdebegrensningen gjelder ikke regulær gjennomfart.

Endret ved forskrift 6 nov 2002 nr. 1262 (i kraft 1 des 2002).

§ 4

Straff

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift eller vedtak fattet i medhold av denne forskrift straffes med bøter i henhold til Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 § 339 nr. 2, såfremt ikke strengere straff kommer til anvendelse i henhold til annen lovbestemmelse.

Ved overtredelser kan departementet bestemme at skipet skal slettes av registeret, jf. lov om norsk internasjonalt skipsregister § 12 annet ledd.

§ 5*Ikrafttredelse*

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 1987.

Forskrift 11. august 1989 nr. 802 om utvidet farts- område for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister

Fastsatt av kgl.res. 11. august 1989 i medhold av lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister § 4 annet ledd. Fremmet av Utenriksdepartementet.

INNHold

§ 1	Anvendelse.....	393
§ 2	Vilkår for å føre last mellom norske havner.....	393
§ 3	Liste over skip som kan føre last mellom norske havner.....	393
§ 4	Fremgangsmåte ved oppføring på listen.....	394
§ 5	Straff.....	394
§ 6	Gjennomføringsbestemmelser.....	394
§ 7	Ikrafttreden.....	394

§ 1*Anvendelse*

Denne forskrift kommer til anvendelse på lasteskip bygget eller utrustet for å transportere spesielle typer last og registrert i norsk internasjonalt skipsregister, unntatt fartøyer som omfattes av forskrift av 30. juni 1987 nr. 579 om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i norsk internasjonalt skipsregister.

§ 2*Vilkår for å føre last mellom norske havner*

Skip som omfattes av denne forskrift, og som har norsk skipsfører, kan føre slik last som det er spesielt bygget eller utrustet for, mellom norske havner når det er på vei til eller fra utenlandsk havn med last og frakten ikke er ledd i et fast ruteopplegg. Det er videre et vilkår at slik transport fører til en rasjonell utnyttelse av den tonnasje som er tilgjengelig, og ikke medfører uønskede konsekvenser for skip registrert i det ordinære skipsregisteret.

Et skip anses å være på vei til eller fra utenlandsk havn også når det fører last mellom norske havner i tillegg til en havn for å losse last fra utlandet og en havn for å ta ombord last fra utlandet.

Et skip kan ikke føre last mellom norske havner i medhold av denne forskrift før meddelelse er gitt fra Sjøfartsdirektoratet om at skipet er oppført på listen nevnt i § 3.

§ 3*Liste over skip som kan føre last mellom norske havner*

Sjøfartsdirektoratet skal føre en liste over skip som kan føre last mellom norske havner i medhold av § 2. Oppføring på listen skjer når

- det ikke innen slik frist som direktoratet setter, kommer begrunnede innvendinger om at vilkårene i § 2 første ledd siste punktum ikke er oppfylt,

- skipet ikke tidligere under samme eier har vært brukt i strid med lovens § 4 eller bestemmelsene i denne forskrift, og
- direktoratet ellers finner at vilkårene er til stede.

Listen skal gi opplysning om for hvilket tidsrom og hvilke laste- og lossehavner skipet har annet fartsområde enn det som følger av lovens § 4 første ledd, samt om hvilken type last det fører i dette fartsområdet.

Skip oppført på listen skal strykes ved eierskifte eller når det ikke lenger fyller vilkårene for oppføring, eller når det har vært brukt i strid med lovens § 4 eller bestemmelsene i denne forskrift.

§ 4

Fremgangsmåte ved oppføring på listen

For at et skip kan føres opp på listen nevnt i § 3, må Sjøfartsdirektoratet være gitt opplysninger som viser at vilkårene i § 2 første ledd er oppfylt, og som kreves for at det kan føres opp på listen.

Oppføring på listen skal forelegges skipsfartsnæringens organisasjoner til uttalelse. Det samme gjelder senere stryking av listen etter § 3 tredje ledds annet og tredje strykingalternativ.

§ 5

Straff

Forsettlig overtredelse av denne forskrift straffes med bøter i medhold av lov av 12. juni 1987 nr. 48 § 11, såfremt strengere straff ikke kommer til anvendelse i medhold av annen lovbestemmelse. Er den straffbare handling foretatt av noen som handlet på vegne av selskap eller sammenslutning nevnt i lovens § 1, kan bøtestraff idømmes foretaket som sådant.

Ved overtredelser kan vedkommende departement bestemme at skipet skal slettes av registrert, jf. lov av 12. juni 1987 nr. 48 § 12 annet ledd.

§ 6

Gjennomføringsbestemmelser

Utenriksdepartementet fastsetter bestemmelser til gjennomføring av denne forskrift.

§ 7

Ikrafttreden

Denne forskrift trer i kraft straks.

Forskrift 16. august 1989 nr. 818 til gjennomføring av forskrift om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister

Forskrift fastsatt av Utenriksdepartementet 16. august 1989 i medhold av lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister § 4 annet ledd, jf. forskrift av 11. august 1989 nr. 802 om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister § 6.

INNHold

§ 1	Innledning	395
§ 2	Melding til Sjøfartsdirektoratet	395
§ 3	Uttalelse fra skipsfartsnæringens organisasjoner	395

§ 4	Utforming av listen	396
§ 5	Tidsbegrensning for oppføringen	396
§ 6	Fremgangsmåte ved oppføring på listen	396
§ 7	Fremgangsmåte ved stryking av listen	396
§ 8	Distribusjon av listen	397
§ 9	Klage	397
§ 10	Unntak fra andre forskrifter	397
§ 11	Ikrafttreden	397

§ 1

Innledning

Skip som går inn under forskrift av 11. august 1989 om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister, kan på de vilkår som er fastsatt i forskriften, frakte last mellom norske havner. Sjøfartsdirektoratet skal i medhold av forskriftens § 3 føre liste over slike skip.

§ 2

Melding til Sjøfartsdirektoratet

1. Melding fra rederiet om skip som skal føre last mellom norske havner, skal inneholde:
 - a. opplysninger om
 - skipets navn,
 - skipets kjenningssignal,
 - skipets bruttotonnasje,
 - type skip,
 - hvilken type last skipet er spesielt bygget eller utrustet for å føre,
 - hvilken type last som skal føres,
 - b. bekreftelse om at skipsfører er norsk, samt at frakten ikke er ledd i et fast ruteopplegg, samt
 - c. opplysning om anvendelse av tilgjengelig tonnasje i markedet og om konkurranseforholdet til skip registrert i det ordinære registeret.
2. Meldingen bør gis på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.
3. Rederiet gir straks melding til Sjøfartsdirektoratet ved endringer av opplysninger angående skipet. Ved andre endringer innsendes ny melding med de samme opplysninger og med samme fremgangsmåte som for første gangs melding.

§ 3

Uttalelse fra skipsfartsnæringens organisasjoner

1. Sjøfartsdirektoratet skal straks sende kopi av meldingen til følgende organisasjoner: Norges Rederiforbund, Fraktestartøyenes Rederiforening, Redernes Arbeidsgiverforening, Norsk Sjø-mannsforbund, Norges Skibsførerforbund, Norsk Styrmandsforening og Det norske maskinistforbund (heretter kalt organisasjonene). Eventuell uttalelse fra organisasjonene må avgis til direktoratet innen to uker fra utsendelsen.
2. I særlige tilfelle, hvor det av hensyn til fraktoppdraget er viktig for rederiet at saken behandles raskt, kan rederiet selv sende kopi av meldingen direkte til organisasjonene. Det skal da i meldingen til Sjøfartsdirektoratet bekrefte at kopi er sendt de navngitte organisasjoner. I disse tilfellene kan direktoratet sette en kortere frist enn to uker og skal straks underrette organisasjonene om fristen.

§ 4

Utforming av listen

Listen over skip som kan føre last mellom norske havner, skal inneholde opplysning om

- skipets navn,
- skipets kjenningssignal,
- skipets bruttotonnasje,
- rederi/forretningsadresse i Norge,
- klassifikasjonsselskap,
- hvilken typelast som skal føres,
- hvilke laste- og lossehavner som skal benyttes,
- for hvilken tid oppføringen gjelder.

§ 5

Tidsbegrensning for oppføringen

Oppføring skjer for en periode av 2 år medmindre meldingen uttrykkelig spesifiserer en kortere periode. Melding om forlenget oppføring bør sendes Sjøfartsdirektoratet 2 måneder før utløpet av perioden, med de samme opplysninger og med samme fremgangsmåte som første gangs oppføring.

§ 6

Fremgangsmåte ved oppføring på listen

1. Sjøfartsdirektoratet kontrollerer at opplysningene gitt i meldingen er i samsvar med vilkårene i forskriftens § 2. Finner det at vilkårene er oppfylt, og det ikke innen den frist som følger av § 3, fra organisasjonene er kommet begrunnede innvendinger i samsvar med forskriftens § 3 første ledd, føres skipet opp på listen.
2. Finner Sjøfartsdirektoratet at vilkårene i forskriftens § 2 ikke er oppfylt, eller er det innen fristen kommet innvendinger som er konkret begrunnet i vilkårene satt i forskriftens § 2 første ledd siste punktum, kan skipet ikke føres opp på listen.
3. Sjøfartsdirektoratet meddeler straks rederiet hvorvidt skipet er oppført på listen. Dersom skipet i samsvar med nr. 2 ikke kan føres opp på listen, skal meddelelsen inneholde opplysning om klageadgangen.

§ 7

Fremgangsmåte ved stryking av listen

1. Oppført skip skal straks strykes av listen
 - etter anmodning fra rederiet,
 - når skipet skifter eier, eller
 - når det ikke lenger har norsk skipsfører.
2. Stryking kan også skje:
 - a. på grunnlag av melding fra Skipskontrollen, havnemyndighet eller annen offentlig myndighet om at et skip på listen
 - laster eller losser i andre havner enn forutsatt, eller
 - er brukt i strid med bestemmelsene i forskriftens § 2 om last eller fast ruteopplegg,
 - b. på grunnlag av melding fra Sjøfartsinspektøren om at skipet er anmeldt for overtredelse av § 4 i lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister, eller
 - c. når Sjøfartsdirektoratet ellers finner at skipet ikke lenger fyller vilkårene for oppføring på listen.

3. Før stryking kan skje etter bestemmelsene i nr. 2, skal rederiet og organisasjonene gis anledning til å uttale seg innen en frist på en uke.
4. Meddelelse om stryking gis straks til rederiet med kopi til den instans som eventuelt har meldt om overtredelse eller anmeldelse. Ved stryking etter bestemmelsene i nr. 2 skal meddelelsen inneholde opplysning om klageadgangen.

§ 8

Distribusjon av listen

Listen distribueres straks til organisasjonene, Skipskontrollen og havnemyndighetene. Det samme gjelder oppdatert liste etter ny oppføring eller stryking. Listen kan gjøres tilgjengelig også ad elektronisk vei.

§ 9

Klage

Vedtak om ikke å oppføre et skip på listen eller om å stryke et skip av listen kan påklages til Utenriksdepartementet av rederiet eller organisasjonene. Klagen sendes Sjøfartsdirektoratet, som etter å ha foretatt de undersøkelser klagen gir grunn til, straks sender klagen til departementet sammen med sakens øvrige dokumenter. Departementet kan avgjøre klagesaken uten ugrunnet opphold. Forøvrig gjelder bestemmelsene i forvaltningsloven så langt de passer.

§ 10

Unntak fra andre forskrifter

Sjøfartsdirektoratets forskrift av 1. juli 1987 nr. 581 om adgang for innehaver av utenlandsk sertifikat til å gjøre tjeneste i sertifikatpliktig stilling på norske skip, borefartøyer eller andre flytbare innretninger i sjøen § 4 nr. 3 kan ikke gis anvendelse på stilling som skipsfører på skip som er oppført på listen.

§ 11

Ikraftreden

Disse bestemmelser trer i kraft straks.

Forskrift 9. juli 1993 nr. 596 om begrensning av fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt- skipsregister (NIS)

Fastsatt ved kgl.res. 9. juli 1993 med hjemmel i lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister § 4 annet ledd. Fremmet av Utenriksdepartementet.

INNHold

§ 1	Forbud mot passasjerfart mellom visse stater	398
§ 2	Endring i fartsområdebegrensningen	398
§ 3	Straff.....	398
§ 4	Ikrafttredelse	398

§ 1

Forbud mot passasjerfart mellom visse stater

Skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister tillates ikke å føre passasjerer i fast rute mellom nordiske land. Forbudet gjelder enhver form for slik passasjerfart, også sesongpreget fart, mellom Danmark, Finland, Island og Sverige.

§ 2

Endring i fartsområdebegrensningen

Utenriksdepartementet kan ved forskrift endre fartsområdebegrensningen angitt i § 1 når det finnes å foreligge konkurransevidning i disfavør av skip registrert i norsk ordinært skipsregister og konkurransevidningen anses å være et resultat av andre staters tiltak eller konkurransevidende ordninger.

§ 3

Straff

Forsettlig overtredelse av denne forskrift straffes med bøter i medhold av lov av 12. juni 1987 nr. 48 § 11, såfremt strengere straff ikke kommer til anvendelse i medhold av annen lovbestemmelse. Er den straffbare handling foretatt av noen som handlet på vegne av selskap eller sammenslutning nevnt i lovens § 1, kan bøtestraff idømmes foretaket som sådant.

Ved overtredelser kan Utenriksdepartementet bestemme at skipet skal slettes av registeret, jf. lov av 12. juni 1987 nr. 48 § 12 annet ledd.

§ 4

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. september 1993.

AVSNITT 2.7

Dagbøker

Forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. desember 1992 med hjemmel i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven). Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 14 og 19, jf. kgl. res. av 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak av 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet, og lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20 og 24, jf. kgl. res. av 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 25. juni 2007 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	400
§ 1 Virkeområde	400
§ 2 Definisjoner	400
§ 3 Plikter	400
§ 4 Fravik	401
Kapittel 2 Krav til innretning, utgivelse og kontroll m.v. av dagbøker	401
§ 5 Utgivelse av dagbøker m.v.	401
§ 6 Føring av dagbøker	401
§ 7 Oppbevaring av dagbøker	401
§ 8 Kontroll av dagbøker	401
Kapittel 3 Dagbøker som skal føres på norske skip	402
§ 9 Dekksdagbok	402
§ 10 Maskindagbok	402
§ 11 Oljedagbok	403
§ 12 Lastedagbok	403
§ 13 Sjøpeldagbok	403
§ 14 Radiodagbok	404
Kapittel 4 Nærmere om hva som skal innføres i dagbøkene	404
§ 15 Dekksdagboken	404
§ 16 Maskindagboken	405
§ 17 Oljedagboken	406
§ 18 Lastedagboken	406

§ 19	Radiodagboken.....	406
	Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser	407
§ 20	Ikrafttredelse	407

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

Denne forskriften gjelder krav til innretning og føring av dagbøker for norskregistrerte skip, herunder fiske- og fangstfartøy, samt flyttbare innretninger slik det fremgår av kapittel 2 og 3.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003).

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der-
som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder
tallverdien for denne som bruttotonnasje.
- Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, hval, sel
eller andre levende resurser i sjøen, herunder tang og tare.
- Flyttbar innretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring
etter undersjøiske petroleumforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn
boring etter undersjøiske petroleumforekomster.
- Innenriks fart*: Se forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder kapittel 2.
- Kjemikalietankskip*: Skip som er bygget eller innrettet for primært å føre last av ska-
delige, flytende stoffer i bulk, og omfatter oljetankskip som fører skadelige, flytende
stoffer i bulk som last eller del av last.
- MARPOL*: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip,
med senere endringer.
- Oljetankskip*: Skip som er bygget eller innrettet for primært å føre olje i bulk i laste-
rommene, og omfatter kombinasjonsskip og ethvert kjemikalietankskip når det fører
en last eller en del av en last av olje i bulk.
- Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om
sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
- STCW-konvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, ser-
tifikater og vakthold for sjøfolk, 1978 med endringer 1995 og senere endringer.
- Utenriks fart*: Se forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder kapittel 3.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003), endret 12. januar 2007.

§ 3

Plikter

Rederiet, plattformsjef og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i hen-
hold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av denne for-
skrift.

Skipets fører skal sørge for at dagbøker som skal føres om bord i henhold til de enkelte bestemmelser i denne forskriften blir ført og at de oppbevares som foreskrevet i § 7.

Skipets fører skal videre sørge for at nye dagbøker blir anskaffet i god tid før de som er i bruk blir utskrevet.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav.

Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Det vil ikke bli gitt fravik som strider med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til. Endret 12. januar 2007.

Kapittel 2

Krav til innretning, utgivelse og kontroll m.v. av dagbøker

Overskriften endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003).

§ 5

Utgivelse av dagbøker m.v.

Dagbøkers innhold og form fastsettes av Sjøfartsdirektoratet. Det kan benyttes dagbøker i papirformat. Likeledes kan benyttes elektroniske dagbøker, når installasjon og system oppfyller internasjonale bestemmelser, og firmaet har avtale med Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003).

§ 6

Føring av dagbøker

Dagbøker skal føres ordentlig og tydelig. Det som engang er innført, må ikke raderes eller på annen måte gjøres uleselig. Elektroniske dagbøker skal være beskyttet mot overskriving, sletting og endringer. Når signering kreves kan elektroniske dagbøker signeres elektronisk. Blir rettelse nødvendig, skal den tilføyes som anmerkning.

Dagbøker skal føres under tilsyn av skipets fører og han skal undertegne dagbøkene slik det fremgår av de enkelte bestemmelser.

Hvem som skal føre dagbøkene fremgår av de enkelte bestemmelser i kapittel 3.

Dagbøker skal føres på norsk eller engelsk slik det fremgår av de enkelte bestemmelser i kapittel 3.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 7).

§ 7

Oppbevaring av dagbøker

Dagbøker skal, unntatt på ubemannede skip under slep, oppbevares om bord på et slikt sted at de er lett tilgjengelige for kontroll til enhver rimelig tid. De skal oppbevares i minst 3 år etter at siste innførsel er blitt foretatt. Selges skipet skal skipets tidligere eier (selgeren) oppbevare dagbøkene i land.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 8).

§ 8

Kontroll av dagbøker

På anmodning av Sjøfartsdirektoratet, sjøfartsinspektørene, havnemyndigheter, Kystverket, tollvesenet, politiet, Fiskeridirektoratet, Kystvakten og Statens vegvesen for så vidt gjel-

der riks- og fylkesvegferjer, eller andre som Sjøfartsdirektoratet bemyndiger, er skipets fører pliktig til å fremvise dagbøkene og i tilfelle utlevere bekreftet utskrift eller kopi av dem når skipet befinner seg i norsk havn.

Dette gjelder også utenfor havn dersom det foreligger mistanke om at skipet ikke er sjødyktig eller det er skjellig grunn til mistanke om at skipet har foretatt ulovlig utslipp.

På anmodning av Sjøfartsdirektoratet, sjøfartsinspektørene, norske utenriksstasjoner eller av vedkommende utenlandske myndighet, er skipets fører pliktig til å forholde seg som nevnt i første ledd når skipet befinner seg i utenlandsk havn.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 9).

Kapittel 3

Dagbøker som skal føres på norske skip

§ 9

Dekksdagbok

Dekksdagbok skal føres om bord på:

- a) Skip i utenriks fart
- b) skip med bruttotonnasje på 50 og derover i innenriksfart
- c) fiske- og fangstfartøy med bruttotonnasje på 50 og derover
- d) flyttbare innretninger.

Stor dekksgdagbok skal føres av fartøy som skal føre maskindagbok i henhold til § 10. Liten dekksgdagbok kan føres av maskindrevet skip med bruttotonnasje på 50 og derover i innenriksfart, skip med bruttotonnasje på 300 og derover som går i stor kystfart, og fiske- og fangstfartøy med bruttotonnasje på 50 og derover men under bruttotonnasje på 500, dersom ikke stor dekksgdagbok føres.

Dekksdagboken skal fortrinnsvis føres av vakthavende navigator. På skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister skal dekksgdagboken føres på engelsk.

Dekksdagboken føres i havn for hvert døgn, i sjøen for hver vakt. Det som skjer på den enkelte vakt, kan foreløpig nedtegnes i en kladdebok, men skal innføres snarest mulig og senest innen utløpet av påfølgende døgn.

Dagbokfører attesterer ved sin underskrift at vakten er innført. Skipets fører skal undertegne dekksgdagboken når døgnet er innført.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 10).

§ 10

Maskindagbok

Maskindagbok skal føres om bord på:

- a) Maskindrevet skip som går i utenriks fart, unntatt skip med bruttotonnasje under 300 som går i stor kystfart
- b) fiske- og fangstfartøy med bruttotonnasje på 500 og derover
- c) flyttbare innretninger.

Maskindagboken skal fortrinnsvis føres av maskinsjefen. På skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister skal maskindagboken føres på engelsk.

Maskindagboken føres i havn for hvert døgn, i sjøen for hver vakt. Det som skjer på den enkelte vakt kan foreløpig nedtegnes i en kladdebok, men skal innføre snarest mulig og senest innen utløpet av påfølgende døgn.

Dagbokfører skal underskrive hver side av maskindagboken. Minst en gang hver uke skal skipets fører gjøre påtegning om at han har ettersett maskindagboken og anføre datoen for slikt ettersyn.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 11).

§ 11

Oljedagbok

Oljedagbok skal føres om bord på:

- a) Oljetankskip med bruttotonnasje på 150 og derover
- b) skip, herunder fiske- og fangstfartøy med bruttotonnasje på 400 og derover
- c) flyttbare innretninger.

Dagboken skal føres i henhold til bestemmelsene i MARPOL, vedlegg I, reglene 17 og 36, med mindre annet er bestemt i denne forskriften. På skip som skal ha Internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning (IOPP-sertifikat) i henhold til MARPOL, vedlegg I, skal oljedagboken føres på engelsk. På skip som skal ha Internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning (IOPP-sertifikat) i henhold til MARPOL 73/78 Vedlegg I skal oljedagboken føres på engelsk. På skip som kun går i innenriks fart, kan oljedagboken føres på norsk.

De opplysninger som skal føres inn i oljedagboken kan midlertidig innføres i en kladdebok. Hvis opptegnelsene først føres i en kladdebok, skal det benyttes en liknende bok som oljedagboken. Ajourføring i oljedagboken skal da foretas senest innen en uke og alltid før skipet ankommer første havn. Annet ledd gjelder tilsvarende for kladdeboken.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 12), endret 12. januar 2007.

§ 12

Lastedagbok

Lastedagbok skal føres om bord på ethvert skip som fører skadelige flytende stoffer i bulk.

Dagboken skal føres i henhold til bestemmelsene i MARPOL, vedlegg II, regel 15, med mindre annet er bestemt i denne forskriften. Lastedagboken skal føres av den offiser som er ansvarlig for arbeidsoperasjonen og signeres av denne og skipets fører skal kontrasignere. På kjemikalietankskip som skal ha internasjonale sertifikater for transport av farlige og/eller forurensende kjemikalier i bulk (BCH-sertifikat eller IBC-sertifikat), og på skip som ikke er kjemikalietankskip men som skal ha internasjonalt sertifikat for transport av skadelige, flytende stoffer i bulk (NLS-sertifikat) i henhold til MARPOL, vedlegg II, skal lastedagboken føres på engelsk.

De opplysninger som skal føres inn i lastedagboken kan midlertidig innføres i en kladdebok. Hvis opptegnelsene først føres i en kladdebok, skal det benyttes en liknende bok som lastedagboken. Ajourføring i lastedagboken skal da foretas senest innen en uke og alltid før skipet ankommer første havn. Annet ledd gjelder tilsvarende for kladdeboken.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 13), endret 12. januar 2007.

§ 13

Søppeldagbok

Søppeldagbok skal føres på:

- a) Skip med en bruttotonnasje på 400 og derover
- b) skip som er sertifisert til å føre 15 personer eller mer på reise til andre konvensjonsparter havner eller offshore terminaler og til faste plattformer engasjert i oljevirk-somhet
- c) flyttbare innretninger.

Opptegnelsene kan også føres i en del av skipets offisielle dekksgdagbok.

Tilføyd ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003).

§ 14

Radiodagbok

Radioopptegnelser skal føres på:

Alle sertifikatpliktige fartøy¹ uansett størrelse i innenriks- og utenriks fart som har installert konsesjonspliktig radioutstyr.

Opptegnelsene kan føres enten i en egen radiodagbok² eller i skipets dekksgdagbok.

Vaktansvarlig navigatør skal påse at bestemmelsene i § 19 følges.

Tilføyd ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003).

¹ Fartøy som trenger sertifikat i henhold til Sjøfartsdirektoratets forskrifter.

² Telenor Radiodagbok utgitt av Telenor Networks, Maritim Radio.

Kapittel 4

Nærmere om hva som skal innføres i dagbøkene

§ 15

Dekksdagboken

Den trykte tekst øverst på dagboksidene angir hva som skal innføres. For skip i utenriksfart skal døgnetts første innførsel foretas på linjen ut for kl. 0000. Linjen fylles ut i rubrikkene 6–22 med de forhold som hersket kl. 2400.

- a) Under seilas skal innføres viktige posisjoner og opplysninger om drift, strømmett og lignende. Kurser skal angis i grader fra 000–360. Posisjoner skal angis ved bredde og lengde eller ved rettviseende peiling og avstand til navngitt objekt. Ved bruk av elektroniske hjelpemidler skal det gjøres innførsel om dette i posisjonsangivelsen. Ved optiske peilinger skal anføres: opt., ved for eksempel radar: rdr., i tilknytning til stedlinjen og det peilte objekts navn.

- b) I havn, ved kai eller til ankers kan innførsel i dagboken gjøres tvers over begge sider.

Enhver inntruffet begivenhet og omstendigheter under reisen, hvor kunnskap kan være til nytte for myndigheter, redere, lasteiere, forsikringsselskaper eller andre som har rettslig interesse i reisen skal nøyaktig opptegnes. Det skal anmerkes når besetningens tjeneste begynner og slutter, når noen blir syke, dør, rømmer eller gjør seg skyldig i straffbar handling eller disiplinærforseelse, og om det brukes fremmed arbeidshjelp.

Personell som inngår i brovakten om bord, skal registrere slik vakt i dekksgdagboken med starttidspunkt og sluttidspunkt.

Det skal anmerkes når proviant og vann tas om bord, når lasting og lossing begynner, avbrytes og avsluttes, og hva som hver dag innlastes eller utlosses. Det innføres opplysning om skipets dypgående for og akter samt fribord midtskips, om skipets tilstand for øvrig når det forlater havn og om lastens beskaftenhet og tilstand. Dersom dekkslast føres angis dennes mengde og høyde samt hvordan den er sikret.

Opplysning innføres om kompassenes korrigerende, kalibrering og deviasjon, om tiden for skipets avgang fra, ankomst til og flytting i havn, vær, luft- og sjøtemperatur, barometerstand, strøm, kurs, fart, tilbakelagt distanse, lanterneføring, tåkesignaler, om lensing, hvor ofte den finner sted, samt om vannhøyden i rommene.

Videre skal innføres:

- a) Bestikket for hver ettmål, samt beholdning av bunkers, smøreolje og drikkevann. Innførsel skal også gjøres når skipsføreren under reisen finner det nødvendig å redusere kosten.
- b) resultatene av de regelmessige bestemmelser av kronometerets stand. Dette skal føres på dekksgdagbokens trykte skjema for slike observasjoner.

- c) de påbudte øvelser. Dette skal føres på dekksgdagbokens trykte skjema for slike opplysninger og dagbokføreren og skipets fører skal begge undertegne det innførte.
- d) opplysninger om hendelsesforløp ved eventuelt inntruffet uhell eller skade på person, skip eller last til belysning av årsaksforholdet. En skade skal nøyaktig beskrives og det skal gis opplysninger om de tiltak som ble foretatt i anledning uhellet eller skaden.
- e) opplysninger om grunner, hvis skipet hadde mulighet for å assistere personer i nød, men av forskjellige årsaker ikke har sett det hensiktsmessig eller nødvendig. Det skal tas hensyn til IMOs anbefaling om å informere den relevante redningssentral om situasjonen.
- f) opplysning om skipets arbeidsspråk. Arbeidsspråket fastsettes av rederiet eller fører med mindre noe annet følger av andre bestemmelser. Hvis arbeidsspråket ikke er det språk, under hvis flagg skipet er registrert, skal alle planer og lister, som er oppslått, være oversatt til arbeidsspråket.
- g) alle alarmer som meldes på skip som går med ubemannet maskinrom og hva som ble gjort i den forbindelse.
- h) justering og kontroll av alarminstrumenter, samt overgang fra maskinromskontroll av maskineriet til brokontroll og omvendt.
- i) behandlingen av skipsavfall. På skip som skal føre søppeldagbok, jf. § 13, skal denne føres i henhold til MARPOL, bilag til vedlegg V.
- j) begrunnelse for ikke å følge obligatorisk routing system.
- k) de opplysninger som er påbudt i forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 14), endret 12. januar 2007.

§ 16

Maskindagboken

Tittelbladet etter bokens skjema skal utfylles. Antall fremdriftsmotorer, motortype, to- eller firetakt og fabrikantens navn skal anføres. Videre skal anføres brennoljetankenes samlede rominnhold. Klokkeslett skal angis med et firesifret tall fra kl. 0000 til kl. 2400.

I rubrikken for «Anmerkninger» skal det innføres:

- a) når klargjøring til gang påbegynnes og når hoved- og hjelpemaskineri settes i gang eller stoppes
- b) når det påfylles og skiftes brennoljetanker, samt tidspunkt for bunkring
- c) når ballasttanker fylles og tømmes
- d) alle mangler, feil og havarier ved hoved- og hjelpemaskineriet samt viktig tilbehør og det som er gjort for å rette på disse forhold
- e) alle viktige vedlikeholdsarbeider på hoved- og hjelpemaskiner, rengjøring av tanker m.v. Videre skal maskinbesetningens arbeid med vedlikehold av dekksmaskineri noteres
- f) når det foretas ettersyn av kjelene og for øvrig alt som kan tjene til opplysning om dem.
- g) alle unormale tilstander som registreres ved alarm e.l. for:
 1. smøreoljetrykk av temperatur
 2. kjølevanntrykk og -temperatur
 3. startslufttrykk
 4. lagertemperatur
 5. kjeletrykk
 6. fødevannstemperatur
- h) alle branntillop i maskin- og kjølerom som f.eks brann i spyleluftbeltet, branntillop i kjelens spilloljebrett o.l.

- i) svikt i den elektriske krafttilførsel
- j) observasjon av olje i observasjonstanker m.m.
- k) når nødkraftkilden prøves, når nødbrannpumpen kjøres, når brannøvelser avholdes, når brannslukningsutstyr kontrolleres eller utskiftes.
- l) alle alarmer på skip som meldes til maskinisten fra broen eller maskinrom på skip som går med ubemannet maskinrom og hva som ble gjort i denne forbindelse. Manøvreringer skal så vidt mulig innføres i egen manøverbok.
- m) justering og kontroll av alarmer samt overgang fra maskinromskontroll til brokontroll og omvendt
- n) maskinbesetningen, herunder personell som inngår i maskinvakt, når de begynner og slutter, og om det er fremmed arbeidshjelp, samt forhold som ulykker i maskinrom og eventuelle andre uregelmessigheter vedrørende maskinbesetningen. (Sykdomsforhold ved-rørende maskinbesetningen skal innføres i dekksgdagboken.)
- o) de opplysninger som er påbudt i forskrifter fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 15).

§ 17

Oljedagboken

Innføring i oljedagboken skal foretas for hver enkelt tank i henhold til bestemmelsene i MARPOL, vedlegg I, henholdsvis reglene 17(2), (3), (4) og (5) og 36(2), (3), (4), (5) og (6).

I tilfelle av tømning eller utslipp av olje eller oljeholdig blanding eller i tilfelle av tilfellig eller annet uvanlig utslipp av olje som er nødvendig av hensyn til skipets sikkerhet, de ombordværendes helse eller for å redde liv enten det skjer med overlegg eller ved uhell, skal de nærmere omstendigheter til utslippet redegjøres for i oljedagboken, Del I, bokstav G eller Del II, bokstav N. Tilsvarende gjelder for utslipp som skyldes skade på skipet eller utstyr, når alle rimelige forholdsregler er tatt både før og etter uhellet for å hindre eller minske utslippet.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 16), endret 12. januar 2007.

§ 18

Lastedagboken

Innføring i lastedagboken skal foretas for hver enkelt tank i henhold til bestemmelsene i MARPOL, vedlegg II, regel 15(2), (3) og (4).

Ved ethvert tilfelle av utslipp av ethvert skadelig, flytende stoff eller blanding som inneholder slikt stoff, som er nødvendig av hensyn til skipets sikkerhet, de ombordværendes helse eller for å redde liv enten det skjer med overlegg eller ved uhell, skal de nærmere omstendigheter til utslippet redegjøres for i lastedagboken. Tilsvarende gjelder for utslipp som skyldes skade på skipet eller utstyr, når alle rimelige forholdsregler er tatt både før og etter uhellet for å hindre eller minske utslippet.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 17), endret 12. januar 2007.

§ 19

Radiodagboken

Bestemmelsene i SOLAS 74 regel IV/17 og STCW-kodens del A, kapittel VIII, avsnitt VIII/2, nr. 87–89 skal følges.¹

Tilføyd ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003).

¹Jf. forskrift av 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip.

Kapittel 5

Avsluttende bestemmelser

§ 20

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft 1. november 1992.

Fra samme tid oppheves forskrift av 1. juli 1968 nr. 7 om føring av kompass- og radiopeilebok, forskrift av 1. juli 1969 nr. 1 om innretning og føring av maskindagbok på motorskip og forskrift av 27. november 1979 nr. 2 om innretning og føring av dekkdagbok.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 937 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 19).

AVSNITT 2.8

Containere

Forskrift 2. april 1984 nr. 827 om prøving, kontroll, godkjenning og vedlikehold m.v. av containere

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 2. april 1984 med hjemmel i lov av 17. desember 1982 nr. 84 om sikre containere § 1 femte ledd, § 3, § 6, § 7, § 9 og § 10, jf. kgl.res. av 17. desember 1982 nr. 1743, Kronprinsreg.res. av 11. november 1983 nr. 1606 og delegeringsvedtak av 17. november 1983 nr. 4271. Endret 4. juni 2002 nr. 1082 (kunngjort i sin helhet etter endringene).

INNHold

§ 1	Virkeområde	408
§ 2	Definisjoner	409
§ 3	Fravik	409
§ 4	Sikkerhetsgodkjenningsskilt	410
§ 5	Vedlikehold og egenkontroll	410
§ 6	Søknad om godkjenning	411
§ 7	Typegodkjenning – nye containere	411
§ 8	Individuell godkjenning av nye containere	412
§ 9	Godkjenning av eksisterende containere	412
§ 10	Kontroll og virkning av mangler ved containeren	412
§ 11	Straff	413
§ 12	Ikrafttredelse	413

§ 1

Virkeområde

(1) Denne forskrift gjelder for nye og eksisterende containere som anvendes i transport som utføres til eller fra Norge eller i transitt gjennom Norge og på norske skip i utlandet, med mindre annet fremgår av de enkelte bestemmelser.

(2) Ved prøving, kontroll, godkjenning og vedlikehold m.v. av containere etter denne forskrift gjelder de krav og prosedyrer som til enhver tid fremgår av Containerkonvensjonen. Bestemmelsene i denne forskrift gjelder ikke containere som er særskilt konstruert for lufttransport.

(3) Containere som ikke kommer inn under denne forskrift kan komme inn under forskrift av 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip (inntatt i «Regler for passasjer- og lasteskip m.v.» utstedt av Sjøfartsdirektoratet) eller forskrift av 7. mars 1974 nr. 1 om løfteinnretninger og løfteredskap (bestillingsnr. 291 utgitt og håndhevet av Direktoratet for Arbeidstilsynet).

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Containerkonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om sikre containere av 1972 med tilhørende vedlegg og senere endringer.
- b) *Container*: transportutstyr som er:
 - 1. av permanent karakter og av tilstrekkelig styrke for å være egnet til for bruk,
 - 2. spesielt konstruert for å forenkle transport av varer, for en eller flere transportmåter, uten omlastning,
 - 3. konstruert for sikring og/eller enkel håndtering, med hjørnebeslag til disse formål, og
 - 4. av en slik størrelse at arealet innenfor de fire hjørner i bunnen enten er minst 14 kvadratmeter (150 kvadratfot) eller, dersom det er montert hjørnebeslag på toppen, minst 7 kvadratmeter (75 kvadratfot).
- c) *Containertype*: Den typekonstruksjon som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.
- d) *Eier*: Eier i henhold til den til enhver tid gjeldende lovgivning, eller leier eller depositar, dersom en avtale mellom eier og leier/depositar gir adgang til utøvelse av eierens plikt til vedlikehold og besiktelse av containeren ved leier eller depositar.e) *Eksisterende container*: Container som ikke er en ny container.
- f) *g*: tyngdens akselerasjon
- g) *Godkjenning*: Beslutning av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger om at en typekonstruksjon eller en container er sikker i henhold til denne forskrift.
- h) *Godkjent*: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.
- i) *Hjørnebeslag*: Et arrangement av åpninger og flater øverst og nederst på en container til bruk ved håndtering, stabling og sikring.
- j) *Last*: Varer, gods, produkter og gjenstander av en hvilken som helst type fraktet i en container.
- k) *Maksimal brutto bruksvekt eller «Rating», eller R*: Maksimalt tillatt samlet vekt av en container og dens last.
- l) *Maksimal tillatt nyttelast, eller P*: Differansen mellom maksimal brutto bruksvekt, eller «Rating» (R) og tara.
- m) *Ny container*: Container hvis fabrikasjon ble påbegynt på eller etter den dato da denne forskrift trer i kraft.
- n) *Prototyp*: Container som er representativ for de som er fabrikkert eller som skal fabrikkere av en type-serie.
- o) *Tara*: Vekten av en tom container innbefattet fast montert tilbehør.
- p) *Type-serie container*: Enhver container fremstilt i samsvar med containertypen.

§ 3

Fravik

(1) I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

(2) Bemyndiget institusjon kan i samråd med Sjøfartsdirektoratet tillate fravik m.v. som nevnt i første ledd.

§ 4

Sikkerhetsgodkjenningsskilt

(1) Et sikkerhetsgodkjenningsskilt som svarer til spesifikasjonene i Containerkonvensjonen skal være permanent festet til enhver godkjent container på et lett synlig sted, tilstøtende eventuelt annet godkjenningsskilt utstedt for offentlig formål, hvor det ikke er lett utsatt for skade.

(2) Skiltet skal inneholde følgende opplysninger i det minste på engelsk eller fransk:

- a) «CSC SAFETY APPROVAL» – «CSC SIKKERHETSGODKJENNING»
- b) Det land som har tildelt godkjenning, og godkjenningsreferanse.
- c) Fabrikasjonsdato (måned og år).
- d) Fabrikantens identifikasjonsnummer på containeren, eller, for eksisterende containere som dette nummer er ukjent for, det nummer som Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger har tildelt den.
- e) Maksimal brutto bruksvekt (kg og lbs).
- f) Tillatt stablingsvekt for 1,8 g (kg og lbs).
- g) Prøvebelastning for motstandsdyktighet mot tverrgående krefter (kg og lbs).
- h) På hver container hvor konstruksjonen er påbegynt etter 1. januar 1984 skal rubrikk for «maximum gross weight» på sikkerhetsgodkjenningsskiltet være utfylt med opplysninger om maksimal brutto vekt.
- i) På hver container hvor konstruksjon er påbegynt før 1. januar 1984 skal rubrikk for «maximum gross weight» på sikkerhetsgodkjenningsskiltet være utfylt med opplysninger om maksimal brutto vekt innen 1. januar 1989.

(3) Et åpent felt bør reserveres på skiltet for innføring av ende- og/eller sideveggenes styrkeverdi (faktorer) i samsvar med prøver foreskrevet i Containerkonvensjonen. Et åpent felt bør også reserveres på platen for datoer for vedlikeholdskontroll (måned og år) dersom platen benyttes til dette.

(4) Når Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger anser at en ny container tilfredsstiller kravene i Containerkonvensjonen med hensyn til sikkerhet, og dersom, for en slik container, ende- og/eller sideveggene er konstruert med en sikkerhetsverdi (faktor) større eller mindre enn det som er angitt i Containerkonvensjonen, skal denne verdi anføres på sikkerhetsgodkjenningsskiltet.

(5) At et sikkerhetsgodkjenningsskilt i henhold til denne paragraf er festet til containeren medfører ikke at behovet for å fremvise merking eller andre opplysninger som kreves i henhold til andre gjeldende regler/forskrifter bortfaller.

§ 5

Vedlikehold og egenkontroll

(1) Eier av container skal sørge for at den holdes i sikkerhetsmessig god stand.

(2) Eier av godkjent container skal kontrollere den eller la den kontrolleres i henhold til fremgangsmåte foreskrevet eller godkjent av Sjøfartsdirektoratet, eller den det bemyndiger, med passende mellomrom, under hensyntagen til brukerforholdene. Enhver kontroll skal være slik at det fastslås hvorvidt containeren har feil eller mangler som kan medføre personfare.

(3) For nye godkjente containere skal første egenkontroll skje senest innen 5 år fra fabrikasjonsdato og dernest med høyst 30 måneders mellomrom. Dato for første egenkontroll etter godkjennelse skal angis på sikkerhetsgodkjenningsskiltet.

(4) For eksisterende containere godkjent etter § 9 i denne forskrift skal første egenkontroll skje senest innen 30 måneder fra godkjenningsdato.

(5) Dato for påfølgende egenkontroller etter annet og tredje ledd skal angis på sikkerhetsgodkjenningsskiltet eller så nær dette som mulig.

(6) Det skal føres protokoll over utført egenkontroll. Denne protokoll skal angi tid og sted for kontrollen, hvem som har forestått kontrollen og eventuelle feil og mangler som er funnet. Protokollen skal av eieren oppbevares i fem år.

§ 6

Søknad om godkjenning

(1) Skriftlig søknad om godkjenning av container skal sendes Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

(2) Ved søknad om typegodkjenning skal det innsendes tegninger og konstruksjonsspesifikasjoner av den type container som søkes godkjent. Det skal dessuten vedlegges søknaden en erklæring fra produsenten om at han påtar seg de forpliktelser som er nevnt i § 7 annet ledd bokstav a – f.

(3) Ved søknad om godkjenning av eksisterende container skal innsendes opplysninger om:

- a) fabrikasjonsdato og sted;
- b) fabrikantens identifikasjonsnummer på containeren dersom dette er tilgjengelig;
- c) maksimal brutto bruksvekt;
- d) følgende bevis:
 1. bevis for at en container av denne type har vist seg sikker i bruk i maritim og/eller innenlands transport over en periode på minst to år, eller
 2. bevis til Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndigers tilfredsstillelse for at containeren er fabrikkert etter en typekonstruksjon som har vært prøvet og funnet å tilfredsstille de tekniske vilkår som er angitt i Containerkonvensjonen med unntak av de tekniske vilkår som gjelder styrkeprøver for endevegg eller sidevegg, eller
 3. bevis for at containeren er fremstilt i henhold til standarder som, etter Sjøfartsdirektoratets eller den det bemyndigers oppfatning, var likeverdige med de tekniske vilkår som er angitt i Containerkonvensjonen med unntak av de tekniske vilkår som gjelder styrkeprøver for endevegg eller sidevegg;
- e) tillatt stablingsvekt for 1,8 g (kilogram og lbs); og
- f) slike andre data som kreves for sikkerhetsgodkjenningsskiltet.

§ 7

Typegodkjenning – nye containere

(1) For typegodkjenning av containere skal Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger undersøke konstruksjonen og overvære prøving av prototyp i henhold til de regler som er angitt i Containerkonvensjonen. Dersom containeren tilfredsstiller de krav som er spesifisert i konvensjonen, godkjenner prototypen, og fabrikanten får derved rett til å feste sikkerhetsgodkjenningsskiltet på alle containere av denne typeserie.

(2) I forbindelse med godkjenning plikter produsenten å:

- a) stille til rådighet for Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger de containere av den angjeldende konstruksjonstype som det måtte ønske å undersøke;
- b) underrette Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger om enhver forandring i konstruksjon eller spesifisering og avvente godkjenning av endringen før sikkerhetsgodkjenningsskiltet festes på containeren;
- c) feste sikkerhetsgodkjenningsskiltet på hver container i typeserien og ikke på noen andre;

- d) føre fortegnelse over containere fremstilt av den godkjente konstruksjonstype. Denne fortegnelse skal minst inneholde fabrikantens identifikasjonsnummer, leveringsdatoer og navn og adresse på de kunder som containere er levert til;
 - e) etablere en godkjent intern produksjonskontroll for å sikre at de containere som fabrikkeres er i samsvar med den godkjente prototyp;
 - f) underrette Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger før produksjon av en ny serie av typegodkjente containere begynner.
- (3) Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger kan godkjenne containere fremstilt som modifikasjoner av containertyper dersom den som gir godkjenning er forvisset om at modifikasjonene ikke rokker ved gyldigheten av de prøver som ble gjennomført i forbindelse med typegodkjenningen.
- (4) For å sikre at containere av samme typeserie blir fremstilt etter den godkjente konstruksjon, skal Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger besikte eller prøve så mange enheter som anses nødvendig, på et hvilket som helst stadium under fabrikasjonen av den angjeldende typeserie.

§ 8

Individuell godkjenning av nye containere

- (1) Individuell godkjenning av container kan gis når Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger etter besiktelse og prøver, finner at containeren oppfyller kravene til konstruksjon, styrke m.v. i henhold til Containerkonvensjonen.
- (2) Når godkjenning er gitt kan søker feste sikkerhetsgodkjenningsskiltet på angjeldende container.

§ 9

Godkjenning av eksisterende containere

- (1) Godkjenning av eksisterende containere gis når Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger har undersøkt det materiale som er innsendt i henhold til § 6 tredje ledd og funnet dette tilfredsstillende.
- (2) Når søker har fått skriftlig underretning fra Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger om at godkjenning er gitt og det er foretatt kontroll i samsvar med § 5, kan sikkerhetsgodkjenningsskiltet festes til containeren.
- (3) Eksisterende containere som ikke kan gis godkjenning etter første ledd, kan presenteres for godkjenning etter bestemmelsene i § 7 eller § 8 i denne forskrift. For slike containere skal kravene i Containerkonvensjonen angående styrkeprøver for ende- og/eller sidevegger ikke gjelde. Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger kan, dersom det er overbevist om at de angjeldende containere har vært i bruk, frafalle slike krav med hensyn til presentasjon av tegninger og prøving som den anser passende, unntatt løfte- og golvstyrkeprøvene.

§ 10

Kontroll og virkning av mangler ved containeren

- (1) Godkjente containere er i Norge underlagt kontroll av tjenestemenn som er behørig bemyndiget til dette. Kontroll med containere godkjent av eller på vegne av annen stat som er medlem av Containerkonvensjonen, skal begrenses til å konstatere at containeren bærer gyldig sikkerhetsgodkjenningsskilt slik Containerkonvensjonen krever, med mindre det foreligger betydelig grunnlag for å anta at containerens forfatning er slik at den utgjør en åpenbar sikkerhetsrisiko. I slikt tilfelle skal den tjenestemann som utfører kontrollen utføre denne i den utstrekning som finnes nødvendig for å påse at containeren bringes i sikker stand før den benyttes videre.

(2) Dersom det viser seg at en godkjent container ikke tilfredsstiller kravene i Containerkonvensjonen, kan Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger gi forbud om bruk av containeren inntil den er brakt i overensstemmelse med disse krav og eventuelt trekke godkjenningen tilbake. Norsk tilsynsmyndighet kan bare trekke tilbake godkjennelse gitt av norske tilsynsmyndigheter.

(3) Hvis en container godkjent av eller på vegne av annen stat er i slik forfatning at den utgjør en åpenbar sikkerhetsrisiko, og det er grunn til å anta at feilen forelå da containeren ble godkjent, skal den myndighet som har gitt godkjenning underrettes.

(4) Forbud om bruk av usikker container skal rettes til den som har ansvaret for containerens tilstand, og eventuelt til den som i det enkelte tilfelle disponerer over containeren.

§ 11

Straff

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift straffes med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder i henhold til lov av 17. desember 1982 nr. 84 om sikre containere § 9, dersom ikke strengere straff kommer til anvendelse i henhold til annen lovbestemmelse.

§ 12

Ikrafttredelse

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. mai 1984.
- (2) Nye containere skal tilfredsstille kravene i denne forskrift innen 13. september 1984.
- (3) Eksisterende containere skal tilfredsstille kravene i denne forskrift innen 1. januar 1985.

AVSNITT 2.9

Gebyrer

Forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. som foretas i henhold til skipssikkerhetsloven mv. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift)

Fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet 2. februar 1996 med hjemmel i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet m.v. og lov av 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 3, 4, 6, 10, 48, jf. kgl.res. av 16. februar 2007 nr. 171 og lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 198, jf. forskrift av 24. mai 1996 nr. 514 om forsikring og annen sikkerhet for oljesølsansvar for skip, lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20, 21 og 26 a, jf. kgl. res. av 27. november 1998. Jf. EØS-avtalens vedlegg XIII punkt 56b (direktiv 95/21/EF). Endret 14 aug 1998 nr. 929, 28 feb 2001 nr. 263 (bl.a. tittel og hjemmel), 7 mai 2002 nr. 673 (bl.a. tittel), 23 nov 2007 nr. 1320 (bl.a. tittel og hjemmel), 23 juni 2008 nr. 635 , 27 aug 2008 nr. 957, 10 sep 2008 nr. 1008 , 25 sep 2008 nr. 1041.

INNHold

Forord	416
Kapittel 1 Innledende bestemmelser	416
§ 1 Virkeområde	416
§ 2 Definisjoner	417
Kapittel 2 Generelle bestemmelser	418
§ 3 Ansvar	418
§ 4 Beregningsgrunnlaget for gebyr	418
§ 5 Gebyr- og timesatser	419
§ 6 Reiseutgifter, besiktelser utenom ordinær kontortid, ventetid m.v.	420
§ 7 Forsinkelsesrenter	420
§ 8 Fravik	420
Kapittel 3 Førstegangsgebyr, årsgebyr m.v. for skip registrert i NOR, for sertifikatpliktige skip som ikke er registreringspliktige og for ikke-sertifikatpliktige skip som måles	421
§ 9 Gebyrplikt	421
§ 10 Ansvar	421
§ 11 Utstedelse av førstegangsgebyr	422
§ 12 Utstedelse av årsgebyr m.v.	422

§ 13	Fritak m.v. for førstegangsgebyr og årsgebyr	423
	Kapittel 4 Førstegangsgebyr og årsgebyr for skip registrert i NIS	424
§ 14	Gebyrplikt	424
§ 15	Ansvar	424
§ 16	Utstedelse av førstegangsgebyr.....	425
§ 17	Utstedelse av årsgebyr.....	425
§ 18	Fritak m.v. for førstegangsgebyr og årsgebyr	425
	Kapittel 5 Andre gebyr for sertifikatpliktige skip (NOR og NIS)	426
§ 19	Generelt om andre gebyr for sertifikatpliktige skip	426
§ 20	Utstedelse av gebyr – ansvar.....	427
§ 21	Gjentatt besiktelse av pålegg.....	427
§ 22	Bortfall av klasse.....	427
§ 23	Dispensasjonssøknader, arbeidstid og bemanning	427
§ 24	Sertifikater og tillatelser som ikke dekkes av førstegangsgebyr og årsgebyr	427
§ 25	Krengprøve og besiktigelse ved ombygging, besiktigelse for særskilte tillatelser og besiktigelser ved havari m.v.	428
§ 26	Internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (ISM-koden)	428
§ 27	Kompasskorrigering og deviasjonsundersøkelse	428
§ 28	Tilbakeholdelse av skip i utlandet.....	429
	Kapittel 6 Gebyr for tjenester som ytes ikke sertifikatpliktige skip, skip uten gyldig sertifikat, utenlandske skip, skip tilhørende Det norske Sjøforsvar og verksteder m.v.	429
§ 29	Utstedelse av gebyr – ansvar.....	429
§ 30	Kompasskorrigering og deviasjonsundersøkelse	429
§ 31-1	Sikkerhetssertifikat for radiotelefon på lasteskip – utenlandske skip	429
§ 31-2	Tilbakeholdelse av skip ved havnestatskontroll.....	430
§ 32	Godkjenning av tegninger og utstyr m.v.	430
§ 33	Dyktighetssertifikat for redningsfarkost og mann-overbord-båt (båtmannssertifikat).....	430
§ 34	Gebyr for nybygg som skal registreres i utlandet	430
§ 35	Øvrige tjenester	430
	Kapittel 7 Gebyr for flyttbare innretninger samt kombinerte flyttbare innretninger og for undervannsfartøy	431
§ 36	Gebyrplikt	431
§ 37	Ansvar	431
§ 38	Utstedelse av førstegangsgebyr.....	432
§ 39	Utstedelse av årsgebyr.....	432
§ 40	Fritak m.v. for førstegangsgebyr og årsgebyr	433
§ 41	Øvrige gebyr for tjenester som ytes flyttbare innretninger eller undervannsfartøy ..	433
§ 42	Gebyr til andre offentlige etater	433
	Kapittel 8 Gebyr for måling m.v.	433
§ 43	Gebyrplikt	433
§ 44	Utstedelse av gebyr – ansvar.....	434
	Kapittel 9 Gebyr for lastelinjesertifikat m.v.	434
§ 45	Klassifiserte skip	434

§ 46	Uklassifiserte skip	434
Kapittel 10 Godtgjørelse for tjenester anerkjente classeselskaper og andre utfører i henhold til generell og spesiell bemyndigelse		
§ 47	Tjenester som utføres av anerkjente klasseinstitusjoner	434
§ 48	Tjenester som utføres av andre	435
Kapittel 11 Avsluttende bestemmelser		
§ 49	Ikrafttredelse m.v.....	435

Forord

Forskriften gir bindende regler for hvilke tjenester i hht. Sjødyktighetsloven som det skal betales gebyr for, og hvem som er ansvarlig for betaling av gebyr.

For norske sertifikatpliktige skip og flyttbare innretninger skal det betales et førstegangsgebyr og årlige gebyr (årsgebyr). I tillegg skal det betales gebyr for nærmere spesifiserte tjenester (kapittel 5 andre gebyr, kapittel 8 måling og kapittel 9 lastelinje).

Norske skip som ikke er sertifikatpliktige, utenlandske skip, Sjøforsvarets skip m.v. og andre som anmoder om en tjeneste, skal belastes gebyr for tjenester som er hjemlet i sjødyktighetsloven (se kapittel 6).

Det skal også kreves godtgjørelse for tjenester som utføres av classeselskaper og andre, etter bemyndigelse fra, eller etter avtale med, Sjøfartsdirektoratet eller iht. egne hjemler. Slik godtgjørelse kan kreves direkte av det selskapet som utfører tjenesten. Bestemmelser om dette er inntatt i kapittel 10.

Gebyrenes størrelse fastsettes (årlig) av Nærings- og handelsdepartementet, ved forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet. Gebyrene er delvis fastsatt på bakgrunn av skipets/innretningens størrelse (bl.a. førstegangsgebyr og årsgebyr) og delvis beregnet etter den tid som brukes til den aktuelle tjeneste basert på timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet.

Dermed gebyrene ikke betales innen den fastsatte fristen, påløper forsinkelsesrenter.

Endret ved forskrift 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263.

Kapittel 1 Innledende bestemmelser

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 1

Virkeområde

- Denne forskriften gjelder for oppkreving av gebyr for besiktelse, sertifikatutstedelse m.v. for:
 - Norske sertifikatpliktige skip herunder lektre,
 - Norske ikke sertifikatpliktige skip som får utstedt identitetsbevis, tillatelser m.v.
 - Norske flyttbare innretninger, herunder undervannsfartøy,
 - Utenlandske skip, og flyttbare innretninger samt skip tilhørende Det norske Sjøforsvar, som anmoder om besiktelse eller utstedelse av sertifikat, målebrev eller annen dokumentasjon.
- Forskriften gjelder også for utstyrsprodusenter og andre som anmoder om besiktelse, revisjon, godkjenning av utstyr m.v.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263 (tidligere § 2).

§ 2

Definisjoner

1. Definisjoner.

I denne forskrift betyr:

1. *Anerkjente klasseinstitusjoner*: Det norske Veritas, Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, American Bureau of Shipping.
2. *Beredskapsfartøy*: Fartøy som er tillagt oppgaver i forbindelse med fare- og ulykkesituasjoner i petroleumsvirksomheten, samt vakthold rundt innretninger.
3. *BRT/BT*: Bruttotonnasje.
4. *Eier*: Den som er registrert i skipsregisteret som eier.
5. *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen, herunder tang og tare.
6. *Flyttbare innretninger*: Flyttbare plattformer, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumforekomster, og flyttbare plattformer til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumforekomster.
7. *Forsyningsskip*: Skip som er bygget og utstyrt for å utføre forsyningstjenester, ankerhåndtering, dykking og andre lignende tjenester i forbindelse med leting etter og produksjon av hydrokarboner, mineraler o.l. på havbunnen, samt skip som skal arbeide nært opp til oljeplattformer og andre offshorekonstruksjoner på åpent hav.
8. *Ikke sertifikatpliktig skip*: Skip som ikke er underlagt sertifikatplikt.
9. *Innkjøpt skip*: Skip som kjøpes inn/innføres fra utlandet og som ikke er nybygg.
10. *Kansellering*: Byggeoppdraget opphører, annen endring i kontraktsforholdet medfører at nybygget ikke lenger vil være under norsk flagg eller at frivillig norsk tilsyn skal bortfalle.
11. *Klassifisert skip*: Skip som har klasse i anerkjent klasseinstitusjon.
12. *Lasteskip*: Skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter, eller tilhører Det norske Sjøforsvar.
13. *Lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som slepes eller skyves ved all forflytning, og som anvendes til føring av last.
14. *Letter of Compliance*: Dokument utstedt av Sjøfartsdirektoratet som bekrefter at utenlandsk flyttbar innretning oppfyller alle tekniske krav fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.
15. *Liten kystfart*: Fart på den norske kyst, hvor skipet passerer åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil, samt alle innenforliggende farvann, dog slik at skipet aldri befinner seg lenger utenfor kysten enn 20 nautiske mil av grunnlinjen (jf. forskrift 14. juni 2002 nr. 625 om grunnlinjene for sjøterritoriet rundt Fastlands-Norge, fastsatt av Kongen). Unntatt er fart fra Norge til Svalbard og Jan Mayen.
16. *MARPOL*: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, med tilleggsprotokoll av 1978, med senere endringer.
17. *NOR*: Norsk ordinært skipsregister.
18. *NRT/NT*: Nettotonnasje.
19. *Norsk skip*: Skip, unntatt flyttbare innretninger, registrert i norsk skipsregister, eller Merkeregister for fiske- og fangstfartøy. Ikke-sertifikatpliktige skip med norsk eier, forutsatt at skipet ikke er registrert i utenlandske registre.
20. *NIS*: Norsk Internasjonalt Skipsregister.
21. *Nybygg*: Skip som overtas direkte av norsk eier fra byggeverksted.

22. *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
23. *Segregerte ballasttanker*: Ballasttanker som er fullstendig adskilt fra lasteolje og olje- og brenselssystemer, og som er permanent avsatt til føring av ballast.
24. *Sertifikatpliktige skip*: Skip som i henhold 16. februar 2007 nr.9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) skal ha passasjersertifikat, fartssertifikat, sikkerhetsertifikat eller andre sertifikater.
25. *Undervannsfartøy*: Selvdrevet fartøy eller annen tilsvarende innretning med oppholdsrom for personer som holdes på atmosfæretrykk og som benyttes til bemannede undervannsoperasjoner mellom overflaten og maksimalt operasjonsdyp.
26. *Utenlandsk skip*: Skip som er registrert i utlandet.
27. *Verneverdig skip*: Skip/fartøy som har fått verneverdig status etter godkjenning av Riksantikvaren, eller den han bemyndiger.
28. *ISM*: Internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning.
29. *Skrog*: Skip som ikke er ferdig utrustet.
30. *Fartøysinstruks*: Dokument som angir nærmere angitte fartøydata og anbefalte begrensinger for bruk av fartøyet.
31. *SUT*: Samsvarsuttalelse: SUT er en veiledende uttalelse fra Petroleumstilsynet om at en flyttbar boreinnretning med utstyr og systemer inklusive relevante deler av SUT-søkers styringssystemer etter beste skjønn er vurdert å være i samsvar med relevante krav i det norske sokkelregelverket.

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263 (tidligere § 1), endret 23. november 2007 nr. 1320.

Kapittel 2

Generelle bestemmelser

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 3

Ansvar

Eier av skipet eller den flyttbare innretningen og/eller den som har anmodet om en tjeneste, er ansvarlig for betaling av gebyr.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 4

Beregningsgrunnlaget for gebyr

1. Tonnasje.

Tonnasje er basert på Den Internasjonale konvensjon om måling av fartøyer, 1969, som trådte i kraft 18. juli 1994.

For beregning av Sjøfartsdirektoratets gebyrer legges følgende kriterier til grunn: For fartøy med flere målebrev er det sistdaterte målebrev som legges til grunn for gebyrberegningen. Dersom det i målebrevet er innført sikkerhetstonnasje på side 4, skal denne legges til grunn.

2. Oljetankskip.

For oljetankskip med segregerte ballasttanker reduseres fartøyets bruttotonnasje med:

- 2.1. kapasiteten av ballasttankene uttrykt i tonnasjeenheter for fartøy utstyrt med Internasjonalt målebrev (1969-konvensjonen),
eller
- 2.2. kapasiteten av ballasttanker uttrykt i registertonn og som ikke er fratrasket i bruttotonnasjen i fartøyets gyldige målebrev, jf. § 8 nr. 2 i forskriften.
Eier må selv søke om å få redusert bruttotonnasje lagt til grunn for gebyrberegningen.
3. Skip som ikke er målt.
Er skipet ikke målt beregnes bruttotonnasjen etter følgende formel:

$$0,26 (L \times B \times D)$$
 hvor
 L er fartøyets lengde mellom perpendikulærene
 B er fartøyets største bredde og
 D er fartøyets dybde i risset
 Alle mål angis i meter. Benyttes engelske fot er formelen:

$$0,0075 (L \times B \times D)$$
4. Bruttotonnasjen etter nr. 1 til 3 avrundes nedover til nærmeste hele tonn.
5. Gebyr beregnet på grunnlag av største lengde.
6. Gebyr beregnet på grunnlag av anvendt tid.
Når gebyret skal beregnes på grunnlag av anvendt tid, skal tid til og med 30 minutter regnes som halv time og tid over 30 minutter til og med 60 minutter regnes som hel time. Den som er ansvarlig for betaling av gebyret kan kreve fremlagt spesifikasjon over medgått tid.
7. For skip med flere hovedsertifikater skal årsgebyr beregnes etter det sertifikatet som har høyest gebyr. I gebyrsammenheng er hovedsertifikatene: Fartssertifikat (FS)/Sikkerhets-sertifikat for utstyr (US), Sikkerhetssertifikat for fiske og fangst (SF), Passasjersertifikat (PS)/Sikkerhetssertifikat for passasjerskip (SP). Sikkerhetssertifikat for passasjerskip (SPE), (EU) med fartsområdene A, B, C, D. Dynamically Supported Craft (DC), Sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy (SH).
For flyttbare innretninger m.v. er hovedsertifikatene i gebyrsammenheng: Safety Equipment Certificate Mobile Offshore unit (ME) og Certificate of Fitness (FI).

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

§ 5

Gebyr- og timesatser

1. Gebyrenes størrelse, herunder timesatsene, som skal legges til grunn ved beregning av gebyr på grunnlag av anvendt tid, fastsettes av departementet i egen forskrift, forskrift om tariff for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff).
Dersom ikke annet fremgår av bestemmelsene i denne forskriften, skal forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet på det tidspunkt tjenesten ble utført/ avsluttet, legges til grunn.
2. For gebyr beregnet etter anvendt tid i henhold til kapittel 7 (Gebyr for flyttbare innretninger samt kombinerte flyttbare innretninger og for undervannsfartøy), gjelder timesatsene i forskrift om oppkreving av gebyr til statskassen for tilsyn med petroleumsvirksomheten, fastsatt av Kommunal- og arbeidsdepartementet.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

§ 6

Reiseutgifter, besiktelser utenom ordinær kontortid, ventetid m.v.

1. Bestemmelsene i denne paragrafen gjelder for besiktelser og revisjoner omhandlet i kapittel 3, unntatt for tjenester som inngår i førstegangsgebyr, kapittel 5 (Andre gebyr for sertifikatpliktige skip (NOR og NIS)), kapittel 6 (Gebyr for tjenester som ytes ikke sertifikatpliktige skip, skip uten gyldig sertifikat, utenlandske skip, skip tilhørende Det norske Sjøforsvar og verksteder m.v.) og kapittel 8 (Gebyr for måling m.v.).
2. For besiktelser og revisjoner i utlandet, oppkreves reiseutgifter etter statens regulativ for tjenestereiser i utlandet.
3. For tjenester i utlandet, oppkreves utgifter i forbindelse med tjenesten utover reiseutgifter.
4. Når den begjærte tjeneste ikke kan utføres ved tjenestemannens ankomst og dette ikke kan lastes tjenestemannen, skal reiseutgifter dekkes etter statens regulativ for tjenestereiser.
5. Når rekvirenten har begjært en tjeneste utført utenom ordinær kontortid (kl. 0800–1600), eller det skyldes rekvirenten at tjenesten må utføres utenom kontortid, skal det beregnes overtid pr. time for anvendt tid. Reisetid på lørdager, søndager, helligdager og offisielle høytidsdager skal medregnes ved beregning av anvendt tid.
6. Ventetid utover en time før tjenesten kan påbegynnes, som ikke kan lastes tjenestemannen, skal medregnes ved beregning av medgått tid. For tjenester som inngår i førstegangsgebyret, skal ventetid ikke oppkreves jf. nr. 1. For ventetid på overtid kommer overtidstillegget i tillegg til ventetid utover en time.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

§ 7

Forsinkelsesrenter

Ved betaling etter forfallsdato, beregnes forsinkelsesrenter etter lov om renter ved forsinket betaling m.m. av 17. desember 1976 nr. 100.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 8

Fravik

1. Dersom gebyr i henhold til denne forskriften og i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet, i spesielle tilfeller finnes urimelige, kan Sjøfartsdirektoratet fastsette gebyret i det enkelte tilfelle.
2. For oljetankskip med segregerte ballasttanker må eier selv søke om reduksjon av gebyret innen den frist forvaltningsloven setter.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

Kapittel 3

Førstegangsgebyr, årsgebyr m.v. for skip registrert i NOR, for sertifikatpliktige skip som ikke er registreringspliktige og for ikke-sertifikatpliktige skip som måles

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263.

§ 9

Gebyrplikt

1. Førstegangsgebyr og årsgebyr skal betales for:
 - 1.1. Alle norske sertifikatpliktige skip som er registrert eller skal registreres i NOR,
 - 1.2. Alle norske sertifikatpliktige skip som ikke er registreringspliktige,
 - 1.3. Ikke sertifikatpliktige skip som skal førstegangsmåles.
2. Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad innrømme helt eller delvis fritak for gebyr som utstedes til verneverdige skip og skoleskip som har et myndighetsgodkjent maritimt undervisningsopplegg.
3. I tillegg skal det betales gebyr for tjenester som følger av kapittel 5 (Andre gebyr for sertifikatpliktige skip (NOR og NIS)) og kapittel 8 (Gebyr for måling m.v.).

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

§ 10

Ansvar

1. Førstegangsgebyr.
 - 1.1. Skip som bygges i Norge:

Verkstedet er ansvarlig for betaling av førstegangsgebyret når verkstedet plikter å sende byggeanmeldelse. I andre tilfeller skal gebyret betales av den som overtar skipet fra verkstedet.
 - 1.2. Skip eller skrog som bygges i utlandet og innkjøpt skip:

Den eier som innfører skipet eller skroget, er ansvarlig for førstegangsgebyret. For innført skrog som utrustes i Norge er verkstedet ansvarlig for førstegangsgebyret.
 - 1.3. Kansellering av nybygg:

For skip som bygges i Norge, er verkstedet ansvarlig for gebyret når det plikter å sende melding om kansellering. For skip eller skrog som bygges i utlandet, er rederen (bestilleren) ansvarlig når denne plikter å sende melding om kansellering.
2. Årsgebyr.

Eier av skipet er ansvarlig for betaling av årsgebyr. For redusert årsgebyr (jf. § 12 nr. 2.1.), er det eier på tidspunktet for utstedelse av regningen som er ansvarlig, og for fullt årsgebyr er det eier pr. 1. mars som er ansvarlig.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

§ 11

Utstedelse av førstegangsgebyr

1. Førstegangsgebyr er et engangsgebyr som dekker alt arbeid som Sjøfartsdirektoratet utfører i forbindelse med førstegangsutstedelse av nasjonale og internasjonale sertifikater, inklusive førstegangs måling/kjenningsmåling og sertifikatutstedelse på nybygg samt eksisterende skip som skal ha sertifikat for første gang, bl.a. innkjøpte skip.

Førstegangsgebyret dekker ikke kostnader som påløper ved at begjærte besiktelser i utlandet ikke kan utføres, blant annet på grunn av mangelfull planlegging fra oppdragsgiver. I disse tilfellene oppkreves reiseutgifter samt nærmere angitte timebaserte tjenester jf. § 6. Gebyret oppkreves i henhold til timesatsene i Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff.

Gebyret dekker ikke behandling av dispensasjonssøknader i forbindelse med arbeidstid og/eller bemanning (jf. § 23), sertifikat for beredskapsfartøy, eller revisjon og sertifisering i henhold til Internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (ISM-koden).
2. Førstegangsgebyrer utstedes av Sjøfartsdirektoratet i to faser som følger:
 - 2.1 For skip eller skrog som byggeanmeldes utstedes et stipulert førstegangsgebyr på 50 pst. av fullt førstegangsgebyr, basert på de data som fremgår av byggemeldingen. Når målebrev/identitetsbevis utstedes første gang utstedes resten av førstegangsgebyret basert på data som fremgår av målebrevet/identifikasjonsbeviset.

Gebyr i henhold til forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet, på henholdsvis dato for byggeanmeldelse og dato for utstedelse av målebrev/identitetsbevis utstedes, legges til grunn.
 - 2.2 For skip som ikke er byggeanmeldingspliktig og for innkjøpt skip, utstedes førstegangsgebyr i sin helhet etter tildeling av norsk kjenningssignal. Gebyret i henhold til forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet på dato for registrering i Skipsregistre NIS/NOR, legges til grunn.
3. Førstegangsgebyret er inndelt i følgende kategorier:
 - 3.1. Passasjerskip, herunder hurtiggående passasjerskip.
 - 3.2. Klassifiserte lasteskip, unntatt beredskapsfartøy.
 - 3.3. Uklassifiserte lasteskip, unntatt beredskapsfartøy.
 - 3.4. Beredskapsfartøy.
 - 3.5. Klassifiserte fiske- og fangstfartøy.
 - 3.6. Uklassifiserte fiske- og fangstfartøy.
 - 3.7. Ikke sertifikatpliktige skip og lektre, samt skip som har seilt uten målebrev/identitetsbevis.

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002), 23 juni 2008 nr. 635 (i kraft 1 juli 2008).

§ 12

Utstedelse av årsgebyr m.v.

1. Årsgebyr er et fast årlig gebyr som dekker alt arbeide som Sjøfartsdirektoratet/skipskontrollen utfører i forbindelse med opprettholdelse og fornyelse av nasjonale og internasjonale sertifikater mv. med unntak som gitt i annet ledd.

Gebyret dekker ikke sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved oljesøl etter Ansvarskonvensjonen 1992 (CLC-sertifikat), eller sertifikat om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip etter Bunkerskonvensjonen 2001. Gebyret dekker heller ikke revisjon og sertifisering i henhold til Internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (ISM-koden), eller sertifikatbesiktelser som utføres utenom ordinær arbeidstid ved stasjonene.

Årsgebyret betales hvert år uavhengig om skipet mottar tjeneste fra Sjøfartsdirektoratet eller ikke.

2. Årsgebyr utstedes av Sjøfartsdirektoratet som følger:
 - 2.1. Ved førstegangs utstedelse av sertifikat utstedes redusert årsgebyr. Gebyr i henhold til forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet på datoen for utstedelse av sertifikat/fartstillatelse, legges til grunn.
 Redusert årsgebyr er 1/12 årsgebyr multiplisert med det gjenværende antall måneder i året, inklusive måneden for utstedelse av sertifikatet/tillatelsen.
 - 2.2. Årsgebyr utstedes deretter i sin helhet en gang hvert år.
 - 2.3. For fiske- og fangstfartøy mellom 10,67 og 15 meters største lengde, skal det betales årsgebyr etter satsene i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet. I de tilfeller Sjøfartsdirektoratet krever, eller reder anmoder om, fremstilling av fartøyet for kontroll ved Sjøfartsdirektoratet, oppkreves et timebasert gebyr samt eventuelle reiseutgifter, i tillegg til årsgebyret. Gebyret oppkreves i henhold til § 35 øvrige tjenester.
3. Årsgebyret er inndelt i følgende kategorier:
 - 3.1. Passasjerskip, herunder hurtiggående passasjerskip
 - 3.2. Lasteskip
 - 3.3. Fiske- og fangstfartøy
 - 3.4. Lekter

For hurtiggående passasjerskip beregnes årsgebyret etter satsen for skip i større fart enn liten kystfart i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002), 27. august 2008 nr 957, 10. september 2008 nr 1008.

§ 13

Fritak m.v. for førstegangsgebyr og årsgebyr

1. Førstegangsgebyr.
 - 1.1. Innkjøpt skip som tidligere har vært registrert i NOR eller NIS, er fritatt for førstegangsgebyr.
 - 1.2. Ved kansellering av nybygg skal førstegangsgebyr betales som følger:
 - 1.2.1. Når tegningsbehandling er påbegynt, betales 40 % av førstegangsgebyret.
 - 1.2.2. Når byggetilsyn er påbegynt, betales 80 % av førstegangsgebyret.
 - 1.2.3. Er sluttbesiktelse avsluttet, betales 100 % av førstegangsgebyret.
 Gebyr i henhold til forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet på det tidspunkt melding om kansellering kommer til Sjøfartsdirektoratet legges til grunn.
 - 1.3. For skip som endrer status fra NIS til NOR under bygging, skal det betales førstegangsgebyr etter reglene for NOR skip.
 - 1.4. For fiske- og fangstfartøy mellom 10,67 og 15 meters største lengde, skal det etter 1. januar 2001 ikke betales førstegangsgebyr.
2. Årsgebyr.
 - 2.1. Skip som er overført fra NIS til NOR 1. juli eller senere fritas for årsgebyr i NOR.
 Skip som overføres fra NIS til NOR før 1. juli ilegges halvt årsgebyr for NOR.
 - 2.2. Registrerte skip som selges til utlandet eller overføres til NIS, og som slettes i NOR før 1. mars, fritas for årsgebyr.

- 2.3. Når et skips sertifikater ikke fornyes eller når gyldigheten på annen måte utgår opphører den videre oppkrevingen av årsgebyr. Fornyes sertifikatene betales redusert årsgebyr for det året sertifikatene er fornyet, jf. § 12 nr. 2.1.

Gebyroppkrevingen opphører ikke dersom sertifikatene bare er midlertidig ugyldige og blir fornyet i løpet av et år.

- 2.4. For skip som ligger i opplag eller av annen grunn ikke er i drift, må sertifikatene, eventuelt fartøysinstruks, innleveres til Sjøfartsdirektoratets stasjon/distriktskontor, eller sendes Sjøfartsdirektoratet før 1. mars for at gyldigheten skal anses opphørt og gebyrfritak gis. Dette gjelder også for ikke-registrerte skip som selges til utlandet.

- 2.5. Eier må selv søke om fritak for årsgebyr innen 3 uker fra mottak av regning.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

Kapittel 4

Førstegangsgebyr og årsgebyr for skip registrert i NIS

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 14

Gebyrplikt

For alle skip som registreres i NIS skal det betales et førstegangsgebyr samt årlig gebyr (årsgebyr).

I tillegg skal det betales gebyr for tjenester som følger av kapittel 5, Andre gebyr for sertifikatpliktige skip (NOR og NIS) og kapittel 8, Gebyr for måling m.v.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

§ 15

Ansvar

1. Førstegangsgebyr.

- 1.1. Skip som bygges i Norge:

Verkstedet er ansvarlig for betaling av førstegangsgebyret når verkstedet plikter å sende byggeanmeldelse. I andre tilfeller skal gebyret betales av den som overtar skipet fra verkstedet.

- 1.2. Skip som bygges i utlandet og innkjøpt skip:

Den eier som innfører skipet i NIS er ansvarlig for førstegangsgebyret.

- 1.3. Kansellering av nybygg:

Ved kansellering av nybygg som bygges i Norge, er verkstedet ansvarlig for gebyret i de tilfeller verkstedet plikter å sende melding om kansellering. For nybygg som bygges i utlandet, er rederen (bestilleren) ansvarlig når denne plikter å sende melding om kansellering.

2. Årsgebyr.

Eier av skipet er ansvarlig for betaling av årsgebyr. For redusert årsgebyr (jf. § 17 nr. 1), er det den eier som innfører skipet i NIS som er ansvarlig, og for fullt årsgebyr er det eier pr. 1. januar.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 16

Utstedelse av førstegangsgebyr

1. Førstegangsgebyret er et engangsgebyr. Sjøfartsdirektoratet utsteder gebyret i to faser. Ved mottak av byggemelding utstedes et stipulert førstegangsgebyr på 50 pst. av fullt førstegangsgebyr, basert på data som fremgår av byggemeldingen. Når skipet er registrert i NIS utstedes resten av førstegangsgebyret. Gjeldende forskrift om tariff for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet på henholdsvis dato for byggemelding og registreringsdatoen legges til grunn.
2. Ved kansellering av nybygg utstedes førstegangsgebyr når melding om kansellering er mottatt. Gjeldende forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet, på dato for melding om kansellering, legges til grunn.
3. For nybygg som er kontrahert for registrering i NOR, men hvor kontraheringen senere omgjøres for registrering i NIS eller skipet registreres i NIS, fastsetter Sjøfartsdirektoratet førstegangsgebyrets størrelse i hvert enkelt tilfelle.
4. Førstegangsgebyret er inndelt i følgende kategorier:
 - 4.1. Passasjerskip, herunder hurtiggående passasjerfartøy.
 - 4.2. Lasteskip under 500 BRT, samt beredskapsfartøy og forsyningskip
 - 4.3. Lasteskip på 500 BRT og derover, unntatt beredskapsfartøy og forsyningskip

Endret ved forskrift 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263, 23 juni 2008 nr. 635 (i kraft 1 juli 2008).

§ 17

Utstedelse av årsgebyr

Årsgebyr er et fast årlig gebyr som utstedes av Sjøfartsdirektoratet som følger:

1. Det året skipet registreres i NIS, utstedes redusert årsgebyr. Gebyr i henhold til forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet på tidspunktet for registrering, legges til grunn.

Redusert årsgebyr er 1/12 av årsgebyret multiplisert med gjenværende antall måneder i året, inklusive den måneden skipet ble registrert.
2. Årsgebyr utstedes deretter i sin helhet en gang hvert år.
3. Årsgebyret er inndelt i følgende kategorier:
 - 3.1. Passasjerskip
 - 3.2. Lasteskip

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 18

Fritak m.v. for førstegangsgebyr og årsgebyr

1. Førstegangsgebyr.
 - 1.1. For skip som overføres fra NOR, og for skip som tidligere har vært registrert i NOR eller NIS, skal det ikke betales førstegangsgebyr.
 - 1.2. Ved kansellering av nybygg, når dette er lasteskip på 500 brt. og derover og ikke er beredskapsfartøy eller forsyningskip skal det ikke betales førstegangsgebyr.
 - 1.3. Ved kansellering av nybygg, unntatt nybygg som nevnt i nr. 1.2., skal førstegangsgebyr betales som følger:
 - 1.3.1. Når tegningsbehandling er påbegynt, skal det betales 40 % av førstegangsgebyret.

- 1.3.2. Når byggetilsyn er påbegynt, skal det betales 80 % av førstegangsgebyret.
- 1.3.3. Når sluttbesiktelse er foretatt, skal det betales 100 % av førstegangsgebyret.
Gebyr i henhold til gjeldende forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet, på det tidspunkt melding om kansellering kommer til Sjøfartsdirektoratet, skal legges til grunn.
- 1.4. Førstegangsgebyret reduseres/tilbakebetales ikke selv om skipet kort tid etter at det er registrert, selges for registrering i annet lands skipsregister, overføres til NOR, kondemneres, eller på annen måte går tapt.
2. Årsgebyr.
 - 2.1. For skip som registreres på nytt samme år, men som var slettet før 1. juli og som har fått halvt årsgebyr refundert, skal det betales redusert årsgebyr i samsvar med § 17 pkt. 1 annet ledd.
 - 2.2. For skip som er slettet i NIS 1. juli eller senere, og som registreres igjen i NIS innen 31. desember samme år, skal det ikke betales redusert årsgebyr ved registrering.
 - 2.3. For skip som overføres fra NOR, skal årsgebyret for NIS reduseres. Reduksjonen skal være lik NOR-gebyret for de gjenværende måneder av året, inklusive den måneden skipet registreres i NIS. Gebyr i henhold til forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet på tidspunktet for overføring fra NOR til NIS, legges til grunn.
 - 2.4. Skip som slettes i NIS før 1. juli, etter det året det ble registrert, får refundert 50 % av årsgebyret. Eier/representant må selv søke om refusjon innen 3 uker fra mottak av regning.
 - 2.5. For skip som slettes i NIS samme år som det registreres gis det ingen reduksjon/tilbakebetaling av årsgebyr.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

Kapittel 5

Andre gebyr for sertifikatpliktige skip (NOR og NIS)

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 19

Generelt om andre gebyr for sertifikatpliktige skip

1. Gebyrene i dette kapittel kommer i tillegg til årsgebyret, jf. § 12 nr. 1.
2. Når tjenester omhandlet i dette kapittel utføres ved førstegangs behandling av nybygg eller innkjøpte skip, skal gebyr ikke betales.
3. Unntatt fra bestemmelser i nr. 2, er førstegangs behandling av dispensasjonssøknader i forbindelse med arbeidstid/bemanning, jf. § 23. Gebyr for disse tjenestene skal betales i tillegg til førstegangsgebyret.
4. Lasteskip på 500 brt. og derover som er registrert i NIS, og som ikke er beredskapsfartøy eller forsyningsskip er unntatt fra bestemmelsene i dette kapittel. Dette gjelder likevel ikke for utstedelse av sertifikat om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip etter Bunkerskonvensjonen 2001, jf. § 24 punkt 3. kapittel.
5. Regning for gebyr omhandlet i dette kapittel utstedes når tjenesten er utført.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002), 29 september 2008 nr 1041.

§ 20

Utstedelse av gebyr – ansvar

1. Gebyrene skal betales av eier på det tidspunkt tjenesten er utført. Dersom skipet er solgt til utlandet, kondemnert, eller på annen måte gått tapt før regning er utstedt, betales gebyret av den som sist var eier av fartøyet.
2. For skip som overføres fra NOR til NIS før regning er utstedt, betales gebyret av den som sist var registrert eier i NOR.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

§ 21

Gjentatt besiktelse av pålegg

For gjentatt besiktelse av at pålegg som er gitt under en tidligere besiktelse er etterkommet, skal det betales gebyr beregnet etter anvendt tid i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet. Gebyr skal ikke betales for første påfølgende kontroll etter at pålegget er gitt, men for hver kontroll utover dette.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 22

Bortfall av klasse

1. For skip som endrer status fra klassifisert til uklassifisert, skal det betales et gebyr tilsvarende 50 % av førstegangsgebyret for uklassifisert nybygg (NOR) som bygges i Norge. Gebyr i henhold til forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet på dato for bortfall av klasse, legges til grunn.
2. Denne bestemmelse gjelder ikke for passasjerskip.

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263.

§ 23

Dispensasjonssøknader, arbeidstid og bemanning

For behandling av søknader om dispensasjon fra lov om arbeidstiden på skip og/eller bemanningsforskriftene skal det betales gebyr i samsvar med forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet. Gebyr skal også betales for førstegangsbehandling av slike søknader.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 24

Sertifikater og tillatelser som ikke dekkes av førstegangsgebyr og årsgebyr

Særskilte gebyr i samsvar med forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet skal betales for:

1. Utstedelse av sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved oljesøl (CLC-sertifikat).
2. Timebasert arbeid i forbindelse med lasteromstegninger.
3. Utstedelse av sertifikat om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip etter Bunkerskonvensjonen 2001.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002), 27. august 2008 nr 957, 29 september 2008 nr 1041.

§ 25

Krengепrøve og besiktigelse ved ombygging, besiktigelse for særskilte tillatelser og besiktigelser ved havari m.v.

Gebyr beregnet etter anvendt tid, i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet, betales for:

1. Besiktelse, beregningsarbeid og tegnings- og rapportgjennomgang i forbindelse med
 - 1.1. krengепrøve unntatt førstegangs og obligatorisk årlig oppfølging for fiskefartøy og 5-årig for sikkerhetssertifikat for passasjer (SP) og/eller stabilitetsberegning fiske- og fangstfartøy,
 - 1.2. ombygging,
 - 1.3. bytte av motor.
2. Besiktelse for, og/eller utstedelse av:
 - 2.1. fartstillatelse,
 - 2.2. passasjersertifikat for skip som har gyldig fartssertifikat eller sikkerhetssertifikat for fiske- og fangstfartøy,
 - 2.3. tillatelse til begrenset passasjerbefordring, både førstegangs og ved fornyelse,
 - 2.4. slepetillatelse,
 - 2.5. flytteattest,
 - 2.6. endring av sertifikat,
 - 2.7. forlengelse av sertifikater, hvor besiktelsen gjøres utenom tidsintervallet (tidsvinduet) for sertifikatet.
3. Besiktelse av skip og/eller maskineri i forbindelse med havari.
4. Tilstedeværelse ved forurensning.

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

§ 26

Internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (ISM-koden)

1. For revisjon og sertifisering av skip betales gebyr beregnet etter anvendt tid i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet.
2. For revisjon av rederi betales gebyr beregnet etter anvendt tid i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263.

§ 27

Kompasskorrigering og deviasjonsundersøkelse

Gebyr beregnet etter anvendt tid i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet, skal betales for:

1. Kompasskorrigering og/eller deviasjonsundersøkelse.
2. Deviasjonsundersøkelse på radiopeileapparat, inklusive optiske peilinger i forbindelse med undersøkelsen når en radiokyndig har tatt peilinger på selve radiopeileapparatet.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 28

Tilbakeholdelse av skip i utlandet

Når Sjøfartsdirektoratet har nedlagt forbud mot at norsk skip forlater utenlandsk havn (jf. skipssikkerhetsloven § 52), og vedkommende lands myndigheter etter anmodning har gitt bistand til å håndheve Sjøfartsdirektoratets forbud, skal skipets eier betale et gebyr tilsvarende den regning vedkommende lands myndigheter fremlegger for sin bistand.

Endret 23. november 2007 nr. 1320.

Kapittel 6

Gebyr for tjenester som ytes ikke sertifikatpliktige skip, skip uten gyldig sertifikat, utenlandske skip, skip tilhørende Det norske Sjøforsvar og verksteder m.v.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 29

Utstedelse av gebyr – ansvar

1. Gebyr for tjenester som ytes ikke sertifikatpliktige skip, skip uten gyldig sertifikat, utenlandske skip, skip som tilhører Det norske Sjøforsvar og verksteder m.v., utstedes når tjenesten er utført.
2. Den som begjærer tjenesten er ansvarlig for betaling av gebyret når tjenesten utføres i Norge.
3. Eier er ansvarlig for betaling av gebyret når tjenesten utføres i utlandet.
4. Verkstedet er ansvarlig for gebyret for tjenester som ytes skip som bygges i Norge for utenlandsk regning.
5. Eier, eller den tjenesten utføres for, er ansvarlig for gebyret når en tjeneste er utført på begjæring av Sjøfartsdirektoratet/skipskontrollen.

§ 30

Kompasskorrigering og deviasjonsundersøkelse

Gebyr beregnet etter anvendt tid i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet skal betales for:

1. Kompasskorrigering og/eller deviasjonsundersøkelse.
2. Deviasjonsundersøkelse på radiopileapparat, inklusive optiske peilinger i forbindelse med undersøkelsen når en radiokyndig har tatt peilinger på selve radiopileapparatet.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 31–1

Sikkerhetssertifikat for radiotelefon på lasteskip – utenlandske skip

Gebyr beregnet etter anvendt tid i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet skal betales for besiktelse for og utstedelse av sikkerhetssertifikat for radiotelefon på utenlandske lasteskip.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263 (tidligere § 31).

§ 31–2

Tilbakeholdelse av skip ved havnestatskontroll

For utenlandsk skip som tilbakeholdes i norsk havn, skal eier dekke alle utgifter i forbindelse med inspeksjonene. Sjøfartsdirektoratet kan kreve bankgaranti til dekning av utgiftene.

Tilføyd ved forskrift 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998). Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263 (tidligere § 31 A).

§ 32

Godkjenning av tegninger og utstyr m.v.

1. For tegningsgjennomgåelse i forbindelse med kontroll og godkjenning av instrumenter og utstyr m.v. som er bestemt til skipsbruk, skal det betales gebyr beregnet etter anvendt tid i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet. Det skal ikke oppkreves gebyr for utstyr som allerede er plassert om bord i sertifikatpliktig fartøy.
2. I tillegg skal det betales de utgifter som påløper ved undersøkelser eller prøver.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 33

Dyktighetssertifikat for redningsfarkost og mann-overbord-båt (båtmannssertifikat)

For tjenester i forbindelse med utstedelse av dyktighetssertifikatet oppkreves gebyr beregnet etter anvendt tid i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 34

Gebyr for nybygg som skal registreres i utlandet

1. Når Sjøfartsdirektoratet etter anmodning utfører tjenester for nybygg som skal registreres i utlandet, skal det betales gebyr etter forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet for førstegangsgebyr NOR som følger:
 - 1.1. For tegningsgjennomgåelse betales 40 % av førstegangsgebyret.
 - 1.2. For byggetilsyn betales 60 % av førstegangsgebyret.
 - 1.3. Er sluttbesiktelse avsluttet betales 100 % av førstegangsgebyret.
2. Gebyr etter denne bestemmelse skal betales forskuddsvis.
3. Ved kansellering refunderes ikke gebyret dersom tjenesten er påbegynt.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 35

Øvrige tjenester

For andre tjenester, herunder bekreftelse på førstegangsbesiktigelse (tidligere besiktigelsesbevis), som ytes ikke-sertifikatpliktige skip, skip uten gyldig hovedsertifikat, utenlandske skip, skip tilhørende Det norske Sjøforsvar, verksteder/importører, revisjon av foretak og andre, betales gebyr beregnet etter anvendt tid i samsvar med timesatser fastsatt i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet. Tjenester som ytes fiske- og fangstfartøy mellom 10,67 og 15 meter største lengde oppkreves etter denne paragraf, jf. § 12 nr. 2.3. Sjøfartsdirektoratets sertifikatutstedelse til utenlandske skip i henhold til forskrift om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og ansvarskonvensjonen 1992 skal oppkreves i henhold til gebyrtariffen.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002), 27. august 2008 nr 957.

Kapittel 7

Gebyr for flyttbare innretninger samt kombinerte flyttbare innretninger og for undervannsfartøy

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 36

Gebyrplikt

1. For enhver norsk flyttbar innretning og undervannsfartøy skal det betales et førstegangsgebyr samt årsgebyr og øvrige gebyr som fastsatt i dette kapittel. Gebyr for måling og utstedelse av målebrev betales i samsvar med bestemmelsen i kapittel 8.
2. Ved utstedelse av «Letter of Compliance» for utenlandske flyttbare innretninger, skal betales gebyr tilsvarende førstegangsgebyr som for norske flyttbare innretninger. Deretter betales årsgebyr som for norske flyttbare innretninger.
3. Dersom den begjærte tjeneste ikke kan utføres til avtalt tid skal betales kanselleringsgebyr i samsvar med den til enhver tid gjeldende forskrift om oppkreving av gebyr til statskassen for tilsyn med petroleumsvirksomheten, fastsatt av Kommunal- og arbeidsdepartementet.
4. For behandling av søknader om SUT (Samsvarsuttalelse) på anmodning fra Oljedirektoratet, oppkreves gebyr etter de satser som fremgår av «Forskrift om refusjon av utgifter for tilsyn med sikkerhet, arbeidsmiljø og ressursforvaltning i petroleumsvirksomheten». Petroleumstilsynet forestår oppkreving av gebyr for myndighetenes arbeid i forbindelse med SUT.
5. For kombinerte flyttbare innretninger (Mobile Offshore Unit (MOU) og oljetankskip (Tanker for oil)) fastsettes gebyret i hvert enkelt tilfelle.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263, endret 23. november 2007 nr. 1320.

§ 37

Ansvar

1. Førstegangsgebyr.
 - 1.1. Norske flyttbare innretninger og undervannsfartøy.

Den som begjærer besiktelse for maritime sertifikater er ansvarlig for betaling av gebyret.

Ved bygging i utlandet kan Sjøfartsdirektoratet forlange bankgaranti til sikkerhet for førstegangsgebyret.
 - 1.2. Utenlandske flyttbare innretninger.

Den som begjærer Letter of Compliance er ansvarlig for betaling av gebyret.

Begjæres Letter of Compliance av utenlandsk selskap kan Sjøfartsdirektoratet kreve bankgaranti til sikkerhet for førstegangsgebyret.
2. Årsgebyr.
 - 2.1. Norske flyttbare innretninger og undervannsfartøy.

Registrert eier er ansvarlig for betaling av gebyret.
 - 2.2. Utenlandske flyttbare innretninger.

Den som av eier er oppgitt som forretningsadresse er ansvarlig for årsgebyret. Sjøfartsdirektoratet kan trekke Letter of Compliance tilbake dersom årsgebyret ikke betales i rett tid.

3. Andre gebyr.

Den som begjærer tjenesten er ansvarlig for betaling av gebyret. Dersom det er et utenlandsk selskap som begjærer tjenesten, kan Sjøfartsdirektoratet forlange bankgaranti.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 38

Utstedelse av førstegangsgebyr

1. Førstegangsgebyr er et engangsgebyr som dekker utgiftene ved gjennomgåelse og godkjenning av tegninger, byggetilsyn av nybygg og annen førstegangsbesiktigelse, gjennomgåelse av rapporter fra skipskontrollen og utstedelse av sertifikater samt førstegangs-måling og utstedelse av målebrev.
2. Blir det i byggeperioden nødvendig å utføre ekstrakontroll pga. dårlig planlegging, eller kontrollen blir forsinket pga. forhold som ikke skyldes Sjøfartsdirektoratets inspektører, kan Sjøfartsdirektoratet beregne tilleggsgebyr etter medgått tid i henhold til de timesatser som er fastsatt i den til enhver tid gjeldende forskrift om oppkreving av gebyr til statskassen for tilsyn med petroleumsvirksomheten, fastsatt av Kommunal- og arbeidsdepartementet. Førstegangsgebyret dekker ikke tjenester som omfattes av SUT.
3. Førstegangsgebyr utstedes etter førstegangsutstedelse av sertifikater/Letter of Compliance. Forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet på tidspunktet for avsluttet besiktelse legges til grunn.
4. Førstegangsgebyret er inndelt i følgende kategorier:
 - 4.1. Flyttbare innretninger.
 - 4.2. Undervannsfartøy.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

§ 39

Utstedelse av årsgebyr

1. Årsgebyr dekker enhver periodisk og mellomliggende besiktelse for fornyelse av maritime sertifikater/Letter of Compliance. Årsgebyret dekker også tegningsgjennomgåelse, avgjørelse av bemanningsspørsmål og andre oppgaver i forbindelse med mindre ombygginger, samt utgifter i forbindelse med ett tilsyn i året. Årsgebyret dekker ikke tjenester som omfattes av SUT.

Utgifter til reiser utenfor norsk sokkel, blir oppkrevet etter statens regulativ for tjenestereiser i utlandet.
2. Sjøfartsdirektoratet utsteder årsgebyr som følger:
 - 2.1. Første gang en flyttbar innretning får utstedt sertifikat/Letter of Compliance betales redusert årsgebyr.

Redusert årsgebyr er 1/12 årsgebyr multiplisert med det gjenværende antall måneder i året, inklusiv måneden for utstedelse av sertifikat/Letter of Compliance.
 - 2.2. Årsgebyr utstedes deretter i sin helhet en gang hvert år.
3. Årsgebyret er inndelt i følgende kategorier:
 - 3.1. Flyttbare innretninger.
 - 3.2. Undervannsfartøy.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 40*Fritak m.v. for førstegangsgebyr og årsgebyr*

Når flyttbar innretning eller undervannsfartøy går i opplag og Sjøfartsdirektoratet ikke utfører tjenester i opplagsperioden, kan Sjøfartsdirektoratet etter søknad fra eier redusere årsgebyret.

§ 41*Øvrige gebyr for tjenester som ytes flyttbare innretninger eller undervannsfartøy*

For større ombygginger, besiktelse av nytt utstyr, reparasjon m.v. og andre gebyrrelevante utgifter som ikke omfattes av årsgebyret, skal det betales gebyr beregnet etter anvendt tid i henhold til de timesatser som er fastsatt i forskrift om oppkreving av gebyr til statskassen for tilsyn med petroleumsvirksomheten, fastsatt av Kommunal- og arbeidsdepartementet. Som gebyrrelevante utgifter regnes tekniske og sikkerhetsmessige kontrollaktiviteter, herunder administrasjon m.v., slik det er spesifisert i forskriften fastsatt av Kommunal- og arbeidsdepartementet.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 42*Gebyr til andre offentlige etater*

Gebyr for tjenester Sjøfartsdirektoratet har delegert til andre offentlige etater, eller som andre offentlige etater utøver i henhold til bistandsavtaler med Sjøfartsdirektoratet, inngår ikke i gebyrene som er omhandlet i dette kapittel.

Vedkommende etat kan selv kreve opp gebyr beregnet etter anvendt tid, basert på timesatsene i forskrift om oppkreving av gebyr til statskassen for tilsyn med petroleumsvirksomheten, fastsatt av Kommunal- og arbeidsdepartementet, dersom etaten ikke har fastsatt egne gebyrsatser.

Kapittel 8

Gebyr for måling m.v.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 43*Gebyrplikt*

1. Ethvert norsk eller utenlandsk skip, flyttbare innretninger og andre flytende innretninger som ikke er å anse som skip, skal ilegges gebyr for måling/kjenningmåling og utstedelse av målebrev/identitetsbevis i henhold til forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet.
2. For norske skip og lektere som har fått utstedt førstegangsgebyr skal det ikke betales særskilt gebyr for førstegangsmåling/kjenningmåling eller førstegangsutstedelse av målebrev/identitetsbevis.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 44*Utstedelse av gebyr – ansvar*

1. Gebyr for måling/ommåling (herunder kjenningsmåling) og utstedelse av målebrev/identitetsbevis, utstedes av Sjøfartsdirektoratet i henhold til satsene i forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet. Gebyret utstedes når tjenesten er utført.
2. Den som begjærer tjenesten er ansvarlig for betaling av gebyret. Dersom det er et utenlandsk selskap som begjærer tjenesten, kan Sjøfartsdirektoratet forlange bankgaranti.

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

Kapittel 9**Gebyr for lastelinjesertifikat m.v.**

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 45*Klassifiserte skip*

1. For utstedelse av lastelinjesertifikat med det forutgående arbeid som er nødvendig for å fastsette og kontrollere lastelinjenes plass, betales gebyr til vedkommende klasseinstitusjon i samsvar med institusjonens egne satser.
2. Når Sjøfartsdirektoratet utsteder lastelinjesertifikat for skip i anerkjent klasseinstitusjon skal det betales gebyr til Sjøfartsdirektoratet i samsvar med timesatser i den enhver tid gjeldende forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrifter 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 8 juli 2002).

§ 46*Uklassifiserte skip*

Besiktelse for lastelinjesertifikat og merking av lastelinje, inklusive det forutgående arbeid, for skip som ikke er klassifisert i en anerkjent klasseinstitusjon inngår i førstegangsgebyret/årsgebyret.

Kapittel 10**Godtgjørelse for tjenester anerkjente klasseselskaper
og andre utfører i henhold til generell og spesiell
bemyndigelse**

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263.

§ 47*Tjenester som utføres av anerkjente klasseinstitusjoner*

1. Generell bemyndigelse

For tjenester som anerkjente klasseinstitusjoner utfører i henhold til generell bemyndigelse for skip registrert i NOR eller i NIS, skal klasseinstitusjonen selv kreve opp godtgjørelsen hos reder eller andre etter satser som klasseinstitusjonen selv fastsetter.

2. Spesiell bemyndigelse

For tjenester som institusjonen utfører i henhold til spesiell bemyndigelse, sendes faktura til Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrifter 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998), 28 feb 2001 nr. 263, 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 8 juli 2002).

§ 48

Tjenester som utføres av andre

Det kan også kreves godtgjørelse for tjenester som utføres av andre iht. egen hjemmel eller avtale med Sjøfartsdirektoratet. Slik godtgjørelse kan kreves opp direkte av den som utfører tjenesten.

Tilføyd ved forskrift 14 aug 1998 nr. 929 (i kraft 30 okt 1998). Endret 7 mai 2002 nr. 673 (i kraft 27 mai 2002).

Kapittel 11

Avsluttende bestemmelser

Endret ved forskrift 28 feb 2001 nr. 263.

§ 49

Ikrafttredelse m.v.

1. Denne forskrift trer i kraft 5. februar 1996.
2. Fra samme tid oppheves forskrift av 4. februar 1994 nr. 113 om oppkreving av gebyrer til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse m.v. som foretas i henhold til sjødyktighetsloven m.v. (gebyrforskriften).

Endret ved forskrift 14 aug 1998 nr. 929 (tidligere § 48, i kraft 30 okt 1998).

Forskrift 13. januar 2004 nr. 252 om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff)

Fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet 13. januar 2004 med hjemmel i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v., lov av 19. juni 1964 nr. 20 om måling av fartøyer og lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 3, § 4, § 6, § 10, § 48, jf. kgl.res. av 16. februar 2007 nr. 171, lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20, 21 og 26a, jf. kgl. res. av 27. november 1998 og lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 198, jf. forskrift 24. mai 1996 nr. 514 om forsikring og annen sikkerhet mot oljesølansvar for skip. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56b (direktiv 95/21/EF). Endret ved forskrifter 14 des 2006 nr. 1414, 23 nov 2007 nr. 1321 (bl.a. hjemmel), 27 aug 2008 nr. 958.

INNHold

§ 1	Virkeområde	436
§ 2	Fravik	436
§ 3	Førstegangsgebyr for skip registrert i NOR og sertifikatpliktige skip som ikke er registreringspliktige	437
§ 4	Førstegangsgebyr for skip registrert i NIS	440
§ 5	Årsgebyr for skip	440
§ 6	Andre gebyr for skip registrert i NOR eller NIS samt ikke sertifikatpliktige skip	441
§ 7	Førstegangsgebyr og årsgebyr for flyttbare innretninger og undervannsfartøy	441
§ 8	Gebyr for måling/kjenningsmåling m.v.	442
§ 9	Timesatser for gebyr beregnet etter anvendt tid	443
§ 10	Ikrafttredelse	443

§ 1

Virkeområde

Gebyr- og timesatser i denne forskriften gjelder for førstegangsgebyr, årsgebyr og andre gebyr som skal betales til statskassen i henhold til forskrift av 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til Statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. som foretas i henhold til lov 16. februar 2006 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) mv. Definisjonene i nevnte forskrift får tilsvarende anvendelse.

Endret ved forskrift 23 nov 2007 nr. 1321.

§ 2

Fravik

1. Dersom gebyr i henhold til denne forskriften, jf. forskrift av 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til Statskassen for besiktelser, sertifikater m.v., i spesielle tilfeller finnes urimelige, kan Sjøfartsdirektoratet fastsette gebyret i det enkelte tilfelle.
2. For oljetankskip med segregerte ballasttanker må eier selv søke om reduksjon av gebyret.

§ 3

*Førstegangsgebyr for skip registrert i NOR og sertifikatpliktige
skip som ikke er registreringspliktige*

1. Førstegangsgebyr for passasjerskip.

BT			Bygget i Norge Kr	Bygget i Europa Kr	Bygget utenfor Europa Kr	Innkjøpt fra utlandet Kr
Under 10 meter største lengde,			7.395	9.240	11.085	3.690
Fra og med 10 meter største lengde, men under 15 meter			24.129	30.150	36.172	12.057
"	25 BT	50 BT	65.253	81.541	97.860	32.625
"	50 "	100 "	84.215	105.283	126.337	42.108
"	100 "	150 "	102.437	128.054	153.684	51.233
"	150 "	200 "	133.446	166.814	200.169	66.723
"	200 "	300 "	155.215	194.047	232.851	77.622
"	300 "	400 "	183.305	229.118	274.958	91.653
"	400 "	500 "	202.042	252.560	303.063	101.021
"	500 "	800 "	270.582	338.205	405.829	135.291
"	800 "	1.000 "	339.192	423.994	508.796	169.603
"	1.000 "	1.500 "	457.749	572.186	686.623	228.874
"	1.500 "	2.000 "	532.438	665.541	798.643	266.219
"	2.000 "	3.000 "	694.633	868.298	1.041.949	347.331
"	3.000 "	4.000 "	856.255	1.070.312	1.284.368	428.128
"	4.000 "	5.000 "	912.580	1.140.711	1.368.884	456.304
"	5.000 "	6.000 "	1.052.004	1.315.005	1.577.992	526.002
"	6.000 "	8.000 "	1.096.543	1.370.672	1.644.801	548.257
"	8.000 "	10.000 "	1.242.104	1.552.633	1.863.162	621.059
"	10.000 "	13.000 "	1.333.999	1.667.514	2.001.013	667.014
"	13.000 "	15.000 "	1.476.556	1.845.699	2.214.841	738.285
"	15.000 "	17.000 "	1.571.541	1.964.441	2.357.312	785.771
"	17.000 "	20.000 "	1.607.213	2.009.009	2.410.819	803.606
"	20.000 "	23.000 "	1.844.740	2.305.908	2.767.103	922.377
"	23.000 "	30.000 "	1.868.369	2.335.457	2.802.560	934.191
"	30.000 "	50.000 "	2.035.426	2.544.293	3.053.161	1.017.735
"	50.000 " og over		2.261.654	2.827.061	3.392.482	1.130.827

2. Førstegangsgebyr for klassifiserte lasteskip, unntatt beredskapsfartøy.

BT			Bygget i Norge Kr	Bygget i Europa Kr	Bygget utenfor Europa Kr	Innkjøpt fra utlandet Kr
Fra og med	50 BT, men under	100 BT	32.210	40.248	48.301	16.091
"	100 "	300 "	47.242	59.071	70.871	23.628
"	300 "	500 "	70.370	87.963	105.555	35.185
"	500 "	1.000 "	115.825	144.788	173.751	57.927
"	1.000 "	1.600 "	195.120	243.892	292.694	97.560
"	1.600 "	2.000 "	224.097	271.926	336.146	112.049
"	2.000 "	4.000 "	261.699	327.121	392.542	130.857
"	4.000 "	10.000 "	370.830	463.527	556.238	185.422
"	10.000 "	20.000 "	517.492	646.847	776.216	258.739
"	20.000 "	30.000 "	695.734	869.671	1.043.594	348.003
"	30.000 "	50.000 "	814.448	1.018.063	1.221.679	407.231
"	50.000 "	70.000 "	1.022.283	1.277.861	1.533.410	511.156
"	70.000 "	90.000 "	1.230.132	1.537.672	1.830.895	615.066
"	90.000 "	100.000 "	1.446.120	1.807.639	2.169.172	723.053
"	100.000 "	120.000 "	1.564.848	1.956.060	2.347.271	782.424
"	120.000 "	160.000 "	1.713.197	2.141.124	2.569.795	856.455
"	160.000 "	200.000 "	1.950.896	2.438.624	2.926.337	975.441
"	200.000 "	240.000 "	2.188.367	2.735.465	3.282.550	1.094.183
"	240.000 "og over		2.425.823	3.032.293	3.638.748	1.212.926

3. Førstegangsgebyr for uklassifiserte lasteskip, unntatt beredskapsfartøy.

BT			Bygget i Norge Kr	Bygget i Europa Kr	Bygget utenfor Europa Kr	Innkjøpt fra utlandet Kr
Fra og med	50 BT, men under	100 BT	83.085	103.968	124.621	41.550
"	100 "	300 "	102.337	127.925	153.527	51.190
"	300 "	500 "	156.230	195.277	234.338	78.122
"	500 "og over		244.765	305.981	367.169	122.390

4. Førstegangsgebyr beredskapsfartøy.

Førstegangsgebyr som for lasteskip, med et tillegg på kr 17.177.

5. Førstegangsgebyr for klassifiserte fiske- og fangstfartøy.

BT			Bygget i Norge Kr	Bygget i Europa Kr	Bygget utenfor Europa Kr	Innkjøpt fra utlandet Kr
Under 15 m, men med største lengde på 10,67 meter og over						
Fra og med	25 BT men under	50 BT	23.500	29.378	35.257	11.757
"	50 "	100 "	33.254	41.578	49.888	16.634
"	100 "	200 "	48.587	60.730	72.887	24.286
"	200 "	300 "	68.625	85.789	102.938	34.313
"	300 "	500 "	71.729	89.665	107.600	35.872
"	500 "	1.000 "	117.112	146.390	175.653	58.542
"	1.000 "	1.500 "	146.304	182.891	219.463	73.159
"	1.500 "og over		175.310	219.134	262.958	87.662

6. Førstegangsgebyr for uklassifiserte fiske- og fangstfartøy.

BT			Bygget i Norge Kr	Bygget i Europa Kr	Bygget utenfor Europa Kr	Innkjøpt fra utlandet Kr
Under 15 m, men med største lengde på 10,67 meter og over						
Fra og med	25 BT men under	50 BT	23.500	29.378	35.257	11.757
"	50 "	100 "	99.519	124.378	149.265	49.760
"	100 "	200 "	120.616	150.766	180.946	60.315
"	200 "	300 "	155.958	194.962	233.952	77.994
"	300 "	500 "	180.002	224.998	270.009	90.008
"	500 "	1.000 "	241.704	302.119	362.549	120.845
"	1.000 "og over		293.538	366.954	440.328	146.776

7. Førstegangsgebyr for ikke sertifikatpliktige skip og lektre, samt sertifikatpliktige skip som har seilt uten målebrev/identitetsbevis.

BT			Bygget i Norge Kr	Bygget i/importert fra Europa Kr	Bygget i/importert utenfor Europa Kr
Under 10 meter største lengde			1.101	1.373	1.645
Fra og med 10 meter største lengde, men under 15 meter			1.959	2.460	2.946
Fra og med	25 BT men under	50 BT	6.293	7.867	9.426
"	50 "	200 "	7.066	8.839	10.613
"	200 "	500 "	9.397	11.757	14.103
"	500 "	1.000 "	18.751	23.457	28.148
"	1.000 "	1.500 "	30.136	37.674	45.211
"	1.500 "	2.000 "	41.578	51.977	62.375
"	2.000 "og over		57.941	72.415	89.904

§ 4

Førstegangsgebyr for skip registrert i NIS

1. Passasjerskip.

Grunnbeløp kr 5.000,- pluss et tonnasetillegg på kr 0,50 pr. nettotonn.

Utregnet beløp multipliseres med en faktor 1,1356. I tillegg skal det betales gebyr etter samme satser som fastsatt i § 3 nr. 1.

2. Lasteskip, under 500 BT, samt beredskapsfartøy og forsyningskip uansett tonnasje.

Som førstegangsgebyr skal betales kr 5.000,- pluss et tonnasetillegg på kr 0,50 pr. nettotonn.

Utregnet beløp skal multipliseres med en faktor på 1,1356.

I tillegg skal det betales gebyr etter samme satser som fastsatt i § 3 nr. 2 eller 3 og eventuelt nr. 3. Lasteskip på 500 BT og derover, unntatt beredskapsfartøy og forsyningskip.

Grunnbeløp kr 12.000,-, pluss følgende tonnasetillegg:

for de første	5.000 nettotonn betales kr 5,- pr. nettotonn
for de neste	5.000 nettotonn betales kr 4,- pr. nettotonn
for de neste	20.000 nettotonn betales kr 3,- pr. nettotonn
for de neste	40.000 nettotonn betales kr 2,- pr. nettotonn

For skip som er større enn 70.000 nettotonn betales ytterligere kr 1,- pr. nettotonn utover 70.000 nettotonn.

Utregnet beløp skal multipliseres med en faktor på 1,1356.

Endret ved forskrift 14 des 2006 nr. 1414 (i kraft 1 jan 2007, tidligere § 5).

§ 5

Årsgebyr for skip

Årsgebyret gjelder for skip registrert i NOR og skip registrert i NIS. Dette omfatter lasteskip, passasjerskip, fiskefartøyer, lektere.

Grunngebyr betales for alle sertifikatpliktige skip og for alle andre skip som har fått utstedt noe påbudt godkjenningsdokument med hjemmel i direktoratets lovgrunnlag eller regelverk. Tilsynsgebyr betales for skip som er underlagt regelmessig kontroll under direktoratets myndighet, hvor denne utføres av direktoratet og ikke av klasseselskap eller annen godkjent organisasjon.

	Grunngebyr	Tilsynsgebyr
Under 10 m	2.000	1.000
Fra og med 10 m, men under 15 m	3.000	3.000
Fra og med 15 m, men under 100 BT	5.000	5.000
Fra og med 100 BT, men under 500 BT	10.000	10.000
Fra og med 500 BT	15.000 + 2,00 pr. NT	20.000 + 3,00 pr. NT
for de første 30.000 NT	20.000 + 1,50 pr. NT	20.000 + 2,50 pr. NT
for de neste 40.000 NT	20.000 + 1,00 pr. NT	20.000 + 2,00 pr. NT
for tonnasje over 70.000 NT		

Tilsynsgebyret for passasjerskip multipliseres med en faktor på 3,60.

Summen av grunngebyr og alt tilsynsgebyr multipliseres med en faktor på 1,30.

Tilføyd ved forskrift 14 des 2006 nr. 1414 (i kraft 1 jan 2007).

§ 6

Andre gebyr for skip registrert i NOR eller NIS¹ samt ikke sertifikatpliktige skip

1. *Dispensasjonssøknader fra forskrift om arbeids- og hviletiden og forskrift om bemanning:*

BT	Førstegangsbehandling Kr	Senere søknader Kr
Under 100	1.187	601
Fra og med 100 men under 500	2.360	1.187
Fra og med 500 men under 2.000	4.777	2.389
Fra og med 2.000 og over	9.597	4.791

2. *Særskilte sertifikater og tillatelser som ikke dekkes av førstegangsgebyr og årsgebyr.*

2.1. Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved oljesøl (CLC-sertifikat) kr 1.315,-

2.2. Passasjersertifikat for elvefart kr 972,-

2.3. Sertifikat om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip etter Bunkerskonvensjonen 2001 kr 2020,-

Endret ved forskrift 14. desember 2006 nr. 1414 (i kraft 1. januar 2007, tidligere §7), 23. november 2007 nr. 1321, 27 aug 2008 nr. 958.

1 Med unntak av § 6 nr. 2.3 gjelder § 6 ikke for lasteskip i NIS på 500 BT og derover som ikke er beredskapsfartøy eller forsyningskip, jf. forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til Statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. § 19 nr. 4.

§ 7

Førstegangsgebyr og årsgebyr for flyttbare innretninger og undervannsfartøy

1. *Førstegangsgebyr*

Flyttbare innretninger		Undervannsfartøy	
Bygget i Norge Kr	Bygget i utlandet Kr	Bygget i Norge Kr	Bygget i utlandet Kr
1.477.529	1.922.133	531.881	691.443

2. *Årsgebyr*

Flyttbare innretninger Kr	Undervannsfartøy Kr
626.566	108.330

Endret ved forskrift 14 des 2006 nr. 1414 (i kraft 1 jan 2007, tidligere § 8).

§ 8

Gebyr for måling/kjenningsmåling m.v.

1. *For førstegangsmåling av flyttbare innretninger, skip tilhørende Det norske Sjøforsvar og utenlandske skip betales:*

BT		Kr	
Under	100 BT		1.316
Fra og med	100 BT men under	300 BT	3.304
"	300 "	500 "	7.294
"	500 "	1.000 "	11.414
"	1.000 "	1.600 "	20.753
"	1.600 "	2.000 "	30.108
"	2.000 "	3.000 "	43.638
"	3.000 "	4.000 "	61.645
"	4.000 "	6.000 "	79.924
"	6.000 "	8.000 "	117.169
"	8.000 "	10.000 "	144.874
"	10.000 "	20.000 "	181.217
"	20.000 "	50.000 "	286.372
"	50.000 "	80.000 "	433.763
"	80.000 "	100.000 "	571.700
"	100.000 "og over		640.640

2. *For måling1 av norske skip og flytende innretninger som ikke er å anse som skip, betales:*

BT			Kr	Lekter Kr
Under	100 BT		329	329
Fra og med	100 BT men under	300 BT	815	815
"	300 "	500 "	1.816	1.816
"	500 "	1.000 "	2.861	2.861
"	1.000 "	1.600 "	5.192	5.192
"	1.600 "	2.000 "	7.523	7.523
"	2.000 "	3.000 "	10.913	10.913
"	3.000 "	4.000 "	15.404	10.913
"	4.000 "	6.000 "	19.867	10.913
"	6.000 "	8.000 "	29.292	10.913
"	8.000 "	10.000 "	36.215	10.913
"	10.000 "	20.000 "	45.311	10.913
"	20.000 "	50.000 "	71.600	10.913
"	50.000 "	80.000 "	108.444	10.913
"	80.000 "	100.000 "	142.929	10.913
"	100.000 "og over		160.163	10.913

3. *For utstedelse av målebrev² for norske og utenlandske skip og flyttbare innretninger, for skip tilhørende Det norske Sjøforsvar og for utenlandske flytende innretninger som ikke er å anse som skip, betales:*

BT			Internasjo- nalt måle- brev Kr	Panamaka- nal målebrev Kr	Suezkanal målebrev Kr
Under	25 BT		629	815	815
Fra og med	25 BT men under	100 BT	1.144	2.274	2.274
"	100 "	200 "	2.260	3.862	3.862
"	200 "	500 "	3.447	5.192	5.192
"	500 "	1.600 "	5.807	7.938	7.938
"	1.600 "	3.000 "	8.010	10.842	10.842
"	3.000 "	4.000 "	10.312	13.645	13.645
"	4.000 "	8.000 "	11.385	15.047	15.047
"	8.000 "	10.000 "	14.818	19.237	19.237
"	10.000 "og over		15.976	20.625	20.625

¹ Førstegangsmåling av norske skip er inkludert i førstegangsgebyret.

² Førstegangsmålebrev for norske skip er inkludert i førstegangsgebyret.

4. *For kjenningsmåling og utstedelse av identitetsbevis unntatt ved førstegangskjenningsmåling jf. § 3 nr. 7 betales:*

For fartøy med største lengde under 10 m største lengde: kr 972,-

For fartøy med største lengde f.o.m. 10 meter men under 15 meter: kr 1.729,-

Endret ved forskrift 14. desember 2006 nr. 1414 (i kraft 1. januar 2007, tidligere § 9).

§ 9

Timesatser for gebyr beregnet etter anvendt tid

For gebyr som skal beregnes etter anvendt tid skal følgende timesatser gjelde:

For besiktelser m.v. utført i Norge kr 972,-

For besiktelser m.v. utført i utlandet kr 1.729,-

For overtid i Norge og utlandet kr 814,-

Gebyret skal oppkreves i tillegg til ovennevnte satser.

Endret ved forskrift 14. desember 2006 nr. 1414 (i kraft 1. januar 2007, tidligere § 10).

§ 10

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft fra 6. februar 2004. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift av 20. desember 2002 nr. 1837 om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff) fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet.

Endret ved forskrift 14. desember 2006 nr. 1414 (i kraft 1. januar 2007, tidligere § 11).

Forskrift 2. juli 2007 nr. 852 om fastsettelse og gjennomføring av overtredelsesgebyr etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 55 og 56

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 25. juni 2007 med hjemmel i lov 16 februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet §§ 55 og 56, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

INNHOLD

§ 1	Virkeområde	444
§ 2	Definisjon	444
§ 3	Overtredelsesgebyr mot enkeltpersoner	444
§ 4	Overtredelsesgebyr mot rederiet	445
§ 5	Ikrafttredelse	445

§ 1

Virkeområde

Forskriften gir nærmere regler om illeggelse av overtredelsesgebyr etter skipssikkerhetsloven §§ 55 og 56.

§ 2

Definisjon

Overtredelsesgebyr er en administrativ sanksjon som retter seg mot overtredelser av bestemmelser som angitt i skipssikkerhetsloven §§ 55 og 56, og som hovedsakelig har et pønalt (straffende) formål.

§ 3

Overtredelsesgebyr mot enkeltpersoner

Overtredelsesgebyr i henhold til skipssikkerhetsloven § 55 første, andre og tredje ledd skal utmåles i det enkelte tilfelle.

Overtredelsesgebyret ilegges av Sjøfartsdirektoratet. Ved utmålingen skal det særlig legges vekt på:

- a) hvor alvorlig overtredelsen er, herunder overtredelsens omfang, virkning og graden av utvist skyld
- b) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- c) om vedkommende har hatt eller kunne oppnå noen fordel ved overtredelsen
- d) om det foreligger gjentakelse i løpet av siste to år
- e) vedkommendes økonomiske evne
- f) allmennpreventive hensyn

Overtredelsesgebyret skal minimum utgjøre 0,2 ganger folketrygdens grunnbeløp (G), og maksimalt 0,6 G.

I særlige tilfeller kan det ilegges høyere eller lavere overtredelsesgebyr enn minimums- og maksimumsbeløpet.

Overtredelsesgebyret skal oppfylles innen fire uker fra vedtaket ble truffet.

Dersom overtredelsesgebyret ikke blir betalt innen forfall, påløper et gebyr på kr. 250,-.

§ 4*Overtredelsesgebyr mot rederiet*

Overtredelsesgebyr i henhold til skipssikkerhetsloven § 56 første og andre ledd skal utmåles i hvert enkelt tilfelle.

Overtredelsesgebyret ilegges av Sjøfartsdirektoratet. Ved utmålingen skal det særlig legges vekt på:

- a) hvor alvorlig overtredelsen er, herunder overtredelsens omfang, virkning og graden av utvist skyld
- b) om rederiet gjennom sikkerhetsstyringssystemet eller ved instruksjon, opplæring, kontroll eller andre tiltak kunne ha forebygget overtredelsen
- c) om overtredelsen er begått for å fremme rederiets interesser
- d) om rederiet har hatt eller kunne oppnådd noen fordel ved overtredelsen
- e) om det foreligger gjentakelse i løpet av de to siste år
- f) rederiets økonomiske evne
- g) allmennpreventive hensyn

Overtredelsesgebyret skal minimum utgjøre 0,8 ganger folketrygdens grunnbeløp (G).

I særlige tilfeller kan det ilegges lavere overtredelsesgebyr enn minimumsbeløpet.

Overtredelsesgebyret skal oppfylles innen fire uker fra vedtaket ble truffet.

Dersom overtredelsesgebyret ikke bli betalt innen forfall, påløper den til enhver tid gjeldende rente etter lov 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling m.m.

§ 5*Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 1. juli 2007.

Forskrift av 23. november 2007 nr. 1319 om gebyr for utstedelse av sertifikater og påtegninger til maritimt personell

Fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet [23. november 2007 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr.9 om skips-sikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 3, 16, 48, jf. kgl.res. av 16. februar 2007 nr. 171 og lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20, 26b og 31, jf. kgl. res. av 27. november 1998 nr. 1095.

INNHold

§ 1	Virkeområde	445
§ 2	Utstedelse av gebyr	446
§ 3	Betaling av gebyr	446
§ 4	Gebyrsatser	446
§ 5	Ikrafttredelse	446

§ 1*Virkeområde*

Forskriften gjelder gebyr for behandling av søknader om sertifikater eller påtegninger som utstedes av maritimt personell i henhold til lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) og lov av 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter med tilhørende forskrifter.

§ 2*Utstedelse av gebyr*

Sjøfartsdirektoratet eller den som på oppdrag utsteder sertifikat eller påtegning til maritimt personell skal utstede gebyr.

§ 3*Betaling av gebyr*

Gebyr for behandling av søknad om sertifikat eller påtegning betales til Sjøfartsdirektoratet, med mindre annet er særskilt fastsatt.

Gebyr skal betales av den som søker om sertifikat eller påtegning og være innbetalt før dokumentet kan utleveres.

Dersom søknad om sertifikat eller påtegning ikke blir innvilget vil innbetalt gebyr bli tilbakebetalt.

§ 4*Gebyrsatser*

Gebyr for sertifikat og påtegning skal ha følgende satser:

- Dekk- og maskinoffiserssertifikater kr 600,-
- Påtegning/godkjenning av utenlandsk sertifikat kr 600,-
- Tankskip- og offshoresertifikater kr 400,-
- Kokk-, bro- og maskinvaktsertifikater, MOB-, HMOB- og assessorssertifikater kr 400,-
- Duplikater kr 300,-

§ 5*Ikrafttredelse*

Denne forskriften trer i kraft på samme tidspunkt som forskrift 21. desember 2001 nr. 1490 om gebyr for utstedelse av sertifikater og påtegninger til maritimt personell oppheves.¹

¹ 23. november 2007 nr. 1095.

Forskrift 31. desember 2008 nr. 1587 om fastsettelse av tvangsmulkt i henhold til skipssikkerhetsloven § 50

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 31. desember 2008 med hjemmel i lov 16 februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 50, jfr. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

INNHold

§ 1	Virkeområde	447
§ 2	Tidsfrister for mulktens løpetid	447
§ 3	Fravik	447
§ 4	Utmåling av tvangsmulkt	447
§ 5	Ikrafttredelse	448

§ 1

Virkeområde

Forskriften gjelder fastsettelse av tvangsmulkt ved manglende oppfyllelse av pålegg gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven og tilhørende forskrifter. Forskriften gjelder ikke for pålegg som skal oppfylles før fartøyet får forlate havn.

§ 2

Tidsfrister for mulktens løpetid

Tvangsmulkt begynner å løpe når fristen som er satt i vedtaket om tvangsmulkt er utløpt. Lengden på fristen vil fremgå av vedtak om tvangsmulkt, og fastsettes på grunnlag av en konkret vurdering av påleggets alvorlighetsgrad i forhold til sikkerhets- og miljømessige hensyn.

Tvangsmulkten løper inntil rederiet har dokumentert at pålegget er oppfylt.

§ 3

Fravik

I særlige tilfeller kan ilegges tvangsmulkt som er høyere eller lavere enn standardsatsene i § 4 første ledd. I slike tilfeller skal utmålingen foretas som en konkret vurdering, som nevnt i § 4 annet ledd.

Sjøfartsdirektoratet kan også, når sterke hensyn tilsier det, redusere eller frafalle påløpt mulkt.

§ 4

Utmåling av tvangsmulkt

Rederi som ikke har etterkommet pålegg ilagt med hjemmel i skipssikkerhetsloven § 49 innen fastsatt tidsfrist, kan ilegges tvangsmulkt. For fartøy som nevnt i tabellen nedenfor ilegges tvangsmulkt i henhold til standardsatser per dag. Satsene er fastsatt i forhold til rettsgebyret (R):

Passasjerskip	12 passasjerer og færre	13 – 100 passasjerer	Over 100 passasjerer	
Pålegg som skal oppfylles innen 1 måned	1 R	2 R	8 R	
Pålegg med lenger oppfyllelsestid enn 1 måned	½ R	1 R	4 R	

Kjemikalietankskip	Under 150 bruttotonn	150 – 9 999 bruttotonn	10 000- 99 999 brutto-tonn	100 000 bruttotonn og derover
Pålegg som skal oppfylles innen 1 måned	1 R	3 R	5 R	10 R
Pålegg med lenger oppfyllelsestid enn 1 måned	½ R	1 R	2 R	5 R

Oljetankskip	Under 150 bruttotonn	150 – 9 999 bruttotonn	10 000- 99 999 bruttotonn	100 000 bruttotonn og derover
Pålegg som skal oppfylles innen 1 måned	2 R	4 R	6 R	12 R
Pålegg med lenger oppfyllelles-tid enn 1 måned	½ R	2 R	3 R	6 R
Offshorefartøy				
Pålegg som skal oppfylles innen 1 måned	5 R			
Pålegg med lenger oppfyllellestid enn 1 måned	3 R			
Lasteskip som ikke er oljetankskip, kjemikalietankskip eller offshorefartøy	Under 400 bruttotonn	400 – 4 999 bruttotonn	5 000- 49 999 brutto-tonn	50 000 bruttotonn og derover
Pålegg som skal oppfylles innen 1 måned	1 R	2 R	4 R	6 R
Pålegg med lenger oppfyllelles-tid enn 1 måned	¼ R	1 R	2 R	3 R
Fiskefartøy	6 – 10,66 meter	10,67 – 14,99 meter	15 – 44,99 meter	45 meter og derover
Pålegg som skal oppfylles innen 1 måned	½ R	1 R	2 R	4 R
Pålegg med lenger oppfyllelles-tid enn 1 måned	¼ R	½ R	1 R	2 R
Flyttbare innretninger				
Pålegg som skal oppfylles innen 1 måned	12 R			
Pålegg med lenger oppfyllellestid enn 1 måned	6 R			

For andre fartøy vil tvangsmulkt bli utmålt etter en konkret vurdering. Ved utmålingen legges det særlig vekt på:

- hvilken type pålegg det er
- hvor alvorlig den manglende oppfyllelse av pålegget er i forhold til de miljø og sikkerhetshensyn det skal ivareta
- kostnaden for rederiet ved å oppfylle pålegget
- rederiets økonomiske stilling.

1 Se lov 17 desember 1982 nr. 86 om rettsgebyr

§ 5

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft den 15. januar 2009.

Fra samme tid oppheves forskrift 29. juni 2007 nr. 846 om fastsettelse og ileggelse av tvangsmulkt etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 50.

AVSNITT 3

Spesielle forskrifter for passasjer- og lasteskip

IV

AVSNITT 3.1

Felles forskrifter for passasjer- og lasteskip

3.1.1 BESIKTELSE

Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 2. april 1987 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 42, 43, 45 og 47, jf. kgl. res. av 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 20 og 26, jf. kgl. res. 27. november 1998 nr. 1095 og delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 55b (direktiv 94/57/EF endret ved direktiv 97/58/EF, direktiv 2001/105/EF og direktiv 2002/84/EF), nr. 56d (direktiv 96/98/EF endret ved direktiv 2002/84/EF) og vedlegg II kap. XXXII nr. 1 (direktiv 96/98/EF). Endret 5 nov 1987 nr. 877, 21 juli 1988 nr. 612, 24 juli 1989 nr. 661, 20 okt 1989 nr. 1117, 4 juli 1990 nr. 603, 15 sep 1992 nr. 694, 6 juli 1993 nr. 743 (i kraft samtidig ned EØS-avtalen), 9 juni 1994 nr. 477, 24 jan 1995 nr. 157 (i kraft 1 april 1995), 14 des 1995 nr. 1096 (i kraft 1 jan 1996), 14 des 1995 nr. 1097, 14 des 1995 nr. 1102, 22 des 1998 nr. 1344, 29 des 1998 nr. 1456, 23 sep 1999 nr. 1062, 25 jan 2000 nr. 166, 4 juni 2002 nr. 962 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringer), 18 juli 2003 nr. 977, 8 des 2003 nr. 1743, 1. juni 2004 nr. 810, 15 nov 2004 nr. 1496, 4 feb 2005 nr. 97, 2 jan 2006 nr. 1713, 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 10 jan 2008 nr. 28.

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	453
§ 1 Virkeområde	453
§ 2 Definisjoner	454
§ 3 Plikter	455
§ 4 Fravik	455
Kapittel 2 Krav til anerkjente klasseinstitusjoner m.m.	456
§ 5 Krav til anerkjente klasseinstitusjoner m.m.	456
Kapittel 3 Aksept av utenlandske sertifikater m.m.	456
§ 5A Aksept av utenlandske sertifikater for overføring av laste- og passasjerskip mellom skipsregistre innenfor EØS	456

§ 5B	Aksept av utstyr ved innflagging av fartøy fra land utenfor EØS-området	456

Kapittel 4 Begjæring om besiktelse

§ 6	Begjæring om besiktelse for påbudte sertifikater m.m.	457
§ 7	Generelle bestemmelser vedrørende gjennomføringen av besiktelsene	457
§ 8	Betingelser for sertifikaters og fartstillatelsers gyldighet m.m.	458

Kapittel 5 Besiktelse m.m. for utstedelse av passasjersertifikat, sikkerhetssertifikat- for passasjerskip og fartstillatelse for passasjerbefordring

§ 9	Passasjersertifikat	459
§ 10	Sikkerhetssertifikat for passasjerskip	459
§ 11	Fartstillatelse	459
§ 12	Besiktelse for passasjersertifikat m.m.	460
§ 13	Besiktelse for sikkerhetssertifikat for passasjerskip m.m.	462
§ 14	Besiktelse for fartstillatelse m.m.	462
§ 15	Utstedelse og varighet av sertifikater	462
§ 16	Utstedelse og varighet av fartstillatelse	463

Kapittel 6 Besiktelse for utstedelse av fartssertifikat, sikkerhetssertifikat for utstyr, sikkerhetssertifikat for konstruksjon, sikkerhetssertifikat- for lasteskip, fartstillatelse m.m. for lasteskip med en bruttotonnasje på 50 og derover

§ 17	Fartssertifikat	463
§ 18	Sikkerhetssertifikat for utstyr	463
§ 19	Sikkerhetssertifikat for konstruksjon	464
§ 20	Sikkerhetssertifikat for lasteskip	464
§ 21	Fartstillatelse	464
§ 22	Besiktelse for fartssertifikat m.m.	464
§ 23	Besiktelse for sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip	465
§ 24	Besiktelse m.m. for sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip	465
§ 25	Besiktelse for sikkerhetssertifikat for lasteskip	466
§ 26	Besiktelse for fartstillatelse m.m.	466
§ 27	Utstedelse og varighet av sertifikater	466
§ 28	Utstedelse og varighet av fartstillatelser	467

Kapittel 7 Besiktelse for utstedelse av fartssertifikat, fartstillatelse m.m. for lektere

§ 29	Fartssertifikat	467
§ 30	Fartstillatelse	467
§ 31	Besiktelse for fartssertifikat m.m.	467
§ 32	Besiktelse for fartstillatelse m.m.	468
§ 33	Utstedelse og varighet av fartssertifikat	468
§ 34	Utstedelse og varighet av fartstillatelser	468
§ 35	Utøvelse av andre kontrollfunksjoner	468

Kapittel 8 Besiktelse av passasjer-, lasteskip og lektere for internasjonalt- lastelinjesertifikat og besiktelse for fribord på passasjer-, lasteskip og lektere som ikke skal ha internasjonalt- lastelinjesertifikat

§ 36	Internasjonalt lastelinjesertifikat for passasjer-, lasteskip og lektere	468

§ 37	Besiktelse for internasjonalt lastelinjesertifikat	469
§ 38	Dispensasjoner i forbindelse med fastsettelse av internasjonal lastelinje	469
§ 39	Utstedelse og varighet av sertifikat m.v.	469
§ 40	Fribord for passasjerskip som ikke skal ha internasjonalt lastelinje-sertifikat	469
§ 41	Fribord for lasteskip/lektere som ikke skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat	470
§ 42	Nedlasting av skip/lekter som ikke har fastsatt fribord	470

Kapittel 9 Besiktelse og kontroll av fartøy som anvendes til begrenset passasjerbefordring i lokale farvann, og hvor passasjersertifikat- eller sikkerhetssertifikat for passasjerskip ikke kreves

	.....	471
§ 43	Tillatelse til begrenset passasjerbefordring	471
§ 44	Besiktelse for tillatelse til begrenset passasjerbefordring	471
§ 45	Utstedelse og varighet av tillatelse til begrenset passasjerbefordring	471

Kapittel 10 Besiktelse og kontroll av lasteskip på 15 m største lengde og derover, men med en bruttotonnasje under 50

§ 46	Førstegangsbesiktelse og dokumentasjon	472
§ 47	Kontroll	472

Kapittel 11 Om sleping og slepetillatelser

§ 48	Besiktelse for slepetillatelse	472
§ 49	Krav til slepebåt/skip som skal utføre sleping	473
§ 50	Krav til slepeforbindelse	473
§ 51	Krav til slept gjenstand m.v.	474
§ 52	Utstedelse av slepetillatelse	474
§ 53	Ansvarshavende for sleping	474

Kapittel 12 Besiktelse av slepeutstyr og annen dekks- og sikkerhetsutrustning- på forsyningsskip og slepebåter

§ 54	Slepe- og ankerhånderingsvinsjer	474
§ 55	Slepekroker	475
§ 56	Sikkerhetsutstyr for anvendelse under sleping og ankerhåndtering	475

Kapittel 13 Besiktelse m.m. av elektriske anlegg om bord i skip

§ 57	Førstegangsbesiktelse av elektriske anlegg	475
§ 58	Utstedelse av installasjonsbevis m.m.	475
§ 59	Periodisk besiktelse av elektrisk anlegg med høyere spenning enn 50 V	476
§ 60	Periodisk besiktelse av elektrisk anlegg med spenning på 50 V og lavere	476
§ 61	Pålegg	476

Kapittel 14 Straff, ikrafttredelse m.m.

§ 62	Ikrafttredelse m.m.	477

Vedlegg A Bestemmelser for fartøy som skal ha tillatelse

til begrenset passasjerbefordring i henhold til kap. 9

Vedlegg B Kommisjonsforordning (EØF) nr. 2158/93 av 28. juli 1993 om anvendelse av endringer til Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (1974) og til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973) med hensyn til rådsforordning (EØF) nr. 613/91

Vedlegg C Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 789/2004 av 21. april 2004 om overføring av lasteskip og passasjerskip mellom registre innen Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 613/91

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- (1) Passasjerskip.
- a) Kapittel 1, 4, 8, 13 og 14 i denne forskrift gjelder for alle nye og eksisterende skip som fører passasjerer og som skal ha passasjersertifikat, sikkerhetssertifikat for passasjerskip, eller fartstillatelse for passasjerskip. Unntatt:
1. skip som fører et mindre antall passasjerer enn en person for hver 25 bruttotonnasje enhet, dersom ikke skipet fører mer enn 12 passasjerer,
 2. skip som ved enkelt leilighet i liten kystfart og mindre fart fører passasjerer uten godtgjørelse eller kun mot dekning av utgifter til forbrukt drivstoff,
 3. skip som anvendes til hvalkokeri, fiskeforedlings-, forsknings- og hermetikkvirksomhet e.l.,
 4. skip som utelukkende anvendes til losji,
 5. fartøy mindre enn 15 m største lengde og som av reiselivsinstitusjoner eller private, lånes eller leies ut til turist- eller andre fritidsformål uten fører eller mannskap,
 6. fartøy som oppfyller bestemmelsene i kapittel 9.
- b) For øvrig gjelder forskriften for passasjerskip slik det fremgår av de enkelte bestemmelser.
- (2) Fartøy som fører 12 passasjerer og mindre.
- Disse fartøy skal ha tillatelse til begrenset passasjerbefordring i henhold til kap. 9 og 14, dersom de ikke faller inn under bestemmelsene i første ledd nr. 1 til 5.
- (3) Lasteskip.
- a) Kapittel 1, 4, 6, 11, 12, 13 og 14 kommer til anvendelse på nye og eksisterende lasteskip med en bruttotonnasje på 50 og derover eller med en lengde på 24 m og derover, slik det fremgår av de enkelte bestemmelser.
- b) Bestemmelsene i § 19 kommer ikke til anvendelse på skip som ikke er mekanisk fremdrevne, eller som bare brukes i lystfart, eller hvis Sjøfartsdirektoratet anser et skips rute så beskyttet av natur, og skipet under reisen ikke fjerner seg mer enn 20 mil fra nærmeste land og det derfor vil være urimelig eller unødvendig å forlange kravene i § 24 oppfylt.
- (4) Lasteskip på 15 m største lengde og derover, men med en bruttotonnasje på under 50.
- a) Kapittel 10, 11, 13 og 14 gjelder for nye og eksisterende skip slik det fremgår av de enkelte bestemmelser.
- (5) Lektere.
- Kapittel 1, 4, 7, 8, 11, 13 og 14 kommer til anvendelse på nye og eksisterende lektere slik det fremgår av de enkelte bestemmelser.
- (6) Spesialskip.
- Skip som i forsknings- og opplæringsøyemed benyttes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen, skal også tilfredsstille de krav som er fastsatt for den aktuelle virksomhet i vedkommende forskrift for fiske- og fangstfartøy.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Administrasjon*: uttrykket «administrasjon» i (koden/konvensjonen) skal forstås som Sjøfartsdirektoratet.
- b) *Anerkjent klasseinstitusjon*:
 - 1. Det norske Veritas (DnV).
 - 2. Lloyd's Register of Shipping (LRS).
 - 3. Bureau Veritas (BV).
 - 4. Germanischer Lloyd (GL).
 - 5. American Bureau of Shipping (ABS).
- c) *Bulkskip*: Skip som fører faste laster i bulk, som definert i SOLAS, kapittel IX, regel 1, nr. 6.
- d) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der-
som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder
tallverdien for denne som bruttotonnasje.
- e) *DSC-koden*: Dynamically Supported Craft koden gitt ved IMO Res. A 373 (X) av
14. november 1977 som endret ved resolusjon MSC. 37(63) av 19. mai 1994.
- f) *Eksisterende skip eller lekter*: Et skip eller lekter som ikke er nytt skip eller lekter.
- g) *EØS avtalen*: Avtale om Europeisk økonomisk samarbeidsområde (EØS) mellom
Det Europeiske økonomiske Fellesskap (EF) og Den europeiske frihandelsorganisa-
sjonen (EFTA).
- h) *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder
hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
- i) *Forsyningsskip*: Skip som er bygget og utstyrt for å utføre forsyningstjeneste, anker-
håndtering og andre liknende tjenester i forbindelse med leting etter og produksjon
av hydrokarboner, mineraler o.l. på havbunnen.
- j) *Godkjent, typegodkjent og akseptert*:
 - 1. For utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om
skipsutstyr: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til
nevnte forskrift.
 - 2. For annet utstyr:
 - *Godkjent*: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet, (med unn-
tak av radioutstyr som godkjennes av Post- og teletilsynet).
 - *Typegodkjent*: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller
uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.
 - *Akseptert*: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at
det er godkjent eller typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon, annen
offentlig eller privat institusjon eller administrasjon i et land som har
ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- k) *IMO (International Maritime Organisation)*: Den internasjonale skipsfartsorga-
nisasjon.
- l) *Klassifiserte skip (fartøy) eller lekter*: Skip (fartøy) som har klasse i anerkjent klas-
seinstitusjon.
- m) *Lastelinjekonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om lastelinjer som ble un-
dertegnet i London den 5. april 1966 med senere endringer, herunder endringer fore-
tatt ved 1988 Protokollen til Lastelinjekonvensjonen 1966.
- n) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy eller lekter.

- o) *Lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som skal slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
- p) *Mil*: Nautisk mil = 1852 meter.
- q) *Nytt skip eller lekter*: Et skip eller lekter hvis kjøll blir strukket på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft. Likt med ny lekter er skip som ombygges til lekter på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft.
- r) *Oljetankskip*: Skip som fører flytende petroleumsprodukter i bulk, som definert i MARPOL, Annex I, kapittel I, regel 1(4).
- s) *Passasjer*: Enhver person med unntak av skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og barn under ett år.
- t) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- u) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
- v) *Slep*: En eller flere slepebåter forbundet med slepeforbindelse til en eller flere slepte gjenstander.
- w) *Slepebåt*: Skip som er bygget og utstyrt for sleping eller skyving.
- x) *Slepeforbindelse*: Det som forbinder slepebåt og slept gjenstand, f.eks. wire, trosse m.v.
- y) *Slepetillatelse*: Tillatelsen til å foreta sleping innen et bestemt angitt område.
- z) *Sleping*: En operasjon som går ut på sleping eller skyving av en eller flere slepte gjenstander.
- æ) *Slept gjenstand*: Lekter, flytedokk, flytekran, flytebrygge, borefartøy, skip, skipsseksjon, pontong, dracon, plastslange eller andre flytende gjenstander.
- ø) *Verneverdig skip*: Skip/fartøy som har fått status etter godkjennelse av Riksantikvaren, eller den han bemyndiger. Denne status opprettholdes så lenge Riksantikvaren, gjennom egen avtale med eieren, finner at de antikvariske betingelser er opprettholdt.

Endret 2. januar 2006, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, plattformsjef og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av denne forskrift.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Krav til anerkjente klasseinstitusjoner m.m.

Tilføyd ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003).

§ 5

Krav til anerkjente klasseinstitusjoner m.m.

EØS-avtalens vedlegg XIII (direktiv 94/57/EF endret ved direktiv 97/58/EF, direktiv 2001/105/EF og direktiv 2002/84/EF) om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse, gjelder som forskrift med de endringer og tillegg som følger av protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003).

Kapittel 3

Aksept av utenlandske sertifikater m.m.

Tilføyd ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003).

§ 5 A

Aksept av utenlandske sertifikater for overføring av laste- og passasjerskip mellom skipsregistrene innenfor EØS

(1) EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56q (forordning (EF) nr. 789/2004¹ av 21. april 2004 om overføring av laste- og passasjerskip mellom skipsregistrene i EU og om opphevelse av Rådets forordning (EØF) nr. 613/91 gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

(2) Før overføring kan det foretas inspeksjon av om skipets tilstand er i overensstemmelse med krav i de internasjonale konvensjonene for skips sikkerhet, hindring av forurensning, lastelinje, måling og for passasjerskip i innenriksfart krav i Rdir 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetskrav og standarder for passasjerskip. Såfremt dette ikke er tilfellet, og rederen ikke etter en rimelig frist har avhjulpet dette, kan det gis avslag for overføringen. Et slikt avslag skal underrettes Kommisjonen gjennom EFTAs overvåkingsorgan ESA.

¹ Forordningen følger vedlagt

§ 5 B

Aksept av utstyr ved innflagging av fartøy fra land utenfor EØS-området

(1) Når skip, som skal ha internasjonale sertifikater i henhold til konvensjonene, overføres til norsk register fra registreringsland utenfor EØS-området skal Sjøfartsdirektoratet kontrollere at utstyret er typegodkjent eller på annen måte tilsvarer slikt utstyr. Dette gjelder for skip hvis kjøp strekkes, eller som er på et liknende byggetrinn på eller etter 1. januar 1999.

(2) For utstyr som tilsvarer typegodkjent utstyr skal direktoratet utstede et særskilt sertifikat som tillater at utstyret benyttes om bord. Sertifikatet skal følge utstyret. Det kan gis særlige betingelser for anvendelsen av slikt utstyr.

Tilføyd ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003).

Kapittel 4

Begjæring om besiktelse

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 2).

§ 6

Begjæring om besiktelse for påbudte sertifikater m.m.

(1) For å få skip eller lekter besiktet skal rederiet i god tid før besiktelsen ønskes sende begjæring om dette. For fornyelses-, årlige- og mellomliggende besiktelser skal begjæring sendes senest 14 dager før dato angitt i sertifikatet. Begjæringen fremsettes skriftlig på fastsatt skjema som fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjoner. Ønsket tid og sted for besiktelsen skal angis.

(2) I tillegg til begjæring om fornyelses-, årlige- og mellomliggende besiktelser for passasjersertifikat og fartssertifikat, skal det innsendes en erklæring som bekrefter at skipet er kontrollert av rederiet eller den som handler på dets vegne, og at kravene i alle relevante forskrifter er ivarettatt, jf. skipssikkerhetslovens § 6. Erklæringen skal gis på formular fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Besiktelse skal ikke finne sted før slik erklæring er mottatt.

(3) Når det fremsendes begjæring om besiktelse av skip/lektere som ikke er et nytt skip, og som ikke tidligere har vært norsk, skal det sammen med begjæringen sendes generalarrangementstegning i plan og profil, opplysninger om redningsutstyret, stabilitet, brannsikrings- og brannslukningsarrangement eventuelt slepe-/ankerhåndteringsutstyr samt om innredningsarrangementet om bord. Dersom det gjelder innkjøp av passasjerskip eller mindre skip (båter) som ikke er klassifisert, skal det dessuten sendes hovedtegninger av skrog og tegninger over maskinarrangement sammen med begjæringen, slik som angitt i den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere. Ved innkjøp av skip (båter) av glassfiberarmert polyester eller andre støpte materialer, skal det i tillegg fremsendes dokumentasjon om skipets opprinnelse og om produksjonsforhold, materialbruk, materialkvalitet m.v. Dersom ikke nødvendig dokumentasjon fremlegges, kan det bli forlangt uttatt prøve-stykke av skrog laminat for materialprøve.

(4) For besiktelse i Norge skal begjæring sendes til den stasjon i Sjøfartsdirektoratet hvor besiktelsen skal utføres.

(5) For besiktelse i utlandet skal begjæring sendes til Sjøfartsdirektoratet eller til norsk utenriksstasjon.

(6) Vedrørende begjæring om besiktelse for passasjersertifikat for fartøy med største lengde under 15 m, vises til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging, utrustning, anvendelse av passasjerfartøy opptil 15m største lengde.

(7) Med hensyn til begjæring om besiktelse av elektriske anlegg vises til § 57.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 7

Generelle bestemmelser vedrørende gjennomføringen av besiktelsene

(1) Når skip eller lekter blir besiktet skal rederiet sørge for at stasjonen i Sjøfartsdirektoratet får slik bistand som måtte være påkrevd. Om nødvendig kan stasjonen tilkalle arbeids-hjelp og utgiftene til dette skal betales av rederen.

(2) Skipets fører og offiserer plikter ved besiktelsen å opplyse om enhver mangel ved skipet eller dets tilbehør som de måtte ha kjennskap til.

(3) Dersom stasjonen ved besiktelsen finner at kontroll av skipet som nevnt i § 6 annet ledd åpenbart ikke er utført, kan besiktelsen nektes gjennomført.

(4) Dersom stasjonen ved besiktelse finner mangler, kan sertifikat eller fartstillatelse likevel utstedes når manglene er av en slik art at dette finnes forsvarlig.

(5) Eventuelle pålegg og en frist for å etterkomme dem skal anføres i en påleggsliste som vedlegges sertifikat eller fartstillatelse.

(6) Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjoner kan også kontrollere forhold som de anerkjente klasseinstitusjoner kontrollerer ved klassifisering av nybygg, ved besiktelse for opptak i klasse og ved fornyelse av klasse for eksisterende skip og lektere.

(7) Rederiet plikter å sørge for at besiktelser, kontrolltiltak m.m. gjennomføres i samsvar med bestemmelsene i denne forskrift.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 8

Betingelser for sertifikaters og fartstillatelsers gyldighet m.m.

(1) Sertifikat, eller fartstillatelse blir ugyldig straks dersom:

- a) Tilstanden av skipets/lekterens skrog eller maskineri reduseres i slik grad at skipet/lekteren ikke er sjødyktig, eller
- b) påbudt utstyr og utrustning som er nødvendig for skipets/lekterens sjødyktighet, ikke holdes i en effektiv stand, eller
- c) besetningen reduseres eller dens kvalifikasjoner forringes i slik grad at skipet/lekteren ikke er sjødyktig, eller
- d) pålegg som er gitt for at skipet/lekteren skal være sjødyktig ikke etterkommes innen de fastsatte tidsfrister, eller
- e) skipet/lekteren forliser, kondemneres eller selges til utlandet.

(2) Lastelinjesertifikat blir ugyldig også dersom skipets eller lekterens skrog eller overbygninger i vesentlig grad er forandret slik at det er nødvendig å fastsette et større fribord, eller sertifikatet ikke er gitt påtegning om at skipet eller lekteren er blitt inspisert som bestemt i § 37.

(3) Skipets/lekterens fartssertifikat blir også ugyldig dersom nytt sertifikat som endrer fartsområde e.l. er mottatt om bord. Hvis eventuelle pålagte besiktelser i sertifikatperioden ikke er foretatt og påført sertifikatet innen den fastsatte frist, er sertifikatet ugyldig inntil det gis påtegning om at besiktelse som foreskrevet har funnet sted, eller det er utstedt nytt sertifikat.

(4) Når et skip/lekter med klasse i anerkjent klasseinstitusjon får sin klasse trukket tilbake, plikter både reder og vedkommende klasseinstitusjon uten opphold å underrette Sjøfartsdirektoratet om tilbaketrekningen og om det forhold som har bevirket den. Med mindre sertifikat eller fartstillatelse allerede måtte være blitt ugyldig i henhold til første ledd bokstav a til d, vil Sjøfartsdirektoratet etter mottakelse av underretning fra klasseinstitusjonen om tilbaketrekning av klassen bestemme om sertifikat eller fartstillatelse blir å trekke tilbake og fullstendig eller delvis besiktelse å avholde.

(5) Sertifikat eller fartstillatelse som er blitt ugyldig i henhold til første ledd bokstav a til d skal innsendes til en stasjon i Sjøfartsdirektoratet og fra utlandet gjennom norsk konsulat/utenriksstasjon. Sertifikat eller fartstillatelse som er blitt ugyldig fordi skipet/lekteren er solgt til utlandet, skal av Sjøfartsdirektoratets stasjon eller norsk konsulat/utenriksstasjon inndras og makuleres. Sikkerhetssertifikat for passasjerskip, sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip, sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip og internasjonalt lastelinjesertifikat kan, etter forholdene, tillates overlatt skipets/lekterens nye eier, men det skal påtegnes at dokumentet er ugyldig på grunn av skipets overføring til en fremmed stats flagg.

Kapittel 5

Besiktelse m.m. for utstedelse av passasjersertifikat, sikkerhetssertifikat- for passasjerskip og fartstillatelse for passasjerbefordring

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 3).

§ 9

Passasjersertifikat

(1) Alle skip med mer enn 12 passasjerer og som ikke har sikkerhetssertifikat for passasjerskip, sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy, eller konstruksjons- og utstyrssertifikat utstedt i samsvar med DSC-koden, skal ha passasjersertifikat.

(2) Følgende fartøy med 12 passasjerer og mindre skal ha passasjersertifikat dersom det ikke er gitt unntak i § 1 første ledd bokstav a:

- a) Fartøy som anvendes i ordinær rutegående trafikk uansett fartsområde.
- b) Fartøy med hastighet $V = 2,0$ kvadratroten av gL og derover uansett fartsområde. (V = hastighet i knop, $g = 9,8$, L = største lengde i meter).
- c) Fartøy som anvendes utover beskyttet farvann til organisert lege-, ambulanse-, skyss- og taksitjeneste, skoleskyss o.l.
- d) Fartøy som anvendes utover beskyttet farvann til personbefordring av mer tilfeldig karakter, men hvor det må forventes anvendelse under maksimale værforhold for fartøyet. (Dette kan gjelde personbefordring med politibåter, tilbringertjeneste for personer i forbindelse med anleggsarbeid o.l.).
- e) Fartøy som anvendes til ervervsmessig tur og turisttrafikk utover beskyttet farvann i vinterhalvåret (1. september – 30. april), samt helårlig i liten kystfart og større fartsområde. (Se dog § 43 bokstav c om tillatelse til begrenset passasjerbefordring som på visse betingelser kan tillates også i liten kystfart.)

(3) For andre fartøy som anvendes til passasjerbefordring med 12 passasjerer og mindre, vises det til kapittel 9.

(4) Skip med gyldig passasjersertifikat kan under forflytning passere et større fartsområde enn angitt i sertifikatet under forutsetning av at:

- a) største fartsområde som passerer ikke er mer enn to fartsområder over det som er angitt i sertifikatet, dog ikke større en liten kystfart, og at tilleggsbegrensninger (for eksempel kun seiling i dagslys, maks. bølgehøyde m.v.) gitt i sertifikatet overholdes,
- b) reisen foregår uten passasjerer og last,
- c) det er innsendt seilingsplan for forflytningen slik at bemanningen kan vurderes.

Endret 2. januar 2006.

§ 10

Sikkerhetssertifikat for passasjerskip

Skip som i større fart enn liten kystfart fører mer enn 12 passasjerer, skal ha gyldig sikkerhetssertifikat for passasjerskip, evt. dispensasjonssertifikat samt utstyrssertifikat (skjema P). For disse skip gjelder bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonen kapittel I del B.

§ 11

Fartstillatelse

(1) Skip uten passasjersertifikat som leilighetsvis anvendes til passasjerbefordring skal ha fartstillatelse for det fartsområde skipet anvendes i.

(2) Fartstillatelse kreves også når:

- a) Skip for et tidsrom av inntil 1 måned benyttes til å avløse vanlig rutegående passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart.
- b) Skip benyttes til transport av personer knyttet til værvarslingsstasjoner eller til annen virksomhet på Jan Mayen og Svalbard, selv om disse er beskjeftiget i skipets tjeneste under overfarten.
- c) Skip for en enkelt reise benyttes til transport av personer knyttet til vitenskapelige ekspedisjoner, selv om disse er beskjeftiget i skipets tjeneste under overfarten.
- d) Skip medtar til fiske- og fangstekspedisjoner det nødvendige antall personer beskjeftiget i fiske eller fangst, foredlings- eller hermetikkvirksomhet.
- e) Skip ved enkelt leilighet fører passasjerer mot godtgjørelse.
- f) Skip foretar prøveturer.

(3) Skip som på en enkelt reise har om bord et mindre antall personer enn det har sertifikat for, og som følge derav fører færre livbåter og andre redningsredskaper enn angitt i sertifikatet, skal ha gyldig fartstillatelse.

(4) Passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøy som under forflytning går ut over pålagte operasjonsbegrensninger (f.eks. fartsområde/passasjerskipsklasse/operasjonstillatelse m.v.) skal ha gyldig fartstillatelse med mindre en av følgende bestemmelser kommer til anvendelse:

- a) § 9 (4) i denne forskrift eller
- b) § 20 (4) i forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip eller
- c) § 7 (4) i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart

Endret 2. januar 2006

§ 12

Besiktelse for passasjersertifikat m.m.

- (1) Før passasjersertifikat utstedes skal følgende utføres:
 - a) Besiktelse for utstedelse av nytt passasjersertifikat skal utføres i henhold til skipssikkerhetsloven med forskrifter og bl.a. omfatte:
 - 1. kontroll med at skrog, maskineri, innredning, redningsutstyr, brannsikringstiltak, brannslukningsarrangement og utstyr, hjelpemidler til bruk i navigeringen, tiltak mot forurensning fra skip m.m. oppfyller kravene i de til enhver tid gjeldende forskrifter om disse forhold,
 - 2. kontroll med at påbudte stabilitetsberegninger foreligger,
 - 3. kontroll med at skipet er bemannet som fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og undersøke om besetningen har de foreskrevne kvalifikasjoner, jf. de til enhver tid gjeldende forskrifter om disse forhold.
 - b) Fartøy som allerede har gyldig fartssertifikat eller utstyrssertifikat for fiskefartøy, og som skal anvendes til formål som beskrevet i § 43 bokstav c kan besiktes for utstedelse av nytt passasjersertifikat uavhengig av bestemmelsene i bokstav a. En slik besiktelse skal minst omfatte følgende forhold:
 - 1. Passasjerantallet skal fastsettes i samsvar med gjeldende forskrift om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v.
 - 2. Redningsutstyr for så vidt angår påbudte båter, redningsflåter, redningsves-ter og livbøyer med påbudt utstyr, skal oppfylle den til enhver tid gjeldende forskrift om redningsutstyr på passasjer- og lasteskip.
 - 3. Atkomst til og fra passasjerrom skal gi rimelig god bekvemmelighet, og skal være egnet for rask rømning i en nødssituasjon. Det skal normalt være to utganger fra passasjerrom, hvorav den ene kan være nødutgang med

- tilstrekkelig åpning for evakuering av passasjerer. Etter spesiell vurdering kan mindre rom aksepteres med kun en ordinær utgang.
4. Dekksarrangement i form av høyde av skansekleddning og rekkverk, sikring av åpninger, sikring mot utilsiktet bruk av vinsjer og annet dekksutstyr m.v., skal på områder hvor passasjerer tenkes å oppholde seg finnes fullt forsvarlig. Dekk og områder hvor dette ikke er oppfylt og passasjerer dermed ikke får ferdes, skal være avspærret og merket med «adgang forbudt»-skilt.
 5. Det skal være tilstrekkelig med klosetter til bruk for passasjerene.
 6. I maskinrom, bysse og styrehus skal det være anbrakt minst 1 stk. 6 kg ABE pulverapparat som er lett tilgjengelig og klar til bruk.
 7. For fartøy med en bruttotonnasje på under 50 som ikke har fullstendige stabilitetsberegninger om bord, skal det foretas en praktisk krengeprøve som for passasjerfartøy med en bruttotonnasje på under 50. For fartøy med en bruttotonnasje på 50 og derover med stabilitetsberegninger om bord er det tilstrekkelig å fremlegge beregninger for Sjøfartsdirektoratets stasjon som viser at fartøyet ikke krenger mer enn 10° når man beregner kregende moment med passasjerer plassert på ugunstigste måte, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere.
 8. Fartøyet må ha tilstrekkelig og kvalifisert bemanning for bruk av rednings- og brannslukningsutstyr.
 9. Årlige besiktelser av skrog og maskineri med systemer, inkludert besiktelse av ytre bunn, kan med unntak av det år hvor det foretas mellomliggende besiktelse for farts- eller utstyrssertifikat, foretas i det omfang og etter de metoder som stasjon i Sjøfartsdirektoratet bestemmer.
- c) En besiktelse for fornyelse av passasjersertifikat skal finne sted hvert 5. år samt en besiktelse hver 12. måned, jf. tredje ledd og § 15 fjerde ledd ev. femte ledd. Disse besiktelsene kan finne sted 3 måneder før den dato som er angitt i sertifikatet uten at dato for neste besiktelse blir endret. Besiktelsen må alltid være avsluttet innen den dato som er angitt i sertifikatet. Besiktelsen skal omfatte kontroll med at forholdene nevnt i bokstav a fortsatt er i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter, eller eventuelt at forholdene nevnt i bokstav b ovenfor er i orden.
- d) Besiktelse når skipet har lidt skade eller har gjennomgått forandringer som kan medføre at skipets soliditet er forringet eller at utstyrets effektivitet er blitt dårligere. Besiktelsen skal omfatte kontroll med at skipets tilstand etter reparasjonen fortsatt er i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter. Besiktelsen behøver ikke omfatte andre deler enn de som kan ha fått sin soliditet eller effektivitet forandret.
- (2) Rigg, seil og annet tilbehør på fartøy som anvender seil skal være besiktet og funnet i tilfredsstillende stand av person som har erfaring med bruk og vedlikehold av rigg, seil og tilhørende utstyr. Dette må om nødvendig kunne dokumenteres skriftlig.
- (3) Etter avsluttet besiktelse skal det ikke foretas noen forandringer av de forhold som besiktelsen omfatter uten at disse er godkjent.
- (4) I passasjersertifikatet skal avmerkes dato for neste fornyelses- eller årlige besiktelse.
- (5) Ved førstegangsbesiktelse beregnes datoen til 12 måneder fra siste dato i den måned besiktelsen ble avsluttet. Ved senere besiktelser legges dato som angitt i sertifikatet til grunn.
- (6) Med hensyn til besiktelsen av skip på mindre enn 15 m største lengde, vises også til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging, utstyr og anvendelse av passasjerskip opptil 15 m største lengde.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 13

Besiktelse for sikkerhetssertifikat for passasjerskip m.m.

(1) Besiktelse for utstedelse av sikkerhetssertifikat for passasjerskip skal utføres i samsvar med § 12 første ledd bokstav a og Sjø sikkerhetskonvensjonens 1988–Protokoll kapittel 1 regel 7. Kontrollen skal også omfatte at utstyret er typegodkjent i henhold til forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr.

(2) Skipets påbudte radiotelefoni- eller radiotelegrafiutstyr besiktes i henhold til Sjø sikkerhetskonvensjonens kapittel IV, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om radiotelegrafi og radiotelefoni.

§ 14

Besiktelse for fartstillatelse m.m.

Før fartstillatelse utstedes og før reisen påbegynnes skal en besiktelse som omfatter kontroll med at kravene i de til enhver tid gjeldende forskrifter for passasjerskip av angjeldende størrelse så vidt mulig tilfredsstilles, jf. bestemmelsene i § 12 bokstav a til d.

§ 15

Utstedelse og varighet av sertifikater

(1) Sertifikater utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger. Sertifikatene skal ha tekst fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

(2) Passasjersertifikatet utstedes for fart i nærmere angitte fartsområder for et tidsrom av inntil 5 år. På sertifikatet skal angis passasjerantall og det totale antall personer som kan medfølge skipet. I passasjersertifikatet skal angis om fartøyet er «verneverdig skip» i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere, og/eller «med seil» i henhold til kapittel VIII i vedlegg A til forskriften her.

(3) Dersom passasjersertifikatet etter avsluttet førstegangsbesiktelse (§ 12 første ledd bokstav a) ikke kan bli utlevert før skipet settes i fart, kan Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, såfremt alt er funnet i orden, utstede et sertifikat med begrenset gyldighet for inntil 3 måneder.

(4) Dersom passasjersertifikatet etter avsluttet fornyelsesbesiktelse (§ 12 første ledd bokstav c) ikke kan bli utlevert før skipet settes i fart, kan stasjon i Sjøfartsdirektoratet, når alt er funnet i orden, forlenge gyldigheten av passasjersertifikatet for et tidsrom av inntil 3 måneder utover den dato som er angitt i sertifikatet.

(5) Passasjersertifikat for fartøy som er besiktet i henhold til § 12 første ledd bokstav b utstedes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet for fartsområde og anvendelse kun i sommerhalvåret som samsvarer med bestemmelsene i § 43 bokstav c. Fartsområdet bestemmes ut fra de krav i relasjon til fartsområdet som stilles i vedlegg til forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder. Fartøyet får likevel ikke under noen omstendighet anvendes utover det fartsområde som farts- eller utstyrssertifikatet gjelder for. Det tidsrom fra 1. mai til 31. august som fartøyet tillates anvendt som passasjerfartøy, skal angis i passasjersertifikatet i rubrikken hvor beskrivelsen av fartsområdet er angitt. årlig besiktelse skal ikke foretas dersom fartøyet farts- eller utstyrssertifikat i mellomtiden har mistet sin gyldighet, som i så fall fører til at også passasjersertifikatet mister sin gyldighet samtidig.

(6) For varighet og gyldighet av sikkerhetssertifikatet på passasjerskip gjelder bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonen kapittel I regel 14.

(7) Hvis sikkerhetssertifikat for passasjerskip etter avsluttet førstegangsbesiktelse ikke kan bli utlevert før skipet settes i fart, kan midlertidig sikkerhetssertifikat med gyldighet i inntil 5 måneder utstedes av Sjøfartsdirektoratet, eller den det bemyndiger, såfremt alle betingelser for å utstede sertifikat etter denne forskrift er til stede.

(8) Passasjerskip, som iht. § 10 skal ha sikkerhetssertifikat for passasjerskip, skal foreta besiktelse for fornyelse/utstedelse av alle relevante sertifikater som omfattes av HSSC¹ samtidig, slik at alle sertifikatene får samme årsdag. Denne besiktelsen skal foretas senest ved første fornyelse av sikkerhetssertifikat for passasjerskip når skipet er i dokk.

¹ HSSC (Harmonized System for Survey and Certification) – jf. 1988 Protokollen til SOLAS 1974, omfatter sertifikater som kreves av Sjø sikkerhetskonvensjonen, Lastelinjekonvensjonen, Marpol 73/78, IBC-, IGC- og BCH-kodene.

§ 16

Utstedelse og varighet av fartstillatelse

(1) Fartstillatelse utstedes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet, og tillatelsen skal ha tekst som fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

(2) Skip med fartstillatelse skal også være utstyrt med andre sertifikater som måtte være påbudt.

(3) I spesielle tilfeller kan fartstillatelse for en enkelt reise utstedes uten besiktelse hvis tilsvarende besiktelse har vært foretatt i løpet av de siste 2 måneder, og ny besiktelse ikke kan foretas uten uforholdsmessige vansker eller omkostninger. Skipets fører skal i slike tilfeller avgi en skriftlig erklæring om at skipet er i forsvarlig stand og forskriftsmessig utstyrt for den forestående reise.

(4) For fart som nevnt i § 11 annet ledd bokstav a gis fartstillatelse gyldighet for inntil 1 måned.

(5) For fart som nevnt i § 11 annet ledd bokstav b til f gis fartstillatelse gyldighet for hver enkelt reise.

(6) For skip som nevnt i § 11 tredje og fjerde ledd gis fartstillatelse gyldighet som Sjøfartsdirektoratet bestemmer i hvert enkelt tilfelle.

Kapittel 6

Besiktelse for utstedelse av fartssertifikat, sikkerhets- sertifikat for utstyr, sikkerhetssertifikat for konstruksjon, sikkerhetssertifikat- for lasteskip, fartstillatelse m.m. for lasteskip med en bruttotonnasje på 50 og derover

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 4).

§ 17

Fartssertifikat

Lasteskip med en bruttotonnasje på 50 og derover eller med lengde på 24 m og derover men med en bruttotonnasje under 500, og skip med en bruttotonnasje på 500 og derover som ikke anvendes i større fart enn liten kystfart, skal ha gyldig fartssertifikat for det fartsområdet skipet skal anvendes i.

§ 18

Sikkerhetssertifikat for utstyr

(1) Lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover som anvendes i større fart enn liten kystfart, skal ha gyldig sikkerhetssertifikat for utstyr og eventuelt dispensasjonssertifikat. For disse skip gjelder bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonen kapittel I del B.

(2) Skip som nevnt i første ledd skal i tillegg til sertifikatet også ha om bord en utstyrsliste (skjema E), jf. Sjø sikkerhetskonvensjonens 1988-Protokoll kapittel I regel 12.

(3) Av følgeskriv som skal vedlegges sikkerhetssertifikatet skal fremgå skipets fartsområde og for hvilke anvendelser skipet er godkjent.

§ 19

Sikkerhetssertifikat for konstruksjon

Lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover som anvendes i større fart enn liten kystfart, skal ha gyldig sikkerhetssertifikat for konstruksjon og eventuelt dispensasjonssertifikat. For disse skip gjelder bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonen kapittel I del B.

§ 20

Sikkerhetssertifikat for lasteskip

Lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover som anvendes i større fart enn liten kystfart, og som oppfyller alle aktuelle krav for sikkerhetssertifikat for utstyr, sikkerhetssertifikat for konstruksjon og sikkerhetssertifikat for radio på lasteskip, kan som alternativ til disse sertifikater få utstedt et sikkerhetssertifikat for lasteskip,¹ eventuelt dispensasjonssertifikat samt utstyrliste (skjema C). Bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonens 1988-Protokoll kapittel I regel 12 (a) (v) gjelder.

¹ Jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om radiotelegrafi og radiotelefoni for passasjer- og lasteskip.

§ 21

Fartstillatelse

Fartstillatelse utstedes til skip som leilighetsvis anvendes uten gyldig fartssertifikat, til skip som ved enkelt leilighet må foreta internasjonale reiser uten at alle krav for utstedelse av sikkerhetssertifikater er oppfylt og til skip som skal foreta prøve- eller overleveringsturer.

§ 22

Besiktelse for fartssertifikat m.m.

- (1) Besiktelse for utstedelse av fartssertifikat omfatter følgende:
 - a) Besiktelse for utstedelse av nytt fartssertifikat skal utføres i henhold til skipssikkerhetsloven med forskrifter og bl.a. omfatte:
 1. Kontroll med at skrog, maskineri, innredning, redningsutstyr, brannsikringstiltak, brannslukningsarrangement og utstyr, hjelpemidler til navigeringen, tiltak for føring av spesiell eller farlig last, tiltak mot forurensning fra skip m.m. er i samsvar med gjeldende krav i de til enhver tid gjeldende forskrifter om disse forhold. For klassifiserte skip er de anerkjente klasseinstitusjoner overlatt ansvaret med å føre kontroll med skrog, maskineri m.m. i samsvar med institusjonenes bestemmelser.
 2. Kontroll med at påbudte stabilitetsberegninger foreligger.
 3. Kontroll med at skipet er bemannet som fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og undersøke om besetningen har de foreskrevne kvalifikasjoner, jf. de til enhver tid gjeldende forskrifter om disse forhold.
 - b) Når den termin som er fastsatt i fartssertifikatet er utløpt, skal det foretas en besiktelse for fornyelse i samsvar med bokstav a og nytt sertifikat utstedes. Besiktelsen kan finne sted inntil 3 måneder før den dato som er angitt i sertifikatet uten at dato for neste fornyelsesbesiktelse blir endret. Besiktelsen må alltid være avsluttet innen den dato som er angitt i sertifikatet. Dato for en ny besiktelse beregnes ved første gangsbesiktelse ut fra siste dato i den måned besiktelsen ble avsluttet. Ved senere besiktelser legges dato som angitt i sertifikatet til grunn.
 - c) I løpet av sertifikatperioden skal det foretas en mellomliggende besiktelse som omfatter kontroll med at forholdene nevnt i bokstav a fortsatt er i samsvar med de til

enhver tid gjeldende forskrifter. Den mellomliggende besiktelse skal gjennomføres mellom 2. og 3. år i sertifikatperioden.

- d) Besiktelse skal også foretas når skipet har lidt skade eller har gjennomgått reparasjoner som kan medføre at skipets soliditet er forringet eller at utstyrets effektivitet er blitt dårligere. Besiktelsen skal omfatte kontroll med at skipets tilstand etter reparasjon fortsatt er i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter, jf. bokstav a. Besiktelsen behøver ikke omfatte andre deler enn de som kan ha fått sin soliditet eller effektivitet forandret.

(2) Etter avsluttet besiktelse, skal det ikke foretas noen forandringer av de forhold som besiktelsen omfatter uten at disse er godkjent.

Endret 2. januar 2006, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 23

Besiktelse for sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip

(1) Besiktelse for utstedelse av sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip omfatter følgende: Besiktelse for utstedelse og fornyelse av sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip skal utføres i samsvar med § 22 første ledd bokstav a og Sjø sikkerhetskonvensjonen kapittel I regel 8. Kontrollen skal også omfatte at utstyret er typegodkjent i henhold til forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr. For å opprettholde sertifikatets gyldighet skal det foretas periodisk besiktelse i henhold til Sjø sikkerhetskonvensjonens 1988–Protokoll kapittel I regel 8 (a) (iii), jf. regel 8 (b) (ii), og årlige besiktelser iht. Sjø sikkerhetskonvensjonen kapittel I regel 8 (a) (iv), jf. regel 8 (b) (iii).

(2) Vedkommende skipsinspektør/besiktelsesmann skal gi påtegninger om den periodiske besiktelsen og de årlige besiktelsene i sikkerhetssertifikatet.

§ 24

Besiktelse m.m. for sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip

(1) Besiktelse for utstedelse av sikkerhetssertifikat for konstruksjon på lasteskip omfatter følgende:

- a) Besiktelse for utstedelse av nytt sikkerhetssertifikat for konstruksjon på lasteskip skal utføres i henhold til skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter og Sjø sikkerhetskonvensjonen kapittel 1 del B. Kontrollen skal omfatte kontroll med at skrog, maskineri, elektrisk anlegg og tilhørende utstyr oppfyller gjeldende krav til de til enhver tid gjeldende forskrifter om disse forhold. Kontrollen skal også omfatte at utstyret er typegodkjent i henhold til forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr.
- b) Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjon kan besikte forhold som de anerkjente klasseinstitusjoner kontrollerer ved klassifisering av nybygg og ved besiktelse for opptak i klasse og fornyelse av klasse for eksisterende skip.
- c) For å opprettholde sertifikatets gyldighet skal det foretas en mellombesiktelse i henhold til Sjø sikkerhetskonvensjonens 1988-Protokoll kapittel I regel 10 (a) (iii), jf. regel 10 (b) (iii), årlig besiktelse i hht. regel 10 (a) (iv), jf. regel 10 (b) (iv) og minimum to undersøkelser av skipets ytre bunn i hht. regel 10 (a) (v) jf. regel 10 (b) (v).
- d) I tillegg til bestemmelsene i bokstav a til c skal bulkskip og oljetankskip besiktes i henhold til kravene i Sjø sikkerhetskonvensjonens kapittel XI, regel 2 om utvidete besiktelser.

(2) Vedkommende skipsinspektør/besiktelsesmann skal gi påtegninger om de årlige besiktelser, mellombesiktelsen og undersøkelse av skipets ytre bunn i sikkerhetssertifikatet.

(3) Det kan gis unntak for enkeltreiser for skip som har sertifikat for liten kystfart eller mindre fart, som unntaksvis skal anvendes på en enkelt reise i større fart enn liten kystfart.

Sjøfartsdirektoratet kan fritta skipet for kravene i første ledd bokstav a til d, forutsatt at det oppfyller de sikkerhetskrav som Sjøfartsdirektoratet finner tilfredsstillende for den reise det skal foreta. Skip som helt eller delvis fritas etter denne bestemmelse, skal være i besiktelse av et dispensasjonssertifikat, hvor det skal fremgå hvilke krav skipet er fritatt fra å oppfylle.

Endret 2. januar 2006, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 25

Besiktelse for sikkerhetssertifikat for lasteskip

Besiktelse for utstedelse av sikkerhetssertifikat for lasteskip skal utføres i samsvar med § 22 første ledd, § 23, § 24 i denne forskrift samt § 5 i forskrift av 11. november 1991 nr. 731 om radiotelegrafi og radiotelefoni på passasjer- og lasteskip, og i samsvar med Sjøsikkerhetskonvensjon kapittel I del B, jf. regel 12 (a) (v). Kontrollen skal også omfatte at utstyret er typegodkjent i henhold til forskrift 29 desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr.

§ 26

Besiktelse for fartstillatelse m.m.

(1) Før fartstillatelse utstedes, skal det utføres en besiktelse som omfatter kontroll med at kravene i de til enhver tid gjeldende forskrifter for lasteskip av angjeldende størrelse så vidt mulig tilfredsstilles, og at bestemmelsen i § 22 første ledd bokstav a er etterkommet.

(2) Bestemmelsene i § 22 første ledd bokstav d og § 22 annet ledd gjelder tilsvarende.

§ 27

Utstedelse og varighet av sertifikater

(1) Sertifikater utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger. Sertifikatene skal ha tekst som fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

(2) Fartssertifikatet utstedes for fart i nærmere angitte fartsområder, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om fartsområder og for et tidsrom på inntil 5 år. I sertifikatet skal anføres dato for fornyelse og betingelser som er fastsatt for dets gyldighet.

a) Dersom fartssertifikat etter avsluttet førstegangsbesiktelse, besiktelse i forbindelse med endring av fartsområde e.l. ikke kan bli utlevert før skipet settes i fart, kan stasjon i Sjøfartsdirektoratet, når alt er funnet i orden, utstede et fartssertifikat med begrenset gyldighet inntil 6 måneder. I utlandet utstedes fartssertifikat med begrenset gyldighet inntil 6 måneder av Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjon, eventuelt av norsk konsulat/utenriksstasjon.

b) Dersom fartssertifikat etter avsluttet fornyelsesbesiktelse ikke kan utleveres før utløpet av det tidligere utstedte sertifikat, kan stasjon i Sjøfartsdirektoratet, når alt er funnet i orden, forlenge det tidligere utstedte sertifikat for et tidsrom av inntil 6 måneder ut over den dato som er angitt i sertifikatet. En slik forlengelse kan også innrømmes når det foretas et foreløpig ettersyn av de deler av skipet og det utstyr som det kreves besiktelse av ved utstedelse av fartssertifikat. Hvis skipet er i utlandet, skal skipets fører avgi skriftlig erklæring om at disse deler er i forskriftsmessig stand. Erklæringen sendes Sjøfartsdirektoratet gjennom konsulatet/utenriksstasjonen på vedkommende sted.

(3) For varighet og gyldighet av sikkerhetssertifikat for utstyr, sikkerhetssertifikat for konstruksjon på lasteskip, sikkerhetssertifikat for radio på lasteskip og sikkerhetssertifikat for lasteskip, jf. § 20, gjelder bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonen kapittel I regel 14.

(4) Hvis sertifikatene som nevnt i tredje ledd etter avsluttet førstegangsbesiktelse ikke kan bli utlevert før skipet settes i fart, kan midlertidige sikkerhetssertifikater med gyldighet i inntil 5 måneder utstedes av Sjøfartsdirektoratet, eller den det bemyndiger, såfremt alle betingelser for å utstede sertifikatet etter denne forskrift er til stede.

(5) Lasteskip, som iht. § 19 skal ha sikkerhetssertifikat for konstruksjon, skal foreta besiktelse for fornyelse/utstedelse av alle relevante sertifikater som omfattes av HSSC¹ samtidig, slik at alle sertifikatene får samme gyldighetsdato. For klassifiserte lasteskip inkluderer dette også klassesertifikatet. Denne besiktelsen skal foretas:

- a) For uklassifiserte lasteskip; senest ved første fornyelse av sikkerhetssertifikat for konstruksjon.
- b) For klassifiserte lasteskip; senest ved første fornyelse av skipets klassesertifikat.

¹HSSC (Harmonized System for Survey and Certification) – jf. 1988 Protokollen til SOLAS 1974, omfatter sertifikater som kreves av Sjøsikkerhetskonvensjonen, Lastelinjekonvensjonen, Marpol 73/78, IBC-, IGC- og BCH-kodene.

§ 28

Utstedelse og varighet av fartstillatelser

(1) Fartstillatelse med tekst fastsatt av Sjøfartsdirektoratet utstedes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet.

(2) I spesielle tilfeller kan fartstillatelse for en enkelt reise utstedes uten besiktelse hvis tilsvarende besiktelse har vært foretatt i løpet av de siste 2 måneder, og ny besiktelse ikke kan foretas uten uforholdsmessige vansker eller omkostninger. Skipets fører skal i slike tilfeller avgi en skriftlig erklæring om at skipet er i forsvarlig stand og forskriftsmessig utstyrt for den forestående reise.

Kapittel 7

Besiktelse for utstedelse av fartssertifikat, fartstillatelse m.m. for lektere

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 5).

§ 29

Fartssertifikat

Lektere med en bruttotonnasje på 50 og derover skal når de

- a) er bemannet, eller
- b) anvendes til transport i bulk av olje, flytende kjemikalier eller kondenserte gasser, eller
- c) anvendes i fart utenfor beskyttet farvann

ha gyldig fartssertifikat for det fartsområde de anvendes i.

§ 30

Fartstillatelse

Følgende lektere som forskriften gjelder for, skal ha fartstillatelse:

- a) leker uten fartssertifikat som ved enkelt leilighet skal foreta reiser hvor slikt sertifikat er påbudt,
- b) leker som ved enkelt leilighet skal foreta reiser utenfor det område lekteren har fartssertifikat for.

§ 31

Besiktelse for fartssertifikat m.m.

Besiktelse for utstedelse av fartssertifikat, samt mellomliggende besiktelse, skal foretas som bestemt for lasteskip, jf. § 22.

§ 32

Besiktelse for fartstillatelse m.m.

Før fartstillatelse utstedes, skal det utføres besiktelser som omfatter kontroll med at kravene i de til enhver tid gjeldende forskrifter som gjelder for lektere av angjeldende størrelse så vidt mulig tilfredsstilles, jf. bestemmelsene i § 22 første ledd bokstav a og d samt annet ledd.

§ 33

Utstedelse og varighet av fartssertifikat

Sertifikatet utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, for nærmere angitte fartsområder, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om fartsområder m.m. Sertifikatet fornyes og forlenges i samsvar med bestemmelsene i § 27 annet ledd.

§ 34

Utstedelse og varighet av fartstillatelser

(1) Fartstillatelse med tekst fastsatt av Sjøfartsdirektoratet utstedes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet.

(2) I spesielle tilfeller kan fartstillatelse for en enkelt reise utstedes uten besiktelse hvis tilsvarende besiktelse har vært foretatt i løpet av de siste 2 måneder, og ny besiktelse ikke kan foretas uten uforholdsmessige vansker eller omkostninger. Det skal i slike tilfeller avgis en skriftlig erklæring fra rederi eller lekerens ansvarshavende om at lekeren er i forsvarlig stand og forskriftsmessig utstyrt for den forestående reise.

(3) Fartstillatelse gis normalt gyldighet for hver enkelt reise.

§ 35

Utøvelse av andre kontrollfunksjoner

(1) Dersom virksomheten til en leker som benyttes i helt innelukket farvann er slik at det om bord i lekeren er sysselsatt arbeidstakere tilknyttet landbasert virksomhet, kan Sjøfartsdirektoratet overlate til Arbeidstilsynet å føre kontroll med lekerens drift og utstyr.

(2) Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjon vil i slike tilfeller likevel kunne foreta kontroll med at lekeren tilfredsstiller de krav som følger av bestemmelsene i denne og andre forskrifter som gjelder for lektere, bl.a. i forbindelse med utstedelse og fornyelse av sertifikater og når det ellers finnes påkrevd.

(3) Tilsynsansvar etter første ledd overføres ved melding til Arbeidstilsynet. Hvilke krav Arbeidstilsynet skal legge til grunn ved slik kontroll, reguleres i overenskomst mellom Direktoratet for arbeidstilsynet og Sjøfartsdirektoratet.

Kapittel 8

Besiktelse av passasjer-, lasteskip og lektere for internasjonalt lastelinjesertifikat og besiktelse for fribord på passasjer-, lasteskip og lektere som ikke skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 6).

§ 36

Internasjonalt lastelinjesertifikat for passasjer-, lasteskip og lektere

Passasjer-, lasteskip og lektere med lengde L på 24 m og derover, som anvendes i internasjonal fart, samt passasjerskip med en bruttotonnasje på 1000 og derover i liten kystfart, skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat i henhold til Lastelinjekonvensjonen.

§ 37

Besiktelse for internasjonalt lastelinjesertifikat

Besiktelse, inspeksjoner og kontroll av merker skal foretas av den institusjon som utsteder det internasjonale lastelinjesertifikatet og være i samsvar med Lastelinjekonvensjonen. Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjon kan dog i spesielle tilfelle foreta besiktelse, inspeksjoner m.v. og utstede internasjonalt lastelinjesertifikat også for klassifiserte lasteskip/lektere.

§ 38

Dispensasjoner i forbindelse med fastsettelse av internasjonal lastelinje

Skip eller lekter som normalt ikke anvendes i utenriks fart samt fart på Svalbard og Jan Mayen-, men som unntaksvis er nødt til å foreta en enkelt reise i slik fart, kan av Sjøfartsdirektoratet fritas fra hvilket som helst av kravene i denne forskrift, forutsatt at den tilfredsstiller slike sikkerhetskrav som etter Sjøfartsdirektoratets mening er tilstrekkelige for den reise som skipet eller lekteren skal foreta.

§ 39

Ustedelse og varighet av sertifikat m.v.

Internasjonalt lastelinjesertifikat utstedes av:

- a) Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjon for alle passasjerskip og for lasteskip/lektere som ikke er klassifisert, og
- b) de respektive anerkjente klasseinstitusjoner for klassifiserte lasteskip/lektere.

§ 40

Fribord for passasjerskip som ikke skal ha internasjonalt lastelinje-sertifikat

Ved fastsettelse av fribord for passasjerskip med bruttotonnasje på 50 og derover og som ikke skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat, gjelder følgende:

- a) Fribordet fastsettes i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip. Unntatt fra dette er passasjerskip som ikke fører noen form for last eller har rom for føring av last og som anvendes i fartsområde 3 eller mindre fart, slik det fremgår av relevante paragrafer i ovennevnte forskrift.
- b) Fribordets størrelse fastsettes av Sjøfartsdirektoratet som i den anledning skal ha innsendt dokumentasjon slik det fremgår av den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip og lektere. Fribordet skal angis i passasjersertifikatet.
- c) Førstegangskontroll av fribordsmerker og alle øvrige fribordsforhold som lukningsmidler, karm-, terskelhøyder m.v. foretas av stasjon i Sjøfartsdirektoratet og inkluderes i besiktelse for passasjersertifikat for nybygg. Dessuten skal slik førstegangskontroll foretas ved ombygginger/forandringer som fører til endringer av eksisterende fribord.
- d) Periodisk kontroll av at merker og alle fribordsforhold er uendret og i orden inkluderes i besiktelsene for fornyelse av passasjersertifikat samt ved eventuelt tilsyn.
- e) Eksisterende passasjerskip skal innen første besiktelse for fornyelse av passasjersertifikat, eller ved første besiktelse for fornyelse av lastelinjesertifikatet, oppfylle bestemmelsene i denne paragraf. Fribordets størrelse, merking og andre fribordsforhold forutsettes likevel uendret, med mindre det samtidig foretas ombygginger e.l. som betinger endringer i fribord og fribordsforhold.

§ 41

Fribord for lasteskip/lektere som ikke skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat

- (1) Ved fastsettelse av fribord for lasteskip/lektere med bruttotonnasje på 50 og derover som ikke skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat gjelder følgende:
- a) Fribordet fastsettes i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere. Unntatt er lektere som ikke skal ha fartssertifikat.
 - b) Fribordets størrelse fastsettes av: Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjon for lasteskip/lektere som ikke har klasse i anerkjent klasseinstitusjon. For klassifiserte lasteskip/lektere av anerkjent klasseinstitusjon, som i den anledning skal ha innsendt dokumentasjon slik det fremgår av den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip. For lasteskip/lektere med L på 24 m og derover som kun skal anvendes i liten kystfart eller mindre, fastsettes dog fribordet etter samme besiktelses- og rapporteringsprosedyre som for internasjonalt lastelinjesertifikat, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip. Fribordet skal angis i fartssertifikatet.
- (2) Førstegangskontroll av fribordsmerker og alle øvrige fribordsforhold som lukningsmidler, karm-, terskelhøyder m.v., foretas av den institusjon som har fastsatt fribordet. Kontrollen inkluderes i besiktelse for fartssertifikat for nybygg, og ved ombygginger/forandringer som fører til endringer i eksisterende fribord.
- (3) Periodisk kontroll av merker og alle fribordsforhold, inkluderes i besiktelsene for fornyelse av fartssertifikat.
- (4) Eksisterende lasteskip/lektere skal innen første besiktelse for fornyelse av fartssertifikatet eller ved første besiktelse for fornyelse av lastelinjesertifikatet, oppfylle bestemmelsene i denne paragraf. Fribordets størrelse, merking og andre fribordsforhold forutsettes likevel uendret, med mindre det samtidig foretas ombygginger e.l. som betinger endringer i fribord og fribordsforhold.

§ 42

Nedlasting av skip/lekter som ikke har fastsatt fribord

- (1) Skip med bruttotonnasje under 50, lektere uten fartssertifikat og øvrige skip/lektere som ikke skal ha fastsatt fribord i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere, skal lastes slik at de får et forsvarlig fribord når skrogstyrke, stabilitet, lukningsmidler, karmhøyder, farvann og årstid m.v. tas i betraktning, og slik at sjødyktigheten ikke settes i fare. Under ingen omstendighet skal utsatt del av fribordsdekk i noen lastetilstand ligge under vannflaten.
- (2) For lasteskip/lektere med bruttotonnasje under 50 som fører last med høy egenvekt, f.eks. sandlast o.l., skal det i samråd med stasjon i Sjøfartsdirektoratet påføres et merke på skipets sider ut fra de kriterier som er nevnt i første ledd. Minimum fribord i innelukket farvann skal imidlertid normalt ikke være mindre enn 150 mm.
- (3) For ubemannet leker som kun anvendes i beskyttet farvann eller mindre, og som er bygget som åpen leker i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere, gjelder generelt bestemmelsene i første ledd. Som retningsgivende norm må imidlertid størrelsen av fribordet målt fra topp av lukekarm, terskler eller esing, for slike lektere minst være: $\text{Fribord} = (2 \times F) + 600 \text{ mm}$, hvor F er glattdekksfribordet for lasteskip av tilsvarende størrelse i henhold til ovennevnte forskrift om bygging.
- (4) Stasjon i Sjøfartsdirektoratet kan forlange påført et merke på lekerens sider i henhold til dette, eller ut fra andre vurderinger.

Kapittel 9

Besiktelse og kontroll av fartøy som anvendes til begrenset passasjerbefordring i lokale farvann, og hvor passasjersertifikat- eller sikkerhetssertifikat for passasjerskip ikke kreves

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 7).

§ 43

Tillatelse til begrenset passasjerbefordring

(1) Fartøy med 12 passasjerer og mindre som ikke har passasjersertifikat i henhold til § 9, skal ha egen tillatelse til begrenset passasjerbefordring. Med unntak av fartøy i henhold til § 1 første ledd bokstav a nr. 1 til 5, fartøy med hastighet $V = 2,0$ kvadratroten av gL og derover, eller fartøy som anvendes i ordinær rutetrafikk, gjelder dette for:

- a) Fartøy som anvendes til organisert lege-, ambulanse-, skyss- og takstjeneste, skole-skyss o.l. i beskyttet farvann og mindre.
- b) Fartøy som anvendes til passasjerbefordring av mer tilfeldig karakter i beskyttet farvann og mindre, samt i større farvann til og med liten kystfart når:
 1. det ikke er aktuelt med anvendelse under dårlige vær- og sjøforhold. (Dette kan gjelde passasjerbefordring til og fra fyr, fiskeoppdrettsanlegg og andre arbeidsplattformer e.l. i åpen sjø, hvor bl.a. landingsforholdene ikke sannsynliggjør anvendelse under dårlige vær- og sjøforhold.)
 2. avstand til nærmeste havn ikke er mer enn 5, henholdsvis 25 n. mil, og for det siste tilfelle ikke mer enn 20 n. mil fra grunnlinjen. (Se vedlegg A)
- c) Fartøy som anvendes til ervervsmessig tur og turisttrafikk i beskyttet farvann og mindre, samt i større farvann til og med liten kystfart i sommerhalvåret (1. mai – 31. august) når avstand til nærmeste havn ikke er mer enn 5, henholdsvis 25 n. mil, og for det siste tilfelle ikke mer enn 20 n. mil fra grunnlinjen. (Se vedlegg A.)

§ 44

Besiktelse for tillatelse til begrenset passasjerbefordring

(1) Det skal foretas førstegangs- og årlige besiktelser for tillatelse til begrenset passasjerbefordring som skal sikre oppfyllelse av bestemmelsene i vedlegg A til denne forskrift. Omfanget av årlige besiktelser avgjøres av stasjon i Sjøfartsdirektoratet i det enkelte tilfelle. Dersom det under besiktelsen finnes mangler av en slik art at tillatelse likevel kan gis for manglene utbedres, skal dette spesifiseres i påleggsliste med tidsfrist for utbedring.

(2) Rigg, seil og annet tilbehør på fartøy som anvender seil skal være besiktet og funnet i tilfredsstillende stand av person som har erfaring med bruk og vedlikehold av rigg, seil og tilhørende utstyr. Dette må om nødvendig kunne dokumenteres skriftlig.

§ 45

Utstedelse og varighet av tillatelse til begrenset passasjerbefordring

(1) Tillatelse til begrenset passasjerbefordring skal utstedes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet på formular som er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Formularet skal ha tekst som angir at fartøyet er besiktet i henhold til gjeldende bestemmelser, hvilken type personbefordring det anvendes til, hvilket farvann og fartsområde det anvendes i, samt andre betingelser som er knyttet til tillatelsen. Det skal dessuten angis om fartøyet er «verneverdig skip» i henhold til

den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjerskip, lasteskip og lektere, og/eller om det anvendes «med seil» i henhold til kap. VIII i vedlegg A til forskrift her.

(2) Tillatelsen utstedes med gyldighet i inntil ett år, og gjelder kun i det lokale farvann som er angitt i tillatelsen. Årlig besiktelse kan finne sted inntil 3 måneder før tillatelsens gyldighet utløper, uten at dato for neste besiktelse blir endret.

Kapittel 10

Besiktelse og kontroll av lasteskip på 15 m største lengde og derover, men med en bruttotonnasje under 50

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 8).

§ 46

Førstegangsbesiktelse og dokumentasjon

(1) Nye og eksisterende lasteskip på 15 m største lengde og derover, men med bruttotonnasje under 50, skal gjennomgå en førstegangsbesiktelse for å bringe på det rene at skipet tilfredsstiller alle krav i de til enhver tid gjeldende forskrifter for skip av denne type og størrelse.

(2) Første ledd gjelder tilsvarende ved ombygninger og/eller endringer av fartøyet.

(3) For klassifisert skip skal besiktelsen kun omfatte de forhold som ikke ivaretas av klasseinstitusjonen.

(4) Etter avsluttet førstegangsbesiktelse skal Sjøfartsdirektoratet utstede et dokument som bekrefter at skipet tilfredsstiller de relevante krav. Dokumentet skal være på formular fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og slås opp om bord.

(5) Dersom det ved førstegangsbesiktelsen finnes mangler, kan dokument som bekrefter førstegangsbesiktelsen likevel utstedes, dersom manglene er av en slik art at fartøyet finnes sikkerhets- og miljømessig forsvarlig. Manglene og frist for å utbedre disse skal da anføres i en påleggsliste som overleveres skipets fører.

§ 47

Kontroll

(1) Rederiet skal selv føre kontroll med at fartøyet til enhver tid er i sjødyktig stand. Dette gjelder både for nye og eksisterende fartøy.

(2) Stasjon i Sjøfartsdirektoratet kan kontrollere fartøyet tilstand.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel 11

Om sleping og slepetillatelser

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 9).

§ 48

Besiktelse for slepetillatelse

(1) Besiktelse for slepetillatelse skal foretas når sleping skal foregå i liten kystfart eller mindre fart og når minst ett av forholdene i henhold til bokstav a til d er aktuelt:

a) Slepebåt

1. med en bruttotonnasje på 50 og derover og anvendes til sleping i et større fartsområde enn det fartssertifikatet gjelder for
 2. er mellom 15 m største lengde og med en bruttotonnasje på 50 og anvendes til sleping i større fartsområde enn innaskjærs fart
 3. er mindre enn 15 m største lengde og anvendes til sleping av lekter eller skip med en bruttotonnasje på 50 og derover i større fartsområde enn beskyttet farvann. Det samme gjelder når annen gjenstand av tilsvarende størrelse slepes i dette fartsområdet.
- b) Annet skip enn slepebåt som anvendes til sleping, uansett fartsområde og uansett hvilket sertifikat skipet ellers måtte ha
- c) Slept gjenstand
1. er lekter som har fartssertifikat, og som slepes i et større fartsområde enn det fartssertifikatet gjelder for
 2. er lekter med en bruttotonnasje på 50 og derover uten fartssertifikat, og som slepes i et større fartsområde enn beskyttet farvann
 3. er et skip som slepes i et større fartsområde enn beskyttet farvann
 4. ikke er skip eller lekter og gjenstanden anses å kunne være en fare for den øvrige skipsfart.
- d) Sleping foregår i norsk territorialfarvann og slepebåt/skip og/eller slept lekter/gjenstand ikke er norsk, og ikke har godkjennelse fra myndighet i den stat hvor slepebåt/skip og/eller gjenstand er registrert, eller ved slep av større konstruksjoner e.l., selv om det foreligger godkjennelse fra en annen stats myndigheter.
- (2) Slepetillatelse kreves ikke ved slep av lekter i beskyttet farvann eller mindre fart.

§ 49

Krav til slepebåt/skip som skal utføre sleping

- (1) Slepebåt/skip skal ha nødvendig slepekraft til normalt å kunne holde en fart på 5 knop i smult vann med det aktuelle slep.
- (2) Slepekraft utover dette kan forlanges når værforhold eller andre spesielle omstendigheter tilsier dette.

§ 50

Krav til slepeforbindelse

- (1) Slepeforbindelse skal være slik arrangert at det er mulig å holde slepet under kontroll, også under dårlige værforhold.
- (2) Slepeforbindelsen skal ha slik anordning at den gir beskyttelse mot slitasje som følge av slepets bevegelser.
- (3) Slepeforbindelsen skal ha en slik lengde eller være slik anordnet at sjokkbelastningene dempes.
- (4) Ved sleping i større fartsområde enn beskyttet farvann skal det om bord i slepet finnes en komplett reserve slepeforbindelse. Reserve slepeforbindelse skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller dets stasjon og være slik arrangert at det hurtig vil være mulig å ta i bruk reservesleperen under alle værforhold under det aktuelle slep.
- (5) Det skal foreligge sertifikat for ståltau, trosser, sjakter og annet løst utstyr som brukes i slepeforbindelsen.
- (6) Med utgangspunkt i tillatt slepekraft, skal alle komponenter i slepeforbindelsen minst være dimensjonert med en sikkerhetsfaktor på 3 mot brudd.

§ 51

Krav til slept gjenstand m.v.

(1) Når slepetillatelse kreves, skal det til den av Sjøfartsdirektoratets stasjoner som skal utstede slepetillatelsen, innsendes opplysninger om slepebåt/skip, slepeutstyr, slepeforbindelse og slept gjenstand.

(2) Den slepte gjenstand skal være konstruert slik at den har tilfredsstillende stabilitet til å kunne tåle de påkjenninger den maksimalt ventes å ville bli utsatt for under slepingen.

(3) Sjøfartsdirektoratet kan forlange dokumentasjon for den slepte gjenstands styrke fra den som eier eller disponerer denne, f.eks. eventuelt sertifikat fra anerkjent klasseinstitusjon.

(4) Slepefester på den slepte gjenstand skal være dimensjonert med en sikkerhetsfaktor på 3 mot materialets flytespenning med utgangspunkt i anvendt slepekraft.

(5) Sjøfartsdirektoratet kan kreve bemanning og stille krav til bemanningens kvalifikasjoner.

(6) Den slepte gjenstand skal være utstyrt med lanterner og signalfigurer i samsvar med de til enhver tid gjeldende sjøveisregler.

§ 52

Utstedelse av slepetillatelse

Slepetillatelsen skal ha tekst som fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, og skal utstedes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet etter at denne har besiktet slepet og funnet det i betryggende stand for den forestående sleping. Stasjonen avgjør i hvert enkelt tilfelle hvorvidt spørsmål om slepetillatelse skal forelegges Sjøfartsdirektoratet for godkjenning.

§ 53

Ansvarshavende for sleping

Før slepingen tar til, skal det være klarlagt hvem som er ansvarshavende for slepet. Ansvarshavende skal sørge for at eventuelt påbudt slepetillatelse foreligger, og at eventuelle betingelser knyttet til denne, blir overholdt.

Kapittel 12

Besiktelse av slepeutstyr og annen dekk- og sikkerhetsutrustning- på forsyningsskip og slepebåter

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 10).

§ 54

Slepe- og ankerhånderingsvinsjer

(1) Minst en gang i året skal det foretas grundig kontroll av slepe- og ankerhånderingsvinsj med tilhørende utstyr for å klarlegge slitasje, deformasjon, sprekker, skader o.l. Prøvene skal utføres av kvalifisert personell om bord i henhold til instruks fra produsent. Nødutløsning skal prøves med full slepekraft. Dokumentasjon som viser at kontrollen er foretatt, skal foreligge om bord.

(2) Hvert 5. år skal slepe- og ankerhånderingsvinsjen besiktes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet. Ved denne besiktelsen skal vinsjen funksjonsprøves som nevnt i første ledd. Etter prøvene skal demontering foretas i den grad dette anses påkrevd. Besiktelsen skal foretas samtidig med sertifikatfornyelsen.

§ 55*Slepekroker*

(1) Minst en gang i året skal det av kvalifisert personell om bord foretas grundig kontroll av slepekrok og tilhørende utstyr slik som beskrevet i § 54 for slepe- og ankerhåndteringsvinsjer. Dokumentasjon som viser at kontrollen er foretatt skal foreligge om bord.

(2) Hvert 5. år skal slepekroker med tilhørende utstyr besiktes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet som bestemt i § 54 for slepe- og ankerhåndteringsvinsjer. Besiktelsen skal foretas samtidig med sertifikatfornyelsen.

§ 56*Sikkerhetsutstyr for anvendelse under sleping og ankerhåndtering*

(1) Hvert år skal utstyr som styrepinner, wire/kjettingstopper, slepeøye o.l., kontrolleres av kvalifisert personell om bord slik som beskrevet i § 54 for slepe- og ankerhåndteringsvinsjer. Belastningsprøver og eventuelle nødutløsningsprøver skal utføres i henhold til produsentens instruks. Dokumentasjon som viser at kontrollen er foretatt skal foreligge om bord.

(2) Hvert 5. år skal utstyr som styrepinner, wire/kjettingstopper, slepeøye o.l. besiktes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet som beskrevet i § 54 for slepe- og ankerhåndteringsvinsjer. Belastningsprøver og eventuelt nødutløsningsprøven skal utføres i henhold til produsentens instruks. Besiktelsen skal foretas samtidig med sertifikatfornyelsen.

Kapittel 13**Besiktelse m.m. av elektriske anlegg om bord i skip**

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 11).

§ 57*Førstegangsbesiktelse av elektriske anlegg¹*

Ved fremsendelse av begjæring om besiktelse av elektriske anlegg om bord i skip eller lekter med spenning høyere enn 50 V gjelder følgende:

- a) For besiktelse av nye anlegg om bord i passasjerskip og uklassifiserte lasteskip/lektere som bygges i Norge, skal reder eller fører sende begjæring om inspeksjon direkte til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Ved bygging i utlandet sendes begjæringen om besiktelse gjennom Sjøfartsdirektoratet.
- b) For besiktelse av nye anlegg og ved periodiske besiktelser av lasteskip/lektere med klasse i anerkjent klasseinstitusjon, skal anmodning om besiktelse rettes av byggeverksted/reder direkte til vedkommende klasseinstitusjon.
- c) Når anlegg i henhold til bokstav a er ferdig installert og eventuelle pålegg er etterkommet, utferdiger Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap en tilsynserklæring som skal oppbevares om bord sammen med sertifikatene.

¹ For fartøy som har hovedanlegg på 50 V og høyere og i tillegg anlegg under 50 V foretar DSB kontroll av disse anleggene og utsteder tilsynserklæring. For passasjerskip som er registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister, foreligger egen avtale mellom Sjøfartsdirektoratet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

§ 58*Utstedelse av installasjonsbevis m.m.*

I forbindelse med utstedelse av installasjonsbevis for fartøy som kun har anlegg med spenning på 50 V og lavere eller landanlegg med 220 V uten egen generator gjelder følgende:

- a) For passasjerskip og uklassifiserte lasteskip som bygges i Norge, skal installasjon av anlegget foretas av elektroinstallatør eller akseptert elektroforetak. Elektroinstal-

latøren eller foretaket skal for det ferdige anlegg utferdige et installasjonsbevis i 2 eksemplarer på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Ett eksemplar skal beholdes om bord og 1 eksemplar sendes stasjon i Sjøfartsdirektoratet.

- b) Ved bygging i utlandet skal anleggene installeres i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere, og anmodning om besiktelse av anlegget skal av reder rettes til Sjøfartsdirektoratet, som oppnevner anerkjent klasseinstitusjon, Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, elektroinstallatør eller akseptert elektroforetak til å besikte anlegget. Vedkommende utferdiger installasjonsbevis som nevnt ovenfor, hvorav 1 eksemplar beholdes om bord, og 1 eksemplar sendes Sjøfartsdirektoratet.
- c) For lasteskip og lektere med klasse i anerkjent klasseinstitusjon, gjelder tilsvarende som § 57 bokstav b.

§ 59

Periodisk besiktelse av elektrisk anlegg med høyere spenning enn 50 V¹

Ved periodisk besiktelse av elektriske anlegg med høyere spenning enn 50 V, gjelder følgende:

- a) Periodisk besiktelse foretas ved de institusjoner slik det fremgår av § 57 i relasjon til skips- og lektertype, klasseforhold og byggested. For skip og lekter som skal besiktes av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap skal reder og fører sørge for at periodiske besiktelser av slike anlegg harmoniseres med skipets hovedsertifikat.
- b) Periodisk besiktelse foretas for:
 - 1. passasjerskip i internasjonal fart, minst en gang hver 12. måned
 - 2. passasjerskip i nasjonal fart, minst en gang hvert 5. år
 - 3. lasteskip/lektere med en bruttotonnasje på 50 og derover, minst en gang hvert 5. år.

¹ For passasjerskip som er registrert i Norsk Internasjonalt Skipsregister, foreligger egen avtale mellom Sjøfartsdirektoratet og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

§ 60

Periodisk besiktelse av elektrisk anlegg med spenning på 50 V og lavere

For passasjerskip, samt lasteskip/lekter med en bruttotonnasje på 50 og derover, skal det elektriske anlegg med spenning på 50 V og lavere eller landanlegg med 220 V uten egen generator, kontrolleres av elektroinstallatør eller akseptert elektroforetak minst en gang hvert 5. år. Kontrollen skal utføres som angitt på installasjonsbeviset og bekreftes med underskrift på dette. Rederiet skal sørge for at periodisk besiktelse av slike anlegg harmoniseres med skipets hovedsertifikat.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 61

Pålegg

(1) Når Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap har gjennomgått tekniske planer, utført sin besiktelse m.v., sender det rapport med eventuelle pålegg til reder og eventuelt til verksted. Rapporten skal vedlegges skipets sertifikat sammen med driftstillatelsen for det elektriske anlegget.

(2) Erklæring som viser at samtlige pålegg er etterkommet, skal avgis til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap av den som har foretatt utbedringene. Ett eksemplar av erklæringen skal oppbevares om bord.

(3) For passasjerskip, samt lasteskip/ lekter med en bruttotonnasje på 50 og derover, skal det elektriske anlegg med spenning på 50 V og lavere eller landanlegg med 220 V uten egen generator, kontrolleres av elektroinstallatør eller akseptert elektroforetak minst en gang hvert 5. år. Kontrollen skal utføres som angitt på installasjonsbeviset og bekreftes med underskrift på dette. Rederiet skal sørge for at periodisk besiktelse av slike anlegg harmoniseres med skipets hovedsertifikat.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 . (i kraft 1 juli 2007)

Kapittel 14

Straff, ikrafttredelse m.m.

Endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003, tidligere kapittel 12).

§ 62

Ikrafttredelse m.m.

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. juli 1987.
- (2) Fra samme tidspunkt oppheves:
 - Forskrift av 10. oktober 1952 nr. 4 for besiktelse m.v. av skip for fartssertifikat og sikkerhetssertifikat for utstyr og om fartstillatelse.
 - Forskrift av 22. mars 1965 nr. 1 om besiktelse m.v. for sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip.
 - Forskrift av 17. juni 1968 nr. 1 om lastelinjer på skip i utenriks fart.
 - Forskrift av 18. juni 1968 nr. 1 om lastelinjer på lasteskip i innenriks fart.
 - Forskrift av 21. juni 1968 nr. 3 om nedlasting av skip uten lastelinjesertifikat.
 - Forskrift av 3. oktober 1972 nr. 1 om besiktelse m.v. av passasjerskip.
 - Forskrift av 10. mars 1976 nr. 3797 om utførelse og kontroll av elektriske anlegg om bord i skip.
 - Forskrift av 26. januar 1979 nr. 3 for slep.

Vedlegg A

Bestemmelser for fartøy som skal ha tillatelse til begrenset passasjerbefordring i henhold til kap. 9

Overskriften endret ved forskrift 18 juli 2003 nr. 977 (i kraft 22 juli 2003).

Generelt

(1) Hvor det i etterfølgende ikke er gitt konkrete krav om bygnings- og utrustningsmessige forhold, er det forutsetningen at tilsvarende krav som stilles til tilsvarende fartøy med ordinært passasjersertifikat, skal være retningsgivende i utgangspunktet.

(2) Når dette innenfor de aktuelle områder i vedlegget, likevel ikke er konkretisert på samme måte som for fartøy med passasjersertifikat, betyr det at kravene skal oppfylles så langt som praktisk mulig, og at det i større grad kan tillates avvik når det finnes forsvarlig vurdert ut fra selve fartøys beskaftenhet, aktuell anvendelse, lokale farvann m.v. I den anledning kan det også legges begrensninger på et fartøys passasjerantall, anvendelse og farts-

område, selv om fartøyet i seg selv tilfredsstiller vedleggets bygnings- og utrustningsmessige krav til større fartsområde, passasjerantall m.v.

(3) I helt spesielle tilfelle kan det også gis pålegg på forhold som ikke omfattes av vedlegget.

I. Skrog og skrogarrangement

Skrogkonstruksjon og styrke

(1) Skrog, overbygninger og dekkshus må generelt være utført i henhold til faglig god byggepraksis med hensyn til dimensjonering, skrogarrangement og arbeidsutførelse, og det må legges vekt på at sveiseforbindelser, nagling og bolting er tilfredsstillende i alle styrkeforbindelser og i utvendig hud og dekk. Det må videre påses at hud, dekk og skott har god avstivning, og at større flater har god bæring i form av bærere, skott eller støtter. Langskips styrkedeler i bunn, sider og dekk må ha god kontinuitet.

(2) Fartøy av glassfiberarmert polyester må enten være av kjent norsk eller utenlandsk type, eller det må i det minste kunne bringes på det rene at produsenten har erfaring og god anseelse med hensyn til bygging av slike fartøy.

(3) Fartøy som er sertifisert (blått skilt) i henhold til Nordisk Båtstandard som fritids- eller yrkesbåt, kan uavhengig av bestemmelsene i første eller annet ledd ovenfor, generelt aksepteres forutsatt at fartøyet er i god stand, og at det ikke er foretatt endringer eller ombygginger o.l. fra det opprinnelige, som åpenbart forringer fartøyet.

Skrogarrangement

(1) Maskinrom skal være atskilt fra øvrige rom med mest mulig vanntette skott eller motorkasse. Maskinromsskott kan ha åpninger med lukningsmidler som kan lukkes mest mulig vanntett, og som skal være holdt lukket når fartøyet er i sjøen.

(2) Åpne båter kan anvendes i helt innelukket farvann, men sitteplasser for passasjerer skal normalt kunne overdekkes med min. kalesje e.l.

(3) Delvis overbygde båter med fast lukket overbygning, men hvor det ikke legges spesiell vekt på styrke av overbygning inkludert dører, vinduer og luker, kan anvendes i beskyttet farvann og i kortere ruter og innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger over 5 n. mil ikke passerer. Båter med overbygning som nevnt, kan tillates anvendt utover dette fartsområde, forutsatt at fartøyet kun anvendes innenfor et område på maksimum 5 n. mil til nærmeste havn.

(4) Helt overbygde eller dekkede båter med utvendig tett styrkedekk over lastet vannlinje og med lukkede overbygninger eller dekkshus av god styrke, inkludert dører, luker og vinduer, kan anvendes i kortere ruter og innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger over 25 n. mil ikke passerer, samt eventuelt i liten kystfart innenfor et område på maksimum 25 n. mil til nærmeste havn, eller maksimum 20 n. mil fra kysten. I slike farvann må likevel fartøyets størrelse og generelle sjødyktighet vurderes spesielt i forhold til farvannets beskaffenhet, årstid o.l.

Ankerutrustning

Det skal være ankerutstyr om bord med anker som kan droppes raskt, og som ut fra fartøyets størrelse og fartsområde har tilstrekkelig holdekraft.

Besiktelse av skrog

I forbindelse med skrogbesiktelse kan det forlanges tykkelsesmåling, røntgenkontroll, god tilkomst for innvending besiktelse, slipp-/dokksetting m.v. Treskrog skal undersøkes med hensyn til råte, tetning, bolting og nagling m.v., og det skal påses at det er god lufting av tømmer. Skrog utført som «sandwich-konstruksjon» (glassfiberarmert polyester), skal undersøkes med hensyn til delaminering.

II. Maskineri

Fremdrifts- og hjelpemaskineri

(1) Alle fartøy som anvendes til passasjerbefordring skal generelt ha diesel fremdrifts- og hjelpemaskineri hvor brennstoffinstallasjonen må ha rør og slanger av god kvalitet og med forsvarlig utførte forbindelser. Rør og slanger skal være godt beskyttet mot skader, men dersom brudd på brennstoffrør kan medføre tømning av tank, skal det på tank arrangeres stengekran som kan betjenes fra utsiden av motorrom.

(2) For små og helt åpne båter med inntil 6 personer om bord, kan i unntakstilfelle utenbords bensinmotor med ytelse på maksimum 25 HK aksepteres. Bensintank skal i så fall være transportabel og skal romme maksimum 25 l bensin. Det skal arrangeres fast plass for bensintank som skal ha en enkel festeanordning og, som skal oppbevares i fri luft eller i eget rom med minst 2 ventilasjonsåpninger på til sammen minst 20 cm² til fri luft. Brennstoffslanger skal være godt beskyttet mot skader, og skal være av god kvalitet med forsvarlig utført forbindelse til tank. Det skal være enkel og god tilkomst for påfylling av tank, eventuelt ved at tanken løftes ut av tankrom ved påfylling.

Lensing

(1) Alle fartøy skal ha to uavhengige lensemuligheter hvorav den ene suger fra maskinrommet og den andre fra alle vanntette avdelinger. For mindre fartøy (mindre enn 15 m største lengde) kan det aksepteres håndlensepumpe fra maskinrom. Lensearrangementet skal være sikret slik at det unngås fylling fra en vanntett avdeling til en annen.

(2) Håndlensepumpen skal ha god kapasitet som ikke bør være mindre enn 0,9 liter/slag.

(3) Kapasiteten på motordrevne lensepumper bør være i størrelsesorden:

- 120 l/min for fartøy inntil 12 meter største lengde
- 180 l/min for fartøy inntil 15 meter største lengde
- For fartøy på mer enn 15 meter største lengde må lensekapasitet tilsvarende Det norske Veritas, eller ett av de andre anerkjente klasseselskapenes regler legges til grunn.

Skroggjennomføringer

Sjøinntak og overbordløp m.v. må besiktes og finnes forsvarlig med hensyn til risikoen for vannfylling og feilbetjening.

Nødstyring

Det skal være arrangement for nødstyring.

Besiktelse av maskineri og systemer

(1) Omfanget av besiktelse av selve maskinanlegget avgjøres generelt på grunnlag av anleggets type, alder, vedlikehold og gangtid m.v., og utføres i henhold til vanlig praksis. Tilhørende brennstoffsystem og tanker m.v. må besiktes regelmessig med hensyn til lekkasjer, defekter og holdbarhet m.v. slik det fremgår ovenfor.

(2) Lensesystemer, skroggjennomføringer og styring/nødstyring m.v. skal besiktes og prøves regelmessig.

III. Stabilitet og fribord

Stabilitet

(1) For fartøy med en bruttotonnasje under 50 skal det utføres en praktisk krengeprøve.

(2) For fartøy med en bruttotonnasje på 50 og derover vises det til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere.

Fribord og fribordsforhold

(1) Fribord fra lastet vannlinje til esing for fartøy i henhold til dette vedleggets kapittel I (skrogarrangement) annet og tredje ledd, eller til dekk for fartøy i henhold til fjerde ledd i nevnte bestemmelse, må være tilstrekkelig og må stå i forhold til fartøyets anvendelse.

(2) Krav til lenseporter eller andre åpninger for drenering av dekk, samt krav til karmhøyder for utvendige luker og dører på dekk, vurderes ut fra værtetthet og lukkemulighet for luker og dører, plassering om bord, fribordets størrelse, fartøyets anvendelse m.v.

IV. Tiltak mot brann

Sikringstiltak mot brann

(1) Maskinrommet skal være isolert med ubrennbare materialer slik at omgivelsene er beskyttet mot brann i minimum 30 min.

(2) For en praktisk vurdering vil eksempelvis en 50 mm steinullmatte med romvekt ca. 100 kg/m³ kunne godtas.

(3) Etter vurdering i det enkelte tilfelle vil kravet til brannisolasjon kunne frafalles under forutsetning av at det utenfor nedgang til maskinrommet blir plassert 2 stk. pulver håndslukningsapparater. Disse apparater kommer i tillegg til de øvrige apparater i henhold til nedenfor nevnt.

(4) Fartøy med en bruttotonnasje på 50 og derover skal ha brannpumpe og for øvrig være utstyrt som angitt i den til enhver tid gjeldende forskrift om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen.

(5) Fartøyet skal være utstyrt med håndslukningsapparater i tilstrekkelig antall. For fartøy med bruttotonnasje på 50 og derover skal størrelsen av pulver-, vann- og CO₂-apparater være henholdsvis 12 kg, 9 liter og 6 kg. For fartøy med bruttotonnasje på under 50 kan mindre apparater aksepteres.

Elektriske anlegg

(1) For anlegg med spenning på 50 V og lavere, skal det foreligge installasjonsbevis utstedt av autorisert installatør, eller annen fagmann som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

(2) For anlegg med spenning over 50 V, kommer de aktuelle forskriftsbestemmelser om slike anlegg på passasjer-, lasteskip og lekter til anvendelse.

V. Redningsutstyr

Redningsutstyr

(1) Det skal føres redningsflåte med tilstrekkelig kapasitet for alle om bord. I tillegg skal det være redningsvester med termisk beskyttelse som tilfredsstiller kravene i IMO MSC/Circ. 922 for alle samt en livbøye med lys og line.

(2) Åpne båter i fart på elver og innsjøer kan etter særskilt vurdering av stasjon i Sjøfartsdirektoratet i stedet ha redningsvester for alle og en livbøye.

VI. Innredning og personsikkerhet

Antall passasjerer, sitteplasser etc.

(1) Det skal være anordnet faste sitteplasser for alle om bord. Dog kan det i spesielle tilfelle når det tas hensyn til turenens art, varighet samt fartsområde, gis fravik fra kravet om beskyttelse mot været og sitteplasser for alle.

(2) Passasjerantallet (maks. 12) fastsettes av stasjon i Sjøfartsdirektoratet, idet bestemmelsene i forskrift av 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.m. legges til grunn.

Toalett

Det skal være minst 1 toalett om bord.

Bysse

Dersom det er kokeapparat om bord må apparatet og installasjonen av dette finnes i orden.

Nødutganger

Nødutgangsluker skal ha tilstrekkelig åpning for evakuering av passasjerer.

Utganger

Atkomst til og fra passasjerrom skal gi rimelig god bekvemmelighet, og skal være egnet for rask rømming i en nødssituasjon. Det skal normalt være to utganger fra passasjerrom, hvorav den ene kan være nødutgang. Etter særskilt vurdering av stasjon i Sjøfartsdirektoratet kan mindre rom aksepteres med kun en ordinær utgang.

Sikkerhetsanordninger på dekk

(1) På dekk og områder hvor passasjerer tenkes å oppholde seg skal høyde av skansekledninger og rekkverk være forsvarlig for den aktivitet som området vil bli benyttet til. Andre områder skal være avspærret, og i det minste være merket med «adgang forbudt» skilt.

(2) Vinsjer og annet dekksutstyr med bevegelige deler, skal hvor slikt utstyr representerer en fare for passasjerene, være sikret på en forsvarlig måte mot utilsiktet bruk.

Atkomst til land

Det skal være egnede atkomstmuligheter mellom fartøy og land/kai.

VII. Navigasjonshjelpemidler og kommunikasjon

Utsikt/utkikk

(1) Utsikten fra styrehuset/styreplassen må finnes tilfredsstillende.

(2) Belysning, instrumenter etc. i styrehuset må anordnes slik at sjenerende reflekser unngås.

Kompass

Fartøy skal være utstyrt med et godkjent kompass hensiktsmessig plassert.

Fløyter

Fløyte, hensiktsmessig plassert, skal være installert om bord.

Karter

Sjøkart for det aktuelle fartsområde må finnes om bord.

Radio

(1) Fartøyet skal være utstyrt med maritimt VHF-radiotelefonutstyr.

(2) Fartøy som anvendes i fartsområder hvor avstanden til nærmeste havn er mer enn 5 n. mil, skal være utstyrt med godkjent friflyt montert som overdekksutstyr og slik plassert at senderen med stor grad av sannsynlighet vil bli frigjort og flyte opp til overflaten hvis fartøyet synker, eller godkjent manuell nødradiopilesender montert i styrehuset.

Lanterner

- (1) Fartøyet skal være utstyrt med et sett godkjente topp-, akter- og sidelanterner. Der-som lanternene ikke kan overvåkes fra styreplassen skal de utstyres med optisk eller akustisk feil-alarm.
- (2) Kravet til lanterner kan frafalles dersom fartøyet kun skal anvendes i normalt godt dagslys.

VIII. Fartøy med seil

Tilleggskrav for fartøy som benytter seil

- (1) Fartøyet skal ha fremdriftsmaskineri som hovedfremdriftsmiddel og som er tilstrekkelig til å gi fartøyet en fart på minst 6 knop i stille vann.
- (2) Fremdriftsmaskineriet skal være anordnet slik at det kan foretas rask oppstart fra manøverplass på dekk. Annen likeverdig arrangement vil bli vurdert spesielt.
- (3) Styrke av rigg, riggarrangement, seil samt nødvendig ballast for seilføring skal være utført i henhold til anvisning fra person som har erfaring og innsikt i dette fra tidligere.

IX. Kvalifikasjonskrav til fører

Fartøyet skal ha kvalifikasjoner i henhold til gjeldende krav til fører av passasjer-fartøyer i regler for passasjer- og lasteskip m.v. Jf. de til enhver tid gjeldende forskrifter om kvalifikasjonskrav for fører av passasjerskip med en bruttotonnasje under 25 og sertifikater for skipsførere og styrmenn.

Vedlegg B

Kommisjonsforordning (EØF) nr. 2158/93 av 28. juli 1993 om anvendelse av endringer til Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (1974) og til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973) med hensyn til rådsforordning (EØF) nr. 613/91.

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR –

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske økonomiske fellesskap, under henvisning til rådsforordning (EØF) nr. 613/91 av 4. mars 1991 om overføring av skip fra ett register til et annet innen Fellesskapet,¹ særlig artikkel 1 bokstav a) annet ledd, og ut fra følgende betraktninger:

Anvendeligheten av reglene i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS 1974) og i Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL 1973/1978) med hensyn til overføring av skip, begrenser seg til de reglene som var trådt i kraft på datoen for vedtakelsen av forordning (EØF) nr. 613/91, det vil si 4. mars 1991.

I mellomtiden ble SOLAS-konvensjonen av 1974 og den tilhørende protokoll av 1978 endret 9. og 10. november 1988, 11. april 1989 og 23. mai 1990, for å bedre sikkerhetsstan-darden på skip. Endringene trådte i kraft internasjonalt 1. februar 1992.

I mellomtiden ble også MARPOL-konvensjonen av 1973/1978 endret 4. juli 1991 for å bedre standardene for hindring av forurensning fra skip, og disse endringene trådte i kraft internasjonalt 4. april 1993.

For å sikre at disse bedre standarder for sjøsikkerhet og for hindring av forurensning anvendes i Fellesskapet med hensyn til overføring av skip mellom registre i medlemsstatene, bør endringene erklæres anvendelige med hensyn til forordning (EØF) nr. 613/91.

Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse avgitt 7. mai 1993 av Komiteen for overføring av skip –

¹ EFT nr. L 68 av 15.3.1991, s. 1.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Følgende endringer i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS 1974) får anvendelse med hensyn til forordning (EØF) nr. 613/91:

1. Resolusjon nr. 1 fra «Konferansen av kontraherende regjeringer til Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (1974) vedrørende det globale maritime nød- og sikkerhetssystem» av 9. november 1988, som endrer kapittel I, II-1, III, IV, V og tillegget til vedlegget til SOLAS-konvensjonen av 1974,
2. resolusjon nr. 2 fra «Konferansen av kontraherende regjeringer til Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (1974) vedrørende det globale maritime nød- og sikkerhetssystem» av 9. november 1988, om vedtakelse av modeller for utstyrslistor (formular E og R) til komplettering av sikkerhetssertifikatet for utstyr på lasteskip og sikkerhetssertifikatet for radio på lasteskip som fastsatt i vedlegget til SOLAS-konvensjonen av 1974,
3. resolusjonen fra «Konferansen av partene til protokollen av 1978 til Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs vedrørende det globale maritime nød- og sikkerhetssystem» av 10. november 1988, som endrer kapittel I og tillegget til vedlegget til protokollen av 1978 til SOLAS-konvensjonen av 1974,
4. resolusjon MSC 13(57) fra den 57. sesjon i Sjøsikkerhetskomiteen i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon, vedtatt 11. april 1989, som endrer kapittel II-1, II-2, III, IV, V og VII i vedlegget til SOLAS-konvensjonen av 1974,
5. resolusjon MSC 19(58) fra den 58. sesjon i Sjøsikkerhetskomiteen i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon, vedtatt 23. mai 1990, som endrer kapittel II-1 i vedlegget til SOLAS-konvensjonen av 1974.

Artikkel 2

Resolusjon MEPC 47(31) fra den 31. sesjon i Komiteen for beskyttelse av det marine miljø i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon, vedtatt 4. juli 1991, som endrer vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (1973), endret ved protokoll av 1978, får anvendelse med hensyn til forordning (EØF) nr. 613/91.

Artikkel 3

Denne forordning trer i kraft den sjuende dag etter at den er kunngjort i De Europeiske Fellesskaps Tidende.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Vedlegg C

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 789/2004 av 21. april 2004 om overføring av lasteskip og passasjerskip mellom registre innen Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EØF) nr. 613/91

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2, under henvisning til forslag fra Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité¹, etter samråd med Regionkomiteen, etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251², og ut fra følgende betraktninger:

- 1) Opprettelsen og gjennomføringen av det indre marked krever at de tekniske hindringer for overføring av lasteskip og passasjerskip mellom medlemsstatenes registre fjernes. Tiltak for å lette overføring av lasteskip og passasjerskip innen Fellesskapet er også nødvendige for å redusere omkostninger og administrative rutiner i forbindelse med overføring mellom registre innen Fellesskapet, noe som vil bedre driftsvilkårene og konkurranseevnen for Fellesskapets skipsfartsvirksomhet.
- 2) Det er samtidig nødvendig å sikre et høyt nivå på sikkerheten om bord og på vern av miljøet, i samsvar med internasjonale konvensjoner.
- 3) Kravene i Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS 1974), Den internasjonale konvensjon av 1966 om lastelinjer (LL 66) og Den internasjonale konvensjon av 1973 om hindring av forurensning fra skip, endret ved protokollen av 1978 (MARPOL 73/78), fastsetter et høyt nivå på sikkerheten om bord og på vern av miljøet. Den internasjonale konvensjon av 1969 om måling av fartøyer fastsetter et enhetlig system for måling av handelsskips tonnasje.
- 4) Det internasjonale regelverket for passasjerskip er blitt skjerpet og presisert ved at Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) har vedtatt et betydelig antall endringer i SOLAS 1974 og en større tilnærming av fortolkningene av reglene og standardene i SOLAS 1974.
- 5) Overføring mellom medlemsstatenes registre av lasteskip og passasjerskip som fører en medlemsstats flagg, bør ikke hindres av tekniske årsaker, forutsatt at skipene anerkjennes å være i samsvar med bestemmelsene i de aktuelle internasjonale konvensjoner av medlemsstatene eller på deres vegne av organisasjonene som er godkjent i henhold til rådsdirektiv 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse³.
- 6) En medlemsstat som mottar et skip, bør likevel kunne beholde muligheten til å anvende regler som i omfang og art er forskjellige fra dem som er fastsatt i konvensjonene nevnt i artikkel 2 bokstav a).
- 7) For å sikre at medlemsstaten med det mottakende registeret kan gjøre et raskt og velbegrunnet vedtak, bør medlemsstaten med det avgivende registeret gi den alle aktuelle foreliggende opplysninger om skipets tilstand og utrustning. Medlemsstaten med det mottakende registeret bør likevel kunne utføre en inspeksjon for å bekrefte skipets tilstand og utrustning.
- 8) Skip som er nektet anløp til medlemsstatenes havner i henhold til rådsdirektiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om håndheving av internasjonale standarder for sikkerhet, hindring av forurensning og leve- og arbeidsvilkår om bord på skip som anløper havner i fellesskapet, og som seiler i farvann under medlemsstatenes jurisdiksjon (havnestatskontroll)⁴ eller som er holdt tilbake mer enn én gang som følge av inspeksjon i havn i løpet av de tre år

som går forut for søknad om registrering, bør ikke kunne nyte godt av den forenklede ordningen for overføring til et annet register innen Fellesskapet.

- 9) De aktuelle internasjonale konvensjonene overlater visse viktige spørsmål om fortolkning av kravene til partenes skjønn. På grunnlag av sine egne fortolkninger utsteder medlemsstatene til alle skip som fører deres flagg og som omfattes av de aktuelle internasjonale konvensjonene, sertifikater som bekrefter at skipene er i samsvar med bestemmelsene. Medlemsstatene anvender nasjonale tekniske forskrifter, der noen bestemmelser inneholder andre krav enn de som finnes i de internasjonale konvensjonene og tilhørende tekniske standarder. Det bør derfor innføres en egnet framgangsmåte for å løse uoverensstemmelser i fortolkningen av eksisterende krav, noe som kan oppstå ved anmodning om overføring til annet register.
- 10) For å gjøre det mulig å overvåke gjennomføringen av denne forordning, bør medlemsstatene oversende en kortfattet årsrapport til Kommisjonen. I den første årsrapporten bør medlemsstatene oppgi hvilke tiltak de har truffet for å lette gjennomføringen av denne forordning.
- 11) Bestemmelsene i rådsforordning (EØF nr. 613/91 av 4. mars 1991 om overføring av skip fra ett register til et annet innen Fellesskapet⁵ blir vesentlig styrket og utvidet ved denne forordning. Forordning (EØF) nr. 613/91 bør derfor oppheves.
- 12) De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁶ —

¹ EFT C 80 av 30.3.2004, s. 88.

² Europaparlamentsuttalelse av 13.1.2004 (ennå ikke offentliggjort i EFT) og rådsbeslutning av 6.4.2004.

³ EFT L 319 av 12.12.1994, s. 20. Direktivet sist endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/84/EF (EFT L 324 av 29.11.2002, s. 53).

⁴ EFT L 157 av 7.7.1995, s. 1. Direktivet sist endret ved direktiv 2002/84/EF.

⁵ EFT L 68 av 15.3.1991, s. 1. Forordningen endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002 (EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1).

⁶ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål

Formålet med denne forordning er å fjerne de tekniske hindringene for overføring av lasteskip og passasjerskip som fører en medlemsstats flagg, mellom medlemsstatenes registre, og samtidig sikre et høyt nivå på sikkerheten om bord og på vern av miljøet, i samsvar med internasjonale konvensjoner.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

- a) «konvensjoner»: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS 1974), Den internasjonale konvensjon av 1966 om lastelinjer (LL66), Den internasjonale konvensjon av 1969 om måling av fartøyer og Den internasjonale konvensjon av 1973 om hindring av forurensing fra skip, endret ved protokollen av 1978 (MARPOL 73/78), i de ajourførte versjoner, samt tilhørende regelverk med bindende status, vedtatt innenfor rammen av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO), samt protokoller og endringer av disse tekstene i ajourførte versjoner,

- b) «krav»: de krav til sikkerhet, trygghet og hindring av forurensning i forbindelse med bygging og utrustning av skip fastsatt i konvensjonene og, for passasjerskip i innenriksfart, de som er som er fastsatt i rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip¹,
- c) «sertifikater»: et sertifikat, et dokument eller en samsvarserklæring som utstedes av en medlemsstat eller av en godkjent organisasjon på dens vegne, i samsvar med konvensjonene og, for passasjer skip i innenriksfart, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 11 i direktiv 98/18/EF,
- d) «passasjerskip»: et skip som fører mer enn tolv passasjerer,
- e) «passasjer»: enhver person med unntak av:
 - i) skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
 - ii) barn under ett år,
- f) «innenriksfart»: alle reiser i havområder mellom en havn i en medlemsstat og den samme havnen eller en annen havn i samme medlemsstat,
- g) «utenriksfart»: alle sjøreiser fra en havn i en medlemsstat til en havn utenfor medlemsstaten eller omvendt,
- h) «lasteskip»: et skip som ikke er passasjerskip,
- i) «godkjent organisasjon»: en organisasjon som er godkjent i samsvar med artikkel 4 i direktiv 94/57/EF.

¹ EFT L 144 av 15.5.1998, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2003/75/EF (EFT L 190 av 30.7.2003, s. 6).

Artikkel 3

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på:
 - a) lasteskip som fører gyldige sertifikater og som:
 - i) er bygd 25. mai 1980 eller senere,
 - ii) er bygd før denne datoen, men som av en medlemsstat eller en godkjent organisasjon som opptrer på dens vegne, har fått utstedt sertifikat som bekrefter samsvar med reglene for nye skip fastsatt i SOLAS 1974 eller, når det gjelder kjemikalietankskip og gasstankskip, med de aktuelle standardene i regelverkene for skip bygd 25. mai 1980 eller senere,
 - b) passasjerskip i innenriksfart og/eller utenriksfart som fører gyldige sertifikater og som:
 - i) er bygd 1. juli 1998 eller senere, eller
 - ii) er bygd før denne datoen, men som av en medlemsstat eller en godkjent organisasjon som opptrer på dens vegne, har fått utstedt sertifikat som bekrefter samsvar med kravene til skip bygd 1. juli 1998 eller senere:
 - i direktiv 98/18/EF for skip i innenriksfart,
 - i SOLAS 1974 for skip i utenriksfart.
2. Denne forordning får ikke anvendelse på:
 - a) skip som er levert etter at byggingen var fullført og som ikke fører gyldige, endelige sertifikater utstedt av medlemsstaten med det avgivende registeret,
 - b) skip som er nektet adgang til medlemsstatenes havner i samsvar med direktiv 95/21/EF i løpet av de tre år som går forut for søknad om registrering, og heller ikke på skip som er holdt tilbake etter inspeksjon i en havn i en signatarstat til Paris-memorandumet av 1982 om havnestatskontroll og av årsaker knyttet til kravene nevnt i artikkel 2 bokstav b), mer enn én gang i løpet av de tre år som går forut for søknad om registrering.

Medlemsstatene skal likevel gi søknader angående slike skip en behørig og rettidig behandling,

- c) krigs-og troppetransportskip, og heller ikke andre skip som eies eller drives av en medlemsstat og som brukes bare for statlige, ikke-kommersielle formål,
- d) skip som ikke har mekaniske framdriftsmidler, trefartøyer av enkel konstruksjon, lystfartøyer som brukes til ikke-kommersielle formål, og fiskefartøyer,
- e) lasteskip på mindre enn 500 bruttotonn.

Artikkel 4

Overføring mellom registre

1. Medlemsstatene skal ikke, av tekniske årsaker som følger av konvensjonene, nekte å registrere et skip som er registrert i en annen medlemsstat, når skipet oppfyller kravene og fører gyldige sertifikater og dets utrustning er godkjent eller typegodkjent i samsvar med rådsdirektiv 96/98/EF av 20. desember 1996 om skipsutstyr¹.
2. Medlemsstatene kan, for å overholde sine forpliktelser etter regionale miljøvernavtaler ratifisert før 1. januar 1992, pålegge ytterligere krav som er i samsvar med kravene i de ikkeobligatoriske vedleggene til konvensjonene.
3. Denne artikkel får anvendelse med forbehold for eventuelle særskilte krav fastsatt for driften av et skip i samsvar med artikkel 7 i direktiv 98/18/EF og artikkel 6 i europa-parlaments-og rådsdirektiv 2003/25/EF av 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav for roro-passasjerskip².
4. Ved mottak av anmodning om overføring skal medlemsstaten med det avgivende registeret gi medlemsstaten med det mottakende registeret alle relevante opplysninger om skipet, eller gjøre opplysningene tilgjengelige for den godkjente organisasjonen som opptrer på statens vegne, særlig om skipets tilstand og utrustning. Disse opplysningene skal omfatte dokumenter med fartøys historie og eventuelt en liste over de forbedringer som kreves av det avgivende registeret for å registrere skipet eller fornye dets sertifikater og over utestående besiktelser. Opplysningene skal omfatte alle sertifikater og enkeltheiter ved skipet som kreves i henhold til konvensjonene og relevante fellesskapsordninger, samt rapportene fra flaggstatsinspeksjoner og havnestatskontroller. Medlemsstatene skal samarbeide for å sikre korrekt gjennomføring av dette nummer.
5. Før registrering av et skip, kan medlemsstaten med det mottakende registeret eller den godkjente organisasjonen som opptrer på statens vegne, la skipet gjennomgå en inspeksjon for å bekrefte at skipets faktiske tilstand og dets utrustning svarer til sertifikatene nevnt i artikkel 3. Inspeksjonen skal utføres innen en rimelig frist.
6. Dersom medlemsstaten med det mottakende registeret eller den godkjente organisasjonen som opptrer på statens vegne, etter inspeksjonen og etter å ha gitt skipets eier rimelig anledning til å korrigere eventuelle mangler, ikke kan bekrefte samsvar med sertifikatene, skal den underrette Kommisjonen i samsvar med artikkel 6 nr. 1.

¹ EFT L 46 av 17.2.1997, s. 25. Direktivet sist endret ved direktiv 2002/84/EF.

² EFT L 123 av 17.5.2003, s. 22.

Artikkel 5

Sertifikater

1. Ved overføring, og med forbehold for direktiv 94/57/EF, skal medlemsstaten med det mottakende registeret eller den godkjente organisasjonen som opptrer på statens vegne, utstede sertifikater til skipet på samme vilkår som dem som gjelder for flagget til medlemsstaten med det avgivende registeret, forutsatt at årsakene eller begrunnelsene som førte til at medlemsstaten med det avgivende registeret påla vilkår eller ga eventuelt unntak eller fritak, fremdeles gjelder.

2. På tidspunktet for fornyelse, forlengelse eller revisjon av sertifikatene skal medlemsstaten med det mottakende registeret eller den godkjente organisasjonen som opptrer på statens vegne, ikke pålegge andre krav enn dem som var fastsatt ved førstegangsutstedelsen av de endelige sertifikatene, i den utstrekning krav til eksisterende skip og vilkårene forblir uendret.

Artikkel 6

Avslag på overføring, og fortolkning

1. Medlemsstaten med det mottakende registeret skal umiddelbart underrette Kommisjonen om ethvert avslag på å utstede, eller på å gi tillatelse til å utstede, nye sertifikater til et skip av årsaker som bygger på uoverensstemmelser i fortolkningen av kravene eller bestemmelsene som konvensjonene eller relevante fellesskapsordninger overlater til partenes skjønn.
2. Dersom Kommisjonen ikke underrettes om enighet mellom de berørte medlemsstater innen en måned, skal den ta de nødvendige initiativer for å gjøre et vedtak i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 7 nr. 2.
3. Dersom en medlemsstat mener at et skip ikke kan registreres i henhold til artikkel 4 av andre årsaker knyttet til alvorlig fare for sikkerhet, trygghet eller miljøet enn dem som er nevnt i nr. 1, kan registreringer utsettes.
4. Medlemsstaten skal umiddelbart forelegge saken for Kommisjonen og oppgi årsakene til at registreringen er utsatt. Vedtak om ikke å registrere skipet skal bekreftes eller ikke bekreftes i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 7 nr. 2.
5. Kommisjonen kan rådspørre komiteen nevnt i artikkel 7 i forbindelse med ethvert spørsmål knyttet til fortolkningen og gjennomføringen av denne forordning, særlig for å sikre at sikkerhets-, trygghets- og miljøvernstandardene ikke senkes.

Artikkel 7

Komiteeframgangsmåte

1. Kommisjonen skal bistås av komiteen for sikkerhet til sjøs og hindring av forurensning fra skip, nedsatt ved artikkel 3 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002 av november 2002 om nedsettelse av en komité for sikkerhet til sjøs og hindring av forurensning fra skip (COSS) og om endring av forordningene om sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip¹, heretter kalt «komiteen».
 1. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i rådsbeslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
 2. Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være to måneder.
2. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

¹ EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1.

Artikkel 8

Rapportering

1. Medlemsstatene skal oversende Kommisjonen en kortfattet årsrapport om gjennomføringen av denne forordning. Rapporten skal inneholde statistiske opplysninger om overføring av skip foretatt i samsvar med denne forordning samt en liste med vanskeligheter som har oppstått ved gjennomføringen.
2. Senest 20. mai 2008 skal Kommisjonen skal framlegge for Europaparlamentet og Rådet en rapport om gjennomføringen av denne forordning, delvis basert på rapportene som oversendes av medlemsstatene. I denne rapporten skal Kommisjonen blant annet vurdere om det er hensiktsmessig å endre forordningen.

Artikkel 9

Endringer

1. Definisjonene i artikkel 2 kan endres i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 7 nr. 2 for å ta hensyn til utviklingen på internasjonalt plan, særlig i Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO), og for å gjøre denne forordning mer virkningsfull, i lys av erfaring som vinnes og tekniske framskritt, i den utstrekning slike endringer ikke utvider denne forordnings virkeområde.
2. I henhold til artikkel 5 i forordning (EF) nr. 2099/2002 kan enhver endring i konvensjonene utelates fra denne forordnings virkeområde.

Artikkel 10

Oppheving

Forordning (EØF) nr. 613/91 oppheves.

Artikkel 11

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *De Europeiske Felleskaps Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 21. april 2004.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

D. ROCHE

Formann

3.1.2 BYGGING

Forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS–74)

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 17. juni 1986 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 11, 19, 20, 21, 43 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet, jf. EØS-avtalens vedlegg II (Rdir. 1998/34/EF). Endret 22 aug 1988 nr. 759, 24 nov 1988 nr. 990, 22 juni 1990 nr. 537, 14 des 1995 nr. 1097, 30 juni 2000 nr. 711, 4 juni 2002 nr. 1128 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene, vedlegg uendret). Endret 1. juni 2004 nr. 806, 4. februar 2005 nr. 93. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 8. november 2007 nr. 1230.

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	492
§ 1 Virkeområde	492
§ 2 Definisjoner	492
§ 3 Plikter	496
§ 4 Fravik	496
§ 5 Alarminstruks og brannøvelser. Besiktelse og kontroll	496
Kapittel 2 Tekniske bestemmelser som gjelder for alle typer skip	497
§ 6 Tegninger	497
§ 7 Produksjonskontroll av branntekniske materialer	497
§ 8 Brannkontrolltegninger	497
§ 9 Brannslukningsapparater m.m.	497
§ 10 Fastmontert slokningsanlegg med gass	499
§ 11 Røkmelderanlegg for lasterom	499
§ 12 Materialer i rørledninger m.v.	499
§ 13 Oljefyrte ovner	500
§ 14 Propanapparater o.l.	501
§ 15 Isolasjon av ildsteder m.v.	501
§ 16 Røkopptak og eksosrør	502
§ 17 Film	503
§ 18 Ventilasjon	503
§ 19 Arrangement av brennoljeinstallasjoner	503
§ 20 Isolasjon av maskinrom på trefartøy	503
Kapittel 3 Passasjerskip	504
I. Spesielle bestemmelser for passasjerskip med sertifikat for 400 passasjerer og derover i liten kystfart	504

§ 21	Bygningsmåte.....	504
§ 22	Åpninger i skott og dekk av klasse A.....	504
§ 23	Plassering av kontrollstasjoner m.m.	504
§ 24	Fastmontert slokningsanlegg i maskin- og kjelerom	504
	II. Spesielle bestemmelser for passasjerskip med sertifikat for mindre enn 400 passasjerer i liten kystfart og passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart.....	505
§ 25	Konstruksjonsdetaljer m.m.	505
§ 26	Fastmonterte slokningsanlegg i lasterom.....	506
§ 27	Fastmontert slokningsanlegg i maskin- og kjelerom	506
§ 28	Brannpumper, brannledninger, brannhydranter, slanger og strålerør.....	507
§ 29	Sikring av vogndekk	508
§ 30	Brannmannsutstyr	508
§ 31	Ventilasjon.....	508
	III. Spesielle bestemmelser for hurtigbåter	508
§ 32	Virkeområde og definisjon	508
§ 33	Bygningsmåte.....	508
§ 34	Krav til brannintegritet av skott og dekk.....	508
§ 35	Utganger.....	509
§ 36	Møbler m.v.	509
§ 37	Ventilasjonsarrangement	509
§ 38	Brannoppdagelsessystem	509
§ 39	Brennoljeinstallasjoner.....	510
§ 40	Fastmontert slokningsanlegg i maskinrom.....	510
§ 41	Brannpumper, brannledninger, hydranter, slanger, strålerør, brannslukningsapparater og brannmannsutstyr.....	510
§ 42	Diverse	510
	Kapittel 4 Lasteskip	510
	I. Spesielle bestemmelser for lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover.....	510
§ 43	Bygningsmåte m.m.	510
	II. Spesielle bestemmelser for lasteskip med en bruttotonnasje- under 500.....	511
§ 44	Bygningsmåte, materialer m.m.	511
§ 45	Brannpumper, brannledninger, hydranter og slanger m.v.	511
	Kapittel 5 Spesielle bestemmelser for tankskip	512
§ 46	Bygningsmåte, arrangement og utstyr.....	512
	Kapittel 6 Spesielle bestemmelser for fartøy med en bruttotonnasje under 25.....	512
§ 47	Virkeområde.....	512
§ 48	Materialer m.m.	512
§ 49	Tanker.....	512
§ 50	Elektriske anlegg.....	512
§ 51	Ventilasjon m.v.	513
§ 52	Brannslukningsapparater.....	513
	Kapittel 7 Faste brannoppdagelses- og brannalarmsystemer.....	513
§ 53	Virkeområde.....	513
§ 54	Typegodkjennelse av sentralutstyr og branndetektorer	514
§ 55	Dokumentasjon, tegninger	514

§ 56	Alarmsystemer på passasjerskip med sertifikat for mindre enn 400 passasjerer i liten kystfart og på passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart	514
§ 57	Alarmsystemer på lasteskip med en bruttotonnasje under 500	514
§ 58	Brannalarm- og brannoppdagelsessystemer i lasterom	515
	Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser	515
§ 59	Ikrafttredelse m.v.	515
	Vedlegg I Retningslinjer om vannforstøvningsanlegg på vogndekk på ferger i nasjonal fart.	515
	Vedlegg II Bestemmelser om typegodkjennelse av fast installerte brannoppdagelses- og brannvarslingsanlegg på skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS 74).	516
	Vedlegg III Retningslinjer om installasjon og godkjennelse av fast installerte brannoppdagelses- og brannalarmanlegg og røkvarslingsanlegg på skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS 74).	524

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

(1) Denne forskrift gjelder for nye norske skip slik det går frem av de enkelte kapitler og paragrafer.

(2) Skip som avviker fra vanlige skipstyper hvor bestemmelsene i denne forskrift ikke kan etterkommes fullt ut, skal tilfredsstille de krav Sjøfartsdirektoratet bestemmer i hvert enkelt tilfelle.

(3) Eksisterende skip skal, i den utstrekning Sjøfartsdirektoratet finner det nødvendig, fortsatt tilfredsstille de krav som gjaldt for skipene før denne forskrifts ikrafttreden.

(4) Bestemmelsene om sikringstiltak mot brann på passasjerskip i denne forskrift gjelder så langt det er rimelig og praktisk mulig også skip som skal ha fartstillatelse i henhold til de til enhver tid gjeldende forskrifter om besiktelse m.v. av passasjerskip.

(5) For skip som brukes til passasjerbefordring og ikke er maskindrevet, avgjør Sjøfartsdirektoratet i hvilken utstrekning bestemmelsene om sikringstiltak mot brann på passasjerskip i denne forskrift kommer til anvendelse.

(6) Forskriften kommer ikke til anvendelse på fritidsbåter. Sjøfartsdirektoratet avgjør i hvilken utstrekning skip som ikke har mekaniske fremdriftsmidler skal tilfredsstille kravene i denne forskrift.

(7) Sjøfartsdirektoratet avgjør i hvilken utstrekning skip ved reparasjoner, forandringer eller ombygginger skal tilfredsstille kravene til nytt skip i denne forskrift.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

(1) I denne forskrift betyr:

1. *Administrasjon*: Uttrykket «administrasjon» i Sjøsikkerhetskonvensjonen skal forstås som Sjøfartsdirektoratet.
2. *Alarm*: Optisk og/eller akustisk signal som blir utløst automatisk eller manuelt ved brann eller ved annen faresituasjon.

3. *Alarmorgan*: Elektriske varselklokker eller annen tilfredsstillende hørbar signalkilde.
4. *Alarmsystem*: System som ved akustiske midler gir alarm ut over skipet.
5. *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 - a) Det Norske Veritas (DNV)
 - b) Lloyd's Register of Shipping (LRS)
 - c) Bureau Veritas (BV)
 - d) Germanischer Lloyd (GL)
 - e) American Bureau of Shipping (ABS)
6. *Anerkjente prøvelaboratorier*: Statlige prøvelaboratorier eller prøvelaboratorier tilknyttet universiteter eller klassifikasjonsselskaper.
7. *Arbeidsrom*: Rom som anvendes til bysse, hovedpenteri (unntatt isolert beliggende penterier), lagerrom, rom til post og oppbevaring av verdisaker, verksteder som ikke danner en del av maskinrom samt liknende rom og sjakter til slike rom.
8. *Automatisk brannalarm- og brannoppdagelsessystem*: System som ved hjelp av detektorer automatisk gir varsel om brann og indikerer dette til et sentralutstyr.
9. *Beboelsesrom*: Rom anvendt til fellesrom, ganger, trappeinnhegninger, toaletter, lugarer, kontorer, mannskapsrom, friserrom, isolert beliggende penterier, skap og liknende rom.
10. *Brannhindrende skiller av klasse «A»*: Skiller som dannes ved skott og dekk som tilfredsstillende følger følgende krav:
 - a) de skal være bygget av stål eller annet likeverdig materiale;
 - b) de skal være passende avstivet;
 - c) de skal være slik bygget at de er i stand til å forhindre at røk og flammer passerer gjennom inntil utgangen av en standard brannprøve av en times varighet;
 - d) de skal være isolert med godkjente ubrennbare materialer, slik at gjennomsnittstemperaturen på den ikke-utsatte side ikke stiger mer enn 139 °C over den opprinnelige temperatur, og heller ikke skal temperaturen på noe enkelt punkt, innbefattet en eventuell skjøt, stige mer enn 180 °C over den opprinnelige temperatur, innenfor de nedenfor oppgitte tider:
Klasse A-60 – 60 minutter Klasse A-15 – 15 minutter
Klasse A-30 – 30 minutter Klasse A-0 – 0 minutter.
11. *Brannhemmende skiller av klasse «B»*: Skiller som er dannet ved skott, dekk, himling eller kledning som tilfredsstillende følger følgende krav:
 - a) De skal være slik bygget at de kan hindre fremtrengen av flamme til utløpet av den første halve timen av standard brannprøven;
 - b) De skal ha en slik isolasjonsverdi, at gjennomsnittstemperaturen på den ikke-utsatte side ikke stiger mer enn 139 °C over den opprinnelige temperatur, og heller ikke skal temperaturen på noe enkelt punkt, inklusive en eventuell skjøt, stige mer enn 225 °C over den opprinnelige temperatur i løpet av den tid som er angitt nedenfor:
Klasse B-15 – 15 minutter
Klasse B-0 – 0 minutter.
 - c) De skal være bygget av godkjente, ubrennbare materialer, og alle materialer som inngår i byggingen og oppsettingen av skiller av klasse «B», skal være ubrennbare.
 - d) For passasjerskip som kommer inn under kapittel II, del 3, samt for lasteskip som ikke er tankskip, kan brannhemmende skiller av klasse «B» som er bygget av godkjente brennbare materialer godkjennes.
12. *Brannhemmende skiller av klasse «C»* skal være bygget av godkjente ubrennbare materialer. De behøver ikke å tilfredsstillende noen krav vedrørende fremtrengen av røk og flamme, og heller ingen krav vedrørende begrensning i temperaturstigning.

13. Sjøfartsdirektoratet kan forlange en prøve av prototypen av et skille for å sikre at det tilfredsstiller kravene til holdbarhet og temperaturstigning.
14. *Brennoljeinstallasjon*: Utstyr anvendt til levering av brennolje til kjeler, eller utstyr anvendt til levering av forvarmet olje til forbrenningsmotorer, og som innbefatter alle oljepumper, filtre og varmevekslere hvor oljetrykket er høyere enn 1,8 bar.
15. *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Dersom det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkningsrubrikken, gjelder tallverdien for denne som bruttotonnasje.
16. *Detektor*: Enhet som gir informasjon om brann til sentralutstyret.
17. *Eksisterende skip*: Skip som ikke er nytt skip. Likt med eksisterende skip regnes skip som innkjøpes fra utlandet.
18. *En standard brannprøve*: Prøve hvor prøvestykker av de angjeldende skott eller dekk blir anbrakt i en prøveovn og utsatt for temperaturer som omtrentlig svarer til standard tidstemperaturkurven. Prøvestykket skal ha en utsatt overflate på minst 4,65 m² og en høyde (eller lengde av dekket) på 2,44 m² og være så lik den påtenkte konstruksjon som mulig, og hvor det passer, skal det omfatte minst én skjot. Standard tidstemperaturkurven defineres som en jevn kurve, trukket gjennom følgende punkter:
 - ved utgangen av de første 5. min. 538 °C.
 - ved utgangen av de første 10 min. 704 °C.
 - ved utgangen av de første 30 min. 843 °C.
 - ved utgangen av de første 60 min. 927 °C.
19. *Feilvarsel*: Optisk og/eller akustisk signal som blir utløst ved feil i vedkommende system.
20. *Fellesrom*: De deler av innredningen som anvendes til salonger, spiserom, oppholdsrom og liknende permanent innebygde rom.
21. *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
22. *Godkjent, typegodkjent og akseptert*:
 - a) For utstyr som omfattes av skipsutstyrsforskriften: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 - b) For annet utstyr:
 1. Godkjent: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
 2. Typegodkjent: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.
 3. Akseptert: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon, annen offentlig eller privat institusjon eller administrasjon i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
23. *Kombinasjonsskip*: Skip som er konstruert for å frakte olje eller alternativt fast last i bulk.
24. *Kontrollstasjon*: Rom hvor radio, hovednavigasjonsutstyr, sentral for brannregistrerende utstyr, sentral for utstyr til alarm- og høyttaleranlegg, sentral for utstyr til lukking av vannette dører og brannrør eller nødgenerator er anbrakt.
25. *Lasterom*: Rom som anvendes til last og sjakter til slike rom.
26. *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsfartøy.
27. *Lavflammespredning*: Overflate beskrevet slik vil begrense spredning av flammer tilstrekkelig, idet det tas hensyn til risikoen for brann i de angjeldende rom. Flammespredningen bestemmes i overensstemmelse med Normalmetoden. Kurve for lav flammespredning skal ligge under grensekurve 1 og kurve for røkutvikling under 50. Overflatematerialene skal være prøvet på prøvestykker av ubrennbart materiale.

28. *Lettvekt*: Skipets deplasement i metriske bruttotonn uten last, drivstoff, smøreolje, ballastvann, ferskvann og fødevann i tanker, forbruksforråd samt passasjerer og mannskap og deres effekter.
29. *Liten kystfart*: Se forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.
30. *Maskinrom av kategori A*: Alle rom som inneholder forbrenningsmotorer anvendt til skipets fremdrift, eller hvor motorens ytelse ikke er mindre enn 373 kW, samt alle rom som inneholder oljefyrted kjeler eller brennoljeinstallasjoner, og sjakter til slike rom.
31. *Maskinrom*: Alle maskinrom av kategori A samt alle andre rom anvendt til fremdriftsmaskineri, kjeler, brennoljeinstallasjoner, dampmaskineri, forbrenningsmotorer, generatorer samt viktigere elektriske motorer, oljefyllingsstasjoner, kjølemaskiner, ventilasjons- og luftkondisjoneringsmaskineri, maskineri for stabiliseringsanlegg samt liknende rom og sjakter til slike rom.
32. *Mil*: Nautisk mil.
33. *Nytt skip*: Skip hvor kjølen strekkes, eller som er på et liknende byggetrinn på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft.
34. *Passasjer*: Enhver person om bord med unntak av:
 - a) Skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
 - b) Barn under ett år.
 - c) Med uttrykket «andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord», menes personell for:
 1. forsknings- eller vitenskapelig arbeid som havforskning, seismiske målinger o.l.,
 2. reell yrkesmessig opplæring rettet mot sjøfart eller fiske,
 3. opplæring som er organisert som fag i grunnskole eller videregående skole, og
 4. rehabiliteringstiltak som er godkjent av offentlig myndighet.
35. *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
36. *Rom som inneholder møbler og inventar med begrenset brannrisiko*: Rom hvor:
 - a) Alle «skuffe»-møbler, som f.eks. pulter, garderobeskap, toalettbord, kommoder og toalettkommoder, som utelukkende er laget av godkjente, ubrennbare materialer, bortsett fra at det kan brukes en brennbar finér som er maksimum 2 mm (1/12») tykk, på overflatene av slikt inventar;
 - b) alle frittstående møbler som stoler, senger og bord, er laget med rammer av ubrennbare materialer og har trekk som er laget av materialer som er godkjent med hensyn til motstandsevne mot spredning av flammer;
 - c) alle forheng, gardiner og andre opphengte tekstiler er laget av materialer som er godkjent med hensyn til motstandsevne mot spredning av flammer;
 - d) alle gulvtepper er av godkjent type med hensyn til motstandsevne mot spredning av flammer;
 - e) alle overflater på skott- og takplater o.l. er av godkjent type med hensyn til lav flammespredningsevne og liten røktvikling.
37. *Sentralutstyr*: Utstyr som mottar informasjon om brann fra detektorer, foretar signalbehandling og utløser alarm.
38. *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
39. *Sløyfe*: En eller flere detektorer koblet slik at de får felles signalbehandling i sentralutstyret.

40. *Stål eller annet likeverdig materiale*: Hvor uttrykket «stål eller annet likeverdig materiale» er benyttet, betyr «likeverdig materiale» ethvert materiale som alene eller som følge av anvendt isolasjon, har holdbarhetsegenskaper likeverdige med stål ved utgangen av den foreskrevne brannprøve, f.eks. aluminium med passende isolasjon.
 41. *Tankskip*: Et lasteskip som er bygget eller innredet for transport av flytende ildsfarlig last i bulk.
 42. *Ubrennbart materiale*: Et materiale som hverken brenner eller avgir brennbar gass i tilstrekkelig mengde til å antennes av en prøveflamme når det oppvarmes til ca. 750 °C. Alt annet materiale er «Brennbart materiale».
 43. *Vertikale og horisontale hovedbrannsoner*: Avdelinger som skrog, overbygning og dekkshus er inndelt i ved brannhindrende skiller av klasse «A».
 44. *Vogndekk*: Lukkede rom over eller under skottdekket som er beregnet for føring av motorkjøretøyer med brennstoff på tankene eller jernbanevogner hvor biler og jernbanevogner kan kjøres om bord, og hvortil passasjerer har adgang som nødvendig for ombord- og ilandkjøring.
- (2) For øvrig gjelder de definisjoner som er inntatt i Sjøsikkerhetskonvensjonen

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Alarminstruks og brannøvelser. Besiktelse og kontroll

(1) Sikringstiltak mot brann i henhold til denne forskrift skal være gjenstand for besiktelser i samsvar med de bestemmelser som er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet vedrørende besiktelser m.v. av skip.

(2) Brannmannsutstyret skal kontrolleres av dertil utpekt offiser (sikkerhetsoffiser, hvor slik finnes) i forbindelse med den månedlige brannøvelse. Under brannøvelsen skal samtlige trykkluftapparater tas på, og kontrolleres for flasketrykk, tetthet av flaskeventil (høytrykk-tetthetsprøve), tetthet av maske (lavtrykk-tetthetsprøve), samt kontroll av varselsignal, ifølge de retningslinjer som er gitt i apparatens bruksanvisning.

(3) Minst én gang årlig skal trykkluftapparatene kontrolleres av sakkyndig person. Som sakkyndig person regnes (det stedlige) brannvesenets røkdykkerleder, person som representerer firma som produserer trykkluftapparater med tilhørende utstyr, eller dertil utpekt offiser om bord som i løpet av de siste 5 år har gjennomgått røkdykkerkurs av minimum én ukes varighet.

(4) Kontroll som angitt i andre og tredje ledd skal innføres i skipets dekkssdagbok.

Kapittel 2

Tekniske bestemmelser som gjelder for alle typer skip

§ 6

Tegninger

- (1) Tegninger som viser de bygningstekniske sikringstiltak mot brann- og brannslukningsarrangementet skal innsendes for godkjennelse i den utstrekning Sjøfartsdirektoratet bestemmer for hvert enkelt skip.
- (2) Melding om utskiftinger, ombygging etc. skal gis i god tid før arbeid settes i gang.

§ 7

Produksjonskontroll av branntekniske materialer

Innredningsmaterialer som er godkjent i henhold til denne forskrift, skal underkastes en produksjonskontroll minst hver gang typegodkjennelsen skal fornyes. Rapport herom skal innsendes til Sjøfartsdirektoratet.

§ 8

Brannkontrolltegninger

- (1) Det skal være oppslått arrangementstegninger som viser de brannforebyggende og slokningstekniske installasjoner. Tegningene skal være permanent oppslått på et sentralt og oversiktlig sted og skal være i tilstrekkelig stor målestokk til å gi et klart bilde av installasjonene. Alle symboler skal være fargelagt i overensstemmelse med en anerkjent internasjonal standard.
- (2) Tegningene skal, i den utstrekning dette er et krav, inneholde følgende opplysninger for hvert dekk:
 - a) Atkomstveier til de forskjellige rom, dekk m.m.
 - b) Innredningens oppdeling med «A» og «B» skott angitt.
 - c) Kontroll- og brannstasjonenes plassering med de nødvendige detaljer.
 - d) Alarmapparatenes plassering.
 - e) Plasseringen av utløsningsanordninger for fastmonterte slokningsanlegg for lasterom, vogndeck, samt maskin- og kjelerom. Likeledes plasseringen av de fjernopererte ventiler for å stanse maskineri m.m.
 - f) Ventilasjonssystemet med plassering av viftene og nødvendige opplysninger om viftekontrollens plassering, brannspjeld samt identifikasjonsnummer for ventilasjonsviftene.
 - g) Slangepostenes, brannslukningsapparatenes og brannmannsutstyrets plassering.
 - h) Plasseringen av de internasjonale landtilkoplinger.
 - i) Tegningene skal også inneholde andre opplysninger som anses viktige i branntilfelle.
- (3) Brannkontrolltegninger skal være godkjent.
- (4) Brannkontrolltegninger skal rettes opp snarest mulig ved senere endringer av ovennevnte installasjoner m.m.

§ 9

Brannslukningsapparater m.m.

- (1) I innredningen fastsetter Sjøfartsdirektoratet antall brannslukningsapparater.
- (2) I maskinrom på skip med en bruttotonnasje på 200 og derover skal det være anbrakt minst to bærbar brannslukningsapparater. I tillegg skal det være anbrakt så mange brannslukningsapparater at det ikke er mer enn 10 m fra et brannslukningsapparat til noe punkt i

maskinrommet. Det skal dessuten anbringes et apparat ved hver oljefyrt kjeleinstallasjon i maskinrommet.

(3) I maskinrom på skip med en bruttotonnasje på 100 og derover, men med bruttotonnasje under 200 skal det være anbrakt minst to bærbare brannslukningsapparater.

(4) I maskinrom på skip med bruttotonnasje under 100 skal det være anbrakt minst ett bærbart brannslukningsapparat.

(5) Hvor det er atskilte kjelerom, skal det i hvert rom være anbrakt to bærbare brannslukningsapparater. Dessuten skal det være anbrakt minst ett slikt apparat for hver brenner. Antallet apparater behøver dog ikke overstige fire.

(6) Innholdet av de påbudte bærbare brannslukningsapparater skal for vannapparater være minst 9 liter og for pulverapparater minst 12 kg. CO₂-apparater skal ha minst en CO₂-ladning på 6 kg. Intet apparat kan anses som bærbart hvis totalvekten overskrider 25 kg.

(7) For passasjerskip med bruttotonnasje under 50 vil mindre apparater kunne godtas. Antall og størrelse av disse fastsettes av Sjøfartsdirektoratet i hvert enkelt tilfelle.

(8) Det skal være anbrakt minst én reserveladning til hvert apparat. Hvis apparatet er av en type som ikke kan lades opp om bord, skal apparatenes antall økes med 50 %.

(9) Sjøfartsdirektoratet kan forlange ytterligere brannslukningsapparater anbrakt på andre steder enn nevnt ovenfor dersom arrangementet gjør dette nødvendig.

(10) Apparater som inneholder et slukningsmiddel som enten selv eller når det brukes, avgir gasser som er skadelige for mennesker, tillates ikke benyttet. CO₂ anses i denne forbindelse ikke som skadelig.

(11) Apparater med slukningsmiddel under trykk tillates ikke anbrakt i lugarer for passasjerer eller besetning. Sjøfartsdirektoratet avgjør om slike apparater kan tillates anbrakt i den øvrige innredning.

(12) Apparater som kan bli utsatt for frost, skal være av frostsikker type.

(13) Apparater med mindre innhold enn fastsatt i sjettede ledd, kan tillates anbrakt på betingelse av at slike apparater er godkjent og kommer i tillegg til de påbudte apparater.

(14) Plasseringen av de forskjellige typer brannslukningsapparater skal være godkjent og skal i alminnelighet være som følger:

Innredning:	Vannapparater Pulverapparater kan også anvendes. Plasseringen skal da være slik at et vannapparat alltid er innen en rimelig rekkevidde fra neste vannapparat. Dette medfører at det totale antall apparater i innredningen i slike tilfelle må være større enn ellers.
Styrehus og bysse når brannslukningsapparater anses påkrevet:	Pulverapparater.
Maskin- og kjelerom, rom for hjelpemaskineri:	Pulverapparater.
Elektriske apparattavler, generatorer m.v. i maskinrom	Halon 1211 Pulverapparater. CO ₂ -apparater.
Rom for tauverk, storesrom m.v. når brannslukningsapparater anses påkrevet:	Vannapparater.
åpne båter:	Vannapparater. Pulverapparater. CO ₂ -apparater.

- a) Et av håndslukningsapparatene som er bestemt til bruk i et spesielt rom, skal være anbrakt nær inngangen til vedkommende rom.
- (15) Besiktelse og prøving av brannslukningsapparater skal være i henhold til følgende:
 - a) Brannslukningsapparater skal besiktes samtidig med det øvrige brannutstyr om bord.
 - b) Prøveutløsning av de forskjellige apparattyper foretas i den utstrekning Sjøfartsdirektoratets stasjon finner dette nødvendig for å bringe apparatene forfatning på det rene.
- (16) Brannslukningsapparater skal være godkjent.
- (17) Økser skal anbringes i slikt antall og på slike steder i nærheten av utgangene og nødutgangene til dekk som forholdene måtte tilsi.

§ 10

Fastmontert slokningsanlegg med gass

Hvor det i henhold til § 24, § 26, § 27 og § 40 kreves fastmontert slokningsanlegg med gass, skal disse være i overensstemmelse med § 7 i forskrift av 22. juni 1990 nr. 539 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74).

§ 11

Røkmelderanlegg for lasterom

- (1) Alle passasjerskip med sertifikat for 400 passasjerer og derover i liten kystfart, samt alle skip uansett størrelse som fører sprengstoff, skal være utstyrt med et røkmelderanlegg som automatisk angir og lokaliserer forekomst av røk i alle lasterom. Rør for røkavsug skal legges under dekk for å motvirke kondens i rørene.
- (2) Når CO₂ -ledninger benyttes til røkmelderanlegg, skal arrangementene være slik at intet punkt under dekk er mer enn 12 m fra nærmeste røksamler.
- (3) Røkmelderanlegg skal være av en slik type at varsling av eventuell røkutvikling skjer både ved lys- og lydsignal med tydelig angivelse av i hvilket lasterom røk forekommer. Røkmelderanlegget skal være tilstrekkelig følsom til automatisk å gi varsling når for eksempel røk fra en sigarett blåses mot et innsugningssted ved røkmelder. Anleggets registreringsentraler skal være anbrakt sentralt, enten i styrehus eller i andre kontrollstasjoner. Varsling skal i alle tilfeller gis i styrehus.
- (4) Det skal være markering som viser hvorvidt luften blåses ut i styrehus eller ut i fri luft.
- (5) Andre arrangement for oppdagelse og varsling av brann i lasterom kan godtas. Slike arrangement vil bli vurdert i det enkelte tilfelle.

§ 12

Materialer i rørledninger m.v.

- (1) Sjøvannsledninger, lenseledninger, rør som fører olje og andre rørledninger nødvendige for skipets sikkerhet, skal fortrinnsvis være av ubrennbar materiale.
- (2) Korte fleksible rørforbindelser kan om nødvendig godtas på sjøvannsledninger når disse forbindelser er av materiale som ikke lett gjøres ubrukbart av varme (f.eks. slange av varmebestandig gummi med stålinnlegg).
- (3) Hvor vibrasjoner gjør det nødvendig, kan korte fleksible rørforbindelser tillates for rør som fører olje. Slike rørforbindelser skal være oljebestandige, armerte og av materiale som ikke lett gjøres ubrukbart av varme.
- (4) Materialer som lett gjøres ubrukbare av varme, tillates ikke benyttet til spygatter, sanitære avløp eller andre avløp nær vannlinjen hvor svikt i materialet i tilfelle av brann kan

forårsake innstrømming av vann. Sjøinntak og utløp under vannlinjen skal være utstyrt med avstengningsventil eller kran.

§ 13

Oljefyrte ovner

(1) Oljefyrt ovn skal være utstyrt med et sikkerhetsarrangement som skal forhindre at brannfarlige situasjoner oppstår hvis blant annet uregelmessigheter i fyringen inntreffer. For ovner som er basert på elektrisk krafttilførsel, skal oljetilførselen stenges automatisk hvis:

- a) ovnen overopphetes (maksimum 400 °C i røkgass)
- b) flammen slukker
- c) det oppstår svikt i lufttilførsel eller kraftforsyning.

(2) For ovner som er konstruert for å virke uten elektrisk krafttilførsel, skal oljetilførselen stenges automatisk hvis:

- a) ovnen overopphetes (maksimum 400 °C røkgass)
- b) flammen slukker
- c) det oppstår svikt i lufttilførsel eller kraftforsyning.

(3) Ovner uten elektrisk krafttilførsel som eksempelvis ovner med drypperegulering (stilkran med seglass), kan godtas uten automatisk stengning av oljetilførsel når flammen slukker dersom maksimal oljeforbruk er begrenset av en tilfredsstillende maksimal kalibrering av oljestillerventil. Videre skal det av installasjonsbeskrivelsen fremgå den maksimalt tillatte høydeforskjell mellom oljetank og stillkran. Dersom en tilfredsstillende oljeregulering ikke kan oppnås på grunn av trykkvariasjoner, må en tilfredsstillende oljetrykksreduksjonsventil monteres. Overflomssystemet skal ha kapasitet til å motta hele tankens volum uten at brannrisiko oppstår.

(4) Sikkerhetsanordningene skal være slik, at hvis en sikkerhetsfunksjon er utløst, tillates bare manuell tilbakestilling.

(5) Tillatt materiale i ovnene skal vurderes ved godkjenningen på bakgrunn av ovnenes ytelse og overflatetemperaturer.

(6) Ovn med tilbehør skal prøves i overensstemmelse med gjeldende prøveprosedyre fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og skal være godkjent. Ovnen skal være forsynt med et skilt som skal angi typebetegnelse, «Godkjent av Sjøfartsdirektoratet», anvendt oljetype og maksimalt forbruk pr. time. Elektrisk tilbehør skal være godkjent i samsvar med forskrifter for elektriske anlegg om bord i skip og sjøredskaper fastsatt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

(7) Detaljert installasjonsskisse med installasjonsbeskrivelse, materialspesifikasjoner og bruksanvisning på norsk skal innsendes til prøveinstitusjonen sammen med ovn og ovnskomponenter som skal prøves. Installasjonsbeskrivelsen og bruksanvisningen skal foruten fabrikantens beskrivelse inneholde eventuelle anmerkninger eller forbehold som er tatt av Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med godkjenningen av ovnsanlegget. Godkjenning av installasjonsbeskrivelse og bruksanvisning inngår som en del av den samlede godkjenningsprosedyre for ovnsanlegget.

(8) Godkjent installasjonsbeskrivelse og bruksanvisning skal medfølge ved salg av ovner og oppbevares om bord.

(9) Ovn med tilbehør skal installeres i overensstemmelse med godkjent installasjonsbeskrivelse og i henhold til denne forskrift.

(10) Ovn som ikke har avtrekk til skorstein, tillates ikke benyttet.

(11) Installasjon m.v. av oljefyrt ovn skal være i henhold til følgende:

- a) Ovn skal være festet forsvarlig til dørk eller fast benk, og bør om mulig anbringes i fartøyets senterlinje.

- b) Ovn som ikke er utstyrt med innretning for automatisk stengning av oljetilførsel ved slokket flamme, skal være utstyrt med egen oljetank med maksimalt volum på 40 liter. Oljetank skal alltid anbringes i den høyde som er angitt i godkjent installasjonsbeskrivelse. Oljetanken skal ikke ha arrangement for automatisk fylling, jf. tredje ledd.
- c) Oljetank skal utstyres med vannskiller og plugg for avtapping av eventuelt vann, og den skal være plassert utenfor det rom hvor ovnen er installert.
- d) Filter og utskilling av slam og vann skal anbringes på oljeledning til regulator. Filteret skal ha tilstrekkelig kapasitet til å hindre forurensning som kan innvirke på flottørventils og andre reguleringsanordningers funksjon. Filteret skal ikke plasseres over ovnen.
- e) Det tillates kun benyttet rør av kopper eller likeverdig materiale mellom tank og ovn. Rørene skal være godt festet og lagt slik at «luftsekker» unngås.
- f) Ovn skal være forsynt med overflomsåpninger med avløpsrør og oppsamlingsbeholder. Hvis flottørventil benyttes, skal både ovn og flottørventil tilknyttes oppsamlingsbeholderen for overflom. Overflomssystemet skal være arrangert slik at ikke brannrisiko kan oppstå.
- g) Rom hvor det er anbrakt ovn skal ha god ventilasjon. Ventilatorer skal arrangeres slik at de ikke kan stenges.
- h) Røropptak skal ikke ha mindre diameter enn ovnens avløps-stuss, og røret skal legges med minst mulig bend.
- i) Drenering av kondensvann/slam, rensing av filtre, ettersyn av brennere og andre komponenter skal utføres i henhold til de tidsintervaller som er beskrevet i godkjent bruksanvisning. Instruks om dette samt bruksanvisning som nevnt i åttende ledd skal være slått opp på skott nær ovn.
- j) Når ovnen er ferdig installert, prøvet og kontrollert, skal reder eller fører straks melde fra til Sjøfartsdirektoratets stasjon, slik at anlegget blir besiktet snarest mulig. Besiktelsen skal i størst mulig utstrekning innpasses i andre besiktelser og i fartøyet driftsopplegg. Dog skal besiktelsen være foretatt senest seks måneder etter at installasjon har funnet sted.
- k) Oljefyrt ovn som er installert før 1. juli 1978, er unntatt fra bestemmelsene i første og annet ledd, men krav om automatisk stengning av oljetilførselen hvis flammen slokker, skal være etterkommet. Det kan videre gis unntak fra bestemmelsene i fjerde, femte, sjette, sjuende, åttende og niende ledd i den utstrekning bestemmelsene ikke er praktisk gjennomførlige på disse anlegg, og dette ikke medfører en ekstra brannrisiko.

§ 14

Propanapparater o.l.

- (1) Propanapparater og liknende gassfyrte apparater skal være godkjent. Slike anlegg skal installeres i samsvar med de til enhver tid gjeldende bestemmelser om sikringstiltak for gassfyrte anlegg m.m. som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt ombord på fartøy.
- (2) Godkjent veiledning på norsk for bruk av gassfyrte anlegg skal være oppslått i nærheten av disse.

§ 15

Isolasjon av ildsteder m.v.

- (1) Når ovn for flytende brensel installeres, skal isolasjon av brennbare skott utføres i henhold til følgende:

- a) Skott skal isoleres med brannsikkert eller ubrennbart materiale av godkjent type, og om nødvendig skal isolasjonen beslås med tynnplate av galvanisert stål eller aluminium for å beskytte isolasjonen mot beskadigelse. Deretter festes avstandsstykker av ubrennbart materiale og ytterligere en galvanisert stålplate eller aluminiumsplate slik at avstanden mellom platene blir minst 2 cm. Den ytre plate skal avsluttes 5 cm over dørk eller benk og skal ikke «kles inn» med listverk eller liknende som hindrer vertikal luftstrømming mellom platene. Isolasjonen føres minst 30 cm over ovnen. Når denne isolasjonsmåte også benyttes for røropptak som føres opp langs skott, skal ytre plate avsluttes minst 5 cm under dekk. Plater skal ikke males. Ovn skal være anbrakt minst 8 cm fra ytre plate.
 - b) Alternativt kan ubrennbar plate av forsvarlig tykkelse og kvalitet, minst som for B-skott (B-30 ubrennbar type), festes med avstandsstykker av ubrennbart materiale slik at platen kommer minst 5 cm ut fra skott. På B-30 platen festes deretter en galvanisert stålplate eller aluminiumsplate. Platene skal avsluttes 5 cm over dørk eller benk og skal ikke «kles inn» med lister eller liknende som hindrer vertikal luftstrømming mellom plater og skott. Isolasjonen føres minst 30 cm over ovnen. Når denne isolasjonsmåte også benyttes for røkopptak som føres opp langs skott, jf. § 16 tredje ledd, skal ytre plate avsluttes minst 5 cm under dekk. Plate skal ikke males. Ovn skal være anbrakt minst 5 cm fra plate. (B-skott – se liste over utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet.)
- (2) Under ovn skal tredørk eller brennbart dekkbelegg beskyttes med stål- eller aluminiumsplate under hele ildstedet og 15 cm foran ilegget. Hvor ovnen er plassert på benk eller liknende, skal benken beskyttes med brannsikkert eller ubrennbart materiale av godkjent type. Om nødvendig skal isolasjonen beslås med tynnplate av galvanisert stål eller aluminium for å beskytte isolasjonen mot beskadigelse.

§ 16

Røkopptak og eksosrør

- (1) Røkopptak og eksosrør skal utføres av minst 3 mm tykke stålplater og skal festes forsvarlig. Røkopptaksrør skal føres minst 1,3 m over dekk.
- (2) Isolasjon av gjennomføringer i dekk eller hyttetak av brennbart materiale skal utføres i henhold til følgende:
 - a) Stenullskåler med minst 6 cm tykkelse anbringes mellom røkopptak og brennbart materiale. Dessuten skal det isoleres mellom tetningsplater av metall og brennbart materiale.
 - b) Alternativt kan et rør med minst 6 cm større diameter enn røkopptaksrøret anbringes utenpå dette, slik at det blir vertikal luftstrømming mellom rørene. Mellom ytre rør og brennbart materiale isoleres med stenullskåler eller mineralullsnor med 3 cm tykkelse. Røret skal føres minst 1 m over dekk, og utløpet beskyttes med krage.
- (3) Når røkopptak føres opp langs skott, skal skottet isoleres med brannsikkert eller ubrennbart materiale av godkjent type, og om nødvendig skal isolasjonen beslås med tynnplate av galvanisert stål eller aluminium for å beskytte isolasjonen mot beskadigelse. Røkopptak skal ikke anbringes nærmere isolert skott enn 10 cm. Dersom røkopptak (rør) er isolert med stenullskåler eller mineralullsnor av minst 2 cm tykkelse, kan avstanden til isolert skott reduseres til 5 cm.
- (4) Eksosmanifold som ikke er vannavkjølt, og deler av eksosrør som ved eventuelt brudd på oljeledninger kan forårsake antennelse, skal isoleres. Isolasjonen skal være tett slik at oljen ikke kan trenge gjennom. For fartøy hvor gassene er vannavkjølt, kan andre arrangementer godtas. Eksosrør skal dog ikke være nærmere brennbart materiale enn 2 cm. Oljeledninger skal legges lengst mulig bort fra eksosrør og varme maskindeler.

§ 17

Film

Film på nitrocellulosebasis tillates ikke benyttet til fremvisning om bord.

§ 18

Ventilasjon

- (1) Ventilasjonsvifter for innredning og for maskin-, kjele- og lasterom skal kunne stanses fra utsiden av de rom viftene ventilerer.
- (2) Alle dører, ventilatorer, mellomrom mellom indre og ytre skorstein samt andre åpninger til maskinrom skal kunne lukkes fra utsiden.

§ 19

Arrangement av brennoljeinstallasjoner

- (1) Alle brennoljepumper skal kunne stanses fra et sted utenfor det rom de er anbrakt i.
- (2) Brennoljeledninger fra lagrings-, bunnfellings- eller dagtanker som er plassert over dobbelbunn, skal være forsynt med en ventil anbrakt på tanken. Ventilen skal kunne stenges fra utsiden av det rom hvor tankene er anbrakt. Hvor dyptanker grenser til aksel eller rørtunnel, skal ventiler anbringes på tankene. Dessuten skal rørledningen utenfor tunnelen forsynes med en ekstra ventil.

§ 20

Isolasjon av maskinrom på trefartøy

(1) Maskinrom i fartøy av tre skal isoleres med brannsikkert eller ubrennbart materiale av godkjent type, og om nødvendig skal isolasjonen beslås med tynnplate av galvanisert stål eller aluminium for å beskytte isolasjonen mot beskadigelse. Isolasjon skal foretas etter følgende retningslinjer:

- a) For fartøy hvis kjøler er strukket, eller som var på et liknende byggetrinn på eller etter 1. juli 1978, og fartøy som ombygges eller forandres, herunder også fartøy som skifter hovedmotor, på eller etter 1. juli 1978: gjelder følgende:
 1. I maskinrom uten garnering isoleres casing av tre, bjelker og underside av dekk samt skott i for- og akterkant av maskinrom. Dørk skal være av stål- eller aluminiumsplate.
 2. I maskinrom med garnering skal alt treverk isoleres ned til underkant av dørk. Bak brenseloljetank kan isolasjon sløyfes når den øvrige isolasjon slutter tett inntil (rundt) tanken. Dørk skal være av stål- eller aluminiumsplate.
 3. Ovennevnte krav til isolasjon kan frafalles dersom det anskaffes et halonanlegg.
- b) For fartøy hvis kjøler er strukket, eller som var på et liknende byggetrinn, før 1. juli 1978, gjelder følgende:
 1. I maskinrom med garnering isoleres casing av tre, bjelker og underside av dekk samt skott i for- og akterkant av maskinrom. Dette krav til isolasjon kan frafalles dersom fartøyet utenfor nedgang til maskinrom har 2 stk. 6 kg pulverapparater eller annet ekstra brannslukningsutstyr.
- (2) I fartøy hvor motor ikke er anbrakt i eget rom, skal brennbart materiale som utsettes for varme fra eksosmanifolder, eksosrør etc. isoleres. Når motorkasse (deksel) benyttes, skal denne være isolert innvendig og isolasjonen skal omgis av galvanisert stålplate eller aluminiumsplate.

Kapittel 3 Passasjerskip

I. Spesielle bestemmelser for passasjerskip med sertifikat for 400 passasjerer og derover i liten kystfart

§ 21

Bygningsmåte

Arrangement, utstyr og bygningstekniske sikringstiltak mot brann skal, i tillegg til bestemmelsene i dette avsnitt, være i samsvar med Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-2, del A og B.

§ 22

åpninger i skott og dekk av klasse A

- (1) Branndører skal være i henhold til følgende:
 - a) Et arrangement som indikerer om fjernkontrollerte branndører er åpne eller lukket, skal monteres på bro og i brannkontrollstasjonen hvor slik stasjon er anordnet. Plassering av stillingsbryter skal være slik at denne først trer i funksjon og anviser lukket dør etter at dørens lukkemekanisme holder døren i lukket stilling.
 - b) Branndører skal i alminnelighet ikke være låsbare. Hvis det er nødvendig for skipets sikkerhet å låse en branndør, skal nøkkel plasseres i glasskap på begge sider av døren.
- (2) Søppelsjakter skal være isolert som forlangt for skott av klasse A-60. Luker o.l. til sjaktene skal være selvlukkende.
- (3) Hvor det i enkelte tilfeller er tillatt benyttet andre materialer enn stål i rørsystemer for sanitæranlegg o.l., skal gjennomføringer i skott og dekk av klasse A være av stål og ha tilstrekkelig lengde til å opprettholde skottets integritet.

§ 23

Plassering av kontrollstasjoner m.m.

- (1) Kontrollstasjoner, unntatt kontrollrom for fremdriftsmaskineri, tillates ikke plassert innenfor, direkte over eller direkte inntil maskinrom eller hovedbysser.
- (2) Kontrollpaneler for brannslukning, start av brannpumper, lukking av vanntette dører, stopp av oljetilførsel til hovedmotorer o.l. tillates ikke plassert inne i eller inntil maskincasinger.
- (3) Hovedkabler for nødkraft skal føres fra dekket hvor nødtavlen er plassert, til de øvrige dekk i en annen hovedbrannsones enn den sone hvor den elektriske hovedtavle og de elektriske generatorer er plassert.
- (4) Kabelopplegg for kraft til styremaskin, til nødsystemer samt til systemer for interne meddelelser av betydning for sikkerheten, skal anordnes utenfor bysser, maskinrom og andre lukkede rom med stor brannrisiko, med unntak av opplegg som er nødvendig for å skaffe forbindelse eller å gi alarm innenfor disse rom.

§ 24

Fastmontert slokningsanlegg i maskin- og kjelerom

- (1) Passasjerskip med en bruttotonnasje på 300 eller derover skal i maskin- og kjelerom være beskyttet med et fastmontert slokningsanlegg som angitt i § 10.

(2) Passasjerskip med en bruttotonnasje på 500 eller derover skal ha minst to slangeposter i maskin- og kjelerom. Passasjerskip med en bruttotonnasje på under 500 skal, når brannpumpe er påbudt, ha minst én slangepost i maskin- og kjelerom.

(3) Er hjelpemaskineri anbrakt i eget rom, skal det i dette rom være slangeposter som fastsatt i annet ledd.

(4) For fastmonterte lokaltvirkende brannslukningsanlegg på passasjerskip med bruttotonnasje på 500 og derover, kjølstрукket på eller etter 1. august 2000 og på passasjerskip med en bruttotonnasje på 2000 og derover, kjølstрукket før 1. august 2000 gjelder følgende:

- a) Maskinrom av kategori A med et bruttovolum på mer enn 500 m³ skal, i tillegg til det faste brannslukningsanlegget som kreves i Sjøsikkerhetskonsvensjonens regel II-2/7.1.1, beskyttes av et fastmontert vannbasert eller tilsvarende lokaltvirkende brannslukningsanlegg. For periodevis ubemannede maskinrom skal det lokaltvirkende brannslukningsanlegget ha mulighet for både automatisk og manuell utløsning. For fast bemannede maskinrom kreves det utelukkende en mulighet for manuell utløsning. Vannbasert anlegg skal være godkjent.¹
- b) Fastmonterte lokaltvirkende brannslukningsanlegg skal minst beskytte områdene som er angitt nedenfor, og uten at det er nødvendig med avstenging av maskin, evakuering av personell eller forsegling av rom:
 1. de brannfarlige delene av maskineri med forbrenningskamre som benyttes som skipets hovedfremdriftsmiddel og kraftforsyning;
 2. fronter på kjeler;
 3. de brannfarlige delene av forbrenningsovner; og
 4. separater for oppvarmet brennolje.
- c) Brannslukningsmiddelet som brukes må ikke sette menneskeliv i fare.
- d) Aktivisering av et hvilket som helst lokaltvirkende anlegg skal utløse en visuell og tydelig hørbar alarm i det beskyttede rommet og ved fast bemannede stasjoner. Denne alarmen skal indikere hvilket anlegg som er aktivert. Alarmkravene her kommer i tillegg til branndeteksjons- og brannalarmsystemet som kreves i Sjøsikkerhetskonsvensjonens regel II-2/11.

¹ Det vises til MSC/Circ. 913 4. juni 1999 «on the Guidelines for the approval of fixed water-based local application fixed fire-fighting systems for use in category A machinery spaces».

II. Spesielle bestemmelser for passasjerskip med sertifikat for mindre enn 400 passasjerer i liten kystfart og passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart

§ 25

Konstruksjonsdetaljer m.m.

(1) Skott og dekk som skiller beboelsesrom og oppholdsrom fra maskin- og lasterom skal være av stål.

(2) Skott og dekk rundt bysse, malerskap, lamperom, bagasje-, post- og lagerrom som støter opp til innredning, og dører til disse rom, skal være av stål. Skott rundt bysser eller penterier hvor det ikke tilberedes varm mat, kan være av godkjente ubrennbare materialer.

(3) Alle trapper skal være bygget på stålskjelett. På skip med en bruttotonnasje på 300 og derover skal trapper ligge i innhegning av klasse A-30 fra det dekk trappen begynner til dekket for innskipning av livbåtene.

(4) Alle skott som ikke er forlangt å være av stål, skal være godkjente skott av klasse B som kan være av brennbar type. På skip med en bruttotonnasje på 300 og derover skal kor-

ridorskottene være av ubrennbar type. Korridorskott skal strekke seg fra dekk til dekk og helt ut til skipsside.

(5) På skip med en bruttotonnasje på 300 og derover skal takplater i korridor- og trappeoppganger være av ubrennbare materialer som skal være festet til det overliggende dekk med ubrennbare materialer.

(6) Overflatematerialer i salonger, ganger og trappeoppganger skal ha lav flammespredningsevne og begrenset røktvikling, og være av godkjent type.

(7) Dekksbelegg, herunder inkludert underlagsmassen, som er permanent festet til dekket og som har en total tykkelse på 3 mm eller derover, skal være av godkjent materiale som ikke lett kan antennes.

(8) Lakker, malinger m.v. fremstilt på nitrocellulosebasis, tillates ikke benyttet noe sted om bord. Malinger som benyttes i innredningen, skal være av godkjent type.

§ 26

Fastmonterte slokningsanlegg i lasterom

(1) Lasterommene i passasjerskip med en bruttotonnasje på 1.000 eller derover, samt alle skip som er beskjeftiget med føring av farlig gods, skal være beskyttet med et fastmontert slokningsanlegg.

(2) Bestemmelsene i § 10 i denne forskrift får samme anvendelse for disse skip.

§ 27

Fastmontert slokningsanlegg i maskin- og kjelerom

(1) Passasjerskip med en bruttotonnasje på 300 eller derover skal i maskin- og kjelerom være beskyttet med et fastmontert slokningsanlegg som angitt i § 10.

(2) Passasjerskip med en bruttotonnasje på 500 eller derover skal ha minst to slangeposter i maskin- og kjelerom. Passasjerskip med en bruttotonnasje under 500 skal, når brannpumpe er påbudt, ha minst én slangepost i maskin- og kjelerom.

(3) Er hjelpemaskineri anbrakt i eget rom, skal det i dette rom være slangeposter som fastsatt i annet ledd.

(4) For fastmonterte lokaltvirkende brannslokningsanlegg på passasjerskip med en bruttotonnasje på 500 og derover, kjølsturket på eller etter 1. august 2000 og på passasjerskip med en bruttotonnasje på 2000 og derover, kjølsturket før 1. august 2000 gjelder følgende:

- a) Maskinrom av kategori A med et bruttovolum på mer enn 500 m³ skal, i tillegg til det faste brannslokningsanlegget som kreves i Sjøikkerhetskonvensjonens regel II-2/7.1.1, beskyttes av et fastmontert vannbasert eller tilsvarende lokaltvirkende brannslokningsanlegg.
- b) For periodevis ubemannede maskinrom skal det lokaltvirkende brannslokningsanlegget ha mulighet for både automatisk og manuell utløsning.
- c) For fast bemannede maskinrom kreves det utelukkende en mulighet for manuell utløsning.
- d) Vannbasert anlegg skal være godkjent.¹
- e) Fastmonterte lokaltvirkende brannslokningsanlegg skal minst beskytte områdene som er angitt nedenfor, og uten at det er nødvendig med avstenging av maskin, evakuering av personell eller forsegling av rom:
 1. de brannfarlige delene av maskineri med forbrenningskamre som benyttes som skipets hovedfremdriftsmiddel og kraftforsyning;
 2. fronter på kjeler;
 3. de brannfarlige delene av forbrenningsovner; og
 4. separatorer for oppvarmet brennolje.

- f) Brannslukningsmiddelet som brukes må ikke sette menneskeliv i fare.
- g) Aktivisering av et hvilket som helst lokaltvirkende anlegg skal utløse en visuell og tydelig hørbar alarm i det beskyttede rommet og ved fast bemannede stasjoner. Denne alarmen skal indikere hvilket anlegg som er aktivert. Alarmkravene her kommer i tillegg til branndeteksjons- og brannalarmsystemet som kreves i Sjøsikkerhetskonsvensjonens regel II-2/11.

¹ Det vises til MSC/Circ. 913 4. juni 1999 «on the Guidelines for the approval of fixed water-based local application fixed fire-fighting systems for use in category A machinery spaces».

§ 28

Brannpumper, brannledninger, brannhydranter, slanger og strålerør

(1) Passasjerskip med en bruttotonnasje på 500 og derover skal ha minst to uavhengig drevne brannpumper. For passasjerskip med en bruttotonnasje på 1.000 og derover skal arrangementet av pumper med kraftkilder og sjøforbindelser være slik at brann i et enkelt rom ikke vil sette alle brannpumper ut av drift.

(2) Passasjerskip med en bruttotonnasje under 500 skal ha minst én uavhengig drevet brannpumpe. Hvor propellen kan koples fri, kan pumpen være drevet av hovedmotoren.

(3) På passasjerskip med en bruttotonnasje under 100 kan brannpumpen godtas drevet av hovedmotoren

(4) På passasjerskip med en bruttotonnasje under 50 kan pumpen erstattes av annet godkjent utstyr.

(5) Sanitær-, ballast-, generalservice og andre pumper kan godtas som brannpumper.

(6) Benyttes sentrifugalpumpe som brannpumpe, skal tilbakeslagsventil være anbrakt ved pumpen.

(7) De påbudte brannpumper skal ved det trykk som er foreskrevet i åttende ledd, skal ha en samlet kapasitet som ikke er mindre enn 2/3 av den beregnede samlede kapasitet av lensepumpene.

(8) Brannpumpens trykkehøyde ved den beregnede kapasitet og arrangementet av rørdledning m.v. skal være slik at det hvor som helst på skipets brannledning kan oppnås et trykk på minst 4,0 bar med et kombinert strålerør og tåkespreder i drift.

(9) Brannledningene skal ha en diameter som er tilstrekkelig til å sikre en jevn fordeling og et jevnt trykk av den påbudte samlede kapasitet av brannpumpene.

(10) Materialer som anvendes til brannledninger, skal være ubrennbare materialer og skal være motstandsdyktige mot varme.

(11) På passasjerskip med en bruttotonnasje på 200 eller derover skal antallet og plasseringen av hydrantene være slik at minst to vannstråler som ikke leveres fra samme hydrant kan nå en hvilken som helst del av skipet.

(12) Hydrantene skal anbringes slik at brannslangene lett kan koples til dem. I skip hvor kjøretøy eller annen dekkslast kan bli ført, skal hydrantene anbringes slik at de alltid er lett tilgjengelige, og rørene skal legges slik at disse ikke skades av last eller kjøretøy.

(13) Ved hver hydrant skal det være anbrakt en slangepost. En slangepost skal foruten hydranten bestå av slange og tilhørende godkjent kombinert strålerør/tåkespreder med kopplingsforbindelse til hydranten, samt 2 sett koplingsnøkler.

(14) I maskinrom og på åpent dekk skal diameteren av strålerør i alminnelighet ikke være større enn 16 mm (5/8"), og i innredningen i alminnelighet ikke større enn 12 mm (1/2").

§ 29

Sikring av vogndekk

(1) Overbygde vogndekk med en lengde på 20 m og derover beregnet på transport av biler eller jernbanevogner, skal være utstyrt med godkjent vannforstøvningsanlegg. Retningslinjer om slike anlegg er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet den 22. august 1988 og er inntatt som Vedlegg I til denne forskrift.

(2) Vogndekk skal være utstyrt med effektiv mekanisk ventilasjon. Viftekapasiteten skal for helt lukkede vogndekk være tilstrekkelig til å gi minst 10 luftvekslinger pr. time og for delvis lukkede vogndekk tilstrekkelig til å gi minst 6 luftvekslinger pr. time. Ventilasjonsarrangementet skal legges opp på en slik måte at dannelse av gasslommer forhindres.

§ 30

Brannmannsutstyr

(1) Passasjerskip med en bruttotonnasje på 1.000 eller derover skal ha minst 4 sett brannmannsutstyr og 1 sett personlig utstyr.

(2) Passasjerskip med en bruttotonnasje på 500 eller derover, men med en bruttotonnasje under 1.000 skal ha minst to sett brannmannsutstyr og 1 sett personlig utstyr.

(3) Passasjerskip med en bruttotonnasje på 300 og derover, men med en bruttotonnasje under 500 skal ha minst 1 sett brannmannsutstyr.

(4) For utstyrets omfang vises til Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-2, regel 17.

§ 31

Ventilasjon

Ventilasjonssystemet skal være arrangert og konstruert i samsvar med Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-2, regel 16.

III. Spesielle bestemmelser for hurtigbåter

§ 32

Virkeområde og definisjon

Bestemmelsene i dette avsnitt gjelder for hurtigbåter.

Med hurtigbåt menes et fartøy for hvilket funksjonen $v/\sqrt{gL}$ er lik eller større enn 0,9, hvor v = største hastighet [m/s], L = lengde ved vannlinjen og g = tyngdens akselerasjon.

Endret 8. november 2007 nr. 1230

§ 33

Bygningsmåte

S kroget m.v. skal være bygget av godkjente materialer og skal ha tilstrekkelig styrke for den fart fartøyet skal anvendes i.

§ 34

Krav til brannintegritet av skott og dekk

(1) Brannsikre skiller skal fortrinnsvis bestå av ubrennbare materialer. Slike skiller kan bestå av brennbare materialer med tilstrekkelig beskyttelse, såfremt de tilfredsstiller de samme branntekniske krav som er beskrevet i § 2 første ledd nr. 11 bokstav a og b. Den angitte tid i § 2 første ledd nr. 11 bokstav b skal være 30 minutter.

(2) Følgende skott og dekk m.v. skal være brannsikre:

- a) Skott og dekk rundt maskinrom, inklusiv skipssidene i maskinrom til minst 20 cm under vannlinjen.
 - b) Skott og dekk som skiller kontrollrom fra beboelsesrom.
 - c) Skott og dekk som skiller innskipningsstasjon for livbåter og redningsflåter fra slike rom som er beskrevet i § 2 første ledd nr. 7, 9, 20 og 25.
- (3) Hvor skott og dekk m.v. som nevnt i første ledd er av aluminium, skal isolasjonen være slik at temperaturen i konstruksjonskjernen ikke stiger mer enn 200 °C over temperaturen i omgivelsene under de første 30 minutter av standard brannprøven.
- (4) Hvor skott og dekk som omgir maskinrom, er av aluminium, skal brannisolasjonene være på maskinromssiden. Isolasjonen skal være beskyttet av galvaniserte plater e.l., eller isolasjonens overflate skal være slik at olje og oljeholdige damper ikke trenger inn i isolasjonen.
- (5) All lyd- og varmeisolasjon skal være av godkjent ubrennbart materiale.
- (6) Skott, kledning på skott og takplater skal være av godkjent ubrennbart materiale.
- (7) Alle overflatematerialer skal ha lav flammespredningsevne og liten røkutvikling og være av godkjent type.

Endret ved forskrift 4. feb 2005 nr. 93.

§ 35

Utganger

Fra innredningsdekk plassert under hoveddekk, skal det være minst to utganger, som begge gir sikker atkomst til dekket for innskipning i livbåter eller flåter.

§ 36

Møbler m.v.

- (1) Stoler, sofaer, benker, bord m.v. skal være laget med ramme av ubrennbare materialer og ha trekk og stopp av godkjente materialer.
- (2) Skap, kommoder o.l. skal være laget av ubrennbare materialer som kan kles med brennbare materialer av inntil 2 mm tykkelse.

§ 37

Ventilasjonsarrangement

- (1) Ventilasjonsskanaler og rør o.l. til maskinrom skal være utstyrt med spjeld som kan manøvreres fra utsiden av disse rom.
- (2) Ventilasjonsskanaler o.l. til maskinrom skal ikke føres gjennom innredning, og ventilasjonsskanaler o.l. til innredning skal ikke føres gjennom maskinrom.
- (3) Maskinromsvifter skal kunne stenges fra utsiden av maskinrommet.

§ 38

Brannoppdagelsessystem

- (1) I maskinrom skal det være installert et godkjent automatisk brannoppdagelsessystem.
- (2) Sjøfartsdirektoratet kan fastsette bestemmelser om typegodkjennelse og retningslinjer om installasjon og godkjennelser av slike anlegg.¹

¹ Bestemmelser om typegodkjennelse av fast installerte brannoppdagelses- og brannalarmanlegg er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og er inntatt som Vedlegg II til denne forskrift. Retningslinjer om installasjon og godkjennelse av fast installerte brannoppdagelses- og brannalarmanlegg og røkvarslingsanlegg er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og er inntatt som Vedlegg III til denne forskrift.

§ 39

Brennoljeinstallasjoner

- (1) Brennoljetanker skal være atskilt fra maskinrom og innredning med kofferdam e.l.
- (2) Brennoljetanker skal være utstyrt med hurtigavstengningsventil. Plasseringen av ventilen skal være godkjent.

§ 40

Fastmontert slokningsanlegg i maskinrom

I maskinrom skal det være installert et fastmontert hovedslokningsanlegg i samsvar med bestemmelsene i §10 i denne forskrift.

§ 41

Brannpumper, brannledninger, hydranter, slanger, strålerør, brann-slokningsapparater og brannmannsutstyr

- (1) Det skal være anordnet en brannpumpe som ikke kan kombineres med en lensepumpe. Pumpen kan drives av skipets hovedmotor forutsatt at propellen raskt kan koples fri fra hovedmotoren. Start av brannpumpe, åpning og stengning av ventiler eller liknende for å få vann på brannledningen skal kunne utføres fra et sikkert sted utenfor maskinrommet.
- (2) Det skal være installert en nødbrannpumpe utenfor maskinrommet. Denne pumpe kan være den samme som nødlensepumpen. Hvor det er to uavhengige maskinrom (flerskrog-sfartøy), kan nødbrannpumpen plasseres i det ene av disse maskinrom.
- (3) Brannpumpenes kapasitet godkjennes i hvert enkelt tilfelle.
- (4) Hydranter, brannslanger og strålerør skal være innrettet i samsvar med § 28.
- (5) Bærbare brannslokningsapparater skal være anbrakt i samsvar med § 9.
- (6) Det skal om bord være minst ett komplett sett brannmannsutstyr. For utstyrets omfang vises til § 30.

§ 42

Diverse

Hvor brennbare materialer er benyttet for å gi fartøyet oppdrift i skadet tilstand, skal slike materialer ikke anordnes i rom som inneholder rør for brennolje eller mulige antennelseskilder.

Kapittel 4

Lasteskip

I. spesielle bestemmelser for lasteskip med en bruttotonnasje- på 500 og derover

§ 43

Bygningsmåte m.m.

Arrangement, utstyr og bygningstekniske sikringstiltak mot brann skal være i overensstemmelse med bestemmelsene i forskrift av 22. juni 1990 nr. 539 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonsvensjonen (SOLAS-74).

II. Spesielle bestemmelser for lasteskip med en bruttotonnasje- under 500

§ 44

Bygningsmåte, materialer m.m.

- (1) Skott rundt bysse, malerskap, lamperom, storesrom som støter til innredning m.v. skal være av stål.
- (2) Lakker, maling m.v. fremstilt på nitrocellulosebasis tillates ikke benyttet om bord.
- (3) Alle ubeskyttede overflater av skott og kledning under dekk skal i korridorer og trappeoppganger ha en lav flammespredning og begrenset røktvikling.

§ 45

Brannpumper, brannledninger, hydranter og slanger m.v.

- (1) Lasteskip med en bruttotonnasje under 500 skal ha minst én uavhengig drevet brannpumpe. På lasteskip med en bruttotonnasje under 100 kan brannpumpen godtas drevet av hovedmotoren.
- (2) På lasteskip med en bruttotonnasje under 50 kan pumpen erstattes av annet godkjent utstyr.
- (3) Den samlede påbudte brannpumpekapasitet kan beregnes ut fra følgende formel:
$$Q = (0,15 \sqrt{L(B + D)} + 2,25)^2 \text{ m}^3/\text{t}$$

hvor følgende er angitt i meter:
L = skipets lengde mellom perpendikulærene
B = skipets største bredde på spant
D = skipets største dybde i riss til skottdekket midtskips.
- (4) Brannpumpens trykkehøyde skal ved den beregnede kapasitet være slik at det hvor som helst på brannledningen kan oppnås et trykk på minst 4,0 bar med et strålerør/tåkespreder i drift.
- (5) Brannledningene skal ha en diameter tilstrekkelig stor til å sikre en jevn fordeling og jevnt trykk av den påbudte kapasitet av brannpumpen.
- (6) Materialer som anvendes til brannledninger, skal være ubrennbare og motstandsdyktige mot varme.
- (7) På lasteskip med en bruttotonnasje på 200 eller derover skal antallet og plasseringen av hydrantene være slik at minst 2 vannstråler som ikke leveres fra samme hydrant, kan nå en hvilken som helst del av skipet. Den ene vannstrålen skal kunne leveres fra en enkelt slangelengde.
- (8) På lasteskip med en bruttotonnasje under 200 skal antallet og plasseringen av hydrantene være slik at minst én vannstråle fra en enkelt slangelengde kan nå en hvilken som helst del av skipet.
- (9) Hydrantene skal anbringes slik at brannslangene lett kan koples til dem. I skip hvor dekkslast kan bli ført, skal hydrantene anbringes slik at de alltid er lett tilgjengelige, og rørene skal legges slik at disse ikke skades av lasten.
- (10) Ved hver hydrant skal det være anbrakt en slangepost. En slangepost skal foruten av hydranten bestå av en slange og tilhørende godkjent strålerør med kopplingsforbindelse til hydranten, samt 2 sett kopplingsnøkler.
- (11) Lasteskip skal ha minst én slangepost i maskin- og kjelerom.
- (12) Brannslanger skal være godkjente.

Kapittel 5

Spesielle bestemmelser for tankskip

§ 46

Bygningsmåte, arrangement og utstyr

- (1) Bestemmelsene i forskrift av 22. juni 1990 nr. 539 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonsvensjonen (SOLAS-74), kommer til anvendelse på tankskip med en bruttotonnasje på 500 og derover.
- (2) For nye tankskip med bruttotonnasje under 500 gjelder bestemmelsene i kapitlene 1, 2 og 4 i denne forskrift. I tillegg gjelder følgende:
 - a) Nær tankdekk skal det være anbrakt et godkjent transportabelt pulveranlegg. Apparatet skal være utstyrt med minst 10 m slange, og være klart til øyeblikkelig bruk.
 - b) Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonsvensjonens kapittel II-2 del D kommer til anvendelse i den utstrekning Sjøfartsdirektoratet bestemmer i hvert enkelt tilfelle.

Kapittel 6

Spesielle bestemmelser for fartøy med en bruttotonnasje under 25

§ 47

Virkeområde

- (1) Bestemmelsene i dette kapittel gjelder for fartøy med en bruttotonnasje under 25 slik det fremgår av de enkelte paragrafer.
- (2) Fartøy bygget etter Nordisk Båtstandard kan godtas som likeverdig.

§ 48

Materialer m.m.

Lakk og maling m.v. fremstilt på nitrocellulosebasis eller annen lett antennelig basis, tiltales ikke benyttet noe sted om bord.

§ 49

Tanker

- (1) Brenselolje skal oppbevares på solid forarbeidet tank utført av stål eller likeverdig materiale som skal være forsvarlig festet. Benyttes fat eller kanne for lagring av brennbare væsker, skal disse være i samsvar med Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskaps krav.
- (2) Avløp fra oljetank skal være utstyrt med avstengningsventil eller kran direkte på tanken, stengbar fra dekk. Prøvekraner og kraner for oljestandsglass skal være av selvlukkende type. Hvor lekkasjen fra ventiler/rør på slik tank kan innebære en fare for brann, skal tanken være utstyrt med spillbrett av passende størrelse. På dekket fartøy med maskinrom skal påfyllings- og avluftningsrør være ført gjennom dekk ut til fri luft.

§ 50

Elektriske anlegg

- (1) Elektriske anlegg på fartøy med en bruttotonnasje under 25 skal utføres og kontrolleres i henhold til de til enhver tid gjeldende bestemmelsene om utførelse og kontroll av

elektriske anlegg om bord i skip. For anlegg med spenning over 42 volt skal arbeidet utføres av elektroinstallatør gruppe L. For anlegg med spenning på 42 volt og derunder kan arbeidet utføres av annen fagmann godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

(2) Endringer og reparasjoner av det elektriske anlegget, f.eks. ved skifting av motor, navigasjonsutstyr etc. på eksisterende fartøyer, skal utføres av elektroinstallatør gruppe L, eller annen fagmann godkjent av Sjøfartsdirektoratet som anført i første ledd.

(3) Når feil oppstår på brytere, lampepunkter, ledninger m.v., skal feilen utbedres omgående.

(4) Batteri skal oppbevares i egen kasse som innvendig er forsynt med et syrefast belegg som hindrer skade ved spill av elektrolytt. Kassen skal være utstyrt med lokk som gir god ventilasjon av batteriene. Kassen skal være godt beskyttet og plassert på hylle.

(5) Elektrisk varmeovn skal være fast montert og være slik konstruert og plassert at den ikke kan forårsake brann. Det tillates ikke ovn med en så høy overflatetemperatur at tøy, gardiner, klær eller liknende kan bli antent.

§ 51

Ventilasjon m.v.

(1) Maskinrom skal være utstyrt med minst to ventilatorer, slik at det kan gjennomlufte når nedgangskappe er stengt og motor ikke er i gang. I tilfelle brann i maskinrom, må slike åpninger kunne stenges fra dekk.

(2) Lugar skal være utstyrt med minst to ventilatorer slik at tilstrekkelig ventilasjon oppnås når nedgangskappe er stengt.

(3) Ingen av ventilatorene nevnt i første og annet ledd skal ha en mindre diameter enn 8 cm. (Tverrsnittsareal 50 cm².)

§ 52

Brannslukningsapparater

(1) Fartøy som har dekk og/eller overbygning i hele fartøyets lengde, skal være utstyrt med minst ett pulver brannslukningsapparat med en ladning på minst 6 kg.

(2) Fartøy som har dekk og/eller overbygning i en del av fartøyets lengde, samt helt åpne fartøyer, skal være utstyrt med minst ett pulver brannslukningsapparat med en ladning på minst 2 kg.

Kapittel 7

Faste brannoppdagelses- og brannalarmsystemer

§ 53

Virkeområde

(1) Brannoppdagelses- og brannalarmsystemer på passasjerskip med sertifikat for 400 passasjerer og derover i liten kystfart og på lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover skal være i samsvar med bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonsvensjonens kapittel II-2, regel 12, 13 eller 14.

(2) Brannoppdagelses- og brannalarmsystemer på passasjerskip med sertifikat for mindre enn 400 passasjerer i liten kystfart, på passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart og på lasteskip med en bruttotonnasje under 500 skal være i samsvar med de etterfølgende paragrafer.

(3) Sjøfartsdirektoratet kan fastsette bestemmelser om typegodkjennelse og retningslinjer om installasjon og godkjennelse av slike anlegg på skip som omfattes av bestemmelsene i dette kapittel.¹

¹ Bestemmelser om typegodkjennelse av fast installerte brannoppdagelses- og brannalarmanlegg er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og er inntatt som Vedlegg II til denne forskrift. Retningslinjer om installasjon og godkjennelse av fast installerte brannoppdagelses- og brannalarmanlegg og røkvarslingsanlegg er fastsatt av Sjøfartsdirektoratet og er inntatt som Vedlegg III til denne forskrift.

§ 54

Typegodkjennelse av sentralutstyr og branndetektorer

Sentralutstyr og detektorer skal være typegodkjente.

§ 55

Dokumentasjon, tegninger

(1) Tegninger og dokumentasjon som viser plassering av sentralutstyr, detektorer og alarmorganer i innredning og maskinrom samt opplysning om type sentralutstyr og detektorer, skal innsendes til Sjøfartsdirektoratet.

(2) Følgende tegninger og dokumentasjon skal finnes om bord i det enkelte skip:

- a) Beskrivelse og bruksanvisning for installert utstyr.
- b) Arrangementstegninger av innredning og maskinrom som viser plassering av detektorer, brannmeldere og alarmorganer.
- c) Beskrivelse og tegninger av strømforsyning og kabelforlegning.

§ 56

Alarmsystemer på passasjerskip med sertifikat for mindre enn 400 passasjerer i liten kystfart og på passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart

(1) Passasjerskip skal være utstyrt med et alarmsystem slik at de ombordværende kan bli varslet i tilfelle fare. Det skal være elektrisk drevet og kunne settes i gang fra styrehuset. Alarmsystemet kan i tillegg også settes i gang fra et kontrollrom. Alarmorganene for alarm skal være fordelt på minst to separate kurser fra sentralutstyret.

(2) Alarmsystemet skal ha elektriske varselklokker eller annet tilfredsstillende hørbart varslingssystem anbrakt i korridorer utenfor passasjerenes og besetningens lugarer og i oppholdsrom, samt i maskinrom og andre steder hvor Sjøfartsdirektoratet finner det nødvendig.

(3) Manuelle brannmeldere skal anordnes i tilstrekkelig antall i innredning, maskinrom og andre steder hvor Sjøfartsdirektoratet finner det nødvendig.

§ 57

Alarmsystemer på lasteskip med en bruttotonasje under 500

(1) Lasteskip skal være utstyrt med et alarmsystem slik at de ombordværende kan bli varslet i tilfelle fare.

(2) På lasteskip med en bruttotonasje på 200 og derover skal alarmsystemet være elektrisk drevet og kunne settes i gang fra styrehuset, fra et sted i innredningen og fra maskinrommet. Alarmsystemet kan i tillegg også settes i gang fra et kontrollrom. Alarmsystemet skal ha elektriske varselklokker eller annet tilfredsstillende hørbart varslingssystem anbrakt i korridorer, maskinrom, arbeidsrom og andre steder hvor Sjøfartsdirektoratet finner det nødvendig.

(3) Manuelle brannmeldere skal anordnes i tilstrekkelig antall i innredning, maskinrom og andre steder hvor Sjøfartsdirektoratet finner det nødvendig.

§ 58

Brannalarm- og brannoppdagelsessystemer i lasterom

- (1) I lasterom hvor det føres sprengstoff, biler med bensin på tankene eller annen spesielt brannfarlig last skal det være anordnet et godkjent brannalarm- og brannoppdagelsessystem.
- (2) Dette system kan enten være et røkmeldersystem basert på oppsuging av luft fra de enkelte lasterom til et sentralutstyr, eller et røkmeldersystem basert på automatiske detektorer i forbindelse med et sentralutstyr.
- (3) Plassering og antall detektorer eller sugepunkter skal i hvert enkelt tilfelle være tilpasset forholdene i det område som skal overvåkes.

Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser

§ 59

Ikrafttredelse m.v.

- (1) Denne forskrift trer i kraft den 1. juli 1986.
- (2) Fra samme tid oppheves forskrift av 3. desember 1979 om sikringstiltak mot brann på skip.

Vedlegg I

Retningslinjer om vannforstøvningsanlegg på vogndekk på ferger i nasjonal fart.

I

1. Hengedekk eller bevegelige plattformdekk som ikke dekker hele fartøyet bredde over det faste vogndekket, vil ikke bli betraktet som overbygg når slike dekk bare er anordnet på en side og har en maksimal bredde for plassering av inntil to personbiler i bredden. Dette gjelder også hengedekk eller plattformdekk som er plassert på hver side av vogndekke, med plass for kun 1 personbil i bredden. Større bredde av slike dekk en nevnt ovenfor, vil for lengder over 20 meter medføre krav om vannforstøvningsanlegg, jf. forskrifens § 29 første ledd.
2. Hvor hengedekk eller plattformdekk er laget av sandwichmateriale, aluminium eller annet materiale som ikke er brannteknisk ekvivalent med stål, vil uansett hengedekkets lengde eller bredde et vannforstøvningsanlegg, eventuelt med termisk tilleggisolasjon av hengedekk eller plattformdekk, måtte installeres på hengedekkets underside hvis ikke en tilsvarende brannteknisk standard kan oppnås på annen måte.
3. Antall og plassering av dysene forutsettes å være slik at hele vogndekket med eventuelle plattformdekk sikres en jevn fordeling av forstøvet vann. Dysene bør i alminnelighet ha et vannforbruk som ikke er under 40 liter/min. og ikke over 100 liter/min. ved de aktuelle trykk i systemet.
4. For dekkshøyder som ikke overstiger 2,5 meter, bør vannforstøvningsanlegget ha en kapasitet på minst 3,5 liter/min. pr. m². For dekkshøyder over 2,5 meter bør vannforstøvningsanlegget ha en kapasitet på minst 5 liter/min. pr. m².

5. Vannforstøvningsanlegget forutsettes delt opp i seksjoner. Antall seksjoner vil være avhengig av overbyggets lengde, men ingen seksjon bør normalt være mindre enn 20 meter lang. Seksjonene bør dekke hele skipets bredde, men når vogndecket er delt langs skips med trappehus o.l. av stål forutsettes seksjonene å være tilpasset et slikt arrangement.
6. Fordelingsventiler forutsettes anbrakt på lett tilgjengelig sted brannteknisk beskyttet fra vogndecket. Atkomst til fordelingsventilene forutsettes å være sikret i tilfelle brann på vogndeck. I rommet hvor fordelingsventilene er anbrakt, forutsettes det å være anordnet mekanisk ventilasjon.

II

Retningslinjene er veiledende.

III

Retningslinjene trer ikraft 1. september 1988.

Vedlegg I endret ved forskrift 1. juni 2004 nr. 806.

Vedlegg II

Bestemmelser om typegodkjennelse av fast installerte brannoppdagelses- og brannvarslingsanlegg på skip som ikke omfattes av Sjøikkerhetskonvensjonen (SOLAS 74).

1. Innledning.
 - 1.1. Passasjerskip med sertifikat for 400 passasjerer og derover som ikke omfattes av Sjøikkerhetskonvensjonen, og lasteskip på 500 tonn og derover som ikke omfattes av Sjøikkerhetskonvensjonen, skal ha installert fast brannoppdagelses og brannalarmanlegg som skal være typegodkjent, jf. §§ 21 og 44 i forskrift av 17.6.1986 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøikkerhetskonvensjonen.

Typegodkjennelsen av slike anlegg foretas i samsvar med fremgangsmåte for typegodkjennelse av sentralutstyr og av detektorer inntatt i vedlagte bilag 1 og 2.
 - 1.2. Hurtigbåter som anvendes i passasjerfart i nasjonal fart, skal ha fast brannoppdagelses og brannalarmanlegg i maskinrom som skal være typegodkjent, jf. § 38 i forskrift av 17.6.1986 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøikkerhetskonvensjonen.

Typegodkjennelse av slike anlegg foretas i samsvar med fremgangsmåte for godkjennelse av sentralutstyr og av detektorer beskrevet i pkt 2 nedenfor.
2. Fremgangsmåte for godkjennelse av enklere brannoppdagelses og brannalarmanlegg og røkvarslingsanlegg på andre skip enn de som er nevnt under pkt. 1.1.
 - 2.1. Sentralen skal minst kunne gi akustisk alarm med støtvis signaler dersom en eller flere detektorer løser ut alarm. På skip på 100 tonn og derover skal det også gis optisk alarm.
 - 2.2. På skip på 100 tonn og derover og hvor anlegget består av flere detektorsløyfer, skal sentralen indikere hvilken sløyfe som melder brann.
 - 2.3. Sentralen skal gi akustisk feilvarsel, på skip på 100 tonn og derover også optisk feilvarsel, ved feil på

- 2.3.1 strømtilførsel
- 2.3.2 ladestrømkrets
- 2.3.3 detektorsløyfer
- 2.3.4 kurs for alarmorgan
- 2.4. Sentralen skal kunne gi en utgangsstrøm som er tilstrekkelig for det antall alarmorganer sentralen skal betjene.
- 2.5. På skip på 100 tonn og derover skal strømtilførselen til sentralen være fra 2 separate kraftkilder hvorav den ene skal være et automatisk oppladbart akkumulatorbatteri. På skip under 100 tonn kan strømtilførselen kun være fra et akkumulatorbatteri som står til automatisk oppladning. Akkumulatorbatteriet skal ha tilstrekkelig kapasitet til å forsyne brannoppdagelses og brannalarmanlegget og røkvarslingsanlegget med nødvendig elektrisk kraft for et tidsrom av minst 18 timer, herunder minst 5 minutters drift av alarmorganene, uten oppladning mens det opprettholder batterispenningen gjennom hele utladningsperioden innenfor 12 prosent over eller under batteriets nominelle spenning.
- 2.6. Sentral og installasjonsmateriell skal være egnet for det miljø det utsettes for.
- 2.7. Detektorer skal være godkjent i samsvar med fremgangsmåte inntatt i vedlagte bilag 2.

Vedlegg II endret ved forskrift 1. juni 2004 nr. 806.

Bilag 1 til vedlegg II

Fremgangsmåte for godkjennelse av sentralutstyr

1. Dokumentasjon.
Følgende dokumentasjon skal innsendes til Sjøfartsdirektoratet:
 - Bruksanvisning, inklusive fremgangsmåte for rutineprøving om bord.
 - Feilsøkingsprosedyrer med en slik detaljeringsgrad at feil kan lokaliseres til subsystemer som er utskiftbare for kvalifisert offiser.
 - Opplysninger om strømforsyning.
 - Tilkopling av detektorsløyfer samt ytre hjelpeutstyr som f.eks. eksterne alarmorganer, viftestopp, dørmagnet etc.
 - Monteringsanvisning.
 - Komponentliste med angivelse av fabrikat og type for utskiftbare komponenter.
 - Detaljert funksjons- og konstruksjonsbeskrivelse.
 - Tegninger som viser mekanisk konstruksjon og oppbygging.
 - Miljøspesifikasjon som angir grenseverdiene for det ytre miljø sentralutstyret kan operere i.
 - Rapport fra utførte prøver.Dokumentasjon avmerket med – skal leveres om bord med anlegget i hvert enkelt skip.
2. Funksjonskrav.
 - 2.1. Sentralutstyret skal gi optisk og akustisk alarm ved brann. Optisk brannalarm skal gis med rød lampe merket «BRANN» eller «BRANN/FIRE».
 - 2.2. Sentralutstyret skal indikere i hvilket område brann har oppstått.
 - 2.3. Alarmsignal skal gis som anført i § 53 pkt. 1.7 i forskrift av 28. mai 1986 om redningsredskaper m.m. på passasjer og lasteskip. Slik alarm skal bare gis til sentralen i styrehuset eller kontrollrom.

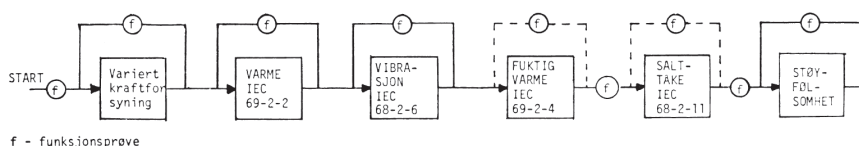
- 2.4. Det skal så vidt mulig gis optisk og akustisk feilvarsel ved feil som medfører en reduksjon i evnen til å oppdage eller varsle brann. Feilvarsel skal gis ved jordfeil, kortslutning og sløyfebrudd.
 - 2.5. Optisk og akustisk feilvarsel, skal gis ved svikt i hoved- eller reserve kraftforsyning. Med «svikt i kraftforsyning» menes at spenningen faller utenfor de grenser som er spesifisert under miljøprøven.
 - 2.6. Optisk feilvarsel skal gis med gul lampe merket «FEIL» eller «FEIL/FAULT».
 - 2.7. Sentralen skal automatisk gå over til reserve kraftforsyning ved spenningssvikt. Sentralen skal ikke kunne gi feilaktige informasjoner ved overgang fra normal til reserve kraftforsyning.
 - 2.8. Brannalarmgiving for alle detektorsløyfer, samt alle arrangementer for feilvarsler skal kunne funksjonssprøves realistisk på en enkel måte.
 - 2.9. Det skal gis positiv indikasjon ved frakopling av funksjoner når dette kan skje fra kontrollpanel ved hjelp av bryter e.l.
 - 2.10. Det skal gis positiv indikasjon på at kraftforsyningen er intakt. Numerisk angivelse av driftsspenning forlanges ikke.
 - 2.11. Akustisk brannvarsel og feilvarsel skal kunne kvitteres ut ved hjelp av en enkelt trykknappbryter e.l. Detektorsløyfer skal fortsatt være i alarmtilstand. Brannalarm, optisk og akustisk, skal ikke blokkeres av eksisterende brannalarm på en annen detektorsløyfe når den eksisterende alarm er kvittert.
 - 2.12. Sentralutstyret skal, eventuelt med tilpasningsutstyr, kunne benyttes sammen med følgende detektortyper:
 - Maksimal temperaturdetektorer
 - Differensiell temperaturdetektor
 - Strålingsdetektor: ultrafiolett, infrarød
 - Røykdetektor:Sentralutstyret skal også kunne benyttes sammen med en kombinasjon av disse detektortyper sammenkoplet i den samme detektorsløyfe, eventuelt med tilpasningsutstyr.
3. Konstruksjonskrav.
- 3.1. Optiske og akustiske alarmkretser skal utføres slik at en enkelt feil i kretsene ikke setter begge signaltyper ut av funksjon.
 - 3.2. Kontrollpanelet skal være arrangert slik at man ikke får forstyrrende lyssignaler under normal drift, og ikke ved uforvarende berøring av alarmsentralen har mulighet for å kunne aktivisere varslingsorganer.
 - 3.3. Sentralutstyret skal konstrueres for å tåle de miljøspesifikasjoner som er angitt i IEC publikasjon nr. 92–5–4, (Electrical Installations in Ships Part 5: Special Features – Control and Instrumentation) samt tilfredsstillende kravene til kapslingsgrad IP42 i henhold til IEC publikasjon 529.
 - 3.4. Sentralutstyret skal ha mulighet for tilkobling av detektorer som er tilfredsstillende med hensyn til å «feile til sikkerhet», dvs. kortslutning eller brudd på kabelforbindelsen mellom sentral og detektorer, eller mellom detektorer, skal føre til brann- eller feilvarsel.
 - 3.5. Sentralutstyret skal ha tilkoplingsklemmer for to separate krafttilførselslinjer.
 - 3.6. Sentralutstyret skal ha et tilstrekkelig antall potensialfrie utgangskontakter (eller tilsvarende arrangert) for tilkopling til et hensiktsmessig eksternt varslingsystem. Potensialfri brytekontakt eller tilsvarende skal benyttes for at feiltilstander skal kunne varsles over det generelle maskinromsalarmsystem. Likeledes skal det finnes hjelpekontakter for styresignal til viftemotorer, dørmagnetholdere o.l.

4. Miljøkrav.

- 4.1. Sentralutstyret skal tilfredsstille de krav som er spesifisert i IEC publikasjon 92–5–4: Electrical Installations in Ships, Part 5: Special Features – Control and Instrumentation, og skal være konstruert for å tåle de termiske, mekaniske og kjemiske påkjenninger som det kan utsettes for når det er installert i et skip.
- 4.2. Sentralutstyret skal ikke være følsomt for elektrisk støy på signal- og kraftledninger i en størrelsesorden som kan tenkes induisert fra annet elektrisk utstyr om bord i skip.

5. Prøveprogram.

- 5.1. Før et sentralutstyr presenteres for godkjenning, skal det ha gjennomgått miljøprøving ved anerkjent prøvelaboratorium eller ha gjennomgått prøver hvor en representant for Sjøfartsdirektoratet er tilstede. Det skal foreligge dokumentasjon med rapport fra prøvene.
- 5.2. Prøvingen foretas etter blokkdiagram.



- 5.3. For hver del av miljøprøven skal prøveobjektet gjennomgå en funksjonsprøve. Denne prøven skal bestå av en rekke prøvesekvenser som til sammen dekker alle utstyrets funksjoner. Hver sekvens består av følgende deler:

- a) Utløs brannalarm i sløyfeX
- b) Avstill eksterne sirener
- c) Avstill lokal summer
- d) Tilbakestill alarmkrets
- e) Tilbakestill lokale og eksterne signaler.

For hvert av disse trinn observeres objektets tilstand for å oppdage feilfunksjoner.

5.4. Funksjonsprøve (IEC 68–1).

Før miljøprøvene blir utført, må en funksjonsprøve gjennomføres i standard atmosfæreforhold:

- Temperatur: +15 °C til +35 °C
- Relativ fuktighet: 45 % – 75 %
- Lufttrykk: 860–1060 millibar.

De øvrige atmosfæreparametere tillegges ingen betydning. Funksjonsprøve skal foretas mellom hver av de etterfølgende miljøprøver, og skal omfatte alle kontroll-, feilvarslings- og alarmfunksjoner.

5.5. Variasjon i kraftforsyning.

Driftsspenningen skal varieres innenfor de oppgitte grenser. Det kontrolleres under prøven at ikke feilfunksjon inntreffer.

- Nettspenning: +10 % / –15 %
- Batterispenning: ±17 %.

5.6. Varmeprobe (IEC 68–2)

- Temperatur: +55 °C ±3°
- Varighet: 16 timer
- Absolutt fuktighet: 20 g vann pr. m³ luft.

Prøveobjektet skal plasseres i et kammer som holder romtemperatur (15 °C til 35 °C). Temperaturen heves så til +55 °C, hvor den skal holdes i minst 16 timer. Deretter senkes temperaturen til romtemperatur igjen.

Sentralen skal være i drift under prøven og skal funksjonsprøves. Funksjonsprøven skal foretas tidligst to timer etter at 55 °C er oppnådd i kammeret.

5.7. Vibrasjonsprøve.

Montasjen under prøvingen skal være av tilsvarende utførelse som utstyret vil få i praksis. Vibrasjonene tilføres i tre retninger som er orientert vinkelrett på hverandre. Følgende krav skal etterkommes:

- 2,0–13,2 Hz: ± 1 mm konst. posisjonsamplitude
- 13,2–80,0 Hz: $\pm 0,7$ konst. akselerasjonsamplitude

Prøver i henhold til Random vibrasjonsprøver kan godtas.

Resonans søkeprøve.

Hele frekvensområdet avses med en frekvensendring på maksimalt 1 oktav pr. minutt. Prøveobjektet skal være i drift under søkeprøven.

Resonans utholdenhetsprøve.

Det skal utføres 90 minutters utholdenhetsprøve ved hver resonansfrekvens. Dersom det i en retning ikke blir funnet resonanser, skal to timers utholdenhetsprøve utføres ved 25 Hz. Prøveobjektet skal være i drift under utholdenhetsprøven.

Sveip utholdenhetsprøve.

Det skal utføres en 90 minutters utholdenhetsprøve hvor frekvensen sveipes automatisk som under resonans søkeprøve.

Avsluttende resonans søkeprøve.

Denne prøven skal gjennomføres for å få undersøkt hvorvidt utholdenhetsprøven har svekket prøveobjektet mekanisk. Hvis så er tilfelle, vil en ha forskyvning av resonansfrekvensene. Prøveobjektet skal være i drift under denne prøven.

5.8. Fuktig varme, syklisk (IEC 68–2–30).

Prøveobjektet skal utsettes for 2 sykluser og skal under prøven være spenningsløst for å unngå oppvarming som vil motvirke kondensdannelse. Prøvebetingelser: +55 °C/2 sykluser. Funksjonsprøven skal utføres etter utløpet av den andre 24-timers syklusen og etter utløpet av normaliseringsperioden som nevnt i paragrafene 5 og 7 i IEC 68–2–30.

5.9. Salttåke

Følgende prøve skal utføres:

- Prøvetemperatur: $+35\text{ °C} \pm 2^\circ$
- Varighet: 1 døgn

– Oppløsning: $50\text{ g} \pm 1\text{ g NaCl}$ + dest. eller ionebyttet vann = 1 liter oppløsning ved 20 °C, 6,5 pH 7,2.

Etter prøven blir prøveobjektets enkelte deler visuelt inspisert og funksjonsprøve foretas.

Bilag 2 til vedlegg II

Fremgangsmåte for godkjennelse av detektorer

1. Dokumentasjon.

Følgende dokumentasjon skal innsendes til Sjøfartsdirektoratet:

- Installasjons- og monteringsanvisning.
- Vedlikeholdsinstruks.
- Fremgangsmåte ved rutineprøving om bord.
- Fremgangsmåte ved typeprøving.
- Opplysning om sløyfetilkopling.

- Tegninger som viser mekanisk konstruksjon og oppbygging.
- Tekniske spesifikasjoner med følsomhetsdata og tidsrespons.
- Miljøspesifikasjoner som angir grenseverdiene for det ytre miljø detektoren kan operere i.

Dokumentasjon merket – skal leveres om bord med anlegget i hvert skip.

2. Funksjonskrav.

2.1. Generelle krav.

- a) Detektoren skal varsle brann og gi signal om dette til sentralutstyr.
- b) Detektoren skal ha så god følsomhet at den kan varsle brann på et tidlig stadium.
- c) Detektoren bør være konstruert med mulighet for å endre følsomheten.
- d) Detektoren skal ha så god selektivitet at den ikke er årsak til stadige uønskede alarmer.
- e) Detektoren som må tilbakestilles manuelt, skal gi synlig indikasjon når den er utløst.
- f) Det skal såvidt mulig gis alarm eller feilvarsel som reduserer evnen til å varsle brann.
- g) Detektoren skal enkelt kunne funksjonsprøves.

2.2. Spesielle krav.

- a) De eksisterende detektorer er basert på prinsippene:

– Termisk deteksjon:	– absolutt, – differensiell
– Røykdeteksjon:	– optisk, – ionisasjonskammer
– Strålingsdeteksjon:	– infrarød, – ultrafiolett

- b) Detektorer basert på andre prinsipper vil bli vurdert individuelt.
- b) Alle detektortyper skal tilfredsstille prøvene under nr. 5 – Prøveprogram.
- c) UV-detektorer skal ikke være følsomme for lys av større bølgelengde enn 0,29 μm .
Anm.: Denne grense på 0,29 μm er valgt fordi sollys inneholder stråling med større bølgelengde, og vil derfor kunne være en kilde til uønskede alarmer.

3. Konstruksjonskrav.

- 3.1. Detektorene skal tåle miljø spesifisert i IEC-publ. nr. 92–5–4, part 3, og tilfredsstille kravene til kapslingsgrad IP 42 i henhold til IEC publ. 529. Kapslingskravet gjelder ikke de deler av detektoren som på grunn av deteksjonsprinsippet må ha direkte kontakt med omgivende luft.
- 3.2. Detektor som holder alarmtilstanden etter at den er utløst, skal lett kunne skiftes ut eller tilbakestilles.
- 3.3. Termiske detektorer skal vært utført med to uavhengige kontaktpunkter.
- 3.4. Signalutgang fra detektor skal være utført slik at den kan kobles sammen med andre detektorer i en sløyfe.
- 3.5. Detektoren skal være utstyrt med innføring for kabler av godkjent type til skipsinstallasjon.

4. Miljøkrav.

- 4.1. Detektoren skal tåle de miljøkrav som er spesifisert i IEC publ. 92–5–4, part 5, og de termiske, mekaniske og kjemiske påkjenninger den utsettes for i installasjon om bord i skip.
- 4.2. Detektoren skal ikke være følsom for elektrisk støy på signal- og strømforsyningsledning i en størrelsesorden som kan tenkes induert fra øvrig elektrisk utstyr om bord i skip.

5. Prøveprogram.

Før en detektor presenteres for godkjenning, skal den ha gjennomgått miljøprøving ved anerkjent prøvelaboratorium eller ha gjennomgått prøver hvor en representant for Sjøfartsdirektoratet er tilstede. Det skal foreligge dokumentasjon med rapport fra prøvene. Prøving foretas etter blokkdiagram. (Fig. 1 er utelatt.)

5.1. Brannprøve.

Før miljøprøven skal detektoren gjennomgå en «brannprøve». Ved denne prøven skal detektoren utsettes for realistiske forhold i form av røyk, stråling og varme.

- a) Termiske detektorer skal prøves ifølge CEN 54, Part 5 (EN 54, Part 5) (CEN = CE-NELEC: Den europeiske komité for utarbeidelse av elektrotekniske normer).
- b) Røykdetektorer skal prøves i en røykkanal. De skal da ha en følsomhet i området 0,2 x 0,65.

$$\text{Følsomhetsfaktor } x = \frac{I_o - I_a}{I_o}$$

I_o = ionekammerstrøm i normalt tilstand

I_a = ionekammerstrøm ved alarm.

Andre typer røykprøver kan godkjennes i hvert enkelt tilfelle.

- c) Strålingsdetektorer skal utsettes for stråling fra en «standard prøveflamme» i 5 m avstand. Tidsresponsen skal ikke overstige 5 sek.

Videre skal strålingsdetektorenes følsomhet overfor andre lyskilder undersøkes.

Disse lyskilder er:

- Sollys
- Elektrisk lysbue
- Lys fra glødelampe
- Lys direkte fra halogenlampe
- Lys fra elektrisk lysrør
- Acetylen-sveise flamme.

Lyset skal både være fast og opphakkert med en frekvens på ca. 10 Hz. Følsomhet og tidsrespons registreres her for å gi inntrykk av detektorens følsomhet for falske brannsymptomer.

Spesifikasjon av standard prøveflamme:

Flammen fra et kar med mål 300 x 300 x 150 mm fylt med 1 liter dieselolje og 0,25 kg twist. Oljetemperatur 50–60 °C.

5.2. Miljøprøve.

- a) For hvert trinn i miljøprøven skal detektoren gjennomgå en funksjonsprøve. Denne prøve skal enkelt kunne gjennomføres, og den skal være reproducerbar slik at man får et kvantitativt mål for hvordan detektorens ytelser endres under prøven. Producenten skal fremsende forslag til fremgangsmåte for en funksjonsprøve som tilfredsstiller disse krav.

Som funksjonsprøve kan også brannprøven i nr. 5.1. benyttes.

- b) Under miljøprøven skal detektorens tidsrespons og følsomhet noteres, slik at vesentlige endringer i løpet av prøven skal medføre at detektoren underkastes nærmere undersøkelser, og eventuelt forkastes.
- c) Termiske detektorer prøves ifølge CEN 54, Part 5 (EN 54, Part 5).
- d) Miljøprøven foregår ifølge blokkskjema i figur 1. (Fig. 1 utelatt.)

5.3. Funksjonsprøve (IEC 68–1).

- a) Før miljøprøvene blir utført, skal en funksjonsprøve gjennomføres i standard atmosfæreforhold:
 - Temperatur: +15 °C til +35 °C
 - Relativ fuktighet: 45 % – 75 %
 - Lufttrykk: 860–1060 millibar.De øvrige atmosfæreparametere tillegges ingen betydning.
- b) Funksjonsprøve skal foretas mellom hver av de etterfølgende miljøprøver, og skal omfatte alle kontroll-, feilvarslings- og alarmfunksjoner.

5.4. Variasjon i kraftforsyning.

Driftsspenningen varieres innenfor de oppgitte grenser. Det kontrolleres under prøven at ikke feilfunksjon inntreffer.

- Nettspenning: +10 % / –15 %
- Batterispenning: ± 17 %.

5.5. Varmeprobe (IEC 68–2–2).

- Temperatur: +55 °C $\pm 3^\circ$
- Varighet: 16 timer
- Absolutt fuktighet: 20 g vann pr. m³ luft.

Prøveobjektet plasseres i et kammer som holder romtemperatur (15 °C – 35 °C). Temperaturen heves så til +55 °C, hvor den skal holdes i minst 16 timer. Deretter senkes temperaturen til romtemperatur igjen.

Detektoren skal være i drift under prøven, og skal funksjonsprøves. Funksjonsprøven foretas tidligst to timer etter at 55 °C er oppnådd i kammeret. Detektorer som ikke kan underkastes varmeprobe, vil blir vurdert i hvert enkelt tilfelle.

5.6. Vibrasjonsprøve.

Montasjen under prøvingen skal være av tilsvarende utførelse som utstyret vil få i praksis. Vibrasjonene tilføres i tre retninger som er orientert vinkelrett på hverandre. Følgende krav skal etterkommes:

- 2,0 – 13,2 Hz: ± 1 mm. konst. posisjonsamplitude
 - 13,2 – 80,0 Hz: $\pm 0,7$ konst. akselerasjonsamplitude.
- Prøver i henhold til Random vibrasjonsprøver kan godtas.

Resonans søkeprøve.

Hele frekvensområdet av søkes med en frekvensendring på maksimalt 1 oktav pr. minutt. Prøveobjektet skal være i drift under søkeprøven.

Resonans utholdenhetsprøve.

Det skal utføres 90 minutters utholdenhetsprøve ved hver resonansfrekvens. Dersom det i en retning ikke blir funnet resonanser, skal to timers utholdenhetsprøve utføres ved 25 Hz. Prøveobjektet skal være i drift under utholdenhetsprøven.

Sveip utholdenhetsprøve.

Det skal utføres en 90 minutters utholdenhetsprøve hvor frekvensen sveipes automatisk som under resonans søkeprøve.

Avsluttende resonans søkeprøve.

Denne prøven må gjennomføres for å få undersøkt hvorvidt utholdenhetsprøven har svekket prøveobjektet mekanisk. Hvis så er tilfelle vil en ha forskyvning av resonansfrekvensene. Prøveobjektet skal være i drift under denne prøven.

5.7. Fuktig varmeprobe, syklisk (IEC 68–2–30).

Prøveobjektet skal utsettes for 2 sykluser, og skal under prøven være spenningsløst for å unngå oppvarming som vil motvirke kondensdannelse. Prøvebetingelser: + 55 °C/2 sykluser. Funksjonsprøven skal utføres etter utløpet av den andre 24-timers syklusen og etter utløpet av normaliseringsperioden som nevnt i paragrafene 5 og 7 i IEC 68–2–30.

5.8. Salttåke.

Følgende prøve skal utføres:

- Prøvetemperatur: +35 °C ±2°
- Varighet: døgn
- Oppløsning: $g \pm 1$ g NaCl + dest. eller ionebyttet vann = 1 liter oppløsning ved 20 °C, 6,5 pH 7,2.

Etter prøven skal prøveobjektets enkelte deler visuelt inspiseres, og funksjonsprøve foretas.

Vedlegg III

Retningslinjer om installasjon og godkjenning av fast installerte brannoppdagelses- og brannalarmanlegg og røkvarslingsanlegg på skip som ikke omfattes av Sjøikkerhetskonsvensjonen (SOLAS 74).

1. Generelt

- 1.1. I medhold av §§ 21, 38, 43 og 53 i forskrift av 17.6.1986 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøikkerhetskonsvensjonen skal slike skip være utstyrt med fast installerte brannoppdagelses- og brannalarmanlegg som angitt i forskriftene.
- 1.2. Fremgangsmåten for typegodkjenning av slike anlegg vil fremgå av Bestemmelser for godkjenning av fast installerte brannoppdagelses- og brannvarslingssystemer på skip som ikke omfattes av Sjøikkerhetskonsvensjonen.
- 1.3. Nedenstående retningslinjer angir en norm for hvordan installasjonen av slike anlegg bør utføres. Andre løsninger som gir en tilsvarende standard, kan godtas.

2. Retningslinjer for installasjon.

- 2.1. Passasjerskip med sertifikat for 400 passasjerer og derover i liten kystfart og lasteskip på 500 tonn og derover forutsettes å tilfredsstille Sjøikkerhetskonsvensjonens krav til installasjon. Rettledning for valg og plassering av detektorer i maskinrom samt retningslinjer for godkjenning av installasjonen er inntatt i vedlagte bilag 1 og 2.
- 2.2. På andre skip enn de som er nevnt under pkt. 2.1, kan installasjonen utføres på følgende måte:
 - 2.2.1. På skip med lengde under 15 m kan det i motorrommet installeres 1 stk. røkdetektor og 1 stk. varmedetektor. Det installeres 1 stk. alarmorgan i styrehus og 1 stk. i innredning når hensyn tas til fartøyet's størrelse.

- 2.2.2. På skip med lengde på 15 m og derover, men under 100 tonn, installeres det i motorrommet et tilstrekkelig antall detektorer i forhold til motorrommets størrelse, dog minst 1 røkdetektor og 1 varmedetektor.
Det installeres akustiske alarmorganer i nødvendig antall og minst en for hvert dekk slik at alarm kan høres over hele skipet.
- 2.2.3. På skip på 100 tonn og derover installeres det i motorrommet et tilstrekkelig antall detektorer i forhold til motorrommets størrelse. Rettledning for valg og plassering av detektorer i motorrommet er gitt i vedlagte bilag 1. Detektorene i motorrommet forutsettes å være tilsluttet en egen sløyfe med manuell melder i sløyfen.
Det installeres akustiske alarmorganer i nødvendig antall og minst en for hvert dekk slik at alarm kan høres over hele fartøyet.
- 2.2.4. Detektorer og alarmorganer monteres på vanntette koblingsbokser. På skip over 100 tonn forutsettes tetthetsgrad for detektorer og manuelle meldere i maskinrom å tilsvare IP-56.

Vedlegg III endret ved forskrift 1. juni 2004 nr. 806.

Bilag 1 til vedlegg III

Rettledning for valg og plassering av detektorer i maskinrom

1. For å oppnå en optimal overvåking av maskinrom bør en fullstendig detektorinstallasjon bestå av en kombinasjon av:
- Termiske detektorer
 - Røk/ione-detektorer
 - Flammedetektorer.

Det vises til forskrifter av 17. juni 1986 om sikringstiltak mot brann på skip som angir når et automatisk brannalarm- og brannoppdagelsessystem er forlangt.

2. Fig 1 viser et snitt av et typisk maskinrom med inntegnet plassering av de forskjellige detektortypene. I tilknytning til figuren er det nedenfor gitt en del generelle råd for bruk og plassering av detektorer.

Termiske detektorer.

Denne detektortypen egner seg best for mindre rom med liten eller ingen ventilasjon og hvor det er mulig å montere detektoren i lav høyde over overvåkningsobjektet.

Røk/ione-detektorer.

Disse detektorene har et mer generelt anvendelsesområde og kan brukes stort sett i hele maskinrommet med relativt høy følsomhet. Man bør dog unngå å bruke røk/ione-detektorer i områder med særlig høy ventilasjon samt i områder hvor det normalt vil forekomme fri eksos fra tid til annen.

Flammedetektorer.

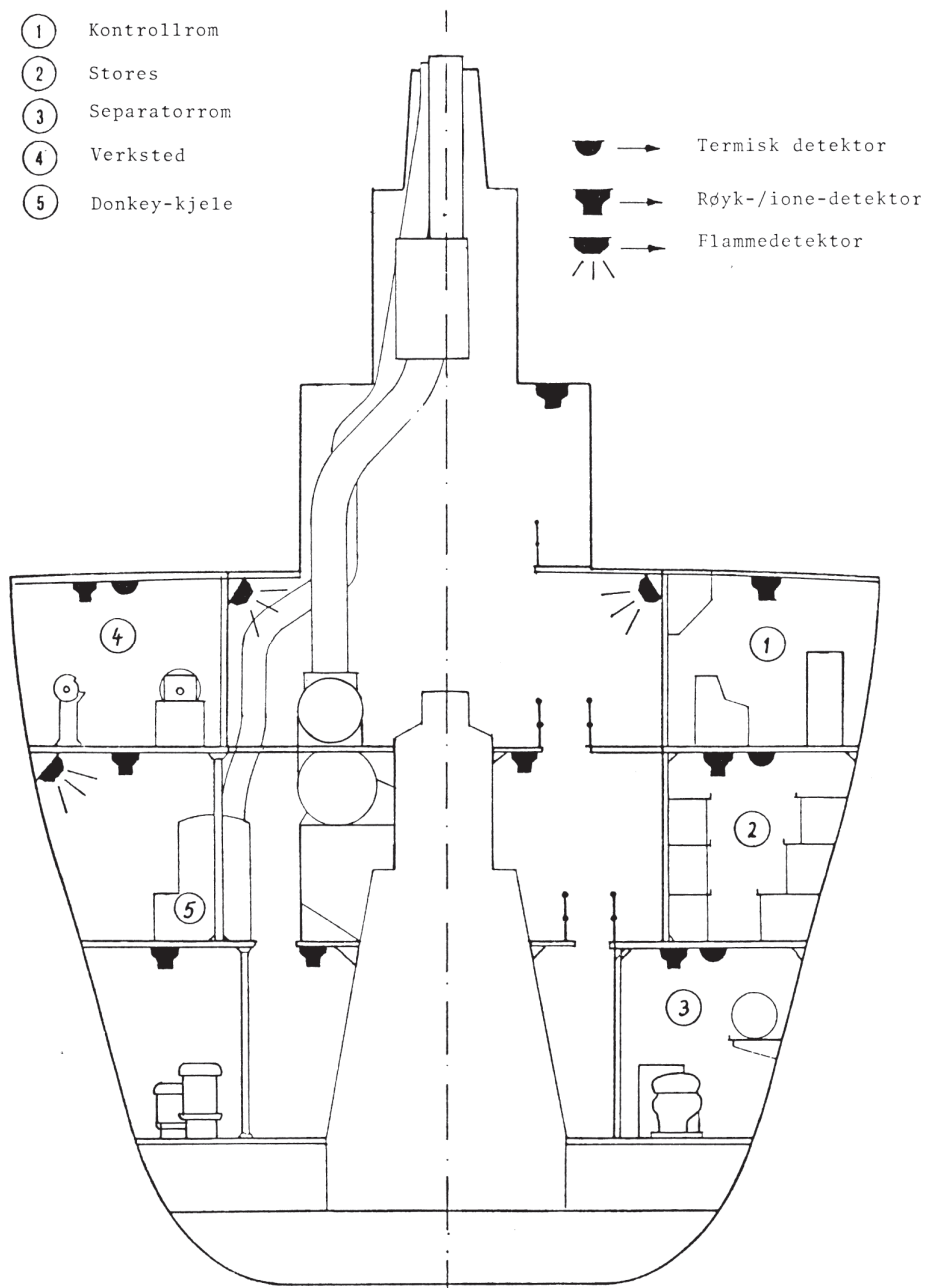
Flammedetektoren er den som reagerer hurtigst på en brann hvor det er snakk om flammer, og den er også upåvirket av ventilasjonsforholdene. Den bør derfor anvendes for områder med et særlig høyt branntilbud (topp av hovedmotor, hjelpemotorer/generatorer, kjeler etc.) og for områder hvor forholdene vanskeliggjør bruk av de to førstnevnte detektortypene.

3. Plassering av Røk/ione-detektorer.

For å sikre en optimal plassering av røk-detektorene bør den endelige plasseringen av disse baseres på røkprøver under normale driftsforhold. Derfor anbefales det i første omgang å montere disse detektorene med «løse» sløyfekabler slik at de siden kan flyttes innen et rimelig område basert på røkprøvene.

4. Det anbefales at detektorinstallasjonen baseres på universal-sløyfer med universalsokler slik at man kan bytte ut en detektortype med en annen på et senere stadium dersom erfaringene skulle tilsi det.

Fig. 1



Bilag 2 til vedlegg III

Retningslinjer for godkjenning av installert branndeteksjons- og varslingsutstyr

Før en branndeteksjons- og varslingsinstallasjon kan godkjennes, skal den ferdige installasjon underkastes:

- a) Funksjonsprøver
- b) Følsomhetsprøver.

Endelig godkjenning er avhengig av positivt resultat fra disse prøver.

1. Funksjonsprøver.

- 1.1. Funksjonsprøver av sentralutstyr, strømforsyning og samtlige varslings-/alarmorganer.

Disse prøver skal omfatte alle kontroll-, feilvarslings- og alarmfunksjoner. Alarm- og sløyfeifeilsfunksjoner skal prøves ved simulering på sentralutstyrets sløyfeinnnganger. Funksjonsprøving av strømforsyningen skal omfatte automatisk overgang fra primær- til reservestrømforsyning, samt maksimalbelastningsprøver av begge strømforsyninger, som skal ha en varighet av minst 30 minutter for primærforsyning og 5 minutter for reserveforsyning.

Funksjoner som lukking av dører, viftestopp etc. skal kontrolleres på de respektive steder.

- 1.2. Funksjonsprøver av detektorsløyfer.

Disse prøver skal omfatte prøving av samtlige detektorer på samtlige sløyfer. Ikke-resetbare, termiske detektorer (smelteledds-detektorer o.l.) kan prøves ved simulering på detektorens tilkoplingspunkter. Andre termiske detektorer prøves med varmluft e.l. Røyk- og flammedetektorer prøves ifølge produsentens beskrivelse.

På minst to av sløyfene skal det kontrolleres at deteksjonsevnen er intakt selv ved sløyfebrudd, dersom ikke sløyfebrudd automatisk gir brannalarm.

2. Følsomhetsprøver.

- 2.1. Til følsomhetsprøvene skal det anvendes en standard prøvebrann, definert som følger:

åpent, kvadratisk stålkår med mål 300 x 300 x 150 mm fylt med 1 liter dieselolje og 0,25 kg twist som spres jevnt i karet. Under prøvene skal temperaturen i dieseloljen være minst 50 °C, og ikke mer enn 60 °C ved antennelse.

- 2.2. Følsomhetsprøvene av deteksjonsanlegget i maskinrommet utføres ved å plassere prøvebrannen i forskjellige relevante posisjoner i maskinrommet, og minste krav til følsomhet er da at anlegget utløses innen 3 minutter, uansett posisjon av prøvebrann.

Disse prøvene skal utføres i minst fem forskjellige posisjoner, herunder områdene ved toppen av hovedmotor(er), ved hjelpemotorer/generatorer og ved oljefyrte kjeler.

- 2.3. Følsomhetsprøvene skal utføres ved normale driftsforhold under full fart og full ventilasjon.

Forskrift 22. juni 1990 nr. 536 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhets- konvensjonen (SOLAS-74)

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 22. juni 1990 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 11, 19, 20, 21 og 43 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 15 sep 1992 nr. 699, 22 aug 1994 nr. 886, 4 mai 1995 nr. 407, 14 des 1995 nr. 1097, 29 des 1998 nr. 1463, 30 juni 2000 nr. 709, 4 juni 2002 nr. 1127 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringer). Endret 1. juni 2004 nr. 811. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	528
§ 2	Definisjoner	529
§ 3	Plikter	530
§ 4	Fravik	530
§ 5	Materielle krav	530
§ 5A	Spesielle bestemmelser for passasjerskip kjølsturket før 1. oktober 1994	530
§ 6	Tegninger	531
§ 7	Fastmonterte systemer for brannsløkning med gass	531
§ 8	Brannsløkningsapparater. Brannsløkningsarrangementer i maskinrom	531
§ 9	Særlige arrangementer i maskinrom	532
§ 10	Automatisk sprinkler-, brannoppdagelses- og brannalarmsystemer	532
§ 11	Faste brannoppdagelses- og brannalarmsystemer	532
§ 12	Installasjon for brennolje, smøreolje og andre brannfarlige oljer	532
§ 13	Brannmannsutstyr	532
§ 14	Ikrafttredelse m.v.	533
	Vedlegg I Bestemmelser om typegodkjenning av fast installerte brannoppdagelses og brannvarslingsanlegg på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74)	533
	Vedlegg II Oversikt over IMO Assembly-resolusjoner og MSC-sirkulærer som kommer til anvendelse, jf. forskriftens § 5	540

§ 1

Virkeområde

Denne forskriften gjelder for nye og eksisterende skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen. For utenlandske skip gjelder forskriften § 5A.

Eksisterende skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen, skal fortsatt tilfredsstillende krav som gjaldt for skipene på det tidspunkt de ble bygget, samt tilfredsstillende eventuelle internasjonale tilleggskrav for eksisterende skip, jf. del F i Sjøsikkerhetskonvensjonen, med mindre annet fremgår av de enkelte bestemmelser.

Reparasjoner, forandringer og ombygninger av omfattende betydning og utrustning i forbindelse med dette skal for øvrig tilfredsstillende kravene for nytt skip så langt Sjøfartsdirektoratet anser dette for rimelig og praktisk mulig.

Skip som bygges om til passasjerskip, skal behandles som passasjerskip bygget på den dag da slik ombygning ble påbegynt.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Administrasjon*: Uttrykket «administrasjon» i konvensjonen skal forstås som Sjøfartsdirektoratet.
- b) *Alle skip*: Skip bygget før, på eller etter 1. september 1984.
- c) *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 - 1. Det Norske Veritas (DNV)
 - 2. Lloyd's Register of Shipping (LRS)
 - 3. Bureau Veritas (BV)
 - 4. Germanischer Lloyd (GL)
 - 5. American Bureau of Shipping (ABS).
- d) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der-
som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder
tallverdien for denne som bruttotonnasje.¹
- e) *Eksisterende skip*: Skip som ikke er nytt skip.
- f) *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder
hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
- g) *Godkjent, typegodkjent og akseptert*:
 - 1. For utstyr som omfattes av skipsutstyrsforskriften: Typegodkjent av tek-
nisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 - 2. For annet utstyr:
 - 2.1 Godkjent: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet, med unn-
tak av radioutstyr som godkjennes av Post- og teletilsynet.
 - 2.2 Typegodkjent: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller
uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.
 - 2.3 Akseptert: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at
det er godkjent eller typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon, annen
offentlig eller privat institusjon eller administrasjon i et land som har
ratifisert Sjø sikkerhetskonvensjonen.
- h) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller
fritidsfartøy.
- i) *Mil*: nautisk mil.
- j) *Nytt skip*: Skip hvor kjølen strekkes, eller som er på et liknende byggetrinn på eller
etter den dag denne forskrift trer i kraft.
- k) *Passasjer*: Enhver person om bord med unntak av:
 - 1. Skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer, ansatt el-
ler beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
 - 2. Barn under ett år.
 - 3. Med uttrykket «andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i
hvilken som helst stilling om bord», menes personell for:
 - 3.1 forsknings- eller vitenskapelig arbeid som havforskning, seismiske
målinger o.l.,
 - 3.2 reell yrkesmessig opplæring rettet mot sjøfart eller fiske,
 - 3.3 opplæring som er organisert som fag i grunnskole eller videregående
skole, og
 - 3.4 rehabiliteringstiltak som er godkjent av offentlig myndighet.

- l) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- m) *Skip bygget*: Skip hvis kjøler er strukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn.
- n) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
- o) *Tankskip*: Et lasteskip som er bygget eller innredet for transport av flytende ildsfarlig last i bulk.
- p) *Tilsvarende byggetrinn*: Det byggetrinn hvor:
 - 1. Bygging av et bestemt skip kan fastslås å være påbegynt; og
 - 2. Det som er satt sammen av skipet, består av en bruttotonnasje på minst 50 eller utgjør 1 prosent av den beregnede vekt av alt bygningsmateriale dersom dette er mindre.

For øvrig gjelder de definisjoner som er inntatt i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-2/3.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ Se § 11 i forskrift av 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Materielle krav

Kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-2 skal tilfredsstilles, med mindre annet er bestemt i denne forskrift eller følger av gjeldende lovgivning for øvrig. I tillegg skal Assembly-resolusjonene A.471(XII), A.472(XII), A.517(13), A.563(14), A.567(14), A.602(15), A.652(16), A.653(16), A.654(16) og A.655(16) og de MSC-sirkulærer som er nevnt i Vedlegg II følges.

Alle skip kjølstрукket etter 1. oktober 1994 skal i tillegg følge i Assembly-resolusjonene A.686(17) og A.687(17) og passasjerskip kjølstрукket etter nevnte dato skal i tillegg også følge resolusjon A.123(V) og A.688(17).

Alle henvisninger til Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-2 i denne forskrift gjelder den reviderte tekst som ble vedtatt 20. november 1981 ved MSC res. 1(XLV), endring vedtatt 17. juni 1983 ved MSC res. 6(48), samt senere endringer.

Hydrofoil- og flerskrogsfartøy kan vurderes i henhold til Assembly resolusjon A.373(x) «Code of Safety for Dynamically Supported Craft», kap. 7.

§ 5A

Spesielle bestemmelser for passasjerskip kjølstрукket før 1. oktober 1994

Bestemmelsene i denne paragraf gjelder også for utenlandske passasjerskip som går i fast rutefart ut fra norske havner.

For passasjerskip med mer enn 36 passasjerer skal de materielle krav i SOLAS Regel II-2/41-2, som vedtatt i MSC resolusjon 24(60), være tilfredsstillt som følger:

- a) Innen 1. oktober 1994:
 1. Brannoppdagelsessystem basert på røykdetektorer, (Regel II-2/41-2 nr. 2)¹
 2. Røykdetektorer (Regel II-2/41-2 nr. 3) for skip som ikke tilfredsstiller kravene i SOLAS-74 vedrørende takplater
 3. Fjernkontroll av hengslede dører (Regel II-2/41-2 nr. 4.1)
 4. Indikatorpanel som viser om branndører er lukket (Regel II-2/41-2 nr. 4.2)
 5. Avtrekk fra bysse (Regel II-2/41-2 nr. 4.3)
 6. Lavt plassert belysning (Regel II-2/41-2 nr. 4.7)
 7. Generalalarm, lydnivå og kontinuerlig drift (Regel II-2/41-2 nr. 4.8)
 8. Oppgradering av interkommunikasjonsanlegg (Regel II-2/41-2 nr. 4.9).
- b) Innen 1. juni 1996:

For skip som ikke tilfredsstiller kravene i SOLAS-74

 1. Installasjon av sprinkelanlegg (Regel II-2/41-2 nr. 5)
 2. Fjernkontroll av brann skyvedører (Regel II-2/41-2 nr. 6.5).

¹ For norske skip se § 11 tredje ledd.

§ 6

Tegninger

Tegninger som viser de bygningstekniske sikringstiltak mot brann og brannslukningsarrangement skal innsendes for godkjenning i den utstrekning Sjøfartsdirektoratet eller den det har bemyndiget bestemmer for hvert enkelt skip. Melding om utskiftinger, ombygging etc. skal gis i god tid før arbeid settes i gang.

§ 7

Fastmonterte systemer for brannslukning med gass

Gasslokningsanlegg som nevnt i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-2/5, skal være godkjent eller akseptert. Komponenter som inngår i systemene skal være typegodkjent eller akseptert.

§ 8

Brannslukningsapparater. Brannslukningsarrangementer i maskinrom

Brannslukningsapparater skal være typegodkjent eller akseptert. Brannslukningsarrangementer i maskinrom (Sjøsikkerhetskonvensjonens regler II-2/6 og II-2/7) skal være godkjent eller akseptert.

Fastmonterte lokaltvirkende brannslukkingsanlegg på passasjerskip med en bruttotonnasje på 500 og derover, kjølstрукket på eller etter 1. august 2000 og på passasjerskip med bruttotonnasje på 2.000 og derover, kjølstрукket før 1. august 2001.

- a) Maskinrom av kategori A med et bruttovolum på mer enn 500 m³ skal, i tillegg til det faste brannslukkingsanlegget som kreves i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-2/7.1.1, beskyttes av et fastmontert vannbasert eller tilsvarende lokaltvirkende brannslukkingsanlegg. For periodevis ubemannede maskinrom skal det lokaltvirkende brannslukkingsanlegget ha mulighet for både automatisk og manuell utløsning. For fast bemannede maskinrom kreves det utelukkende en mulighet for manuell utløsning. Vannbasert anlegg skal være godkjent.¹
- b) Fastmonterte lokaltvirkende brannslukkingsanlegg skal minst beskytte områdene som er angitt nedenfor, og uten at det er nødvendig med avstenging av maskin, evakuering av personell eller forsegling av rom:

1. de brannfarlige delene av maskineri med forbrenningskamre som benyttes som skipets hovedfremdriftsmiddel og kraftforsyning;
 2. fronter på kjeler;
 3. de brannfarlige delene av forbrenningsovner; og
 4. separatorene for oppvarmet brennolje.
- c) Brannsløkkingsmiddelet som brukes må ikke sette menneskeliv i fare.
- d) Aktivisering av et hvilket som helst lokaltvirkende anlegg skal utløse en visuell og tydelig hørbar alarm i det beskyttede rommet og ved fast bemannede stasjoner. Denne alarmen skal indikere hvilket anlegg som er aktivert. Alarmkravene her gjelder i tillegg til branndeteksjons- og brannalarmsystemet som kreves i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-2/11.

¹ Det vises til MSC/Circ. 913 4. juni 1999 «on the Guidelines for the approval of fixed water-based local application fixed fire-fighting systems for use in category A machinery spaces».

§ 9

Særlige arrangementer i maskinrom

For hydrofoil- og flerskrogsfartøy kommer bestemmelsene i Assembly Res. A.373(X) «Code of Safety for Dynamically Supported Craft» til anvendelse i den utstrekning bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-2/11 ikke kan etterkommes.

§ 10

Automatisk sprinkler-, brannoppdagelses- og brannalarmsystemer

Ethvert automatisk sprinkler-, brannoppdagelses- og brannalarmsystem (Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-2/12) skal være godkjent eller akseptert.

Sjøfartsdirektoratet kan fastsette bestemmelser og retningslinjer om typegodkjennelse av komponenter og om installasjon og godkjennelse av slike anlegg.

§ 11

Faste brannoppdagelses- og brannalarmsystemer

Ethvert brannoppdagelses- og brannalarmsystem (Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-2/13 og 2/14) skal være godkjent eller akseptert. Komponenter som inngår i systemet, skal være typegodkjent eller akseptert.

Sjøfartsdirektoratet kan fastsette bestemmelser og retningslinjer om typegodkjennelse og om installasjon og godkjennelse av slike anlegg. Disse bestemmelser skal gjelde når Sjøfartsdirektoratet selv står for typegodkjenningen.¹

Brannoppdagelsessystem som omhandlet i Regel II-2/41-2 nr. 2 (jf. § 5 A) skal være av adresserbar type og detektorer (optiske-, ione-) skal velges ut fra kriteriet om hurtigst mulig respons fra det enkelte rom.

Endret ved forskrift 1. juni 2004 nr. 811.

¹ Bestemmelser om typegodkjenning er inntatt som Vedlegg I.

§ 12

Installasjon for brennolje, smøreolje og andre brannfarlige oljer

For hydrofoil- og flerskrogsfartøy gjelder Assembly Res. A.373(X) «Code of Safety for Dynamically Supported Craft» Kap. 7, nr. 7.3.

§ 13

Brannmannsutstyr

Bestemmelsen i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-2/17 gjelder.

Brannmannsutstyr skal være godkjent.

Innen 1. oktober 1994 skal alle passasjerskip være utstyrt med en kompressor for etterfylling av trykkluftapparatene.

§ 14

Ikrafttredelse m.v.

Denne forskrift trer i kraft 1. september 1990.

Fra samme tid oppheves:

- a) Forskrift av 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS 74),
- b) Bestemmelser om typegodkjenning av fast installerte brannoppdagelses- og brannvarslingsanlegg på skip som omfattes av Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS 74), fastsatt av Sjøfartsdirektoratet den 24. november 1988, og
- c) Retningslinjer om installasjon og godkjenning av fast installerte brannoppdagelses- og brannalarmanlegg og røykvarslingsanlegg på skip som omfattes av Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS 74), fastsatt av Sjøfartsdirektoratet den 24. november 1988.

For skip som ikke omfattes av Sjø sikkerhetskonvensjonen, kommer den til enhver tid gjeldende forskrift om sikringstiltak mot brann på slike skip til anvendelse.

Vedlegg I

Bestemmelser om typegodkjenning av fast installerte brannoppdagelses og brannvarslingsanlegg på skip som omfattes av Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74)

1. *Generelt*

- 1.1. Passasjer- og lasteskip som omfattes av Sjø sikkerhetskonvensjonen, skal ha installert fast brannoppdagelses- og brannalarmanlegg som skal være typegodkjent, jf. §§ 2, 10 og 11 i forskrift av 22. juni 1990 nr. 536 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjø sikkerhetskonvensjonen.

Typegodkjenning av slike anlegg foretas i samsvar med fremgangsmåte for godkjenning av sentralutstyr og fremgangsmåte for godkjenning av detektorer inntatt i vedlagte bilag 1 og 2 og i samsvar med Sjø sikkerhetskonvensjonens bestemmelser.

Endret ved forskrift 1. juni 2004 nr. 811.

Bilag 1

Fremgangsmåte for godkjenning av sentralutstyr

1. *Dokumentasjon*

Følgende dokumentasjon skal innsendes til Sjøfartsdirektoratet:

- Bruksanvisning, inklusive fremgangsmåte for rutineprøving om bord.
- Feilsøkningsprosedyrer med en slik detaljeringsgrad at feil kan lokaliseres til subsystemer som er utskiftbare for kvalifisert offiser.
- Opplysninger om strømforsyning.
- Tilkobling av detektorsløyfer samt ytre hjelpeutstyr som f.eks. eksterne alarmorganer, viftestopp, dørmagnet etc.
- Monteringsanvisning.

- Komponentliste med angivelse av fabrikat og type for utskiftbare komponenter.
- Detaljert funksjons- og konstruksjonsbeskrivelse.
- Tegninger som viser mekanisk konstruksjon og oppbygging.
- Miljøspesifikasjon som angir grenseverdiene for det ytre miljø sentralutstyret kan operere i.
- Rapport fra utførte prøver.
- Dokumentasjon avmerket med – skal leveres om bord med anlegget i enkelt skip.

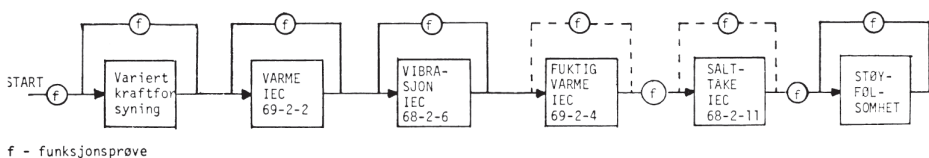
2. Funksjonskrav

- 2.1. Sentralutstyret skal gi optisk og akustisk alarm ved brann. Optisk brannalarm skal gis med rød lampe merket «BRANN» eller «BRANN/FIRE».
- 2.2. Sentralutstyret skal indikere i hvilket område brann har oppstått.
- 2.3. Alarmsignal skal gis som anført i den til enhver tid gjeldende forskrift om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip. Slik alarm skal bare gis til sentralen i styrehuset eller kontrollrom.
- 2.4. Det skal så vidt mulig gis optisk og akustisk feilvarsel ved feil som medfører en reduksjon i evnen til å oppdage eller varsle brann. Feilvarsel skal gis ved jordfeil, kortslutning og sløyfebrudd.
- 2.5. Optisk og akustisk feilvarsel skal gis ved svikt i hoved- eller reserve kraftforsyning. Med «svikt i kraftforsyning» menes at spenningen faller utenfor de grenser som er spesifisert under miljøprøven.
- 2.6. Optisk feilvarsel skal gis med gul lampe merket «FEIL» eller «FEIL/FAULT».
- 2.7. Sentralen skal automatisk gå over til reserve kraftforsyning ved spenningssvikt. Sentralen skal ikke kunne gi feilaktige informasjonen ved overgang fra normal til reserve kraftforsyning.
- 2.8. Brannalarmgiving for alle detektorsløyfer, samt alle arrangementer for feilvarsler skal kunne funksjonsprøves realistisk på en enkel måte.
- 2.9. Det skal gis positiv indikasjon ved frakobling av funksjoner når dette kan skje fra kontrollpanel ved hjelp av bryter e.l.
- 2.10. Det skal gis positiv indikasjon på at kraftforsyningen er intakt. Numerisk angivelse av driftsspenning forlanges ikke.
- 2.11. Akustisk brannvarsel og feilvarsel skal kunne kvitteres ut ved hjelp av en enkelt trykknappbryter e.l. Detektorsløyfer skal fortsatt være i alarmtilstand. Brannalarm, optisk og akustisk, skal ikke blokkeres av eksisterende brannalarm på en annen detektorsløyfe når den eksisterende alarm er kvittert.
- 2.12. Sentralutstyret skal, eventuelt med tilpasningsutstyr, kunne benyttes sammen med følgende detektortyper:
 - Maksimal temperaturdetektor
 - Differensiell temperaturdetektor
 - Strålingsdetektor Ultrafiolett
 - Infrarød
 - Røykdetektor Optisk type
 - IonisasjonstypeSentralutstyret skal også kunne benyttes sammen med en kombinasjon av disse detektortyper sammenkoblet i den samme detektorsløyfe, eventuelt med tilpasningsutstyr.

3. Konstruksjonskrav

- 3.1. Optiske og akustiske alarmkretser skal utføres slik at en enkelt feil i kretsene ikke setter begge signaltyper ut av funksjon.

- 3.2. Kontrollpanelet skal være arrangert slik at man ikke får forstyrrende lyssignaler under normal drift, og ikke ved uforvarende berøring av alarmsentralen har mulighet for å kunne aktivisere varslingsorganer.
 - 3.3. Sentralutstyret skal konstrueres for å tåle de miljøspesifikasjoner som er angitt i IEC publikasjon nr. 92–5–4, (Electrical Installations in Ships Part 5: Special Features – Control and Instrumentation) samt tilfredsstillende kravene til kapslingsgrad IP42 i henhold til IEC publikasjon 529.
 - 3.4. Sentralutstyret skal ha mulighet for tilkobling av detektorer som er tilfredsstillende med hensyn til å «feile til sikkerhet», dvs. at kortslutning eller brudd på kabelforbindelsen mellom sentral og detektorer, eller mellom detektorer, skal føre til brann- eller feilvarsel.
 - 3.5. Sentralutstyret skal ha tilkoblingsklemmer for to separate krafttilførselslinjer.
 - 3.6. Sentralutstyret skal ha et tilstrekkelig antall potensialfrie utgangskontakter (eller tilsvarende) arrangert for tilkobling til et hensiktsmessig eksternt varslingsystem. Potensialfri brytekontakt eller tilsvarende skal benyttes for at feiltilstander skal kunne varsles over det generelle maskinromsalarmsystem. Likeledes skal det finnes hjelpekontakter for styresignal til viftemotorer, dørmagnetholdere o.l.
4. *Miljøkrav*
- 4.1. Sentralutstyret skal tilfredsstillende de krav som er spesifisert i IEC publikasjon 92–5–4: Electrical Installations in Ships, Part 5: Special Features – Control and Instrumentation, og skal være konstruert for å tåle de termiske, mekaniske og kjemiske påkjenninger som det kan utsettes for når det er installert i et skip.
 - 4.2. Sentralutstyret skal ikke være følsomt for elektrisk støy på signal- og kraftledninger i en størrelsesorden som kan tenkes induisert fra annet elektrisk utstyr om bord i skip.
5. *Prøveprogram*
- 5.1. Før et sentralutstyr presenteres for godkjenning, skal det ha gjennomgått miljøprøving ved anerkjent prøvelaboratorium eller ha gjennomgått prøver hvor en representant for Sjøfartsdirektoratet er til stede. Det skal foreligge dokumentasjon med rapport fra prøvene.
 - 5.2. Prøvingen foretas i blokkdiagram i fig. 1.



- 5.3. For hver del av miljøprøven skal prøveobjektet gjennomgå en funksjonsprøve. Denne prøven skal bestå av en rekke prøvesekvenser som til sammen dekker alle utstyrets funksjoner. Hver sekvens består av følgende deler:
 - a) Utløs brannalarm i sløyfe X
 - b) Avstill eksterne sirener
 - c) Avstill lokal summer
 - d) Tilbakestill alarmkrets
 - e) Tilbakestill lokale og eksterne signaler.
 For hvert av disse trinn observeres objektets tilstand for å oppdage feilfunksjoner.
- 5.4. Funksjonsprøve (IEC 68–1).

Før miljøprøvene blir utført, må en funksjonsprøve gjennomføres i standard atmosfæreforhold:

Temperatur: +15 °C til +35 °C

Relativ fuktighet: 45 %–75 %

Lufttrykk: 860–1060 millibar.

De øvrige atmosfæreparametre tillegges ingen betydning. Funksjonsprøve skal foretas mellom hver av de etterfølgende miljøprøver og skal omfatte alle kontroll-, feilvarslings- og alarmfunksjoner.

5.5. Variasjon i kraftforsyning.

Driftsspenningen skal varieres innenfor de oppgitte grenser. Det kontrolleres under prøven at ikke feilfunksjon inntreffer.

Nettspenning: +10 %/–15 %

Batterispenning: ±17 %

5.6. Varmeprobe (IEC 68–2–2)

Temperatur: +55 °C ±3 °C

Varighet: 16 timer

Absolutt fuktighet: 20 g vann pr. m³ luft.

Prøveobjektet skal plasseres i et kammer som holder romtemperatur (15 °C til 35 °C). Temperaturen heves så til +55 °C, hvor den skal holdes i minst 16 timer. Deretter senkes temperaturen til romtemperatur igjen.

Sentralen skal være i drift under prøven og skal funksjonsprøves. Funksjonsprøven skal foretas tidligst to timer etter at 55 °C er oppnådd i kammeret.

5.7. Vibrasjonsprøve.

Montasjen under prøvingen skal være av tilsvarende utførelse som utstyret vil få i praksis. Vibrasjonene tilføres i tre retninger som er orientert vinkelrett på hverandre.

Følgende krav skal etterkommes:

2,0 – 13,2 Hz: ±1 mm konst. posisjonsamplitude

13,2 – 80,0 Hz: ±0,7 konst. akselerasjonsamplitude

Prøver i henhold til Random vibrasjonsprøver kan godtas.

Resonans søkeprøve.

Hele frekvensområdet avses med en frekvensendring på maksimalt 1 oktav pr. minutt.

Prøveobjektet skal være i drift under søkeprøven.

Resonans utholdenhetsprøve.

Det skal utføres 90 minutters utholdenhetsprøve ved hver resonansfrekvens. Dersom det i en retning ikke blir funnet resonanser, skal to timers utholdenhetsprøve utføres ved 25 Hz. Prøveobjektet skal være i drift under utholdenhetsprøven.

Sveip utholdenhetsprøve.

Det skal utføres en 90 minutters utholdenhetsprøve hvor frekvensen sveipes automatisk som under resonans søkeprøve.

Avsluttende resonans søkeprøve.

Denne prøven skal gjennomføres for å få undersøkt hvorvidt utholdenhetsprøven har svekket prøveobjektet mekanisk. Hvis så er tilfelle, vil en ha forskyvning av resonansfrekvensene.

Prøveobjektet skal være i drift under denne prøven.

5.8. Fuktig varmeprobe, syklisk (IEC 68–2–30).

Prøveobjektet skal utsettes for to sykluser og skal under prøven være spenningsløst for å unngå oppvarming som vil motvirke kondensdannelse. Prøvebetingelser: +55 °C/to sykluser. Funksjonsprøven skal utføres etter utløpet av den andre 24-ti-

mers syklusen og etter utløpet av normaliseringsperioden som nevnt i § 5 og § 7 i IEC 68–2–30.

5.9. Salttåke

Følgende prøve skal utføres:

Prøvetemperatur: $+35\text{ °C} \pm 2^\circ$

Varighet: 1 døgn

Oppløsning: $50\text{ g} \pm 1\text{ g NaCl}$ + dest. eller ionebyttet vann = 1 liter oppløsning ved 20 °C , 6,5 pH 7,2.

Etter prøven blir prøveobjektets enkelte deler visuelt inspisert og funksjonsprøve foretas.

Bilag 2

Fremgangsmåte for godkjennelse av detektorer

1. Dokumentasjon

Følgende dokumentasjon skal innsendes til Sjøfartsdirektoratet:

- Installasjons- og monteringsanvisning.
- Vedlikeholdsinstruks.
- Fremgangsmåte ved rutineprøving om bord.
- Fremgangsmåte ved typeprøving.
- Opplysninger om sløyfetilkobling.
- Tegninger som viser mekanisk konstruksjon og oppbygging.
- Tekniske spesifikasjoner med følsomhetsdata og tidsrespons.
- Miljøspesifikasjoner som angir grenseverdiene for det ytre miljø detektoren kan operere i.

Dokumentasjon merket – skal leveres om bord med anlegget i hvert skip.

2. Funksjonskrav

2.1. Generelle krav

- a) Detektoren skal varsle brann og gi signal om dette til sentralutstyr.
- b) Detektoren skal ha så god følsomhet at den kan varsle brann på et tidlig stadium.
- c) Detektoren bør være konstruert med mulighet for å endre følsomheten.
- d) Detektoren skal ha så god selektivitet at den ikke er årsak til stadige uønskede alarmer.
- e) Detektor som må tilbakestilles manuelt, skal gi synlig indikasjon når den er utløst.
- f) Det skal, såvidt mulig, gis alarm eller feilvarsel ved feil som reduserer evnen til å varsle brann.
- g) Detektoren skal enkelt kunne funksjonsprøves.

2.2. Spesielle krav

- a) De eksisterende detektorer er basert på prinsippene:

Termisk deteksjon:	– absolutt – differensiell
Røykdeteksjon:	– optisk – ionisasjonskammer
Strålingsdeteksjon:	– infrarød – ultrafiolett

Detektorer basert på andre prinsipper vil bli vurdert individuelt.

- b) Alle detektortyper skal tilfredsstille prøvene under nr. 5 – Prøveprogram.
- c) UV-detektorer skal ikke være følsomme for lys av større bølgelengde enn 0,29 μm .

Anm.: Denne grense på 0,29 μm er valgt fordi sollys inneholder stråling med større bølgelengde, og vil derfor kunne være en kilde til uønskede alarmer.

3. Konstruksjonskrav

- 3.1. Detektorene skal tåle miljø spesifisert i IEC-publ. 92–5–4, Part 3, og tilfredsstille kravene til kapslingsgrad IP 42 i henhold til IEC publ. 529. Kapslingskravet gjelder ikke de deler av detektoren som på grunn av deteksjonsprinsippet må ha direkte kontakt med omgivende luft.
- 3.2. Detektor som holder alarmtilstanden etter at den er utløst, skal lett kunne skiftes ut eller tilbakestilles.
- 3.3. Termiske detektorer skal være utført med to uavhengige kontaktpunkter.
- 3.4. Signalutgang fra detektor skal være utført slik at den kan kobles sammen med andre detektorer i en sløyfe.
- 3.5. Detektoren skal være utstyrt med innføring for kabler av godkjent type til skipsinstallasjon.

4. Miljøkrav

- 4.1. Detektoren skal tåle de miljøkrav som er spesifisert i IEC publ. 92–5–4, Part 5, og de termiske, mekaniske og kjemiske påkjenninger den utsettes for i installasjon om bord i skip.
- 4.2. Detektoren skal ikke være følsom for elektrisk støy på signal- og strømforsyningsledning i en størrelsesorden som kan tenkes induert fra øvrig elektrisk utstyr om bord i skip.

5. Prøveprogram

Før en detektor presenteres for godkjennelse, skal den ha gjennomgått miljøprøving ved anerkjent prøvelaboratorium eller ha gjennomgått prøver hvor en representant for Sjøfartsdirektoratet er til stede. Det skal foreligge dokumentasjon med rapport fra prøvene. Prøving foretas etter blokkdiagram i fig. 1.

5.1. Brannprøve

Før miljøprøven skal detektoren gjennomgå en «brannprøve». Ved denne prøven skal detektoren utsettes for realistiske forhold i form av røyk, stråling og varme.

- a) Termiske detektorer skal prøves ifølge CEN 54, Part 5 (EN 54, Part 5) (CEN = CENELEC: Den europeiske komité for utarbeidelse av elektrotekniske normer).
- b) Røykdetektorer skal prøves i en røykkanal. De skal da ha en følsomhet i området 0,2 x 0,65.
Følsomhetsfaktor $x =$
 I_0 = ionekammerstrøm i normaltilstand
 I_A = ionekammerstrøm ved alarm.
Andre typer røykprøver kan godkjennes i hvert enkelt tilfelle.
- c) Strålingsdetektorer skal utsettes for stråling fra en «standard prøveflamme» i 5 m avstand. Detektorens tidsrespons og følsomhet skal her registreres. Tidsresponsen skal ikke overstige 5 sek.
Videre skal strålingsdetektorenes følsomhet overfor andre lyskilder undersøkes.

Disse lyskilder er:

Sollys

Elektrisk lysbue

Lys fra glødelampe

Lys direkte fra halogenlampe

Lys fra elektrisk lysrør

Acetylen-sveiseflamme

Lysen skal både være fast og opphakkert med en frekvens på ca. 10 Hz.

Følsomhet og tidsrespons registreres her for å gi inntrykk av detektorens følsomhet for falske brannsymptomer.

Spesifikasjon av standard prøveflamme:

Flammen fra et kar med mål 300 x 300 x 150 mm fylt med 1 liter dieselolje og 0,25 kg twist. Oljetemperatur 50 – 60 °C.

5.2. Miljøprøve

- a) For hvert trinn i miljøprøven skal detektoren gjennomgå en funksjonsprøve. Denne prøve skal enkelt kunne gjennomføres, og den skal være reproducerbar slik at man får et kvantitativt mål for hvordan detektorens ytelser endres under prøven.

Produsentene skal fremsende forslag til fremgangsmåte for en funksjonsprøve som tilfredsstiller disse krav.

Som funksjonsprøve kan også brannprøven i nr. 5.1. benyttes.

- b) Under miljøprøven skal detektorens tidsrespons og følsomhet noteres, slik at vesentlige endringer i løpet av prøven skal medføre at detektoren underkastes nærmere undersøkelser og eventuelt forkastes.
- c) Termiske detektorer prøves ifølge CEN 54, Part 5 (EN 54, Part 5).
- d) Miljøprøven foregår ifølge blokkskjema i fig. 1.

5.3. Funksjonsprøve (IEC 68-1)

- a) For miljøprøvene blir utført, skal en funksjonsprøve gjennomføres i standard atmosfæreforhold:
Temperatur: +15 °C til +35 °C
Relativ fuktighet: 45 %–75 %
Lufttrykk: 860–1060 millibar
De øvrige atmosfæreparametre tillegges ingen betydning.
- b) Funksjonsprøve skal foretas mellom hver av de etterfølgende miljøprøver og skal omfatte alle kontroll-, feilvarslings- og alarmfunksjoner.

5.4. Variasjon i kraftforsyning

Driftsspenningen varieres innenfor de oppgitte grenser. Det kontrolleres under prøven at ikke feilfunksjon inntreffer.

Nettspenning: +10 %/–15 %

Batterispenning: ±17 %

5.5. Varmeprobe (IEC 68-2-2)

Temperatur: +55 °C ±3 °C

Varighet: 16 timer

Absolutt fuktighet: 20 g vann pr. m³ luft.

Prøveobjektet plasseres i et kammer som holder romtemperatur (15 °C –35 °C). Temperaturen heves så til +55 °C, hvor den skal holdes i minst 16 timer. Deretter senkes temperaturen til romtemperatur igjen.

Detektoren skal være i drift under prøven, og skal funksjonsprøves. Funksjonsprøven foretas tidligst to timer etter at 55 °C er oppnådd i kammeret. Detektorer som ikke kan underkastes varmeprobe, vil bli vurdert i hvert enkelt tilfelle.

5.6. Vibrasjonsprøve

Montasjen under prøvingen skal være av tilsvarende utførelse som utstyret vil få i praksis. Vibrasjonene tilføres i tre retninger som er orientert vinkelrett på hverandre.

Følgende krav skal etterkommes:

2,0 – 13,2 Hz: ± 1 mm konst. posisjonsamplitude

13,2 – 80,0 Hz: $\pm 0,7$ konst. akselerasjonsamplitude

Prøver i henhold til Random vibrasjonsprøver kan godtas.

Resonans søkeprøve.

Hele frekvensområdet avses med en frekvensendring på maksimalt 1 oktav pr. minutt.

Prøveobjektet skal være i drift under søkeprøven.

Resonans utholdenhetsprøve.

Det skal utføres 90 minutters utholdenhetsprøve ved hver resonansfrekvens. Dersom det i en retning ikke blir funnet resonanser, skal to timers utholdenhetsprøve utføres ved 25 Hz. Prøveobjektet skal være i drift under utholdenhetsprøven.

Sveip utholdenhetsprøve.

Det skal utføres en 90 minutters utholdenhetsprøve hvor frekvensen sveipes automatisk som under resonans søkeprøve.

Avsluttende resonans søkeprøve.

Denne prøven må gjennomføres for å få undersøkt hvorvidt utholdenhetsprøven har svekket prøveobjektet mekanisk. Hvis så er tilfelle vil en ha forskyvning av resonansfrekvensene.

Prøveobjektet skal være i drift under denne prøven.

5.7. Fuktig varmeprøve, syklist (IEC 68–2–30)

Prøveobjektet skal utsettes for to sykluser og skal under prøven være spenningsløst for å unngå oppvarming som vil motvirke kondensdannelse. Prøvebetingelser: $+55$ °C/to sykluser. Funksjonsprøven skal utføres etter utløpet av den andre 24-timers syklusen og etter utløpet av normaliseringsperioden som nevnt i paragrafene 5 og 7 i IEC 68–2–30.

5.8. Salttåke

Følgende prøve skal utføres:

Prøvetemperatur: $+35$ °C ± 2 °C

Varighet: 1 døgn

Oppløsning: $50 \text{ g} \pm 1 \text{ g NaCl}$ + dest. eller ionebyttet vann = 1 liter oppløsning ved 20 °C, 6,5 pH 7,2.

Etter prøven skal prøveobjektets enkelte deler visuelt inspiseres, og funksjonsprøve foretas.

Vedlegg II

Oversikt over IMO Assembly-resolusjoner og MSC-sirkulærer som kommer til anvendelse, jf. forskriftens § 5

A.655(16) vedtatt 19. oktober 1989 Use of Halons as fire fireextinguishing media on board ships.

A.654(16) vedtatt 19. oktober 1989 Graphical symbols for fire control plans.

A.653(16) vedtatt 19. oktober 1989 Recommendation on improved fire test procedures for surface flammability of bulkhead, ceiling and deck finish materials. (Erstatter Res. A.564(14) og Res. A.166(ES.IV)).

A.652(16) vedtatt 19. oktober 1989 Recommendation on fire test procedure for upholstered furniture.

A.602(15) vedtatt 19. november 1987 Revised guidelines for marine portable fire extinguishers. (Erstatter Res. A.581(13)).

A.567(14) vedtatt 20. november 1985 Regulation for inert gas systems on chemical tankers.

Res. A.566(14) vedtatt 20. november 1985 Draft Amendments to Regulation II-2/55-5 of the International Convention for the Safety of Life at sea, 1974 as amended.

Res. A.565(14) vedtatt 20. november 1985 Recommended procedures to prevent the illegal or accidental use of low flashpoint cargo as fuel.

Res. A.563(14) vedtatt 20. november 1985 Amendments to the recommendation on test method for determining the resistance to flame of vertically supported textiles and films (Resolution A.471(XII)).

Res. A.519(13) vedtatt 17. november 1983 Standards for devices to prevent the passage of flame into cargo tanks.

Res. A.517(13) vedtatt 17. november 1983 Recommendation on fire test procedure for A, B and F Class Divisions. (Erstatter Res. A.215(VII) og Res. A.163(ES IV)).

Res. A.472(XII) vedtatt 19. november 1981 Improved Recommendation on Test Method for Qualifying Marine Construction Materials as Non-Combustible.

Res. A.471(XII) vedtatt 19. november 1981 Recommendation on Test Method for Determining the Resistance to flame of Vertically Supported Textiles and Films.

MSC/sirkulære 485 av 9. mai 1988 Clarification of inert gas system requirements under SOLAS 1974 as amended.

MSC/sirkulære 474 + Corr. 1 av 19. juni 1987 og 9. mai 1988 Guidelines for bow and stern loading and unloading arrangements in oil tankers.

MSC/sirkulære 451 av 24. september 1986 Guidance concerning the location of fire control plans for the Assistance of shoreside fire-fighting personel.

MSC/sirkulære 406 av 14. juni 1985 Guidelines on interpretation of the IBC Code and the IGC code.

MSC/sirkulære 387 av 4. januar 1985 Revised guidelines for inert gas systems.

MSC/sirkulære 450/Rev. 1 av 10. mai 1988 Revised factors to be taken into consideration when designing cargo tank venting and gas-freeing arrangements.

MSC/sirkulære 373/Rev. 1 av 10. mai 1988 Revised standards for the design, testing and location of devices to prevent the passage of flame into cargo tanks in tankers.

MSC/sirkulære 353 av 4. juli 1983 Revised guidelines for inert gas systems.

MSC/sirkulære 339 av 1. november 1982 Tanker safety inert gas operation and pyrophoric iron sulphide.

Forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. september 1992 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 19, 20, 21, 29, 30, 32, 43 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet. Jf. EØS-avtalens

vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF endret ved direktiv 98/48/EF). Endret 9 mars 1994 nr. 194, 8 aug 1996 nr. 711, 14 des 1995 nr. 1097 (fra 1 jan 1996), 14 des 1995 nr. 1100 (fra 1 jan 1996), 9 des 1998 nr. 1297 (fra 1 jan 1999), 22 des 1998 nr. 1343 (fra 1 jan 1999), 25 jan 2000 nr. 166 (fra 1 april 2000), 20 nov 2002 nr. 1329 (fra 1 jan 2003), 2 juni 2003 nr. 904 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene). Endret 1. juni 2004 nr. 825, 2. des 2004 nr. 1599 og 4. feb 2005 nr. 94, 10 mars 2006 nr. 335, 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 3 mars 2008 nr. 297, 14. august 2008 nr. 928

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	544
§ 1 Virkeområde	544
§ 2 Definisjoner	545
§ 3 Plikter	548
§ 4 Fravik	548
Kapittel 2 Internasjonale krav for konvensjonsskip	548
§ 5 Konvensjoner	548
§ 6 Resolusjoner og standarder	549
Kapittel 3 Meldinger, dokumentasjon og kontroll m.v.	549
§ 7 Meldeplikt	549
§ 8 Tegninger og annen dokumentasjon	549
§ 9 Byggetilsyn m.v.	553
Kapittel 4 Generelle byggekrav for passasjer-, lasteskip og lektere	554
§ 10 Konstruksjon og styrke av skrog, overbygninger, dekkshus, styrehus m.v.	554
§ 11 Hoved- og hjelpemaskineri, generatorer, styremaskin, pumper, rørsystemer m.v.	555
Kapittel 5 Stabilitet	556
§ 12 Generelle krav til stabilitet	556
§ 13 Fastsettelse av lettskipsdata	556
§ 14 Intakt stabilitet for skip med bruttotonnasje på 50 og derover	557
§ 15 Lastetilstander m.v.	557
§ 16 Førings av passasjerer	558
§ 17 Førings av last på dekk	558
§ 18 Lastetilstander for brønnfartøy	559
§ 19 Skip med elastisk opplagrede sidepropeller	560
§ 20 Stabilitetskrav for eksisterende skip	560
§ 21 Intakt stabilitet for skip med bruttotonnasje under 50	560
§ 22 Stabilitet i skadet tilstand	560
§ 23 Stabilitetskrav for spesielle skip	560
§ 24 Særlige stabilitetskrav for ro-ro passasjerskip som er konvensjonsskip	561
§ 24A Signifikante bølgehøyder	563
§ 24B Havområder	563
§ 24C Sesongbestemt og tidsbegrenset rutetrafikk	564
§ 25 Sikkerhet mot vanninntrengning over fribordsdekk m.v.	564
§ 26 Fribord og lastelinjeforhold	565
§ 27 Nødutganger	568
§ 28 Faste atkomster i lasterom, tanker og på dekk m.v., person- og vareheiser og andre byggetekniske sikkerhetsforhold om bord i skip og lektere	568
§ 29 Helikopterdekk m.v.	569

Kapittel 5A Krav til elektriske anlegg for passasjer- og lasteskip	569
§ 30a Elektriske anlegg	569
§ 30b Elektrisk hovedkraftkilde	570
§ 30c Elektrisk hoved- og nødbelysningsanlegg	570
§ 30d Elektrisk nødkraftkilde	570
§ 30e Overgangskilde	571
§ 30f Hovedalarmsystem og personvarslingsanlegg	572
§ 30g Supplerende nødbelysning for ro-ro-passasjerskip	572
§ 30h Rømningsveier med ledelys for passasjerskip	572
§ 30i Feilmoduseffektanalyse (FMEA) for passasjerskip	572
Kapittel 6 Spesielle byggekrav for passasjerskip som ikke er konvensjonsskip	573
§ 31 Dobbeltbunn	573
§ 32 Maskineri, styremaskin, lensearrangement, kraftkilder og andre systemer	573
§ 33 Intakt stabilitet for passasjerskip	573
§ 34 Vanntett oppdeling og stabilitet i skadet tilstand	574
§ 35 Sikkerhet mot vanninntrengning over fribordsdekk	578
§ 36 Fribord og fribordsforhold	579
§ 37 Utganger fra maskinrom	579
§ 38 Fortøynings- og andre byggetekniske sikkerhetsbestemmelser i forbindelse med ombord- og ilandkjøring fra/til ferge ved fergekai	579
§ 39 Tilleggskrav for passasjerskip som benytter seil	580
§ 39a Krav til universell utforming og sikkerhet for personer med nedsatt funksjonsevne	580
Kapittel 7 Spesielle byggekrav for lasteskip som ikke er konvensjonsskip,- unntatt forsyningsskip og hjelpefartøy	581
§ 40 Skott i lasterom/tank for føring av fiskelaster og andre spesielle laster i bulk	581
§ 41 Fribord og fribordsforhold	582
§ 42 Utganger fra maskinrom	582
Kapittel 8 Spesielle byggekrav for forsyningsskip og slepebåter	583
§ 43 Stabilitet	583
§ 44 Vanntette skott på forsyningsskip	585
§ 45 Byggetekniske sikkerhetsbestemmelser på dekk m.v.	585
§ 46 Fribord og lastelinjeforhold	585
§ 47 Manøvreringssystem	585
§ 48 Slepe- og ankerhåndteringsutstyr	586
Kapittel 9 Spesielle byggekrav for lektere	588
§ 49 Bygging av lektere som fører kjemikalier, gass eller olje, skott i lasterom/tank for spesielle bulklaste m.v.	588
§ 50 Stabilitet	588
§ 51 Fribord og fribordsforhold	588
§ 52 Slepe- og skyvearrangement	588
Kapittel 10 Avsluttende bestemmelser	589
§ 53 Ikrafttredelse og opphevelse	589
Vedlegg 1 Signifikante bølgehøyder	590
Vedlegg 2 Modellforsøksmetoden	592

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder for norske skip slik det fremgår av denne paragrafen.
- (2) Forskriften gjelder for:
 - a) nye passasjer- og lasteskip over 15 m største lengde,
 - b) nye lektere med bruttotonnasje på 50 og derover som skal ha fartssertifikat, med mindre annet fremgår av de enkelte paragrafene.
- (3) Eksisterende konvensjonsskip og -lektere skal oppfylle:
 - a) bestemmelsene i de konvensjoner som gjaldt på den tiden skipet eller lekteren ble bygget,
 - b) eventuelle senere konvensjonsendringer som er gjort gjeldende for eksisterende skip eller lektere,
 - c) aktuelle nasjonale bestemmelser for konvensjonsskip og -lektere i henhold til nærværende forskrift.
- (4) Øvrige eksisterende skip og lektere av samme type og størrelse som nevnt i første ledd ovenfor, skal generelt oppfylle bestemmelsene i de forskrifter som gjaldt på den tid skipet eller lekteren ble bygget, med eventuelle endringer som er gitt anvendelse for eksisterende skip eller lektere. Disse bestemmelsene behøver likevel ikke håndheves strengere enn hva som er uttrykt i denne forskriften, såfremt forskriftens sikkerhetsmessige norm er ivaretatt.
- (5) For alle eksisterende skip og lektere kan Sjøfartsdirektoratet, eller den det bemyndiger, gi pålegg om at skip og lektere helt eller delvis, skal oppfylle bestemmelsene i forskriften her. Dette gjelder ved:
 - a) forandring i anvendelse,
 - b) utskifting av utstyr,
 - c) reparasjoner, ombygginger,
 - d) øket dypgående,
 - e) eller av andre årsaker,og kan bare skje etter konkret vurdering av sikkerheten ut fra skipets eller lekterens generelle byggetekniske utførelse, utstyr, arrangement og tilstand.
- (6) For eksisterende skip og lektere som helt eller delvis skal tilfredsstille kravene i denne forskrift, kommer § 8 og § 9 om tegninger/dokumentasjon og byggetilsyn m.v. til anvendelse i det omfang som anses påkrevd.¹
- (7) Skip som er definert som verneverdig skip, kan etter vurdering i det enkelte tilfelle få opprettholde sitt opprinnelige arrangement og utførelse mest mulig, mot at sikkerheten blir ivaretatt med driftsbegrensninger som reduksjon i fartsområde, anvendelse kun i sommerhalvåret osv.
- (8) Skip som i forsknings- og opplæringsøyemed benyttes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen, skal også tilfredsstille de krav som er fastsatt for den aktuelle virksomhet i vedkommende forskrift for fiske- og fangstfartøy.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ Når det gjelder innsendelse av tegninger, dokumentasjon og besiktelser for eksisterende skip og lektere som skal ha påbudte sertifikater for første gang, vises det til forskrift om besiktelser.

§ 2

Definisjoner

- (1) I denne forskrift betyr:
1. *Aktre endepunkt*: Oppdelingslengdens aktre punkt.
 2. *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 - a) Det Norske Veritas (DNV)
 - b) Lloyd's Register of Shipping (LSR)
 - c) Bureau Veritas (BV)
 - d) Germanischer Lloyd (GL)
 - e) American Bureau of Shipping (ABS).
 3. *Anerkjent klasseinstitusjon som Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har godkjent for kontroll av elektriske anlegg*:
 - a) Det Norske Veritas (DNV)
 - b) Lloyd's Register of Shipping (LSR)
 - c) Bureau Veritas (BV)
 - d) Germanischer Lloyd (GL)
 - e) American Bureau of Shipping (ABS).
 4. *Ankerhåndteringsvinsj*: Vinsj som er spesielt bygget for ankerhåndtering og tilsvarende operasjoner for andre skip, boreplattformer o.l.
 5. *Bemannet leker*: Lekter som har fått fastsatt bemanning etter den til enhver tid gjeldende bemanningsforskrift.
 6. *Bredde (B)*: Største moulded bredde midtskips i eller under dypeste oppdelingsvannlinje.
 7. *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Dersom det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkningsrubrikken, gjelder tallverdien for denne som bruttotonnasje.
 8. *Dypeste oppdelingsvannlinje*: Vannlinje som samsvarer med skipets sommerfribord.
 9. *Dypgang (d)*: Vertikal avstand fra spunningen midtskips til aktuell vannlinje.
 10. *Eksisterende skip/lekter*: Skip/lekter som ikke er nytt.
 11. *Elektrisk hovedkraftkilde*: Elektrisk kraftkilde som skal forsyne hovedtavlen med elektrisk kraft for viderefordeling til alle tjenester som er nødvendige for å holde skipet i normal drifts- og beboelsestilstand.
 12. *Elektrisk nødkraftkilde*: Elektrisk kraftkilde som skal forsyne nødtavlen i tilfelle av svikt i forsyningen fra den elektriske hovedkraftkilden.
 13. *Ferge*: Passasjerskip som også er spesielt innrettet for transport av biler, jernbanevogner og andre kjøretøyer.
 14. *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
 15. *Forre endepunkt*: Oppdelingslengdens forre punkt.
 16. *Forskrift om besiktelse*: Forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip, lektere og om andre besiktelse m.v.
 17. *Forsyningsskip*: Skip som er bygget og utstyrt for å utføre forsyningstjenester, ankerhåndtering, dykking og andre liknende tjenester i forbindelse med leting etter og produksjon av hydrokarboner, mineraler o.l. på havbunnen, samt skip som skal arbeide nær opp til oljeplattformer og andre offshorekonstruksjoner på åpent hav.
 18. *MARPOL 73/78*: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip 1973, slik den er endret ved tilleggsprotokollen av 1978 med senere endringer.
 19. *Fyllingsgrad (u)*: Andelen av et neddykket rom som kan fylles med vann.

20. *Fyllingsvinkel*: Den krengevinkel som kan medføre vanninntrengning gjennom åpninger i volumer som er forutsatt å gi oppdrift i stabilitetsberegningene. åpninger som er utstyrt med værtette lukningsmidler i samsvar med Norsk Standard eller tilsvarende anses ikke å føre til vanninntrengning i forbindelse med intakt stabilitet. Slike åpninger anses imidlertid å føre til vanninntrengning dersom de neddykkes permanent før likevekt etter skade i forbindelse med lekkstabilitet.
21. *Godkjent*: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.¹
- 21a. *Gjenværende fribord (f)*: Den minste avstand mellom det skadde roro dekket og den endelige vannlinjen ved skadestedet, uten at det tas hensyn til den ytterligere virkningen vannmengden som er samlet opp på det skadde roro dekket.
22. *Havsllep*: Slep utenfor fartsområdet «liten kystfart» som definert i forskrift av 11. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.
23. *Helikopterdekk*: Spesielt dekk som er bygget for landing og avgang av helikoptere.
24. *Hovedtegninger av skrog*: Tegninger som viser langskips- og tverrskipsnitt i skrog og overbygning, samt dekk, ytre hud med utvendige porter og skottinndeling.
25. *Hurtiggående lettbygde fartøy*: Luftputefartøy eller andre ett- eller toskrogs planende fartøy som definert i Det Norske Veritas' regler for «High Speed Craft».²
26. *Kjettingstopper*: Festeanordning for å holde fast wire og kjetting ved omsjakling og lignende.
27. *Klassifisert skip/lekter*: Skip/lekter som har klasse i anerkjent klasseinstitusjon.
28. *Konvensjonelt forsyningsskip*: Forsyningsskip med overbygning/dekkshus plassert forut og med lastedekksareal aktenfor overbygning/dekkshus vesentlig større enn arealet av dekkets forlengelse forenfor lastedekket.
29. *Konvensjonsskip*: Skip som ut fra skipstype, størrelse og anvendelse skal oppfylle bestemmelsene i en eller flere av følgende konvensjoner:
 - a) Sjøsikkerhetskonvensjonen for:
 - i lasteskip med bruttotonnasje på 500 og derover som anvendes i internasjonal fart. Alle skip som fører flyttende kjemikalier og gass i bulk, anes som konvensjonsskip i relasjon til kap. VII (del B og C) med henvisninger, uansett størrelse og fartsområde;
 - ii passasjerskip som fører mer enn 12 passasjerer og anvendes i internasjonal fart.
 - b) MARPOL 73/78 for alle skip med de unntak som gis i regel 2 i vedlegg 1, til konvensjonen.
 - c) Lastelinjekonvensjonen for laste- og passasjerskip samt lektere, alle med fribordslengde på 24 m og derover og som anvendes i internasjonal fart.
30. *Kvalifisert person*: Person med kvalifikasjoner til å foreta beregning, konstruksjon, kontroll, prøving og sertifisering av person- og kombinert vare- og personheis som blir installert ombord på skip.
31. *Landingsområde*: Område på skip/lekter som er oppmerket for landing og avgang av helikoptere (f.eks. del av tankdekk, lukedeksel o.l.).
32. *Lastelinjekonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om lastelinjer som ble undertegnet i London 5. april 1966 nr. 1 med senere endringer, herunder endringer foretatt ved 1988-protokollen til Lastelinjekonvensjonen 1966.
33. *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsfartøy.
34. *Lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
35. *Lekter som skal ha fartssertifikat*: Lekter som i henhold til gjeldende forskrift om besiktelser, skal ha fartssertifikat.

36. *Lengde (L)*: Som definert i den til enhver tid gjeldende forskrift om måling av skip.
37. *Maskinrom av kategori A*: Alle rom som inneholder forbrenningsmotorer anvendt til skipets fremdrift, eller hvor motorenes ytelser har en samlet utgangseffekt på minst 375 kW, samt alle rom som inneholder oljefyrte kjeler eller brennoljeinstallasjoner, og sjakter til slike rom.
38. *Midtskip*: Midtpunktet på halve oppdelingslengden.
39. *Nytt skip/lekter*: Skip/lekter hvor kjølen strekkes, eller som er på et tilsvarende Bygge-trinn på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft. Et tilsvarende byggetrinn betyr det trinn der:
 - i) bygging som kan identifiseres med et bestemt skip, begynner, og
 - ii) montering av vedkommende skip er begynt og utgjør minst 50 tonn eller 1 % av den beregnende masse av konstruksjonsmaterialet, dersom denne verdien er mindre.
40. *Område for vinsjeoperasjon*: Område på skip/lekter som er oppmerket for vinsjeopera-sjon, men ikke landing (f.eks. del av tankdekk, lukedeksel o.l.).
41. *Oppdelingslengde (Ls)*: Største lengde av skipet i eller under det dekk eller de som be-grenser vertikal skadeutstrekning når skipet er lastet til dypeste oppdelingsvannlinje.
42. *Oppdelingsvannlinje*: Vannlinje som brukes ved fastsettelse av skipets vanntette oppde-ling.
43. *Overbygning*: Som definert i regel 3.10 i vedlegg I til lastelinjekonvensjonen.
44. *Partiell oppdelingsvannlinje*: Lettskipdypgangen pluss 60 % av differansen mellom lettskipdypgangen og dypeste oppdelingsvannlinje.
- 44a. *Passasjer*: Enhver person med unntak av skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og barn under ett år.
45. *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
46. *Roro passasjerskip*: Passasjerskip som fører mer enn 12 passasjerer, med roro-lasterom eller spesiallasterom som definert i Sjø sikkerhetskonvensjonen regel II-2/3.
- 46a. *Rutetrafikk*: En rekke seilinger med roro passasjerskip som går i trafikk mellom de sam-me to eller flere havner, enten
 - i) i henhold til en offentliggjort rutetabell, eller
 - ii) med en slik regelmessighet eller hyppighet at de fremstår som en systematisk rekke seilinger.
- 46b. *Signifikant bølgehøyde (h_s)*: Den gjennomsnittlige høyden av den høyeste tredel bølge-høyder observert i en gitt periode.
47. *Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med senere tilføyelser og endringer. Ved anvendelse av Sjø-sikkerhetskonvensjonen for det enkelte skip, skal den konvensjonstekst legges til grunn som i henhold til konvensjonen er gjeldende for vedkommende skip.
48. *Skottdekket*: Det øverste dekk som de vanntette skott er ført opp til.
49. *Slepebåt*: Skip som er bygget og utstyrt for sleping eller skyving.
50. *Slepevinsj*: Vinsj som er spesielt bygget til bruk i forbindelse med sleping.
51. *Største lengde*: Den største lengde fra forkant av forreste del av skroget til akterkant av akterste del av skroget.
- 51a. *Særlige stabilitetskrav*: Stabilitetskravene fastsatt i § 24 i forskriften her.
52. *Typegodkjent*: Når et begrenset antall av komponentene er kontrollert og funnet å være i overensstemmelse med reglene.
53. *Uklassifisert skip/lekter*: Skip/lekter som ikke er klassifisert i anerkjent klasseinstitusjon.
54. *Ukonvensjonelt forsyningskip*: Skip som ikke er konvensjonelt forsyningskip. Konvensjo-nelt forsyningskip med lav initialstabilitet, kan regnes som ukonvensjonelt forsyningskip.

- 54a. *Utenriksfart*: Alle sjøreiser fra en havn i en EØS-stat til en havn utenfor denne EØS- staten eller omvendt.
55. *Vann tett*: Lekkasje i enhver retning gjennom skott eller dekk og eventuelle åpninger i disse forhindres ved den trykkehøyde som skottet eller dekket er dimensjonert for.
56. *Universell utforming*: Utforming eller tilrettelegging av hovedløsningen i de fysiske forholdene slik at virksomhetens alminnelige funksjon kan benyttes av flest mulig.
57. *Verneverdig skip*: Skip/fartøy som har fått slik status etter godkjennelse av Riksantikvaren eller den han bemyndiger. Denne status opprettholdes så lenge Riksantikvaren gjennom egen avtale med eieren finner at de antikvariske betingelser er opprettholdt.
58. *Værtett*: Under hvilke som helst forhold på sjøen vil det ikke trenge vann inn i skipet.

(2) For øvrig gjelder de definisjoner som er inntatt i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS), MARPOL 73/78, lastelinjekonvensjonen og forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

Endret 10. mars 2006, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006, 8. november 2007, 3 mars 2008 nr. 297, 14. august 2008 nr. 928.

¹ For lasteskip med bruttotonnasje på 500 og derover som er registrert i NIS er de anerkjente klasseinstitusjonene gitt slik bemyndigelse generelt. Klasseinstitusjonene kan i den anledning forlange dokumentasjon og foreta besiktelser i henhold til egne prosedyrer som ikke behøver å være i overensstemmelse med kravene i denne forskrift slik det framgår av de enkelte paragrafer.

² Jf. også IMO «Code of Safety for Dynamically Supported Craft», Res. A. 373(X).

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Internasjonale krav for konvensjonsskip

§ 5

Konvensjoner

Kravene i følgende konvensjonsbestemmelser skal følges for de skip som omfattes av de relevante konvensjonsbestemmelser med senere endringer og tilføyelser, med de tillegg som følger av de enkelte paragrafer:

- Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-1,
- Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel VI, som gjør Kornkoden bindende, hvor dette får bygningsmessig betydning,
- Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel VII, som gjør IGC- og IBC-koden bindende, hvor dette får bygningsmessig betydning,
- Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel XII «Supplerende sikkerhetstiltak for bulk-skip»,
- MARPOL 73/78, hvor denne får bygningsmessig betydning,

- f) Lastelinjekonvensjonen, hva angår bestemmelser om fribord,
- g) ILO-konvensjon nr. 152, hvor denne får bygningsmessig betydning.

§ 6

Resolusjoner og standarder

Kravene i IMO Assembly resolusjonene A.373(X), A.272(VII) og A.469(XII) samt ISO-standardene 8383 og 7365 skal følges slik det fremgår av de enkelte paragrafer.

Kapittel 3

Meldinger, dokumentasjon og kontroll m.v.

§ 7

Meldeplikt

(1) Straks det er inngått kontrakt om bygging av skip, samt lektere som skal ha farts-sertifikat, skal dette meldes til Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger. Melding skal innsendes i tre eksemplarer på fastsatt skjema.

(2) Ved kansellering, endringer i kontraktsforholdet e.l. som medfører at skipet ikke lenger skal registreres under norsk flagg, eller ved endringer i fartøyet's utforming, skal det straks sendes melding til Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

(3) Rederiet skal sørge for at melding etter første og annet ledd blir gitt.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 8

Tegninger og annen dokumentasjon

(1) Hvor ikke annet er bestemt i denne paragraf, skal tegninger og annen dokumentasjon innsendes til Sjøfartsdirektoratet, eller til den det har bemyndiget. Ansvarlig for innsendelse av tegninger/dokumentasjon er byggeverkstedet/rederi på samme måte som etter § 7. Hvor det ikke er gitt konkrete tidsfrister for innsendelse av dokumentasjon, må tegninger og annen dokumentasjon innsendes tidligst mulig etter at melding om nybygg foreligger, slik at det gis rimelig tid til behandling av dokumentasjonsunderlaget før besiktelse for påbudte sertifikater skal foretas og endelige sertifikater kan utstedes.

(2) Rederiet skal sørge for innsendelse av tegninger og dokumentasjon på samme måte som i § 7.

(3) For klassifiserte passasjerskip skal ett eksemplar av hovedtegninger av skrog som er godkjent av klassen, innsendes for gjennomsyn og eventuell oppfølging. Ytterligere tegningsmateriale kan forlanges innsendt dersom det anses påkrevd. Ett eksemplar av hovedtegninger som nevnt, samt andre tegninger som måtte anses påkrevd, skal dessuten stilles til rådighet for inspektøren under besiktelse.

(4) For passasjerskip generelt skal det innsendes ett eksemplar av følgende tegninger for gjennomsyn og eventuell oppfølging:

- a) Tegning som viser arrangement og dimensjonering av skott for vanntett oppdeling, samt type lukningsmidler og stengeanordninger for åpninger i slike skott. Dette gjelder kun for skip hvor det kreves skadestabilitet, og hvor dette ikke fremgår av hovedtegninger nevnt i tredje og sjette ledd.
- b) Tegning som angir høyde og utstrekning av dobbeltbunn, samt plassering og dybde av lensebrønner m.v. i samme. Dette gjelder kun for skip hvor det er krav til dobbel bunn, og hvor dette ikke fremgår av hovedtegninger nevnt i tredje og sjette ledd.

- c) Tegning som viser dreneringsarrangement (spygatt) for spesiallasterom (f.eks. bildekk) over skottdekket.
- (5) For forsyningsfartøy skal det innsendes ett eksemplar av tegning av skott for vann-tett oppdeling, på samme måte som i fjerde ledd bokstav a. Dette gjelder likevel ikke for klassifiserte fartøy som har egen klasse for skadestabilitet.
- (6) For alle uklassifiserte skip, samt for uklassifiserte lektere som skal ha fartssertifikat, skal følgende dokumentasjon innsendes i 3 eksemplarer for godkjenning:
 - a) Hovedtegninger som omfatter skrog og eventuell værtett lukket overbygning når overbygningen er tatt med i skipets oppdrift, samt vannrette skott i henhold til klas-sereglerne og lasterom- og tankskott. Tegningene skal vise utførelse og dimensjo-nering av skrog/overbygning i de vanlige snitt og plan. Sammen med tegningene skal det foreligge dimensjoneringsberegning (1 eksemplar) i henhold til de aktuelle regler i § 10, samt opplysninger om anvendelse av materialkvaliteter. Dersom di-mensjoneringsberegningen foreligger som EDB-utskrift, skal den være påført tekst som tydelig angir hvilke skrogelementer de respektive utregninger gjelder for, og/el-ler henvisninger til de tilsvarende beregningskrav som fremgår av de enkelte regler.
 - b) Øvrige tegninger i forbindelse med skrog hvor det fordres beregninger for styrke m.v., herunder tegning av heisbare dekk med tilhørende sikringsarrangement (gjel-der også for klassifiserte skip uten spesiell klassebetegnelse for slike dekk), skal sammen med beregningsunderlaget innsendes i 1 eksemplar for gjennomsyn og eventuell oppfølging. Ytterligere detaljtegninger kan forlanges innsendt i det om-fang som Sjøfartsdirektoratet bestemmer. Nødvendig tegningsunderlag skal dessu-ten stilles til inspektorens rådighet ved byggetilsyn, jf. § 9.
- (7) For klassifiserte lasteskip og lektere skal tegninger og annen dokumentasjon vedrø-rende maskineri og systemer, forelegges klasseinstitusjonen på samme måte som i annet ledd.
- (8) For klassifiserte passasjerskip skal det for gjennomsyn og eventuell oppfølging inn-sendes ett eksemplar av tegninger/dokumentasjon som viser:
 - a) maskinromsarrangement med angivelse av nødutganger
 - b) brennolje-, lense- og ballastsystem
 - c) sjøvannsinntak og -utløp
 - d) fremdrifts-/propellarrangement
 - e) startluftsystem
 - f) bekreftelse/rapport om utført torsjonssvingningskontroll for fremdrifts- og hjelpe-maskineri i de tilfelle hvor klasseinstitusjonen forlanger dette. Unntatt for tegning av maskinromsarrangement, skal tegninger være stemplet eller på annen måte bekrefte-s godkjent av klasseinstitusjonen.
- (9) For alle passasjerskip som er konvensjonsskip i henhold til Sjø sikkerhetskonvensjo-nen, eller som skal oppfylle bestemmelsene i IMO-Res. A.373(X), jf. § 10 fjerde ledd bokstav e, § 11 tredje ledd og § 31 annet ledd bokstav b skal det dessuten innsendes tegninger som er nødvendige for å påse at bestemmelser i nevnte konvensjon, resolusjoner og andre internasjo-nale overenskomster, er oppfylt.
- (10) For uklassifiserte skip skal det innsendes ett eksemplar av tegninger/dokumentasjon som i åttende ledd, for gjennomsyn og eventuell oppfølging. I tillegg skal det innsendes:
 - a) Beregninger for lense- og ballastsystem.
 - b) Kopi av typesertifikat for maskineri/utstyr som kreves typegodkjent i henhold til § 11.
 - c) Rapport/bekreftelse om utført torsjonssvingningskontroll kreves kun innsendt for maskineri med ytelse over 500 kW, eller 300 kW dersom akselarrangementet har en lengde på mer enn 6 m.

- d) Ytterligere detaljtegninger kan forlanges innsendt i det omfang Sjøfartsdirektoratet bestemmer. Nødvendig tegningsunderlag skal dessuten stilles til inspektørens rådighet ved byggetilsyn, jf. § 9.

(11) Stabilitetsberegninger jf. kapittel 5, § 33, § 34, § 43 og § 50, hydrostatikk og KY-kurver, beregninger av brutto- og nettotonnasje, samt dokumentasjonsunderlag, skal utføres ved hjelp av et godkjent EDB-program. Samme database skal benyttes til stabilitets- og tonnasjeberegninger. Dokumentasjonen skal presenteres på en oversiktlig måte. Stabilitetsopplysninger som skal benyttes om bord og tonnasjeberegningene, inklusive annet dokumentasjonsunderlag, skal innsendes samlet, men i separate hefter.

(12) Den innleste skrogbeskrivelse inklusive eventuelle overbygninger som er medtatt i stabilitetsberegningene, skal plottes og innsendes sammen med utskrift av skrogbeskrivelsen. I tillegg til spanteriss og isometrisk plott, skal seksjonsarealkurven plottes.

(13) Før skip og lektere med bruttotonnasje på 50 og derover leveres fra verksted, skal det være utarbeidet stabilitetsopplysninger som på en hurtig og enkel måte setter skipets fører i stand til å få nøyaktig veiledning om skipets trim og stabilitet under forskjellige fartsforhold. Følgende dokumentasjon skal innsendes senest innen 2 måneder før skipet leveres fra verkstedet:

- a) Beregningsgrunnlag:
 - Skrogbeskrivelse (3 eksemplarer).
 - Generalarrangement (2 eksemplarer).
 - Linjetegning og spanteriss (2 eksemplarer).
 - Skisse over oppdriftsgivende volumer med lukningsmidler og fyllingspunkter (3 eksemplarer).
- b) Dokumentasjon til bruk om bord:
 - Tankplan og tabeller/kurver som bl.a. inneholder volum, tyngdepunkt og fri overflateeffekt ved forskjellige nivåer for de enkelte tanker (3 eksemplarer).
 - Hydrostatikk (3 eksemplarer).
 - KY-kurver eller tilsvarende (3 eksemplarer).
 - KG-grensekurver med eksempel på bruk av disse (3 eksemplarer).
 - Preliminære lastetilstander (3 eksemplarer).
- c) Før skipet settes i fart eller foretar prøvetur:
 - Rapport om krengeprøve og beregning av lettskipsdata (3 eksemplarer).
 - Innen en måned etter skipets overleveringsdato fra verkstedet: Endelige lastetilstander (3 eksemplarer).
- d) Det skal utarbeides kurveblad som bl.a. inneholder følgende hydrostatiske parametre som funksjon av dypgang med spesifisert referansepunkt:
 - Δ , deplasement
 - KB, oppdriftssenter
 - KM, tverrskips metasenter over basis
 - Aw^T , vannlinjeareal
 - TP1, enhets neddykking
 - MT1, enhets trimmoment
 - LCF, langskips flotasjonssenter
 - LCB, langskips oppdriftssenter.
- e) Krysskurvene skal beregnes for et tilstrekkelig antall krengevinkler under hensyn til skipets form og størrelse.
- f) For skip som skal føre korn i bulk, skal krysskurver for krengevinkler på 12 grader og 40 grader beregnes.
- g) Ved beregning av krysskurver skal skipet kunne trimme fritt under krenkning.

- h) For skip som har en slik utforming at endringer i trim fører til vesentlige endringer i hydrostatikk og krysskurver, og for skip som skal operere innenfor sikkerhetssonen til oljeinstallasjoner, skal hydrostatiske kurver, krysskurver og KG-grensekurver beregnes for skipet uten trim, for største trim og for mellomliggende trimverdier. Kurvene skal utarbeides for minst 3 trimverdier totalt.
 - i) Ved uttegning av kurver skal det velges målestokker som gir en enkel og sikker avlesning. Hydrostatiske tabeller m.v. til bruk om bord skal beregnes med minst mulige dypgangsintervaller, for å sikre en enkel avlesning.
 - j) Overbygninger, dekkshus, trunker etc. kan i sin helhet medregnes i oppdriften dersom åpningene i disse har lukningsmidler i overensstemmelse med lastelinjekonvensjonen, 1966.
 - k) Dersom volumer som medregnes i oppdriften har åpninger uten værtett lukning, og disse åpningene fører til tiltakende fylling, kan oppdrift regnes til den vinkelen hvor fylling vil skje. Ved større krengevinkler skal slike volumer utelukkes fra beregningene. Dette skal gå klart frem av GZ-kurvenes forløp (en eller flere avtrappinger). Det skal i slike tilfeller utarbeides kurver som viser fyllingsvinkelen som funksjon av deplasement/dypgang og trim.
 - l) Hvis skipet vil synke på grunn av fylling gjennom en åpning, skal GZ-kurven avsluttes ved den aktuelle fyllingsvinkelen, og skipet skal anses å ha mistet all stabilitet.
 - m) Små åpninger, f.eks. for gjennomføring av wirer, kjettinger, taljer o.l. samt spygatt, behøver ikke anses som åpne dersom neddykkingen finner sted ved en krengevinkel på 30 grader eller mer.
 - n) KG-grensekurvene, eller tilsvarende tabeller skal vise den største tillatte høyde skipets tyngdepunkt kan ha i intakt tilstand ved forskjellige dypgang og eventuelt forskjellige trimverdier. De skal baseres på de stabilitetskriterier som gjelder for det enkelte fartøy (intakt/skadet tilstand). KG-grensekurver skal utarbeides for de samme trimverdier som det er utarbeidet hydrostatikk og krysskurver for.
 - o) Preliminære lastetilstander skal utarbeides basert på teoretisk beregnede lettskipsdata. De skal inneholde kurver for rettende arm, (GZ-kurver), og oppgave over metasenterhøyde, trim samt lastfordeling og tankinnhold.
 - p) Det skal utarbeides endelige lastetilstander basert på de preliminaire lastetilstandene, korrigert med hensyn til godkjente lettskipssdata.
- (14) Om intakt stabilitet for skip med bruttotonnasje under 50 skal følgende utarbeides og innsendes:
- a) Rapport om utført krengeprøve med resultater og opplysninger om skipets fribord og trim under krengeprøven. For passasjerskip skal det dessuten foreligge opplysninger om fribord og trim i fullastet tilstand.
 - b) Ytterligere stabilitetsopplysninger dersom Sjøfartsdirektoratet finner det nødvendig.
- (15) Om stabilitet i skadet tilstand skal følgende dokumentasjon innsendes:
- a) Arrangementstegning som viser vanntett inndeling av skipet (3 eksemplarer).
 - b) Skadekontrollplan som viser alle gjennomføringer, åpninger og lukningsmidler for åpninger i vanntette skott/dekk, eventuelle utlikningsanordninger m.m. samt deres betjeningssteder (3 eksemplarer).
 - c) Beregninger og analyser som viser at kravene til skadestabilitet/flyteberegninger er oppfylt (3 eksemplarer).
 - d) Instruksjoner for bruk av eventuelle utlikningsarrangementer og andre tiltak som er forutsatt i beregningene.
- (16) For ro-ro passasjerskip som er konvensjonsskip, og som har gjennomført modellforsøk iht. vedlegg 2 til denne forskrift, jf. § 24 fjerde ledd, skal det innsendes dokumentasjon i samsvar med vedlegg 2 nr. 5. Dokumentasjonen skal innsendes i 2 eksemplarer på engelsk.

(17) For skip og lektere som skal ha fribord fastsatt i henhold til § 36, § 41 og § 51 i denne forskrift, skal det til den kontrollinstans som fremgår av forskrift om besiktelser, innsendes ett eksemplar av fribordstegning som beskrevet i § 26.

(18) Arrangementstegninger som viser sikkerhetsanordninger som nevnt i § 28 i denne forskrift, skal i nødvendig omfang stilles til rådighet for inspektøren ved besiktelse eller revisjon om bord, og kan forlanges innsendt i ett eksemplar til Sjøfartsdirektoratet dersom dette anses påkrevet.

- a) Rederiet skal sørge for at kvalifisert person utfører heiskontroll, jf. § 28 tredje ledd.
- b) Heisanlegg skal kontrolleres årlig av kvalifisert person. Sertifikatet skal gis påtegning om kontrollen.

(19) På elektriske anlegg (jf. kapittel 5A) kommer bestemmelsene i § 57 til § 61 i forskrift om besiktelser til anvendelse.

(20) For alle skip/lektere med helikopterdekk/landingsområde/område for vinsjeoperasjoner, skal plassering av helikopterdekk m.v., angis på generalarrangementstegning som skal innsendes i henhold til forskrift om plassering og innredning av oppholdsrom m.v.

(21) For skip/lekter med klasse i Det norske Veritas som er gitt klassetilføyelsen S, skal skott for føring av fisk løs i lasterom (jf. § 40 og § 49) godkjennes av vedkommende klasseinstitusjon slik institusjonens regler bestemmer. For andre skip og lektere med fartssertifikat skal tegninger av slike skott innsendes i 3 eksemplarer for godkjennelse, sammen med dimensjoneringsberegninger i henhold til de krav som fremgår av § 40.

(22) For klassifisert skip/lekter skal skott i henhold til § 40 annet og tredje ledd godkjennes av vedkommende klasseinstitusjon slik institusjonens regler bestemmer. For uklassifiserte skip og lektere med fartssertifikat skal tegninger av slike skott innsendes til Sjøfartsdirektoratet i 3 eksemplarer for godkjennelse, sammen med dimensjoneringsberegninger i henhold til § 40 annet og tredje ledd.

(23) For fartøy som ikke har særskilt klasse for ankerhåndterings- og slepeutstyr skal følgende innsendes:

- a) Tegninger i 2 eksemplarer, samt beregninger av slepe-/ankerhåndteringsvinsj, wire-/kjettingstopper, styrepinner, slepekrok m.v., skal innsendes for godkjennelse.
- b) Arrangementstegning av ankerhåndteringsplan som viser det system som skal benyttes, skal innsendes for gjennomsyn og eventuell oppfølging. Tegningen skal vise ståltauføringen og ha inntegnet alt utstyr som inngår i skipets ankerhåndteringssystem, samt fester på dekket som kan brukes under ankerhåndteringen. Tegningen skal dessuten angi SWL/bruddlast for alle komponenter som inngår i systemet.
- c) Arrangementstegning av slepearrangementsplan for slepebåter til havslep, skal innsendes for gjennomsyn og eventuell oppfølging.
- d) Arrangementstegning i henhold til bokstav a og/eller bokstav b skal sammen med sertifikater for løst utstyr leveres med skipet.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006, 3 mars 2008 nr. 297.

§ 9

Byggetilsyn m.v.

(1) Når et skip bygges, ombygges eller forandres, skal Sjøfartsdirektoratet eller den det har bemyndiget, foreta besiktelse (tilsyn) i det omfang som anses påkrevd. Slik tilsynsbesiktelse skal dekke de forhold som vanskelig kan ivaretas på et senere byggetrinn eller ved sluttbesiktelse, og skal utføres bl.a. på grunnlag av foreliggende tegnings-/dokumentasjonsunderlag i henhold til § 8. Begjæring og tilretteleggelse for besiktelse, slik det fremgår av forskrift om besiktelse, påhviler rederiet.

(2) Ved mindre ombygginger/forandringer plikter verksted/rederi å underrette kontrollinstansen slik at behovet for besiktelse kan vurderes i samråd med kontrollinstansen.

(3) For skip som helt eller delvis bygges av glassfiberarmert polyester eller andre støpte materialer, skal besiktelse etter første ledd også omfatte kontroll av produksjonsforhold og lokaliteter som skal være i overensstemmelse med Det norske Veritas' eller tilsvarende regler om produksjonsforhold m.v. Dersom det kan dokumenteres at produksjonsforhold m.v. tidligere er kontrollert og funnet i orden, og de senere ikke er endret, er ny besiktelse ikke påkrevd.

(4) Produsent skal ved tilsynsbesiktelsen av det enkelte skip dessuten kunne fremlegge dokumentasjon på at produksjon og produksjonsforhold, materialbruk m.v. for det aktuelle skip, er i henhold til reglene.

(5) For klassifiserte lasteskip/lektere er klasseinstitusjonen generelt bemyndiget til å foreta besiktelser innenfor klasseområdene. For øvrige områder på klassifiserte lasteskip og lektere, i sin helhet på uklassifiserte skip og lektere, samt passasjerskip uansett klassetilknytning, foretas slik besiktelse av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel 4

Generelle byggekrav for passasjer-, lasteskip og lektere

§ 10

Konstruksjon og styrke av skrog, overbygninger, dekkshus, styrehus m.v.

(1) Klassifisert skip og leker skal med hensyn til dimensjonering og konstruksjon av skrog, vannrette skott med lukningsmidler for åpninger i skott, overbygninger, dekkshus, ror, fortøyningsutstyr m.v., tilfredsstillende vedkommende klasseinstitusjons regler i relasjon til byggemateriale, størrelse, type og anvendelse.

(2) Uklassifisert skip og leker skal med hensyn til dimensjonering og konstruksjon av skrog, vannrette skott med lukningsmidler for åpninger i skott, overbygninger, dekkshus, ror, fortøyningsutstyr m.v., tilfredsstillende Det norske Veritas' regler i relasjon til byggemateriale, størrelse, type og anvendelse som følger:

- a) Regler for klassifikasjon av stålskip (inkl. lektere).
- b) Regler for klassifikasjon av hurtiggående lettbygde fartøy.
- c) Regler for bygging og klassifikasjon av trefartøy, 1970.
 - Trefartøy skal i alminnelighet dessuten ha vannrett kollisjonsskott i avstand minst 0,05 L fra F.P., hylseskott i passende avstand fra A.P. og et skott i hver ende av maskinrommet, hvorav det ene kan være hylseskottet. I skarp-skottet kan det godtas åpninger for nødvendig lufting av for- og akterskarp dersom de er plassert høyest mulig under dekk.
 - Kombinasjoner av tre og andre materialer i dekk, skott m.v., vil bli vurdert i det enkelte tilfelle.
- d) Regler for bygging og klassifikasjon av fartøyer av ferrosement, 1974.
- e) For uklassifiserte fartøy som overføres fra klasse i annen anerkjent klasseinstitusjon enn Det norske Veritas, vil vedkommende klasseinstitusjons tilsvarende regler bli lagt til grunn og akseptert, uavhengig av bestemmelsene i bokstavene a til d.
- f) Materialer ved bygging av skrog m.v., skal være i henhold til Det norske Veritas' eller annen anerkjent klasseinstitusjons regler om dette.

(3) Utførelse, dimensjonering og permanent sikringsarrangement i last- og bortstuet posisjon av heisbare dekk skal være i henhold til Det norske Veritas' eller annen anerkjent klasseinstitusjons regler om slike dekk.¹

(4) For konvensjonsskip skal de konstruksjons- og/eller styrkekrav, for skrog m.v. som fremgår av følgende konvensjonsbestemmelser og resolusjonsbestemmelser følges:

- a) Sjøsikkerhetskonvensjonens kap. II-1, del B, om kollisjonsskott og andre vanntette skott under skottdekk, åpninger i vanntette skott med lukningsmidler, dobbeltbunn for passasjerskip, dekk og sjakter, vanntett sikkerhet over fribordsdekk m.v.
 - For å ivareta Sjøsikkerhetskonvensjonens krav til sikkerhet med hensyn til lukketid ved lukking av fjernstyrte dører i vanntette skott, skal lukketiden for slike dører ikke være mindre enn 20 sekunder.
 - Dører i vanntette skott, inkludert eventuelt pakningsmateriale, skal med hensyn til strukturell brannsikring oppfylle de samme brannsikkerhetskrav som det skott hvor døren er plassert.
- b) Sjøsikkerhetskonvensjonens kap. VI, del C, om styrke og utførelse av kornskott.
- c) MARPOL 73/78, om tankkapasiteter, ballasttanker og ballasttankers plassering, slamtanker, kofferdammer m.v., hvor dette får byggemessig betydning.
- d) Lastelinjekonvensjonen om styrke av skrog i relasjon til dypgående, fribordsdekk, baughøyde, spring, overbygninger m.v., som har innvirkning på fribordets størrelse.
- e) For hurtiggående passasjerfartøy som i henhold til Sjøsikkerhetskonvensjonen er konvensjonsskip, skal kravene i IMO Res. A.373(X) følges.

(5) Hvor de respektive konvensjoner og IMO Res. A.373(X) angir styrke- og konstruksjonskrav som ikke er nærmere spesifisert, skal klassereglene legges til grunn ved utførelse, dimensjonering, materialer, sveising og annen arbeidsutførelse m.v.

¹ Løftearrangementet for heisbare dekk med kjørerampe skal omfattes av bestemmelsene i den til enhver tid gjeldende forskrift om laste- og losseinnetninger på skip.

Med hensyn til arrangement, utførelse, materialvalg m.v. kan bestemmelser i følgende forskrifter få byggemessig betydning i et visst omfang, ut fra skipstype, størrelse og anvendelse m.v.:

1. Forskrift om besiktelser for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og andre besiktelser m.m.
2. Forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere.
3. Forskrift om navigasjonshjelpemidler og bro-/styrehusarrangement m.v.
4. Forskrifter om sikringstiltak mot brann.
5. Forskrift om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller pakket gods.
6. Forskrift om plassering m.v. av innredning og om forpleiningstjenesten for bl.a. besetningen på skip.
7. Forskrift om beregning av passasjerantall og om passasjerbequemmeligheter m.v.
8. Forskrift om redningsutstyr m.m. på passasjer- og lasteskip.
9. Forskrift om vern mot støy om bord i skip.
10. Forskrift om bemanning på norske skip.
11. For skip som også skal anvendes til offshorevirksomhet, kan aktuelle deler av Sjøfartsdirektoratets regler for flyttbare innretninger, komme til anvendelse.

§ 11

Hoved- og hjelpemaskineri, generatorer, styremaskin, pumper, rørsystemer m.v.

(1) Klassifisert skip skal med hensyn til maskineri, generatorer, styremaskin, rørsystemer m.v. tilfredsstille vedkommende klasseinstitusjons regler i relasjon til skipstype og anvendelse.

(2) Uklassifisert skip skal med hensyn til maskineri, generatorer, styremaskin, pumper, rørsystemer m.v. generelt tilfredsstille Det norske Veritas' klasseregler i relasjon til skipstype og anvendelse og i henhold til følgende bestemmelser:

- a) Fremdrifts- og hjelpemaskineri, gear o.l. med ytelse mellom 100 og 400 kW skal være typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon.

- b) Fremdrifts- og hjelpemaskineri, gear o.l. med ytelse over 400 kW skal være typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon, og produksjonen skal være underlagt et kvalitetsstyringssystem som tilfredsstiller klasseinstitusjonens krav.
 - c) Styremaskinanlegg skal være typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon.
 - d) Kjeleanlegg og trykkbeholdere med arbeidstrykk på 3,5 bar og derover skal være typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon.
- (3) For konvensjonsskip og for andre skip hvor det fremgår av de enkelte paragrafer, skal dessuten bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-1, del B og C, om maskineri, styremaskineri, lensearrangement, elektriske kraftkilder, samt tilleggskrav for drift med ubemannede maskinrom m.v. følges. For hurtiggående passasjerfartøy som i henhold til konvensjonen er konvensjonsskip, skal kravene i IMO Res. A.373(X) følges.
- (4) For ikke-konvensjonsskip, hvor det er mulighet for nødmanøvrering fra maskinrommet, skal det være tilfredsstillende kommunikasjon mellom bro og maskinrom. Slik kommunikasjon kan foregå med telefon eller annet likeverdig arrangement. For ikke-konvensjonsskip hvor hovedmanøvrering foretas fra maskinrommet, vil kravet til kommunikasjon bli vurdert spesielt.

Kapittel 5

Stabilitet

§ 12

Generelle krav til stabilitet

- (1) Alle skip skal bygges slik at de får tilstrekkelig stabilitet og forsvarlig trim, og slik at slagside unngås, i alle aktuelle lastetilstander.
- (2) Ballast skal være slik plassert og sikret at den ikke kan forskyve seg. Permanent ballast skal ikke være flytende eller pumpbar.
- (3) Når skipet er ferdig bygget, skal det underkastes en krengeprøve for fastleggelse av lettskipsdata.
- (4) Sjøfartsdirektoratet kan tillate at krengeprøven blir sløyfet for det aktuelle skip, forutsatt at grunnleggende lettskipsdata kan fås fra krengeprøvene for søsterskip og det påvises til Sjøfartsdirektoratets tilfredshet at pålitelige opplysninger om stabiliteten til det skip som har fått dispensasjon kan skaffes fra slike grunnleggende data, jf. § 13 tredje ledd.
- (5) For alle passasjerskip som er konvensjonsskip i relasjon til Sjøsikkerhetskonvensjonen skal det, med intervaller som ikke overstiger 5 år, utføres deplasementsmålinger for å avdekke eventuelle forandringer i skipets deplasement og langskips tyngdepunkt. Dersom det påvises eller kan forventes et avvik i lettskipsvekt som overskrider 2 % av skipets vekt, eller avvik i langskips tyngdepunkt som overskrider 1 % av L, skal skipet alltid underkastes ny krengeprøve.¹

¹ Tilsvarer MSC-res.12(56).

§ 13

Fastsettelse av lettskipsdata

- (1) Ved utførelse av krengeprøver og deplasementsmålinger skal Sjøfartsdirektoratets prosedyrer legges til grunn. Rapport skal fylles ut i fastsatt skjema.
- (2) Beregningen av lettskipsdataene skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet før skipet settes i fart.

(3) Hvis det gis tillatelse til å sløyfe krengeprøve i henhold til § 12 fjerde ledd, skal det utføres en deplasementsmåling. Dersom resultatet av deplasementsmålingen viser avvik fra det tilsvarende resultatet for søsterskipene, skal krengeprøve avholdes.

(4) Hvis skipets utforming er slik at det er grunn til å anta at en krengeprøve utført etter vanlige prosedyrer ikke vil gi pålitelige lettskipsdata, skal Sjøfartsdirektoratet kontaktes.

(5) For eksisterende skip som har undergått mindre forandringer eller ombygginger, vil Sjøfartsdirektoratet kunne vurdere om tidligere fastsatte lettskipsdata kan aksepteres med korreksjon for de forandringer som er gjort.

§ 14

Intakt stabilitet for skip med bruttotonnasje på 50 og derover

Dersom ikke annet er særskilt bestemt, skal følgende minimumskrav tilfredsstilles i enhver lastetilstand, jf. § 15, når krysskurver er beregnet med fri trim:

- Arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) skal være minst 0,055 meter-radianer regnet opp til en krengevinkel på 30 grader og minst 0,09 meterradianer regnet opp til 40 grader eller fyllingsvinkelen dersom denne er mindre enn 40 grader. I tillegg skal arealet under GZ-kurven mellom krengningsvinklene 30 grader og 40 grader, eller mellom 30 grader og fyllingsvinkelen dersom denne er mindre enn 40 grader, være minst 0,03 meterradianer.
- Rettende arm (GZ) skal være minst 0,20 m ved en krengevinkel lik eller større enn 30 grader.
- Krengevinkelen hvor rettende arm har størst verdi, (GZ_{maks}), bør være større enn 30 grader, og skal aldri være mindre enn 25 grader.
- Initialmetasenterhøyden (GM) skal være minst 0,15 m.
- For passasjerskip skal krengevinkelen ikke overskride 10 grader når alle passasjerene plasseres i skipets ene side på ugunstigste måte.

§ 15

Lastetilstander m.v.

(1) For de følgende lastetilstander som er aktuelle i henhold til skipets drift, og enhver mulig kombinasjon av disse (bokstav b, c og d), samt eventuelle ugunstigere mellomtilstander skal beregninger innsendes:

- Skipet uten last og passasjerer.
- Skipet med fullt passasjerbelegg inklusive bagasje.
- Skipet med full last i lasterommene. Lasten forutsettes homogent fordelt i alle rom inklusive luker.
- Skip homogent lastet og med maksimal last på dekk. Stuingsvekten av dekkslasten og dekkslastens utstrekning (lengde, bredde og høyde), samt tyngdepunkt skal være oppgitt i beregningene.

(2) De ovennevnte lastetilstandene skal beregnes for skipet med full utrustning, 100 % forråd og bunkers, 10 % forråd og bunkers samt for eventuelle ugunstigere mellomtilstander.

(3) I fulllasttilstandene, jf. første ledd bokstav b, c og d skal skipet være lastet til sommerlastelinjen (internasjonalt, innenriks eller trelast). Dette gjelder også når det tas hensyn til ising og oppsamlet vann i dekkslasten.

(4) For skip som anvendes i farvann hvor det er fare for nedising, skal det tas tilbørlig hensyn til dette ved beregning av skipets stabilitet. Skipet skal kunne tilfredsstille stabilitetskravene i enhver lastetilstand med tillegg av vekt av is. Vekt av is skal regnes minst å være 30 kg/m² for utsatte værdekk, gangbroer og frontskott til overbygninger og dekkshus, og minst 7,5 kg/m² for projisert lateralplan på begge sider av skipet over vannlinjen. Vekt av is på usammenhengende flater som rekkverk, rigg, rundholter (unntatt master) og utstyr skal

medtas ved at totalt areal for projisert lateralplan av skipets sider økes med 5 %. Det statiske moment av dette arealet skal økes med 10 %.

(5) Kombinerte vann- og bunkersoljetanker (vekseltanker) tillates ikke benyttet med mindre bestemmelsene i gjeldende forskrift om hindring av forurensning fra skip kan oppfylles.

(6) Når skipet er utstyrt med rulledempingstank(er), skal det i stabilitetsberegningene tas hensyn til stabilitetsreduksjonen ved bruk av denne. Dersom rulledempingstank(er) av stabilitetsmessige årsaker ikke kan benyttes i alle lastetilstander, må rederiet sørge for at det utarbeides instruks for bruk av tanken(e), samt lastetilstander som samsvarer med instruksen.

(7) Dersom det er åpen forbindelse mellom tanker, må det tas hensyn til stabilitetsreduksjonen på grunn av dette.

(8) Initialmetasenterhøyden (GM) og kurver for rettende arm (GZ) skal for alle lastetilstander korrigeres for fri væskeoverflatevirkning i brenselolje- og ferskvannstanker og eventuelle andre tanker som ikke er fulle eller tomme.

(9) Ved føring av last i rom som nevnt i første ledd bokstav c og d forutsettes lasten i alle lastetilstander å være homogent fordelt såfremt dette ikke er uoverensstemmende med skipets konstruksjon.

(10) For flytende laster og bulklaster antas homogen last å fylle 98 % av tankens/rommets volum. For stykkgoods antas lasten i rommet å fylle volumet opp til underkant av dekkbjelker.

(11) For lasteskip skal ballasttankene regnes tomme, når skipet er lastet i henhold til første ledd bokstav c med 100 % forråd og bunkers. Dersom skipet har en bruttotonnasje på mer enn 1.600, kreves ikke kriteriene i § 14 tilfredsstilt for denne tilstanden. Det må i så fall i tillegg utarbeides beregning for en fullasttilstand der det er tatt hensyn til bruk av vannballast, slik at kriteriene i § 14 blir tilfredsstilt. Beregningene uten vannballast må påføres en tydelig henvisning til den tilstanden som dekker kravene.

(12) For skip bygd før 10. juli 1974 som er godkjent med vannballast i fullasttilstanden tidligere, kan den samme mengde vannballast fortsatt godtas så lenge skipet ikke får dypere nedlastning eller skroget ikke forandres vesentlig.

§ 16

Føring av passasjerer

(1) Når alle passasjerene plasseres i skipets ene side på ugunstigste måte, skal det forutsettes en tetthet på 4 personer pr. m² og en gjennomsnittlig personvekt på 75 kg.

(2) I lastetilstandene kan en regne med at passasjerene er fordelt i henhold til oppholdsrommenes kapasitet og at bagasjen er plassert der det er avsatt rom eller plass for bagasje. For hver passasjer skal det regnes en vekt på 75 kg, og tyngdepunktet skal i beregningene antas å ligge 1 m over det dekk passasjerene befinner seg på.

§ 17

Føring av last på dekk

(1) Skip som skal føre dekkslast med en samlet vekt på over 3 % av skipets dødvekt eller maksimalt 30 tonn hvis 3 % av dødvekten er større, skal ha om bord godkjente stabilitetsoppgaver for føring av slik last. Stabilitetsoppgavene skal inneholde opplysninger om største vekt og utstrekning av dekkslast som skipet kan føre uten fare for stabiliteten.

(2) Tyngdepunktet for kjøretøyer fastsettes etter ugunstigste plassering om bord. Tyngdepunktet for tyngre kjøretøy skal normalt ikke antas lavere enn 2,0 m over dekk, og for personbiler normalt ikke lavere enn 0,75 m over dekk.

(3) Vekten av trelast på dekk i avgangstilstanden skal regnes å være lik vekten av den tyngste trelast skipet skal føre. Når skipet er lastet som nevnt over, men med 10 % forråd og bunkers, skal vekten regnes lik våtvekten av denne trelast.

(4) Fører skipet dekkslast som kan medføre oppsamling av vann, skal beregning av en lastetilstand med tillegg for oppsamlet vann i lasten, også sendes inn. Skipet skal ikke være lastet dypere enn til sommerlastelinjen.

(5) Dekkskonstruksjoner må være slik arrangert at muligheter for oppsamling av store mengder vann unngås.

§ 18

Lastetilstander for brønnfartøy

(1) For fartøy med åpninger/ventiler for fri fylling/sirkulasjon i brønn (fartøy med rom som har direkte kommunikasjon til sjøen), skal følgende lastetilstander beregnes og inn-sendes:

- a) Fullt utrustet fartøy med 100 % brennolje og ferskvann, med tom brønn og uten last i eventuelt lasterom.
- b) Som bokstav a, men med 10 % brennolje og ferskvann.
- c) Fullastet fartøy med 100 % brennolje og ferskvann, full utrustning, full brønn og den vannballastmengde som måtte være nødvendig for å oppnå nedlasting i samsvar med lastelinjесertifikatet.
- d) Som bokstav c, men med tomme vannballasttanker.
- e) Fullastet fartøy med 10 % brennolje og ferskvann.
- f) Fartøyet med eller uten last som ovenfor, men med eventuell stabilitetsmessig ugunstigere fordeling av brennolje og ferskvann.
- g) Fartøyet med delvis fylt lastebrønn. Denne tilstand skal vise den stabilitetsmessig svakeste situasjon som vil forekomme med hensyn til frie overflater, lastfordeling etc.

(2) For de ovennevnte lastetilstander skal regelkravene for lasteskip tilfredsstilles. Imidlertid kan lastetilstander med delvis fylt brønn ha GZ_{maks} på minst 10 cm og positiv GZ opp til minst 20 grader. I så fall forutsettes at fylling og tømning av brønn kun foregår i havn og at lastebrønn er helt tom eller helt full når fartøyet er i sjøen. Lastekondisjonene beregnes med korreksjon for fri overflateeffekt i lastebrønn. Lasterom medtas i EDB beregningene som en integrert del av skroget og dokumenteres sammen med den øvrige skrogbeskrivelse. Data for volum, tyngdepunkter, treghetsmomenter etc. skal fremgå av peiletabell(er) for lastebrønn(er). Lastens egenvekt settes i slike beregninger til 1,025 tonn/m³.

(3) Når fartøyet er arrangert slik at det er fri fylling av brønn (direkte forbindelse til sjøen), skal i tillegg kurveblad utarbeides med brønn tatt helt ut av oppdriften. Kurvebladet skal tydelig merkes slik at det fremgår at det gjelder når brønn ikke er medtatt i oppdriften.

(4) Når fartøyet er fullbunkret og fullt utrustet, skal dypgående ikke være større enn største dypgang som lastelinjemessig kan tillates, når lastebrønn er fylt opp ved fri fylling. Vannets nivå i brønn skal da regnes å være likt med vannspeilet utenfor, og bør gå helt opp i trunken(e).

(5) Dersom fartøyet er arrangert slik at vannivået i brønn kan økes i forhold til den aktuelle vannlinje, vil dette bli akseptert i den utstrekning tilfredsstillende stabilitet blir dokumentert med kompletterende beregninger. Lastetilstander hvor vannivået i brønn ligger under aktuell vannlinje kan ikke tillates, fordi en eventuell svikt ved arrangementet som sørger for dette vil kunne medføre en uakseptabel dypgangøkning.

§ 19

Skip med elastisk opplagrede sidepropeller

For skip med elastisk opplagrede sidepropeller, hvor tetting mot vannfylling består av gummibelegg e.l. skal skipet i enhver lastetilstand tilfredsstille stabilitetskravene (intakt stabilitet og ev. skadestabilitet) med thrusterrommet vannfylt. Dette skal det tas hensyn til ved utarbeidelsen av KG-grensekurven(e).

§ 20

Stabilitetskrav for eksisterende skip

- (1) Skip som tildeles et mindre fribord enn fastsatt tidligere skal tilfredsstille de samme stabilitetskrav som forlanges for nytt skip ved det nye dypgående.
- (2) Dersom det gjøres endringer som har betydning for skipets oppdrift slik at dets hydrostatikk og KY-verdier endres, skal nye beregninger sendes inn for godkjenning.
- (3) Skip som gjennomgår reparasjoner, forandringer, ombygginger eller får endret utrustning som har innvirkning på dets stabilitet, skal fortsatt tilfredsstille minst de krav som tidligere var gjeldende for skipet.
- (4) Reparasjoner, forandringer, ombygginger eller endring av utrustning av omfattende art skal tilfredsstille kravene for nytt skip så langt det er rimelig og praktisk mulig.
- (5) Dersom det er tvil om fartøyets lettskipsdata, skal ny krengeprøve avholdes. Se for øvrig også § 12 femte ledd.
- (6) Kan det være tvil om stabiliteten for et eksisterende skip, kan Sjøfartsdirektoratet forlange innsendt stabilitetsopplysninger i henhold til forskriftene for bygging av skip.
- (7) Ved endring av fartsområde skal skipet tilfredsstille de krav som gjelder for det nye fartsområdet.

§ 21

Intakt stabilitet for skip med bruttotonnasje under 50

Skipets metasenterhøyde (GM) skal bestemmes på grunnlag av krengeprøve.

§ 22

Stabilitet i skadet tilstand

- (1) For passasjerskip som er konvensjonsskip, skal kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kap. II-1, del B følges med hensyn til vanntett oppdeling og stabilitet i skadet tilstand.
- (2) For hurtiggående passasjerskip som er konvensjonsskip, kan IMO Res. A.373(X), eller Det norske Veritas' regler for klassifikasjon av hurtiggående lettbygde fartøy, 1985, legges til grunn ved godkjenning av stabilitet etter skade.
- (3) For lasteskip med lengde over 100 m som er konvensjonsskip, og som er kjølstruket etter 1. februar 1992, skal kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kap. II-1, del B følges med hensyn til vanntett oppdeling og stabilitet i skadet tilstand.

§ 23

Stabilitetskrav for spesielle skip

- (1) Nedsenkbare tungløfteskip som under laste- og losseoperasjoner må ha dispensasjon fra lastelinjekonvensjonen, vil mht. stabilitet i intakt og skadet tilstand bli vurdert spesielt.
- (2) Skip og lekter som fører kjemikalielaster, skal ha stabilitet i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller pakket gods.

(3) Skip og lekter som fører olje og oljeholdige blandinger, skal ha stabilitet i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om hindring av forurensning fra skip.

§ 24

Særlige stabilitetskrav for roro passasjerskip som er konvensjonsskip

(1) I tillegg til kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonen regel II-1/B/8 om vanntette oppdelingsskott og stabilitet i skadet tilstand, skal alle roro passasjerskip som går i rutefart i utenriksfart oppfylle kravene i paragrafen her.

(2) Roro passasjerskip som har godkjent modellforsøk i samsvar med modellforsøksmetoden som gjaldt før 10. mars 2006, trenger ikke å gjennomføre dette forsøket i samsvar bestemmelsene i sjette ledd i paragrafen her.

(3) Bestemmelsene i regel II-1/B/8.2.3 skal overholdes når det tas hensyn til virkningen av en hypotetisk mengde sjøvann som antas å ha samlet seg på det første dekket over konstruksjonsvannlinjen i roro-lasterommet eller spesiallasterommet som definert i regel II-2/3, og som antas å være skadet (heretter kalt «det skadde roro-dekket»). Det er ikke nødvendig å overholde de andre kravene i regel II-1/B/8 ved anvendelsen av stabilitetsstandarden i paragrafen her. Mengden av antatt oppsamlet sjøvann skal beregnes på grunnlag av en vannflate med en konstant høyde over:

- a) det laveste punktet på dekkskanten i det skadde rommet på roro-dekket, eller
- b) når dekkskanten i det skadde rommet står under vann, er beregningen basert på en konstant høyde over stillevannsnivå ved alle krengings- og trimvinkler, på følgende måte:
 - 0,5 m dersom gjenværende fribord (f_f) er 0,3 m eller mindre,
 - 0,0 m dersom gjenværende fribord (f_f) er 2,0 m eller mer, og mellomliggende verdier fastsettes ved lineær interpolasjon, *dersom gjenværende fribord (f_f) er 0,3 m eller mer, men mindre enn 2,0 m,*

der gjenværende fribord (f_f) er den minste avstand mellom det skadde roro-dekket og den endelige vannlinjen på skadestedet i det skadetilfellet som vurderes, uten at det tas hensyn til virkningen av vannmengden som antas å ha samlet seg på det skadde roro-dekket.

(4) Dersom det er installert et lensesystem med høy effektivitet, kan Sjøfartsdirektoratet tillate en reduksjon i høyden til vannflaten.

(5) For skip i geografisk definerte avgrensede fartsområder kan Sjøfartsdirektoratet redusere høyden til vannflaten fastsatt i samsvar med tredje ledd ved å erstatte en slik høyde til vannflaten med følgende:

- a) 0,0 m dersom den signifikante bølgehøyden (h_s) definert i det aktuelle området er 1,5 m eller mindre,
- b) verdien fastsatt i samsvar med annet ledd dersom den signifikante bølgehøyden (h_s) definert i det aktuelle området er 4,0 m eller høyere,
- c) mellomliggende verdier fastsettes ved lineær interpolasjon dersom den signifikante bølgehøyden (h_s) definert i det berørte området er 1,5 m eller mer, men mindre enn 4,0 m,

forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- d) Sjøfartsdirektoratet er overbevist om at det definerte området er representert med den signifikante bølgehøyden (h_s) som ikke overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 %, og
- e) fartsområdet, og eventuelt den del av året som en viss verdi for signifikant bølgehøyde (h_s) er fastsatt for, er oppført i sertifikatene.

(6) Som et alternativ til kravene i tredje eller femte ledd kan Sjøfartsdirektoratet gi fritak fra disse kravene og godta verifikasjon utarbeidet med modellforsøk for et enkelt skip i samsvar med modellforsøksmetoden¹, som viser at skipet ikke vil kantre med det antatte skadeomfanget fastsatt i regel II-1/B/8.4 på det verste stedet vurdert i henhold til tredje ledd i en uregelmessig sjøgang, og

(7) Henvisning til godkjenning av resultatene fra modellforsøket som likeverdig med overholdelse av tredje eller femte ledd og verdien av den signifikante bølgehøyden (h_s) brukt i modellforsøkene skal være påført skipets sertifikater.

(8) Opplysningene gitt til skipsføreren i samsvar med regel II-1/B/8.7.1 og II-1/B/8.7.2 og som er utviklet for overholdelse av regel II-1/B/8.2.3 til II-1/B/8.2.3.4, skal gjelde uendret for ro-ro-passasjerskip godkjent i henhold til disse kravene.

(9) Følgende bestemmelser skal gjelde ved vurdering av virkningen av mengden av antatt oppsamlet sjøvann på det skadde ro-ro-dekket i som nevnt i tredje til åttende ledd:

- a) Et tverrskips- eller langskipsskott skal betraktes som intakt dersom alle deler av det ligger innenfor vertikale flater på begge sider av skipet, når disse befinner seg i en avstand fra hudplatene på en femdel av skipets bredde, som definert i regel II-1/2, og målt i rette vinkler til senterlinjen i høyde med den dypeste oppdelingslastelinjen.
- b) I tilfeller der skipets skrog er delvis utvidet strukturelt i bredden for å oppfylle bestemmelsene i paragrafen her, skal den resulterende økningen i verdien på en femdel av dets bredde brukes gjennomgående, men skal ikke bestemme plasseringen av eksisterende skottgjennomtrengninger, rørsystemer, osv., som var akseptable før utvidelsen.
- c) Den tetthet i tverrskips- og langskipsskott som betraktes som tilstrekkelig for å innslutte det antatt oppsamlede sjøvannet i det aktuelle rommet på det skadde ro-ro-dekket, skal stå i forhold til lenseystemet, og skal motstå hydrostatisk trykk i samsvar med resultatene fra skadeberegningen. Slike skott skal være minst 4 meter høye, med mindre vannivået er mindre enn 0,5 meter. I slike tilfeller kan høyden på skottet beregnes i samsvar med følgende formel:

$$B_h = 8h_w$$

der

B_h er høyden på skottet

og h_w er vannivået.

Skottets minsthøyde skal i alle tilfeller ikke være mindre enn 2,2 meter. Når det dreier seg om skip med hengedekk, skal imidlertid skottets minsthøyde ikke være mindre enn avstanden til undersiden av hengedekket når dette er i senket stilling.

- d) For særlige ordninger som for eksempel hengedekk i full bredde og brede sidehus, vil det kunne godtas andre skotthøyder basert på detaljerte modellforsøk.
- e) Virkningen av mengden av antatt oppsamlet sjøvann behøver ikke tas i betraktning for rom på det skadde ro-ro-dekket, forutsatt at et slikt rom på hver side av dekket har lenseporter som er jevnt fordelt langs rommets sider i samsvar med følgende:
 - $A \geq 0,3 \text{ l}$
 - der A er det totale område med lenseporter på hver side av dekket i m^2 , og l er lengden av rommet i m.
 - Gjenværende fribord skal være minst 1,0 m i den verste skadetilstanden uten at det tas hensyn til virkningen av den antatte vannmengden på det skadde ro-ro-dekket; og
 - Slike lenseporter skal være plassert innenfor en høyde på 0,6 m over det skadde ro-ro-dekket, og den nedre kanten av portene skal ligge innen 2 cm over det skadde ro-ro-dekket; og

- Slike lenseporter skal være utstyrt med lukkeinnretninger eller klaffer for å hindre vann i å trenge inn på roro-dekket, mens de tillater at vann som samler seg på roro-dekket, lenses.
- f) Når et skott over roro-dekket antas å være skadet, skal begge rommene som grenser til skottet antas å være fylt til det samme vannivået som beregnet i tredje eller femte ledd.
- (10) Ved bestemmelse av signifikant bølgehøyde skal den bølgehøyde som fremgår av kartene i vedlegg 1 eller listen over havområder, jf. § 24 B brukes.
- (11) For roro passasjerskip som utelukkende trafikkerer havområder hvor den signifikante bølgehøyde er 1,5 m eller lavere, anses kravene i Sjø sikkerhetskonvensjonen regel II-1/B/8 som nevnt i første ledd som ekvivalent til de særlige stabilitetskrav som er fastsatt i paragrafen her.
- (12) For roro passasjerskip som bare er i trafikk i en kortere periode, bestemmer Sjøfartsdirektoratet, etter avtale med den andre staten hvis havn skipet anløper på sin rute, hvilken signifikant bølgehøyde som skal brukes.
- (13) Ved anvendelse av kravene i paragrafen her, skal Sjøfartsdirektoratet følge retningslinjene som er fastsatt i vedlegg II (Retningslinjer for nasjonale myndigheter) til direktiv 2003/25/EF av 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav for roro passasjerskip, endret ved direktiv 2005/12/EF av 18. februar 2005.
- (14) For roro passasjerskip som skal gå i rutefart i andre områder enn de som dekkes av kartene i vedlegg 1, jf. § 24 B, skal en signifikant bølgehøyde på 4 meter legges til grunn med mindre det kan dokumenteres at en mindre signifikant bølgehøyde kan legges til grunn.
- (15) Når det foretas modellforsøk, skal disse utføres i samsvar med vedlegg 2.
- (16) Roro passasjerskip som er kjølstрукket på eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 1. oktober 2004, med unntak for slike skip som nevnt i ellefte ledd, skal senest 1. oktober 2010, oppfylle kravene i paragrafen her.
- (17) Roro passasjerskip som 17. mai 2003 oppfylte kravene i Sjø sikkerhetskonvensjonen regel II-1/B/8, skal senest 1. oktober 2015 oppfylle kravene i paragrafen her.
- (18) Til roro passasjerskip som skal oppfylle kravene i paragrafen her, skal det utstedes ett vedlegg til sikkerhetssertifikatet for passasjerskip. Av vedlegget skal det framgå opp til hvilken signifikant bølgehøyde skipet kan oppfylle de særlige stabilitetskravene som kreves i paragrafen her. Vedlegget er gyldig så lenge skipet trafikkerer et område med tilsvarende eller lavere signifikant bølgehøyde.

¹ Se vedlegg 2.

Endret 10. mars 2006.

§ 24A

Signifikante bølgehøyder

De signifikante bølgehøydene (h_s) skal brukes til å bestemme vannivået på bildekket ved anvendelse av de spesielle stabilitetskravene i § 24. Tallene for signifikante bølgehøyder må ikke overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10% på en årlig basis.

Tilføyd ved forskrift 2. des. 2004 nr. 1559.

§ 24B

Havområder

(1) Det skal utarbeides en liste over havområder der roro passasjerskip seiler i rutetrafikk i utenriks fart til eller fra norske havner og de tilsvarende verdier for signifikante bølgehøyder i disse områdene.

(2) Havområdene og de signifikante bølgehøyder som får anvendelse i disse områdene skal fastsettes ved felles overenskomst mellom EØS-statene, eller når det er relevant og mulig, mellom EØS-stater og tredjestater på begge ender av ruten.

(3) Dersom skipets rute krysser mer enn ett havområde, skal skipet oppfylle de spesielle stabilitetskravene for den høyeste signifikante bølgehøyden som er fastsatt for disse områdene.

Tilføyd ved forskrift 2. des. 2004 nr. 1559.

§ 24C

Sesongbestemt og tidsbegrenset rutetrafikk

(1) Dersom et rederi som på helårsbasis driver rutetrafikk ønsker å sette i drift flere roro-passasjerskip som skal benyttes på samme rute i en kortere periode, skal det underrette Sjøfartsdirektoratet senest en måned før nevnte skip trafikkerer denne ruten. Når det som følge av uforutsette omstendigheter raskt må settes inn et annet roro passasjerskip for å sikre at driften opprettholdes, kan skipet settes inn i trafikk, forutsatt at:

- a) visuell inspeksjon og kontroll av dokumentene ikke gir grunn til bekymring for at skipet ikke oppfyller nødvendige krav til sikker drift, og
- b) Sjøfartsdirektoratet innen en måned foretar kontroll og de besiktelser som er fastsatt i forskriften her.

(2) Dersom et rederi ønsker å drive sesongbasert rutetrafikk i en kortere periode som ikke overstiger seks måneder per år, skal det underrette Sjøfartsdirektoratet senest tre måneder på forhånd.

(3) Når slik trafikk finner sted under forhold med lavere signifikant bølgehøyde enn den som er fastsatt for samme havområde for helårstrafikk, skal Sjøfartsdirektoratet ved anvendelse av de særlige stabilitetskravene i § 24 bruke den signifikante bølgehøyden som får anvendelse i denne kortere perioden for å bestemme vannivået på dekk. Den signifikante bølgehøyden som får anvendelse i denne kortere perioden skal fastsettes av Sjøfartsdirektoratet, eller ved overenskomst med vedkommende EØS-stat når skipet skal gå i rutfart i denne staten.

(4) Når det er gitt tillatelse til slik trafikk som er fastsatt i første og annet ledd, skal det utstedes et vedlegg til sikkerhetssertifikatet, slik som fastsatt i § 24 attende ledd.

Tilføyd ved forskrift 10. mars 2006 nr. 335.

§ 25

Sikkerhet mot vanninntrengning over fribordsdekk m.v.

(1) For passasjerskip som er konvensjonsskip skal kravene til vanntett sikkerhet over grenselinjen i Sjø sikkerhetskonvensjonen kap. II-1, del B følges.

(2) For alle skip med baugport og overbygning over hele skipets lengde, eller lang overbygning forut, skal kravene i Sjø sikkerhetskonvensjonens kap. II-1, del B følges, når kollisjonsskott over fribordsdekk erstattes med innerbaugport/baugrampe.

(3) ¹ På passasjerskip som ikke er konvensjonsskip skal baug- og akterporter til overbygning på fribordsdekk, samt sideporter på og under fribordsdekk, være forsynt med indikatorer på bro som angir om porter er forsvarlig lukket og sikret med hele tilsetningsarrangementet.

- a) Indikatorer for utvendige porter skal ha egen strømforsyning som er uavhengig av portens øvrige betjeningssystem. Indikatorsystemet skal dessuten være slik at det ikke kan gi feilsignal om lukket og sikret port.
- b) Utvendige porter/luker til overbygning som ikke er laste- og losseporter, og som ut fra høyde over fribordsdekk, begrenset størrelse m.v., ikke representerer noen reell fare for vannfylling til fribordsdekk, behøver ikke utstyres med indikatorer.

- c) Når porter i skipssiden er plassert nær vannlinjen, eller er spesielt utsatt med hensyn til lekkasje, skal det innenfor porten være nivåalarm som varsler broen om lekkasje fra porten, eller det skal være TV-overvåking av portområdet slik at eventuell lekkasje kan registreres fra bro.
- (4) Dekk for spesiallasterom på passasjerskip, f.eks. for lukket bildekk, skal ha dreneringsåpninger for effektiv drenering av den vannmengde som maksimalt kan pumpes inn på dekket samtidig gjennom det faste vannforstøvningsanlegg og eventuelt andre systemer. Likeledes skal nedganger til under dekk i slike rom, ha karm- og terskelhøyder som hindrer vannfylling gjennom nedgangene ved denne vannmengde. For så vidt gjelder terskel-/karmhøyder, samt plassering, areal og stengeanordninger for dreneringsåpninger, vises det til Det norske Veritas' regler om dette for lukkede bilferger.
- (5) For annen sikkerhet mot vanninntrengning over fribordsdekk gjelder de aktuelle bestemmelser i § 26.

¹ Tredje ledd bygger på Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-1 regel 23–2.

§ 26

Fribord og lastelinjeforhold

- (1) Passasjer-, lasteskip og lektere som i relasjon til lastelinjekonvensjonen er konvensjonsskip, skal ha fribord i henhold til lastelinjekonvensjonen og i henhold til IACS-fortolkninger som er godkjent av IMO. Om besiktelser og utstedelse av internasjonalt lastelinjesertifikat, vises det til forskrift om besiktelser.
 - (2) Lasteskip og passasjerskip med bruttotonasje på 50 og derover som ikke er konvensjonsskip, samt lektere med fartssertifikat, skal ha fribord i henhold til nasjonale bestemmelser slik det fremgår av § 36, § 41 og § 51. Dette gjelder likevel ikke for fritidsfartøy med bruttotonasje på 50 og derover. For forsyningsskip og slepebåter gjelder dessuten nasjonale bestemmelser i henhold til § 46.
 - (3) Alle krav vedrørende lukningsmidler, karm- og terskelhøyder, lufttrørs- og ventilasjonsøyder, lenseportareal og overbordsventiler for sanitære avløp som er angitt i lastelinjekonvensjonen skal følges for både konvensjons- og ikke-konvensjonsskip.
 - (4) For passasjerskip som er ikke-konvensjonsskip med fribord større enn minimum fribord (100 mm) kan lastelinjekonvensjonens krav til karm- og terskelhøyder, lukningsmidler, lenseportareal m.v., tillemper slik det fremgår nedenfor. Forutsetningen er at fribordet gis en økning i forhold til minimum fribord som minst er lik den største reduksjon i karm- og/eller terskelhøyden for luker og dører på fribordsdekk i forhold til konvensjonskravet. I fartsområde 1 og 2 gjelder således følgende tillemper:
- a) Terskelhøyden for dør til maskinrom kan reduseres til min. 380 mm. Dør skal minst være av spruttett type eller tilsvarende, og skal slå utover.
 - b) Terskelhøyden for dør til innredning kan reduseres til min. 100 mm. Platedører som slår utover kan tillates, med mindre kravet til fyllingsvinkel krever værtette lukningsmidler.
 - c) I dekkshus/overbygninger på fribordsdekk som beskytter nedganger til under dekk, kan det benyttes skipsvinduer, uten hengslede blindlokk.
 - d) I dekkshus/overbygninger på fribordsdekk hvor det ikke er nedganger til under dekk, kan det benyttes vinduer med styrke og innfesting som tilsvarer Det norske Veritas' regler for hurtiggående lettbygde fartøy, eller skipsvinduer av type F i henhold til Norsk Standard. Nedre kant av vindu må i så fall ikke være nærmere lastet vannlinje enn 1500 mm. Et visst antall løse blindlokk, og/eller mulighet for drenering av dekkshus/overbygning, kan forlanges.
 - e) Lastelinjekonvensjonens krav til lenseportareal kan reduseres med opptil 30 %. Med fribord mellom minimum fribord (100 mm) og fribord som gir størst mulig reduk-

- sjon i terskelhøyden (600 mm), gis det en forholdsmessig reduksjon i lenseportarealet. Lenseportarealet kan dessuten reduseres med opptil 1/3 på den ene siden, mot at det økes tilsvarende på motsatt side.
- f) Med minimum fribord tillates ikke reduksjon i terskelhøyder til dører i henhold til bokstav a og bokstav b, samt reduksjon i lenseportareal i henhold til bokstav e.
- (5) I fartsområde 3 og 4 gjelder følgende tillempninger:
- a) I fartsområde 3 kan terskelhøyde og dør til maskinrom være som i fjerde ledd bokstav a. I fartsområde 4 skal terskelhøyden være 600 mm med dør av værtett type eller tilsvarende, dersom døren er utsatt plassert.
 - b) Terskelhøyden for dør til innredning kan reduseres til min. 100 mm i fartsområde 3, og min. 380 mm i fartsområde 4. Dører skal være av spruttett type eller tilsvarende, og skal slå utover. I fartsområde 3 kan det dog benyttes platedør når terskelhøyden er 380 mm og utover, og dersom ikke kravet til fyllingsvinkel krever værtette lukningsmidler.
 - c) Vinduer i henhold til fjerde ledd bokstav c skal ha hengslede blindlokk. Vinduer i henhold til fjerde ledd bokstav d tillates ikke.
 - d) Lenseportareal skal være i henhold til lastelinjekonvensjonen. I fartsområde 3 kreves dog ikke korreksjon for høy skanseledning. For skip med overbygget og lukket baugparti, tillates lenseportarealet redusert med 30 % i forhold til ovenstående.
 - e) Med minimum tillates fribord ikke reduksjon i terskelhøyder for dører i henhold til bokstav a og bokstav b, platedør til innredning i henhold til bokstav b siste del, samt reduksjon i lenseportarealet i henhold til bokstav d. For å sikre en effektiv drenering av dekk, kan det i tillegg være aktuelt ikke å tillate skanseledning høyere enn standard høyde (1 m), eventuelt at det helt, eller delvis anordnes rekkverk.
- (6) I fartsområde 1–4 gjelder følgende tillempninger hva angår luker i dekk med karmhøyde:
- a) Værtette luker på fribordsdekk som holdes permanent lukket og kun åpnes ved verkstedopphold e.l., kan være flush med dekket, uten at det kreves tillegg i fribordet.
 - b) Karmhøyde for små værtette luker på fribordsdekk (nødoppganger o.l.) som normalt ikke åpnes når skipet er i sjøen, kan avhengig av fartsområdet være i henhold til fjerde ledd bokstav a eller femte ledd bokstav b for terskelhøyde for dører til innredning, uten at det kreves tillegg i fribordet.
 - c) Karmhøyde for større værtette luker på fribordsdekk (lasteromsluker o.l.) som ikke åpnes når skipet er i sjøen, kan avhengig av fartsområdet være i henhold til fjerde ledd bokstav a og femte ledd bokstav a for terskelhøyde for dører til maskinrom, samt fjerde ledd bokstav f og femte ledd bokstav e ved minimum fribord.
 - d) Luker og dører med karm- og terskelhøyder, samt andre lukningsmidler m.v. på første overbygningsdekk, skal være sikkerhetsmessig tilfredsstillende, uten at konkrete bestemmelser om dette normalt kommer til anvendelse, og uten at det får betydning for fribordets størrelse.
- (7) For konvensjonelle skip i fartsområde 5 (liten kystfart), skal lukningsmidler med karmhøyder, lenseporter m.v. være i henhold til første ledd.
- (8) For lettbygde hurtiggående passasjerfartøy gjelder generelt Det norske Veritas' regler for slike fartøy hva angår lukningsmidler med karm- og terskelhøyder, vinduer med blindlokk, skroggjennomføringer m.v. I fartsområde 3 og mindre, kan likevel lukningsmidler med karm- og terskelhøyder normalt reduseres i henhold til fjerde, femte og sjette ledd. I fartsområde 5 og utover tillates i alminnelighet ikke vinduer plassert lavere enn 1.500 mm over lastet vannlinje. Andre fribordsforhold som høyde av lufttrør og ventilatorer, spygatt, lenseportareal m.v., vil bli vurdert spesielt, avhengig av fribordets størrelse, arrangement og anvendelse.

(9) Unntaksregler for lasteskip og lektere som er ikke-konvensjonsskip.

Med fribord større enn minimum fribord i henhold til § 41 første og annet ledd kan lastelinjekonvensjonens krav til karm- og terskelhøyder, lukningsmidler m.v., tillempes slik det fremgår nedenfor. Forutsetningene for dette er at fribord gis en økning i forhold til minimum fribord som minst er lik den største reduksjon i karm- og/eller terskelhøyden for luker og dører på fribordsdekk i forhold til konvensjonskravet.

- a) I fartsområde 1–4 gjelder følgende tillempninger:
 - Karmhøyde for luker på fribordsdekk til lasterom og som ikke åpnes når skipet er i sjøen, samt terskelhøyde for dør til maskinrom, kan reduseres til min. 380 mm. Terskelhøyden for dører til innredning kan reduseres til min. 300 mm. Dører til maskinrom og innredning skal minst være av spruttett type eller tilsvarende, og skal slå utover.
 - Karmhøyder for små værtette luker på fribordsdekk, (nødoppgangsluker e.l.) som normalt ikke åpnes når skipet er i sjøen, kan være min. 300 mm uten at det kreves tillegg i fribordet.
 - Karm- og terskelhøyde for værtette luker og dører på 1. overbyggningsdekk kan være min. 100 mm uten at det kreves tillegg i fribordet.
 - Overbygninger og dekkshus på fribordsdekk som beskytter nedganger til under dekk, kan det benyttes skipsvinduer som skal være forsynt med innvendig hengslede blindlokk. Dette gjelder dog ikke i frontskott av overbygning/dekkshus som er særlig utsatt plassert, f.eks. forut.
- b) I fartsområde 5 (liten kystfart) skal lukningsmidler, karmhøyder m.v. være i henhold til første ledd.

(10) For skip og lektere som skal ha fribord fastsatt i henhold til § 36, § 41 og § 51, skal det til nedennevnte institusjoner/selskap innsendes ett eksemplar av fribordstegning for bestemmelse av fribordets størrelse m.v.:

- a) For passasjerskip innsendes tegningen til Sjøfartsdirektoratet.
- b) For lasteskip/lektere som ikke har klasse i anerkjent klasseinstitusjon, samt skip/lektere med klasse i Lloyd's Register of Shipping, Bureau Veritas og American Bureau of Shipping skal tegningen innsendes til Sjøfartsdirektoratet.
- c) For lasteskip/lektere med klasse i Det norske Veritas og Germanischer Lloyd skal tegningen innsendes til Det norske Veritas. For lasteskip og lektere $L = 24$ m og derover, vises det dog til ellefte ledd nedenfor. Fribordstegning skal vise skipet/lekteren i profil og plan (kan være utarbeidet på grunnlag av generalarrangementstegning) og skal angi følgende:
 - Skipets/lekterens lengde over alt, L .
 - Skipets/lekterens dybde i riss til fribordsdekk midtskips, D .
 - Målsatt utstrekning av værtett lukket overbygning innenfor L (kun lasteskip/lekter).
 - Målsatt høyde (ev. min. og maks.) av værtett lukket overbygning (kun lasteskip/lekter).
 - Angivelse i mm av fribord ved $L/2$ fra overkant fribordsdekk til lastet vannlinje som det er behov for, og som ikke er mindre enn det fribord som samsvarer med det dypgående stabiliteten og skrogstyrken er godkjent for (kun passasjerskip).
 - Plassering og type av lukningsmidler for luker i fribordsdekk og første overbyggningsdekk, utvendige dører i værtett lukket overbygning, utvendige dører i dekkshus som beskytter nedganger til under fribordsdekk og første overbyggningsdekk, lysventiler i skipssider og overbygninger, vin-

duer i oppbygninger på fribordsdekk og første overbyggningsdekk, samt eventuelle andre lukningsmidler.

- Terskel- og karmhøyder for ovennevnte luker og dører.
- Plassering og areal av lenseporter på hver side.
- Plassering og type av ventiler for sanitærledninger, spygatt m.v. som fører overbord, med høydeangivelse av innenbords munning og utløp i forhold til basislinje, stengeanordninger for overbordventiler, rørtykkelse og type, etc.
- Høyde over dekk og plassering av lufrør fra tanker og ventilatorer med lukningsarrangement.
- Angivelse i mm fra overkant fribordsdekk til ønsket plassering av dekkslinje ved L/2.

(11) For lasteskip og lektere med $L = 24$ m og derover som anvendes i liten kystfart eller mindre fart, skal fribordet fastsettes på grunnlag av besiktelse som bestemt i § 37 i forskrift om besiktelser. Lastelinjebesiktelse og rapportering skal foretas av den institusjon som fremgår av § 41 i forskrift om besiktelser. Normalt skal fribordstegning som beskrevet i første ledd, eller tilsvarende, være bilagt rapport for lastelinjebesiktelse.

§ 27

Nødutganger

(1) Antall og plassering av nødutganger fra mannskaps- og passasjerrom, skal være i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om plassering og innredning av oppholdsrom og andre rom for besetningen på skip.

(2) For skip med bruttotonnasje under 500 hvor kravet til rask evakuering arrangementsmessig vanskeligere kan oppfylles, må det legges særlig vekt på at nødutgangen tjener sin hensikt, og har en størrelse på minst 600 x 600 mm. Nødutgangsluker/dører må slå utover, og kunne betjenes fra begge sider på en enkel måte.

(3) For konvensjonsskip skal kravene i Sjø sikkerhetskonvensjonens kap. II-2, del B og C om bl.a. nødutganger fra innredning for henholdsvis passasjer- og lasteskip følges.

§ 28

Faste atkomster i lasterom, tanker og på dekk m.v., person- og vareheiser og andre byggetekniske sikkerhetsforhold om bord i skip og lektere

(1) Faste atkomster og atkomstluker til lasterom, tanker, maskinrom og andre arbeidsrom, samt atkomster på dekk, i master og kraner o.l., skal oppfylle ILO-konvensjon nr. 152 med hensyn til sikker atkomst, belysning, ventilasjon i lukkede rom hvor det arbeides, sikring av bevegelige deler på maskineri og vinsjer m.v.

(2) For faste atkomster m.v. til store lastetanker og bulklasterom, anses dette oppfylt når antall, utførelse og arrangement av ledere er i samsvar med IMO resolusjon A.272(VII) eller tilsvarende. I lasterom på opptil 20 m lengde og/eller bredde, samt i bulklasterom hvor det ikke er behov for personell i rommet under lasting og lossing, kan en fast atkomstleder aksepteres. For øvrig skal ILO konvensjon nr. 152 og dens retningslinjer som er angitt i ILOs håndbok om Safety and Health in Dock Work følges.

(3) Bygging, installasjon og drift av person- og kombinert vare- og personheis skal tilfredsstillende anerkjent klasseinstitusjons regler for skipsheiser, men minst tilsvarende den internasjonale standard, ISO nr. 8383, «Lifts on Ships – Specific Requirements.» Vareheiser skal tilfredsstillende kravene i forskrift av 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip.

(4) På alle utsatte deler av fribords- og overbygningsskudd skal det være skansekledder eller fast rekkverk med høyde og utførelse for øvrig i henhold til lastelinjekonvensjonens regel 25 nr. 2 og 3. På skip med bruttotonnasje under 50 kan høyden tillates redusert til minimum 750 mm dersom dette anses sikkerhetsmessig forsvarlig.

(5) På bemannet lekter skal det være oppsatt fast rekkverk på utsatte steder hvor personer ferdes.

(6) Om rekkverk og andre sikkerhetsanordninger under drift av skip og lektere, vises det til forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere, samt til lastelinjekonvensjonens regel 25 nr. 4 og 5.

§ 29

Helikopterdekk m.v.

(1) Dersom det skal foretas helikopteroperasjoner til og fra skip, skal helikopterdekk/landingsområde/område for vinsjoperasjoner plasseres mest mulig fritt, slik at ut- og innflygning/vinsjoperasjoner kan foregå på en sikker måte, samt slik at utsikt fra bro for sikker navigering ikke blir hindret.

(2) Helikopterdekk/landingsplass skal styrkemessig være dimensjonert for den belastning som er aktuell for helikoptertypen i henhold til Det norske Veritas' regler for helikopterdekk, eller tilsvarende regler fra de øvrige anerkjente klasseinstitusjoner.

(3) Arrangement, merking, belysning og andre sikkerhetsanordninger for helikopterdekk/landingsplass eller område for vinsjoperasjoner skal være i samsvar med IS' (International Chamber of Shipping) Guide to Helicopter/Ship Operation (May 1989). Dessuten må det tas hensyn til arrangementsmessige krav som luftfartsmyndighetene i de enkelte havnestater, eventuelt helikopterselskapet, måtte forlange for å oppnå sikker flygning.

(4) Brannslukningsutstyr ombord i forbindelse med helikopterlandinger skal minst bestå av:

- a) 1 transportabel skumpost
- b) 1 stk. 45 kg pulverapparat
- c) 2 skumkanoner som kan dekke landingsplass og helikopter. (Gjelder kun tank- og OBO-skip som ikke er gassfri.)

(5) Rekkverk, atkomstleidere og andre byggetekniske sikkerhetsanordninger i forbindelse med helikopteroperasjoner, skal være som på skipet for øvrig.

Kapittel 5A

Krav til elektriske anlegg for passasjer- og lasteskip

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

§ 30a

Elektriske anlegg

(1) Passasjer- og lasteskip som er omfattet av Sjø sikkerhetskonvensjonen:

Elektriske anlegg skal utføres i henhold til Sjø sikkerhetskonvensjonens kap. II-1, del C og D med hensyn til elektriske styremaskiner, hoved- og nødstrømkilder, installasjoner mv. i den utstrekning konvensjonen er gjort gjeldende for det aktuelle skip.

(2) Passasjer- og lasteskip som ikke er omfattet av Sjø sikkerhetskonvensjonen:

- a) Skip hvor kjølen strekkes på eller etter 1. mars 2008 skal følge bestemmelsene i § 30b til § 30i, med mindre annet uttrykkelig fremgår av den enkelte paragraf.

- b) Skip hvor kjølen er strukket før 1. mars 2008 skal senest innen datoen for første sertifikatbesiktigelse etter 1. januar 2010 installere en nødkraftkilde over skottdekk som minimum har kapasitet til å forsyne forbrukere som nevnt i § 30d sjette ledd nr. 2.1, nr. 2.2 og nr. 3.

På roro-passasjerskip med salong under hoveddekk og hvor kjølen er strukket før 1. mars 2008, anses nødbelysning som nevnt i § 30d sjette ledd nr. 2.2 der kraftkilden består av akkumulatorbatterier som er plassert inne i belysningsenhetene og lades kontinuerlig, som likeverdig med kraftforsyning fra nødkraftkilde over skottdekk.

(3) For alle skip nevnt i første og annet ledd skal utførelsen være i henhold til de til enhver tid gjeldende forskrifter for elektriske anlegg på maritime installasjoner fastsatt av DSB, eller i henhold til regler/bestemmelser fra anerkjent klasseinstitusjon.

(4) For kontroll av elektriske nyanlegg vises det til forskrift om besiktelse for utstedelse av sertifikater for passasjer-, lasteskip og lektere, og andre besiktelser m.m.

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

§ 30b

Elektrisk hovedkraftkilde

(1) Skip der den elektriske kraften er den eneste kraften til å holde i gang de hjelpefunksjoner som er vesentlige for skipets sikkerhet og fremdrift, skal være utstyrt med to eller flere hovedgeneratorsett med slik effekt at ovennevnte funksjoner kan betjenes når et av generatorsettene er ute av funksjon. Dette kan for eksempel gjøres ved hjelp av lastutkobling. Et av hovedgeneratorsettene kan være drevet av hovedmotoren for fremdrift.

(2) Alle elektriske funksjoner som er nødvendige for skipets normale drifts- og beboelsestilstand skal være sikret uten å gripe til den elektriske nødkraftkilden. Det skal være klart skille mellom hoved- og nødanlegget slik at feil i det ene anlegget ikke påvirker det andre.

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

§ 30c

Elektrisk hoved- og nødbelysningsanlegg

(1) Et hovedanlegg for elektrisk lys som skal gi belysning i alle de deler av skipet som normalt er tilgjengelige for og brukt av passasjerer eller besetning, skal forsynes fra den elektriske hovedkraftkilden.

(2) Hovedanlegget for elektrisk belysning skal være arrangert slik at brann eller annet uhell i rom som inneholder den elektriske hovedkraftkilden, eventuelt tilhørende transformatorutstyr, hovedtavlen eller hovedlystavlen, ikke vil sette nødbelysningsanlegget ut av funksjon.

(3) Nødbelysningsanlegget skal på samme måte være arrangert slik at brann eller annet uhell i rom som inneholder nødkraftkilden ikke vil sette hovedanlegget for elektrisk belysning ut av funksjon.

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

§ 30d

Elektrisk nødkraftkilde

(1) En selvstendig elektrisk nødkraftkilde med nødtavle skal være plassert over skottdekket, på et lett tilgjengelig sted som ikke skal støte opp til grensene for maskinrom av kategori A eller de rom som inneholder den elektriske hovedkraftkilden eller hovedtavlen.

(2) Dersom hovedkraftkilden er plassert i to eller flere rom som ikke er tilstøtende, der hvert rom har sine egne komplette systemer, herunder kraftfordelings- og kontrollsystemer, fullstendig uavhengig av hverandre og slik at en brann eller annen ulykke i et hvilket som helst rom ikke vil berøre kraftfordelingen fra de andre eller til funksjoner nevnt i sjette ledd,

kan kravet til en selvstendig elektrisk nødkraftkilde i første ledd anses oppfylt. Dette forutsetter at det er installert en nødkraftkilde over skottdekket som minimum har kapasitet til å forsyne forbrukere som nevnt i sjette ledd nr. 2.1, nr. 2.2 og nr. 3.

(3) Den elektriske nødkraftkilden kan være et akkumulatorbatteri som tilfredsstiller kravene i sjette ledd uten opplading eller et for stort spenningsfall, eller en generator som tilfredsstiller kravene i sjette ledd. Generatoren skal være drevet av en passende forbrenningsmotor med uavhengig forsyning av drivstoff og med automatisk startarrangement ved bortfall av elektrisk kraft. Den skal være utstyrt med en overgangskilde for elektrisk kraft, med mindre det er sørget for et hensiktsmessig plassert og uavhengig batteriarrangement for den bestemte forbrukeren i det tidsrommet som kreves etter disse reglene.

(4) Den elektriske nødkraftkilden skal være arrangert slik at den vil fungere effektivt når skipet har en slagside på inntil 22,5 grader og når skipets trim er 10 grader i forhold til rett kjø. Nødgeneratorsett skal kunne startes enkelt under alle temperaturforhold som vil kunne forekomme og skal kunne startes automatisk.

(5) Nødtavlen skal være plassert så nær den elektriske nødkraftkilden som praktisk mulig.

(6) Den elektriske nødkraftkilden skal i minst en halv time kunne forsyne de maskinelt betjente vanntette dørene sammen med de tilhørende betjenings-, indikator- og alarmkretsene, og i minst tre timer kunne betjene samtidig de forbrukerne som er angitt i de følgende punkter

1. skipets nødlensepumpe og en av brannpumpene,
2. nødbelysning:
 - 2.1. på hver mønstrings- eller innskipingsstasjon og over sidene,
 - 2.2. i alle ganger, trapper og utganger som gir adgang til mønstrings- eller innskipingsstasjonene,
 - 2.3. i maskinrommene og på det sted der nødgeneratoren er plassert,
 - 2.4. på kontrollstasjonene der radio- og hovednavigasjonsutstyret er plassert,
 - 2.5. som fastsatt i § 30h om elektrisk ledelys,
 - 2.6. ved hvert oppbevaringssted for brannmannsutstyr,
 - 2.7. ved nødlensepumpen og en av brannpumpene, og på det sted der deres motorer startes fra,
 - 2.8. i styremaskinrom.
3. skipets navigasjonslys,
4. alt sambandsutstyr,
5. det generelle alarmsystemet,
6. branndeteksjonssystemet,
7. alle signaler som kan være nødvendige i en nødssituasjon, dersom de drives elektrisk fra skipets hovedgeneratorsett,
8. skipets sprinklerpumpe, dersom slik finnes og er elektrisk drevet,
9. skipets dagslys-signallampe, dersom den drives av skipets elektriske hovedkraftkilde,
10. styremaskin.

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

§ 30e

Overgangskilde

(1) Overgangskilden for elektrisk nødkraft skal bestå av et akkumulatorbatteri som er hensiktsmessig plassert for bruk i en nødssituasjon og som skal kunne levere elektrisk kraft i en halv time uten oppladning eller for stort spenningsfall til:

- a) nødbelysning som fastsatt i § 30d sjette ledd nr. 2.1 og 2.2,
- b) det generelle alarmsystemet,
- c) branndeteksjonssystemet,

- d) de vanntette dørene, men ikke nødvendigvis alle samtidig, med mindre det finnes en uavhengig overgangskilde med lagret energi,
- e) betjenings-, indikator- og alarmkretsene for vanntette dører.

(2) Der det er nødvendig med elektrisk kraft for å gjenoppta framdriften, skal kapasiteten være tilstrekkelig til å gjenoppta framdriften av skipet, eventuelt sammen med annet maskineri, fra «dødt skip»-tilstand innen 30 minutter etter strøbrudd.

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

§ 30f

Hovedalarmsystem og personvarslingsanlegg

Hovedvarslingsanlegg og personvarslingsanlegg (PA-anlegg) som kreves ifølge de til enhver tid gjeldende forskrifter om redningsredskaper på passasjerskip eller lasteskip, skal være forsynt med elektrisk kraft både fra skipets hovedkraftkilde og fra nødkraftkilde.

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

§ 30g

Supplerende nødbelysning for roro-passasjerskip

(1) I tillegg til nødbelysningen fastsatt i § 30d sjette ledd nr. 2, skal alle passasjerrom og -ganger være utstyrt med supplerende elektrisk nødbelysning som kan fungere under alle krengingsforhold i minst tre timer når alle andre elektriske kraftkilder har sviktet. Belysningen skal være slik at atkomsten til rømningsveiene er lett synlig. Kraftkilden til den supplerende belysningen skal bestå av akkumulatorbatterier plassert inne i belysningsenhetene som lades kontinuerlig, der det er praktisk mulig, fra nødtaflen. Den supplerende nødbelysningen skal være slik at enhver svikt i lampen øyeblikkelig registreres. Alle akkumulatorbatterier som finnes skal skiftes ut med mellomrom som tar hensyn til den spesifiserte levetiden i de omgivelser de brukes i.

(2) Den supplerende nødbelysningen i første ledd kan, om praktisk mulig, kombineres med den belysningen som kreves ifølge den til enhver tid gjeldende forskrift om redningsredskaper på passasjerskip.

(3) Med mindre det finnes supplerende nødbelysning som fastsatt i første ledd, skal det i alle ganger, rekreasjonsrom og arbeidsrom som normalt er i bruk av besetningen være plassert bærbare og oppladbare batteridrevne lamper.

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

§ 30h

Rømningsveier med ledelys for passasjerskip

For passasjerskip skal rømningsveiene, herunder trappeoppganger og utganger, være merket langs hele rømningsveien, herunder ved hjørner og i kryss, med belysning eller lysende striper plassert ikke mer enn 0,3 meter over dekket. Merkingen skal gjøre det mulig for passasjerene å identifisere alle rømningsveier og hurtig gjenkjenne rømningsutgangene. Dersom det brukes elektrisk belysning, skal denne være i samsvar med retningslinjer fastsatt i IMO-resolusjon A.752 (18).

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

§ 30i

Feilmoduseffektanalyse (FMEA) for passasjerskip

For passasjerskip skal det utarbeides en feilmoduseffektanalyse (FMEA) for å dokumentere skipets sikkerhet. Analysen skal ta utgangspunkt i forskjellige driftsmodi, inkludert nødmodus. Dokumentet skal bygges opp med en fartøysbeskrivelse, en analysedel og en del med prosedyrer for gjennomføring av tester. Arbeidet skal ha som mål å dokumentere det

elektriske anleggets funksjonalitet, stabilitet og sikkerhet under forhold som påvirker fartøys manøvreringsbegrensninger og manøvreringskapasitet.

Tilføyet ved forskrift 3 mars 2008 nr. 297.

Kapittel 6

Spesielle byggekrav for passasjerskip som ikke er konvensjonsskip-

§ 31

Dobbeltbunn

(1) Passasjerskip på $L = 50$ m og derover skal uansett fartsområde ha dobbeltbunn i henhold til Sjø sikkerhetskonvensjonen kap. II-1, del B. På spesielle skipstyper hvor disse krav ikke helt ut er gjennomførbare på grunn av bunnkonstruksjon, plassforhold m.v., kan dobbeltbunnshøyde, dybde av lensebrønner og/eller langskips utstrekning av dobbeltbunn, vurderes spesielt.

(2) Kravet til dobbeltbunn kan sløyfes i sin helhet, eller over et begrenset område. Kravene til stabilitet etter skade i Sjø sikkerhetskonvensjonens kap. II-1 skal da være tilfredsstillt for alle 2-avdelingsskader i det aktuelle området, med skadeutstrekninger som definert nedenfor.

- a) Langskips utstrekning: Skadene skal omfatte minst ett vanntett tverrskipsskott og lengden skal regnes som den minste av $3 \text{ m} + 0,03 L$, eller 11 m.
- b) Tverrskips utstrekning: Symmetrisk om skipets senterlinje uten begrensning.
- c) Vertikal utstrekning: Lik kravet til dobbeltbunnshøyde som angitt i Sjø sikkerhetskonvensjonens kap. II-1.
- d) For hurtiggående lettbygde fartøy kan kravene til bunnskade i IMO Res. A.373(X), kap. 2, legges til grunn.

§ 32

Maskineri, styremaskin, lensearrangement, kraftkilder og andre systemer

(1) Passasjerskip med bruttotonnasje på 1.000 og derover som anvendes i liten kystfart, skal oppfylle bestemmelsene i § 11 i denne forskrift.

(2) Alle passasjerskip som anvendes i mindre fart enn liten kystfart, og skip med bruttotonnasje under 1.000 og som anvendes i liten kystfart, skal så langt det er praktisk mulig oppfylle bestemmelsene som angitt i første ledd, men kan ut fra skipstype, størrelse og anvendelse vurderes spesielt av Sjøfartsdirektoratet.

(3) På passasjerskip som anvendes i liten kystfart eller mindre fart, og hvor fremdriftsmaskineriets drift og betjening er avhengig av energi fra hjelpemaskineriet, skal det ved unormal driftstilstand vanligvis ikke benyttes autostopp av hjelpemaskineriet med mindre det først gis alarm til vakthavende maskinist eller til vakthavende i styrehuset. Systemer som automatisk starter opp et «stand by»-aggregat når det oppstår funksjonsfeil i strømforsyningen, anses å ivareta ovennevnte krav.

§ 33

Intakt stabilitet for passasjerskip

(1) For passasjerskip med bruttotonnasje på 50 og derover som benyttes i fartsområde 1, 2 og 3 kreves ikke stabilitetskravene nevnt i § 14 første ledd bokstavene a, b og c i denne

forskrift oppfylt, såfremt arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) for lastetilstandene er minst 0,055 meterradianer regnet til fyllingsvinkelen eller 20 grader dersom fyllingsvinkelen er større. Dette gjelder likevel ikke ferger som benyttes i fartsområde 3, og som ikke har overbygget og lukket baugparti, eventuelt overbygning iht. § 25 annet ledd.

(2) Den maksimale rettende arm (GZ_{maks}) skal for ferger være minst det dobbelte av GZ ved den vinkel fergen krenger til når halvdelen av den samlede vekt av de kjøretøy fergen kan godkjennes for, anbringes på den ugunstigste side av dekket og den andre side av dekket er tomt.

(3) Når tyngre kjøretøy plasseres i oppmerket felt nær skipets senterlinje, kan det tas hensyn til dette i beregningene. Den største krengevinkel som den maksimale rettende arm (GZ_{maks}) kan beregnes ved, er fyllingsvinkelen.

(4) På passasjerskip med bruttotonnasje under 50 skal det foretas krengeprøve på ferdig utrustet skip med vekter om bord tilsvarende største passasjerantall, plassert på ugunstigste måte. For skip hvor eventuell last har høyt beliggende tyngdepunkt, skal lasten eller tilsvarende vekter være om bord under den praktiske krengeprøven. Krengevinkelen skal ikke overstige 10 grader når alle passasjerer plasseres på skipets ene side på den ugunstigste måte. Krengingen skal ikke redusere fribordet slik at dette blir mindre enn halve fribordet for ukrenget skip.

(5) Hvis det er utført fullstendige stabilitetsberegninger, gjelder de samme krav som er angitt i første, annet og tredje ledd.

(6) Ved anvendelse i liten kystfart skal stabilitetskrav i henhold til bestemmelsene i kapittel 5 være oppfylt.

§ 34

Vanntett oppdeling og stabilitet i skadet tilstand

(1) Passasjerskip med bruttotonnasje på 1.000 og derover som anvendes i liten kystfart, skal ha vanntett oppdeling og oppdelingslastelinje i henhold til Sjøsikkerhetskonsvensjonen kap. II-1, del B. Om åpninger i vanntette skott vises det til § 10 fjerde ledd bokstav a i denne forskrift.

(2) Passasjerskip med bruttotonnasje under 1.000 som anvendes i liten kystfart og alle passasjerskip som anvendes i mindre fart enn liten kystfart, men unntatt fart på innsjøer og elver, skal tilfredsstillende følgende krav til overlevelsesevne hvis de fører 100 passasjerer eller mer:

- a) Overlevelsesindeksen «A» beregnes ved formelen

$$A = \sum p_i s_i$$

der

«i» representerer det aktuelle skadetilfellet.

« p_i » representerer sannsynligheten for at bare det skadetilfellet som betraktes inntreffer, uten hensyn til vertikal skadeutstrekning.

« s_i » representerer sannsynligheten for at fartøyet ikke synker eller kantrer i det skadetilfellet som betraktes, når det også tas hensyn til effekten av en eventuell horisontal vanntett oppdeling.

- b) «A» skal beregnes for null trim, såfremt dette ikke er uoverensstemmende med skipets konstruksjon og drift.
- c) Summeringen ovenfor utføres bare med de skadetilfellene som bidrar til verdien av overlevelsesindeksen «A».
- d) Summeringen utføres over hele lengden «Ls» for alle skadetilfeller der en eller flere sammenhengende avdelinger kan skades.
- e) I tilfeller der skipet er utstyrt med vingavdelinger, skal summeringen utføres for alle skadetilfeller som bare omfatter vingavdelinger og som bidrar til overlevelsesindeksen «A». I tillegg beregnes alle skadetilfeller som omfatter vingavdelinger og innen-

forliggende rom. Det skal forutsettes en rektangulær inntrengning som strekker seg til skipets senterlinje, men uten at et eventuelt senterkott skades.

- f) Den vertikale utstrekningen av hver skade skal regnes fra basislinjen og opp til den hvilken som helst horisontal vanntett avgrensning over vannlinjen, eller høyere. Hvis en mindre vertikal skadeutstrekning gir et ugunstigere resultat, skal en slik skade forutsettes.
- g) Hvis det finnes rør, kanaler eller tunneler i en avdeling som antas skadet, skal det treffes tiltak for å forhindre tiltakende fylling av intakte avdelinger.
- h) I beregningene skal det bare forutsettes en sammenhengende skade. Oppnådd overlevelsesindeks «A», beregnet etter bestemmelsene i bokstav a skal ikke være mindre enn minimumsindeksen «R», beregnet ved formelen.

$$R = \frac{\sqrt[3]{0,15N + Ls}}{10}$$

der

Ls er skipets oppdelingslengde i meter, som definert i § 2 i denne forskrift.

«N» er det antallet passasjerer skipet skal føre.

- i) Verdien «s», beregnet for alle avdelinger forenfor kollisjonsskottet, skal ikke være mindre enn 1 når skipet er lastet til sommerfribord og det antas ubegrenset vertikal skade.
- j) Kravene ovenfor kan fravikes hvis skipet oppfyller Sjø sikkerhetskonvensjonens kap. II-1, del B, med hensyn til vanntett oppdeling og stabilitet i skadet tilstand.
- k) For hurtiggående passasjerskip kan kravene ovenfor fravikes hvis skipet tilfredsstiller kravene i IMO Res. A.373(X), eller Det norske Veritas' regler for klassifikasjon av hurtiggående lettbygde fartøy, 1985. Om åpninger i vanntette skott vises det til § 10 fjerde ledd i denne forskrift.

(3) Passasjerskip som ikke kommer inn under kravene nevnt ovenfor under første eller annet ledd skal oppfylle klassereglens krav til antall, plassering og eventuelle åpninger i vanntette tverrskipsskott. Dog kan det tillates en åpning i hylseskott uten at det anordnes stengeanordninger fra over fribordsdekk dersom ikke atkomst til styremaskin uten vesentlige vansker kan arrangeres fra annet sted. Betingelsene for dette er at slik åpning plasseres nær skipets senterlinje med terskel så høy som praktisk mulig. Åpningen skal ikke være større enn absolutt nødvendig, og skal kunne lukkes forsvarlig med vanntett lokk (mannlokk), eller vanntett pakket dør/luke som slår inn i akterskarpen. Det skal settes opp skilt om at åpningen skal være vanntett lukket når skipet er i fart.

(4) For pendelferger må skarpskottet i begge ender anses som kollisjonsskott hvor åpninger ikke tillates.

(5) Faktoren «p_i» beregnes i henhold til sjette ledd nedenfor hvor:

x_1 = Avstanden fra akre endepunkt av «Ls» til det forreste punktet på den akre avgrensingen av det aktuelle skadetilfellet.

x_2 = Avstanden fra akre endepunkt av «Ls» til det akterste punktet på den forreste avgrensingen av det aktuelle skadetilfellet.

$$E_1 = x_1 / Ls$$

$$E_2 = x_2 / Ls$$

$$E = E_1 + E_2 - 1$$

$$J = E_2 - E_1$$

$$J' = J - E, \text{ hvis } E > 0$$

$$J' = J + E, \text{ hvis } E < 0$$

Maksimal dimensjonsløs skadelengde:

$$J_{\text{maks}} = 48/Ls, \text{ men ikke større enn } 0,24.$$

Vekttall for skadens plassering langskips:

$a = 1,2 + 0,8 E$, men ikke større enn 1,2.

Fordelingsfunksjon for antatt skadeplassering med hensyn på skipets lengde:

$$F = 0,4 + 0,25E (1,2 + a)$$

$$y = J/J_{\text{maks}}$$

Hvis $y \leq 1$:

$$F_1 = y^2 - y^3 / 3$$

$$F_2 = y^3 / 3 - y^4 / 12$$

Hvis $y > 1$:

$$F_1 = y - 1/3$$

$$F_2 = y^2 / 2 - y/3 + 1/12$$

$$p = F_1 J_{\text{maks}}$$

$$q = 0,4 F_2 (J_{\text{maks}})^2$$

- (6) Faktoren « p_i » bestemmes slik for hvert skadetilfelle:
- Hvis skadetilfellet strekker seg over hele oppdelingslengden L_s : $p_i = 1$
 - Hvis x_1 faller sammen med aktre endepunkt:
 $p_i = F + 0,5 a p + q$
 - Hvis x_2 faller sammen med forre endepunkt:
 $p_i = 1 - F + 0,5 a p$
 - Hvis både x_1 og x_2 ligger innenfor aktre og forre endepunkt av lengden « L_s »: $p_i = a p$
 - I skadetilfeller der x_1 og x_2 ligger på hver sin side av midtskip, skal verdiene fra formlene i bokstavene b, c og d, reduseres med en verdi som fastsettes ved å bruke formelen for « q » ovenfor, og der F_2 beregnes ved å sette $y = J/J_{\text{maks}}$.
- (7) Avdelinger med langskipsskott:
- I tilfeller der noen avdelinger er utstyrt med langskipsskott, fastsettes verdien « p » for vingavdelingen ved å multiplisere verdien fra åttende ledd med reduksjonsfaktoren « r » i henhold til bokstav c. Faktoren « r » representerer sannsynligheten for at et rom innenfor et langskipsskott ikke vil bli skadet.
 - I tilfeller der både en vingavdeling og dens innenforliggende rom skades, finnes verdien « p_i » ved å multiplisere verdien fra åttende ledd med faktoren $(1 - r)$.
 - Reduksjonsfaktoren « r » finnes ved følgende formler:

$$\text{Hvis } J \geq 0,2 \frac{b}{B}:$$

$$r = \frac{b}{B} \left(2,3 + \frac{0,08}{J + 0,02} \right) + 0,1, \quad \text{hvis } \frac{b}{B} \leq 0,2$$

$$r = \left(\frac{0,016}{J + 0,02} + \frac{b}{B} + 0,36 \right), \quad \text{hvis } \frac{b}{B} > 0,2$$

$$\text{Hvis } J < 0,2 \frac{b}{B}:$$

Reduksjonsfaktoren « r » beregnes ved hjelp av lineær interpolasjon mellom $r = 1$ for $J = 0$

og

$$r \text{ som for } J \geq 0,2 \frac{b}{B}, \text{ med } 0,2 \frac{b}{B} \text{ innsatt for } J.$$

der

b = den midlere horisontale avstanden, mellom platehuden og et tenkt plan, målt vin-

kelrett på senterlinjen, ved dypeste oppdelingsvannlinje. Planet tenkes å skjære langskipsskottenes ytterste punkt i det aktuelle skadetilfellet, og skal regnes parallelt med skottet mellom tverrskipsavgrensingene som brukes i det enkelte skadetilfelle.

(8) Kombinasjoner av avdelinger:

a) Ved beregning av enkeltavdelinger skal formlene ovenfor benyttes slik de står.

b) Beregning av «p_i» for flere avdelinger samlet, utføres på følgende måte:

Avdelinger beregnet parvis:

$$p_i = p_{12} - p_1 - p_2$$

$$p_i = p_{23} - p_2 - p_3, \text{ osv.}$$

Avdelinger beregnet i grupper av tre:

$$p_i = p_{123} - p_{12} - p_{23} + p_2$$

$$p_i = p_{234} - p_{23} - p_{34} + p_3, \text{ osv.}$$

Avdelinger beregnet i grupper av fire:

$$p_i = p_{1234} - p_{123} - p_{234} + p_{23}$$

$$p_i = p_{2345} - p_{234} - p_{345} + p_{34}, \text{ osv.}$$

Verdiene

$$p_{12}, p_{23}, p_{34}, \text{ osv.}$$

$$p_{123}, p_{234}, p_{345}, \text{ osv. og}$$

$$p_{1234}, p_{2345}, p_{3456}, \text{ osv.}$$

skal beregnes i overensstemmelse med formlene ovenfor, som for en enkelt avdeling der den dimensjonsløse lengden J tilsvarer lengden av den gruppen som består av avdelingene representert ved p's indekser.

c) Faktoren «p» settes lik 0 for skadetilfeller som omfatter 3 eller flere avdelinger, hvis den dimensjonsløse lengden av skadetilfellet, fratrukket den forreste og akterste avdelingen, er større enn J_{maks} .

(9) Beregning av faktoren «s_i»

a) Faktoren «s_i» beregnes på følgende måte hvert enkelt skadetilfelle:

$$s = C \sqrt{2GZ_{\text{maks}} \frac{U}{3}}$$

der:

C = 1 hvis e 7° for skade i enkeltavdelinger

C = 1 hvis e 12° for skade i to eller flere avdelinger

C = 0 i alle andre tilfeller.

e = likevektsvinkel etter skade i grader.

U = GZ-kurvens positive utstrekning ut over vinkelen e i grader, men ikke større enn 15°. Utstrekningen skal heller ikke regnes lenger enn til den vinkelen hvor en eventuell åpning uten værtette lukningsmidler neddykkes.

GZ_{maks} = GZ-kurvens maksimale verdi, i meter, i området U, men ikke større enn 0,1 m.

b) s_i = 0 hvis noen åpninger uten vanntette lukningsmidler som kan føre til tiltakende fylling blir neddykket ved likevektsvinkelen, og det ikke tas hensyn til slik fylling i beregningene. Slike åpninger omfatter lufrør, ventilatorer og åpninger som er stengt med værtette dører eller luker, men behøver ikke omfatte åpninger som er stengt med vanntette mannlokk, små vanntette luker, fjernbetjente vanntette skyvedører og andre vanntette dører og nedgangsluker som normalt er stengt i sjøen.

c) For hvert skadetilfelle skal «s» avveies med hensyn til dypgang ved formelen:

$$s_i = 0,5s_1 + 0,5s_p$$

der

«s_i» er s-faktoren for den dypeste oppdelingsvannlinjen.

«s_p» er s-faktoren for den partielle oppdelingsvannlinjen.

(10) Hvis det finnes horisontal vannnett oppdeling over den aktuelle vannlinjen, skal det tas hensyn til følgende:

- s-verdien for den delen av skadeområdet som ligger under den horisontale avgrensingen finnes ved å multiplisere s-verdien fra niende ledd bokstav a med reduksjonsfaktoren «v», beregnet i henhold til tiende ledd bokstav c. Verdien «v» representerer sannsynligheten for at rommene over den horisontale avgrensingen ikke vil bli skadet.
- I tilfeller der samtidig fylling av rommene over og under den horisontale avgrensingen vil gi et positivt bidrag til overlevelsesindeksen «A», skal den resulterende s-verdien for skadetilfellet finnes ved å øke s-verdien beregnet i henhold til bokstav a med s-verdien fra niende ledd bokstav a multiplisert med faktoren $(1 - v)$.
- Faktoren «v_i» beregnes på følgende måte:

$$v_i = \frac{H - d}{H_{\max} - d}$$

når det antas fylling opp til den horisontale oppdelingen over oppdelingsvannlinjen. «H» skal ikke være større enn «H_{maks}».

$$v_i = 1$$

når høyden til den horisontale oppdelingen i skadeområdet er mindre enn «H_{maks}».

der:

«H» er antatt vertikal utstrekning av skade, i meter, regnet fra basislinjen.

«H_{maks}» er den største mulige vertikale utstrekningen av skaden, i meter, regnet fra basislinjen, eller

$$H_{\max} = d + 0,056 L_s \cdot (1 - L_s / 500), \text{ hvis } L_s \geq 250 \text{ (m)}$$

eller

$$H_{\max} = d + 7, \text{ hvis } L_s < 250 \text{ (m).}$$

hvis denne verdien er mindre.

(11) Permeabiliteter:

I disse beregningene skal følgende permeabiliteter legges til grunn for hvert enkelt rom eller del av

Rom	Permeabilitet (u)
Bestemt for forråd	0,60
Anvendt til innredning	0,95
Anvendt til maskineri	0,85
Tørrtanker o.l.	0,95
Bestemt for tørrlast	0,70
Bestemt for væsker 0 eller	0,95 ¹

¹ Med anvendelse av den verdien som medfører de strengeste krav.

§ 35

Sikkerhet mot vanninntrengning over fribordsdekk

(1) Passasjerskip med bruttotonnasje på 1.000 og derover som anvendes i liten kystfart, skal oppfylle bestemmelsene i § 25 i denne forskrift.

(2) For skip som ikke er konvensjonsskip, skal bestemmelsene i § 25 tredje, fjerde og femte ledd generelt være oppfylt, med unntak av tredje ledd bokstav a og bokstav c som kan utelates. For passasjerskip som skal anvendes i mindre fart enn liten kystfart og som har baugport og overbygning i henhold til § 25 tredje ledd, kan dog kollisjonsskott over fribordsdekk i form av innerbaugport/baugrampe sløyfes, forutsatt at drenering av dekk, samt karm-/terskel-

høyder for nedganger til under dekk inne i overbygningen, minst oppfyller bestemmelsene i Det norske Veritas' regler om dette for lukkede bilferger (se også § 25 fjerde ledd).

(3) Passasjerskip med bruttotonasje på 50 og derover som anvendes i mindre fart enn liten kystfart, og passasjerskip med bruttotonasje mellom 50 og 1.000 som anvendes i liten kystfart, skal med hensyn til lukningsmidler, karm- og terskelhøyder, lenseporter m.v., tilfredsstille bestemmelsene i § 36 i denne forskrift.

(4) Passasjerskip med bruttotonasje under 50 som skal anvendes i mindre fart enn liten kystfart, skal ut fra en sikkerhetsmessig vurdering oppfylle bestemmelsene som angitt i annet og tredje ledd, så langt det er praktisk mulig. For eventuell anvendelse i liten kystfart, vil sikkerhetskrav mot vanninntrengning bli vurdert spesielt.

§ 36

Fribord og fribordsforhold

(1) Passasjerskip med bruttotonasje på 1.000 og derover som anvendes i liten kystfart, skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat og skal oppfylle de krav som gjelder for konvensjonsskip i henhold til § 26 første og tredje ledd i denne forskrift.

(2) Passasjerskip med bruttotonasje på 50 og derover som ikke skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat, skal ha fastsatt nasjonalt fribord i henhold til tredje ledd nedenfor.

(3) Nasjonalt fribord fastsettes på grunnlag av skrogstyrke, største nedlasting som stabiliteten er godkjent for, lysventilers plassering i skipssidene m.v. Minimum fribord er 100 mm. Merker for felles sommer- og vinterfribord og dekkslinje skal være påført skipssidene i henhold til merkeskjema. Reduksjon i fribordet for ferskvann, skal maksimalt være 1/48 av det dypgående som tilsvarer det fastsatte fribord. Om besiktelse i forbindelse med fribord og angivelse av fribordets størrelse i passasjersertifikatet, vises til forskrift om besiktelse.

(4) Unntatt fra bestemmelsene i første og annet ledd er passasjerskip som ikke fører noen form for last og ikke har rom eller annen plass for føring av last, men som kun beforder passasjerer med vanlig reisegods. For slike skip skal styrke og stabilitet baseres på den nedlasting skipet vil få med fullt antall passasjerer om bord, inkludert vanlig reisegods.

(5) Lastelinjekonvensjonens krav til lukningsmidler, karm- og terskelhøyder, lenseportareal m.v., kan reduseres avhengig av fartsområdet, slik det er bestemt i § 26 tredje ledd. De samme krav skal normalt følges for skip som nevnt i fjerde ledd, samt så langt som praktisk mulig for skip med bruttotonasje under 50.

§ 37

Utganger fra maskinrom

(1) Passasjerskip med bruttotonasje på 1.000 og derover som anvendes i liten kystfart, skal oppfylle bestemmelsene i denne forskrifts § 27 annet og tredje ledd.

(2) Passasjerskip med bruttotonasje under 1.000 i liten kystfart og alle passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart, skal oppfylle bestemmelsene i første ledd så langt som praktisk mulig. På mindre passasjerskip og ferger hvor disse krav ikke kan oppfylles uten uforholdsmessige vansker, kan utgangsmuligheter fra maskinrom vurderes spesielt ut fra skipets størrelse, fartsområde og antall passasjerer.

§ 38

Fortøynings- og andre byggetekniske sikkerhetsbestemmelser i forbindelse med ombord- og ilandkjøring fra/til ferge ved fergekai

(1) Løftebaug/baugport skal om nødvendig være sikret mot å kunne falle bakover fra oppslått stilling ved hjelp av mekaniske stoppere som sammen med endebrytere i løftesystemet vil hindre at portene kan kjøres til det kritiske balansepunkt. Løftesylindere for hydrauliske løftebauger/baugporter skal være dimensjonert – og ha slikt hydraulisk arrangement

at sylindren er sikret mot slangebrudd. Videre må en sylinder alene være i stand til å holde porten i åpen stilling, selv om det skulle oppstå defekt i den andre sylindren.

(2) Det skal være porter i ender av bildekk som inkludert eventuell låsemekanisme i nedslått stilling minst skal være dimensjonert som skroget for øvrig for overbygget ferge, og minst tilsvarende skanseledning for åpen ferge.

(3) Uansett arrangement, skal eventuell åpning mellom dekkssende og kjørebro/kai til land, samt mellom dekkssende og innvendig løftebaug/baugport om bord, være forsvarlig sikret for personer og kjøretøy.

(4) Manøvreringssystem for enhver type endeport skal være plassert på et sted hvor operatøren har full oversikt over porter, fergekai og sperrebom.

(5) Fortøyningsarrangement fra ferge til fergekai/kjørebro, inkludert festepunkter om bord og i land, skal være dimensjonert for å tåle en fortøyningskraft på 30 vekttonn. Dimensjoneringskravet gjelder når fortøyningskraften angriper på ugunstigste måte, f.eks. ved skjev belastning på grunn av sideavdrift av ferge ved fergekai, høy- og lavvann e.l. Dersom bevegelig kjørebro med direkte forbindelse mellom ferge og kjørebro, danner en del av fergens fortøyningsarrangement, forutsettes at kjørebroen med landfeste kan oppta de krefter som er nevnt ovenfor.

(6) Andre typer fortøyningsarrangement, f.eks. til større og/eller spesielle skip/ferger, kan forlanges dimensjonert for annen fortøyningskraft enn nevnt ovenfor.

(7) Fortøyningsarrangement kan bestå av fast holdemekanisme av stål mellom recess og kjørebro som låses ved at hydraulisk fællem i ende av bildekk ligger med trykk mot kjørebro under ombord- og ilandkjøring, eller tilsvarende arrangement.

(8) Eventuelt kan arrangementet bestå av kjetting eller wire med landfeste i kjørebro eller direkte til kai, forutsatt at ombordfeste kan sikres effektivt og er enkel å betjene.

(9) Fortøynings- og låsemekanisme må virke under alle aktuelle stillinger av kjørebro (flo og fjære, skjevbelastninger m.v.).

§ 39

Tilleggskrav for passasjerskip som benytter seil

(1) Fartøyet skal ha fremdriftsmaskineri som hovedfremdriftsmiddel og som er tilstrekkelig til å gi fartøyet en fart på minst 6 knop i stille vann.

(2) Fremdriftsmaskineriet skal være anordnet slik at det kan foretas rask oppstart fra manøverplass. Annet likeverdig arrangement vil bli vurdert spesielt.

(3) Styrke av rigg, riggarangement, seil samt nødvendig mengde ballast for seilføring skal være utført i henhold til anvisning fra person som har erfaring og innsikt i dette fra tidligere.

§ 39a

Krav til universell utforming og sikkerhet for personer med nedsatt funksjonsevne

(1) MSC sirkulære nr. 735 av 24. juni 1996 om anbefalinger med hensyn til passasjerskips konstruksjon og drift for å imøtekomme behovene til eldre og handikappede personers behov (Recommendation of the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' need) skal følges i den utstrekning det passer.

(2) For passasjerskip som vil være kjølstrukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. januar 2010 gjelder følgende:

a) *Atkomst til skipet*

Skipene skal være konstruert og utstyrt slik at personer med nedsatt funksjonsevne kan stige om bord og gå i land på en enkel og sikker måte, og, så langt det er mulig, forflytte seg mellom dekkene, enten på egen hånd eller ved hjelp av ramper eller

- heiser. Det skal settes opp anvisninger til slike adgangsfasiliteter ved alle innganger og andre hensiktsmessige steder om bord på hele skipet.
- b) *Skilt*
Skilt som finnes om bord på et skip til hjelp for passasjerene, skal være universelt utformet og lett å lese for personer med nedsatt funksjonsevne, og være strategisk plassert.
 - c) *Kommunikasjon og meldinger*
Fartøyet skal være utstyrt med midler om bord til å kommunisere meldinger visuelt og verbalt, f.eks. om forsinkelser, ruteendringer og tjenester om bord, til personer med nedsatt funksjonsevne.
 - d) *Alarm*
Alarmsystem og -knapper må være utformet slik at de lett kan nås av alle og slik at alle kan varsle, uansett en persons funksjonsevne.
 - e) *Tilleggskrav for å sikre bevegelighet inne i skipet*
Håndlister, korridorer og ganger, døråpninger, dører, heiser, bildekk, passasjersalonger, innredning og toaletter skal være konstruert slik at de på en rimelig måte og i rimelig omfang er universelt utformet.
- (3) For eksisterende passasjerskip som vil bli kjølstрукket eller som vil være på et tilsvarende byggetrinn før 1. januar 2010, gjelder første og andre ledd. Ved ombygging når denne medfører større forandringer, reparasjoner og utrustning av områder hvor passasjerer har alminnelig tilgang/ adgang kommer første og andre ledd også til anvendelse.
- Tilføyet ved forskrift 14. august 2008 nr. 928.

Kapittel 7

Spesielle byggekrav for lasteskip som ikke er konvensjonsskip,- unntatt forsyningsskip og hjelpefartøy

§ 40

Skott i lasterom/tank for føring av fiskelaster og andre spesielle laster i bulk

- (1) Når det føres fisk løs i lasterom uten vann, skal utførelse og dimensjonering av tverrskips- og langsskipsskott, samt dreneringsarrangement m.v., minst være i henhold til Det norske Veritas' regler om slike skott (sildeskott). Større bredde og/eller lengde av hvert rom enn angitt i reglene, kan tillates dersom det i stabilitetsberegningene tas hensyn til fri overflateeffekt av lasten som flytende last.
- (2) Når det føres levende fisk i vann, eller fisk i annen flytende blanding av vann, is e.l., skal utførelse og dimensjonering av skott på uklassifiserte skip være i henhold til Det norske Veritas' regler om tankskott. På klassifiserte skip skal slike skott oppfylle vedkommende klasseinstitusjons regler om tankskott.
- (3) Skott for avgrensning av sandlast eller andre tunge bulklaste rundt lukeåpning skal for uklassifiserte skip være dimensjonert som vanlig lasteromsskott for bulklaste, i henhold til Det norske Veritas' regler. For klassifiserte skip skal slike skott oppfylle vedkommende klasseinstitusjons regler om lasteromsskott for bulklaste. Slike avgrensningsskott kan være demonterbare dersom innfestinger m.v. oppfyller samme styrkekrav som selve skottene. Skottene skal være tilstrekkelig tette til å hindre vesentlige lastforskyvninger.

§ 41

Fribord og fribordsforhold

(1) Lasteskip på $L = 24$ m og derover som anvendes i liten kystfart eller mindre fart, skal ha nasjonalt fribord fastsatt i henhold til lastelinjekonvensjonen, som redusert med $1/24$ av det internasjonale sommerdypgående, gir nasjonalt sommerfribord. Vinterfribordet skal være sommerfribordet tillagt $1/48$ av det internasjonale sommerdypgående, mens fradrag for ferskvann maksimalt skal være $1/48$ av det internasjonale sommerdypgående.

(2) Alle lasteskip med bruttotonnasje fra og med 50 til $L = 24$ m, skal ha nasjonalt fribord fastsatt slik det fremgår i det følgende.

a) Minimum sommerfribord:

– Uten værtett lukket overbygning (glattdekker)	–	200 mm
– Med værtett lukket overbygning over hele skipets lengde	–	25 mm

b) Med lengde av værtett lukket overbygning mellom 0 og $1,0 \times L$, og med minst standard høyde i henhold til lastelinjekonvensjonen, fremkommer sommerfribordet med lineær interpolasjon mellom verdiene i bokstav a. Ved mindre høyde gis det en tilsvarende økning i fribordet. Vinterfribord skal være sommerfribordet tillagt 50 mm, mens fradrag for ferskvann er maksimalt 40 mm.

c) Lasteskip med åpen forbindelse fra lasterom/tank til sjø, f.eks. brønnbåter o.l., skal ha fastsatt felles sommer- og vinterfribord som skal ligge innenfor størrelsen av vinterfribordet i henhold til bokstav a og bokstav b.

(3) Størrelse av fribord nevnt i første og annet ledd er minimumsfribord som eventuelt økes i samsvar med det største dypgående som stabilitet, skrogstyrke, karmhøyder m.v. er godkjent for. Merker for fribordets størrelse, samt dekkslinje skal være påført skipssidene i henhold til eget merkeskjema.

(4) Unntatt fra bestemmelsene i første og annet ledd er skip som anvendes i liten kystfart eller mindre, og som ikke fører noen form for last, og ikke har rom eller annen plass for føring av last. For slike skip skal styrke og stabilitet baseres på det største dypgående skipet vil få i påtenkt anvendelse.

(5) Karm- og terskelhøyder, lukningsmidler, lenseportareal, lufrør, sanitære avløp m.v., skal være i henhold til lastelinjekonvensjonens bestemmelser. Dog kan karm- og terskelhøyder reduseres mot at fribordet økes tilsvarende, jf. § 26 tredje ledd. De samme krav skal normalt følges for skip som nevnt i fjerde ledd.

(6) Om nedlasting av lasteskip med bruttotonnasje under 50 vises til forskrift om besiktelser. Bestemmelsene femte ledd skal være oppfylt så langt som praktisk mulig. Dog kan lenseportarealet på hver side settes til minimum:

$$A = \frac{V}{50} \text{ (kvadratmeter)}$$

hvor V = Volum av brønn som dannes av skanseledning på fribordsdekk.

§ 42

Utganger fra maskinrom

For lasteskip som ikke er konvensjonsskip, skal bestemmelsene i § 27 følges så langt det er praktisk mulig. Dersom det ikke er direkte oppgang fra maskinrom til fritt dekk, skal det for skip med bruttotonnasje på 50 og derover være minst 2 atkomster til fritt dekk fra maskinromsoppgangen.

Kapittel 8

Spesielle byggekrav for forsyningsskip og slepebåter

§ 43

Stabilitet

(1) Intakt stabilitet for forsyningsskip skal tilfredsstille bestemmelsene i femte kapittel. Dersom skipet på grunn av sin form ikke kan tilfredsstille disse kravene, kan følgende minimumskrav legges til grunn for godkjenning:

- a) Arealet under GZ-kurven skal være minst 0,07 meterradianer regnet opp til en krengevinkel på 15 grader når maksimum rettende arm (GZ) opptrer ved 15 grader, og 0,055 meterradianer opp til 30 grader når maksimum GZ opptrer ved 30 grader eller mer. Når maksimum GZ opptrer mellom 15 og 30 grader, skal arealkravet under GZ-kurven opp til den vinkel hvor maksimum GZ opptrer bestemmes ved formelen:

$$\text{minimum areal} = 0,055 + 0,001 (30 \text{ grader} - \text{maks.}),$$
der maks. er den vinkel hvor GZ-kurven når sitt maksimum. I tillegg skal arealet under GZ-kurven mellom 30 og 40 grader, eller mellom 30 grader og fyllingsvinkelen dersom denne er mindre enn 40 grader, ikke være mindre enn 0,03 meterradianer.

- b) Krengevinkelen hvor rettende arm har størst verdi ($GZ_{\text{maks.}}$), skal aldri være mindre enn 15 grader.
- c) Fribordet ved akterstevnen skal aldri være mindre enn $0,005 \times L$ for noen lastetilstand.

(2) Om intakt stabilitet for skip som sleper, gjelder i tillegg til bestemmelsene i femte kapittel følgende:

- a) Når skip som sleper blir utsatt for en tverrskipskraft som gir skipet en hastighet tverrskips gjennom vannet på 5 knop, skal første skjæringspunkt mellom kurvene for kregende arm og rettende arm (GZ-kurven) opptre ved en vinkel mindre enn fyllingsvinkelen.
- b) Når skip som sleper blir utsatt for en tverrskipskraft tilsvarende skipets maksimale slepekraft multiplisert med 0,65 skal arealet mellom kurvene for rettende arm og kregende arm (GZ-kurven) regnet fra første skjæringspunkt til den vinkel som opptrer først av følgende: 40 grader, vinkelen for $GZ_{\text{maks.}}$ eller fyllingsvinkelen, være større eller lik 0,010 meterradianer. Krenagemomentets vertikale arm skal regnes å være fra senter av propellen(e) til festepunktet for sleperen.

(3) Lastetilstander som skal innsendes.

- a) Skipet i ballastet tilstand med full utrustning, 100 % forråd og bunkers.
- b) Skipet i ballastet tilstand som i bokstav a, men med 10 % av forråd og bunkers.
- c) Forsyningsskip i fullastet avgangstilstand lastet til sommerlastelinjen med dekkslast spesifisert i utstrekning og vekt, med eventuell last under dekk, med full utrustning, 100 % forråd og bunkers tilsvarende den ugunstigste tilstand stabilitetsmessig som oppfyller alle kravene til intakt stabilitet og lekkstabilitet.
- d) Forsyningsskip lastet som i bokstav c, men med 10 % forråd og bunkers.
- e) Fører skipet dekkslast som kan medføre oppsamling av vann, skal beregning av en lastetilstand som beskrevet i bokstav c og bokstav d med tillegg av oppsamlet vann i lasten, også sendes inn.
- f) Ved beregninger av lastetilstander med rør på dekk, skal det regnes med en mengde oppsamlet vann i rørene i henhold til en nærmere fastsatt prosent av volumet i og mellom rørene. Dette volumet skal tilsvare summen av det innvendige volumet av rørene og volumet mellom dem.

Det skal regnes med 30 % av ovennevnte volum for fribord midtskips lik eller mindre enn 0,015 L og 10 % for fribord midtskips lik eller større enn 0,03 L, hvor L er lengden av skipet som definert i lastelinjekonvensjonen. For mellomliggende fribord skal mengden av oppsamlet vann bestemmes ved lineær interpolasjon.

Tyngdepunktet for det oppsamlede vannet skal regnes å være som for rørlasten.

Dersom rørene er plugget i begge ender, kan en i stabilitetsberegningene se bort ifra oppsamlet vann i rørlasten.

- g) For skip som sleper skal aktuelle slepetilstander utarbeides.
- (4) Stabilitetskriterier i skadet tilstand for forsyningsskip skal oppfylle følgende minimumskrav når skipet i en hvilken som helst lastetilstand uten oppsamlet vann i dekkslast og uten eventuell ising antas skadet.
 - a) Under hensyn til neddykking, krenkning og trim skal den endelige vannlinje være under laveste kant av enhver åpning hvorigjennom tiltakende fylling kan finne sted. Som åpninger hvorigjennom tiltakende fylling ikke kan finne sted, regnes åpninger som er forsynt med vanntett lukking, f.eks. mannlokk, små luker i flukt med dekket, fjernstyrte vanntette skyvedører og lysventiler som ikke er til å åpne.
 - b) Krengevinkelen på grunn av usymmetrisk fylling skal i den endelige tilstand ikke overstige 15 grader. En krengevinkel på opp til 17 grader kan godtas dersom ikke noen del av lastedekket kommer under vann.
 - c) Kurven for den rettende arm, (GZ-kurven), skal ha positiv utstrekning på minst 20 grader utover likevektstilstanden. Maksimal rettende arm innenfor dette 20 graders området skal være minst 0,1 m, og det skal regnes fylling gjennom åpninger som ikke er forsynt med vørtett lukning.
- (5) For skadedefinisjoner gjelder følgende:
 - a) Skade forutsettes å kunne inntreffe hvor som helst over skipets lengde mellom vann-tette tverrskipsskott.
 - b) Vertikal utstrekning av skade forutsettes å være lik dybden av skipet regnet fra lastedekket på konvensjonelle forsyningsskip, dog uten at dette dekk regnes skadet. For nye typer forsyningsskip vil vertikal utstrekning av skaden bestemmes i hvert enkelt tilfelle.
 - c) Tverrskips utstrekning av skade forutsettes å være lik 0,76 m målt innover fra skips-siden perpendikulært på senterplanet i høyde med sommerlastelinjen.
 - d) Hvis en skade av mindre utstrekning enn nevnt i bokstav a, bokstav b og bokstav c gir en mer kritisk tilstand, skal denne skade forutsettes.
 - e) Hvis rør, kanaler eller tunneler er plassert i det antatte skadeområdet, skal arrangementet være slik at dette ikke medfører fylling utover det som er forutsatt i beregningene for hvert enkelt skadetilfelle.
 - f) Hvis et vanntett tverrskipsskott som ikke er plant, har et trinn på mer enn 3,05 m (horisontal komponent) i skadet område, f.eks. mot dobbeltbunnstank eller sidetank, skal tilstøtende tank antas skadet i tillegg til skadet avdeling.
 - g) Følgende permeabiliteter benyttes:

– Innredning og rom for tørr last	0,95
– Tomme rom og tanker	0,95
– Maskinrom	0,85
– Stores	0,60

§ 44

Vanntette skott på forsyningskip

(1) Forsyningskip skal i tillegg til den ordinære skottinndeling for lasteskip i henhold til § 10, ha vanntette skott med plassering som oppfyller bestemmelsene i § 43 tredje ledd i denne forskrift.

(2) Skott og lukningsmidler for åpninger i skott skal ha en slik styrke og konstruksjon at de effektivt vil motstå det vanntrykk som kan oppstå ved en skade på skipet.

(3) Alle åpninger eller rørgjennomføringer i vanntette skott eller i skottdekket skal være slik arrangert at de ikke kan medføre vannfylling av tilstøtende avdelinger.

- a) Vanntette skyvedører skal kunne betjenes lokalt fra hver side av skottet og fra broen. På broen skal det være indikator som viser om døren er åpen eller lukket. Unntaksvis kan hengslede dører vurderes godtatt i vanntette skott når slike dører har tilsvarende styrke-, tetthets- og lukkeegenskaper som vanntette skyvedører.
- b) Rørgjennomføringer skal utstyres med ventil som betjenes fra over skottdekket.
- c) Nødoppgang fra maskinrom til utsatt dekk skal være i trunk med minst 60 x 80 cm fri åpning. Mellom maskinrom og trunk skal det være vanntett dør. Dersom slik dør er hengslet, skal den ha sentralbetjente terser og skal åpne innover i trunker.

§ 45

Byggetekniske sikkerhetsbestemmelser på dekk m.v.

(1) For forsyningskip og slepebåt for havslep gjelder følgende:

- a) Det skal være fast skanseledning rundt dekk hvor folk skal arbeide i åpen sjø med havslep, dekkslast o.l.
- b) Sleperens vandring skal begrenses av pullere, bøyler, støtter e.l. med god avrundning om dette finnes nødvendig. Konstruksjonene og dets plassering skal sikre god manøvreringsevne og forhindre at sleperen kommer i beknip eller skades på annen måte.

(2) Andre slepebåter enn havslepebåter skal så langt det er praktisk mulig tilfredsstillende bestemmelsene i første ledd.

(3) For forsyningskip gjelder følgende:

- a) På hver side av lastedekket skal det være en kraftig stuvningsrekke eller tilsvarende som gir et effektivt vern for personer som laster eller losser dekkslast. Det skal være nødvendige åpninger i siden for tilkomst fra lastedekket. Stuvningsrekken skal være dimensjonert for aktuelle dynamiske og statiske belastninger fra lasten, og skal så vidt mulig være konstruert slik at den ved skade vil deformeres uten å rive eller trykke hull i dekket.
- b) Forut skal det være anbrakt puller e.l. som er dimensjonert for å feste sleper fra annen slepebåt eller forsyningskip.

§ 46

Fribord og lastelinjeforhold

Utover lastelinjekonvensjonens krav skal bestemmelsene i IMO Resolusjon A.469(XII) Guide-lines for the design and construction of offshore supply vessels, følges.

§ 47

Manøvreringssystem

(1) På forsyningskip og slepebåt for havslep skal fremdriftsmaskineriet kunne manøvreres fra styrehuset.

- a) Alle nødvendige kontrollorganer for å kunne manøvrere fremdriftsmaskineriet skal kunne funksjonere effektivt selv om det oppstår skader på styrehus, f.eks. ved innslåtte vinduer o.l. Elektrisk utstyr og materiell som inngår i manøvreringssystemet og som er plassert i styrehuset eller tilsvarende utsatt rom, skal minst tilfredsstille kapslingsgrad IP44 i henhold til de til enhver tid gjeldende forskrifter for elektriske anlegg om bord i skip og sjøredskaper fastsatt av DSB. For øvrig bestemmes kapslingsgraden ut fra den romkategori hvor installasjonen skal foretas.
 - b) Når skipets manøvringsdyktighet er avhengig av elektrisk kraft, skal det være truffet tiltak for å unngå at aggregatene faller ut som følge av overbelastning. Elektrisk kraftsvikt må ikke forårsake manøvringsudyktighet i mer enn 30 sekunder.
 - c) Styremaskinen skal kunne nødstyres fra styrehuset. Nødstyresystemet fra styrehus til styremaskin skal være helt uavhengig av hovedstyresystemet og øyeblikkelig tre i funksjon ved svikt i hovedsystemet.
- (2) Andre slepebåter enn havslepebåter skal så langt det er praktisk mulig tilfredsstille kravene i første ledd.

§ 48

Slepe- og ankerhånderingsutstyr

- (1) Bestemmelsene i denne paragraf gjelder for nye skip og eksisterende skip. Skip som er kjølsturket, eller som er på liknende byggetrinn, 1. januar 2003 eller senere betraktes som nytt skip. Eksisterende skip, det vil si skip som er kjølsturket før 1. januar 2003, skal oppfylle samme krav som tidligere med mindre annet er angitt i denne bestemmelse.
- (2) Slepe- og/eller ankerhånderingsvinsj skal oppfylle følgende krav:
- a) Dimensjonering og prøving av vinsj for sleping og/eller ankerhåndtering skal være i henhold til internasjonal standard (ISO 7365) der ikke annet fremgår av denne paragraf.
 - b) Alle slepe- og/eller ankerhånderingsvinsjer skal kunne nødutløses fra broen.
 - c) Vinsjromler som anvendes til ankerhåndtering skal være utstyrt med fjernbetjent spoleapparat opererbart fra vinsjposisjon på broen.
 - d) Alle eksisterende fartøy skal tilfredsstille kravet i bokstav c så snart det er praktisk mulig, dog ikke senere enn 1. juli 2004.
 - e) Lengden av hovedslepewire for havslep (L) skal ikke være mindre enn det som fremgår av følgende formel:

$$L = (BP/BL) 1.800 \text{ m}$$
 hvor følgende er angitt i tonn:
 BL = dokumentert bruddstyrke på hovedslepewire
 BP = maksimal kontinuerlig slepekraft («bollard pull»).
 - f) Minste dokumenterte bruddstyrke på hovedslepewire (MBL) skal være som følger:

Maksimal slepekraft (BP) (tonn)	<-40	40–90	>-90
MBL (tonn)	3,0BP	(3,8–(BP/50)) BP	2,0 BP
 - g) Slepebåter for havslep skal være utstyrt med vinsj.
 - h) Reserveslepewire skal være lagret på trommel.
- (3) Følgende krav stilles til wire-/kjettingstopper:
- a) Skip som anvendes til ankerhåndtering, skal være utstyrt med fjernbetjent wire-/kjettingstopper som skal kunne nødutløses fra broen, eller en operasjonsstasjon hvorfra det er kommunikasjon med broen. Nødutløsning skal kunne foretas også ved dødt skip. Nødutløsning skal kunne finne sted uten manuelle inngrep nær stopperen. Kjettingstopper designet for SWL fra og med 120 til 500 tonn skal kunne nødutløses ved et strekk på minimum 100 tonn + 20 % av kjettingstopperens SWL.

- Kjettingstoppere designet for SWL fra og med 500 tonn og oppover skal minimum kunne nødutløses ved et strekk på 40 % av SWL. Kjettingstoppere med SWL opp til 120 tonn skal kunne utløses ved angitt SWL.
- b) Wire-/kjettingstopper skal være dimensjonert for en SWL som er 20 % høyere enn vinsjens maksimale hivekraft.
 - c) Følgende materialtekniske krav gjelder: Krav til bruddforlengelse: minimum 12 %. Krav til skårslagseighet: minimum 50 J ved romtemperatur i gjennomsnitt av tre enkeltprøver, ingen enkeltverdi under 40 J. Krav til hardhet: Maksimum 320 HV Vickers hardhetsverdi.
 - d) Alle skip som anvendes til ankerhåndtering med fibertau må ha arrangement på dekk tilpasset denne bruk.
- (4) Spoleapparat skal oppfylle følgende krav:
- a) Rullene i apparatet på hovedankerhåndteringstromler skal kunne splittes fra hverandre.
 - b) Spoleapparatet skal være dimensjonert til å kunne spole wire ved full last på vinsjen og med wiren i den ugunstigste posisjon i forhold til trommel og tauepinner/styrepinner. Kapasiteten skal dog ikke være mindre enn 10 % av vinsjens maksimale hivekraft. Ved overbelastning skal spoleapparatet gi etter på en kontrollert måte.
- (5) For annet slepe- og ankerhåndteringsutstyr gjelder følgende:
- a) Skip som anvendes til ankerhåndtering skal ha tauepinner/styrepinner for føring av ståltau og kjetting.
 - b) Krusifiks, tauepinner/styrepinner og lignende til bruk under slepeoperasjoner skal minst beregnes for skipets maksimale slepekraft i ugunstigste retninger fra 0 – 60° til hver side i forhold til skipets senterlinje, og 30° oppover i forhold til horisontalplanet.
 - c) Skip som anvendes til ankerhåndtering skal ha arrangement for kontrollert utløsning av torsjonskrefter i wire. Eksisterende fartøy skal tilfredsstille kravet innen 1. juli 2004.
- (6) Wire-/kjettingstoppere, tauepinner/styrepinner og arrangement i henhold til femte ledd bokstav c skal være utstyrt med automatisk akustisk alarm på arbeidsdekk. Alarmen skal tre i funksjon når utstyret settes i bevegelse. Eksisterende fartøy skal tilfredsstille kravet innen 1. juli 2004.
- (7) Alt løst utstyr om bord som inngår i slepearangementet eller ankerhåndteringssystemet, så som sjakler, ringer, ståltau, trosser og lignende skal leveres med sertifikat. Det skal benyttes samme sertifikatformular som for tilsvarende laste- og losseutstyr, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om laste- og losseutstyr.
- (8) Skip som anvendes til ankerhåndtering skal ha hekkruall eller tilsvarende arrangement tilpasset det aktuelle fartøy.
- (9) Wire-/kjettingstopper, styrepinner/tauepinner og lignende skal ikke brukes som slepefeste ved slepe- og ankerhåndteringsoperasjoner.
- (10) Følgende krav stilles til slepekrok:
- a) Slepebåt, forsyningsskip eller lignende som skal foreta sleping og som ikke har slepevinsj i henhold til annet ledd, skal ha slepekrok og om nødvendig innhalingsvinsj for sleperen. Slepekrok med innfesting skal være beregnet for skipets maksimale slepekraft, og med en sikkerhetsfaktor på minst 5 i forhold til materialets bruddgrense.
 - b) Slepekroken skal være festet slik at den kan bevege seg fritt i den aktuelle horisontale og vertikale sektor som sleperen kan vandre i.
 - c) Slepekrok skal ha en driftssikker og hensiktsmessig nødutløsningsmekanisme. Nødutløsning av slepekroken skal kunne skje fra alle steder hvor slepebåten kan manøvrere.

- teres fra (styrehus, kommandobro m.v.), samt fra et sikkert sted på dekk i umiddelbar nærhet av slepekroken.
- d) Nødutløsning skal kunne utføres uansett krenkning av skip, vinkel og retning av drag i slepekork m.v.
- (11) Slepebåter med bruttotonnasje mindre enn 50 skal, så langt det er praktisk mulig, oppfylle kravene for slepebåter i denne paragraf.

Kapittel 9

Spesielle byggekrav for lektere

§ 49

Bygging av lektere som fører kjemikalier, gass eller olje, skott i lasterom/tank for spesielle bulklastar m.v.

- (1) Lektere som fører kjemikalier, gass eller olje, skal i tillegg til de generelle byggekrav for lektere i § 10 i denne forskrift, oppfylle bestemmelsene i den til enhver tid gjeldende forskrift om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller pakket gods så langt dette er rimelig og praktisk mulig ut fra størrelse og fartsområde m.v.
- (2) Skott i lasterom/tank for spesielle bulklastar som nevnt i § 40 i denne forskrift, skal oppfylle bestemmelsene i samme paragraf.
- (3) Med unntak av bemannet leker og lektere som fører kjemikalier, gass eller olje, kan lektere som kun anvendes i beskyttet farvann eller mindre, bygges som åpen leker, dvs. uten lukningsmidler for lasterom og andre åpninger.

§ 50

Stabilitet

- (1) Alle lektere skal ha tilstrekkelig intakt stabilitet til å kunne utføre de tiltenkte oppgaver når det tas hensyn til de ugunstigste effekter av vektforskyvninger, frie væskeoverflater, miljøkrefter m.v. som kan forekomme.
- (2) For alle lastkondisjoner skal arealet under GZ-kurven være større enn 0,08 mrad. opp til vinkel for maks. GZ- eller fyllingsvinkelen dersom denne er minst. Dette arealkravet kan reduseres til min. 0,053 mrad. ved samme vinkel for ubemannet leker som anvendes i fartsområde 1, 2 og 3.
- (3) For lektere som fører kjemikalier, gass eller olje, vises det dessuten til gjeldende forskrift om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods og forskrifter om dekkslast, der «skip» også innbefatter lekter.

§ 51

Fribord og fribordsforhold

Lektere som skal ha fartssertifikat, men ikke internasjonalt lastelinjesertifikat i henhold til § 26 første ledd, skal ha nasjonalt fribord og oppfylle alle bestemmelser som for lasteskip i § 41 i denne forskrift.

§ 52

Slepe- og skyvearrangement

- (1) Lekter med fartssertifikat skal være utstyrt med et permanent hovedslepearrangement og et reserveslepearrangement.
- (2) Hoved- og reserveslepearrangement skal være dimensjonert for:

- a) den slepekraft som er nødvendig for å slepe lekteren med en fart av minst 5 knop i smult vann, og
 - b) den slepekraft som er nødvendig for å holde lekteren i ro og manøvrere den på en sikker måte under de maksimale vind-, bølge- og strømforhold som kan påregnes å oppstå i det område hvor lekteren skal slepes. Det skal også tas hensyn til dekkslas-tens vindfang.
- (3) Reserveslepearrangement skal være arrangert slik at det alltid er klart til bruk og at ny slepeforbindelse kan etableres hurtig.
- (4) Hovedslepearrangementet skal bestå av:
- a) Slepefester på lekteren
 - b) Hanefot
 - c) Triangelfeste.
- (5) Slepearrangement og slepefester skal dimensjoneres med en sikkerhetsfaktor på 3 i forhold til materialets bruddgrense.
- (6) Slepefestene skal utformes og plasseres slik at utskifting av slepearrangementet kan skje hurtig og sikkert. Dessuten skal slepefestene gi god sikring mot at slepearrangementet løsner under slep.
- (7) Hanefot skal bestå av kjetting eller ståltau, eller av en kombinasjon av disse. Den skal normalt ha en lengde som minst tilsvarer lekterens bredde.
- (8) Arrangement for skyving skal være dimensjonert i henhold til samme kriterier som i annet og femte ledd.

Kapittel 10

Avsluttende bestemmelser

§ 53

Ikrafttredelse og opphevelse

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. november 1992.
- (2) Fra samme tid oppheves forskrift av 15. juni 1987 nr. 504 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere for så vidt angår
 - a) alle skip og lektere, hvis kjøl strekkes eller som er på tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. november 1992 og
 - b) konvensjonsskip og lektere, hvis kjøl strekkes eller som er på tilsvarende bygge-trinn, før 1. november 1992.
- (3) For ikke-konvensjonsskip og -lektere hvis kjøl er strukket, eller som er på tilsva-rende byggetrinn, før 1. november 1992 gjelder fortsatt de(n) forskrift(er) som gjaldt på den tid skipet ble bygget, med eventuelle endringer som er gjort gjeldende for eksisterende skip og lektere.

Vedlegg 1

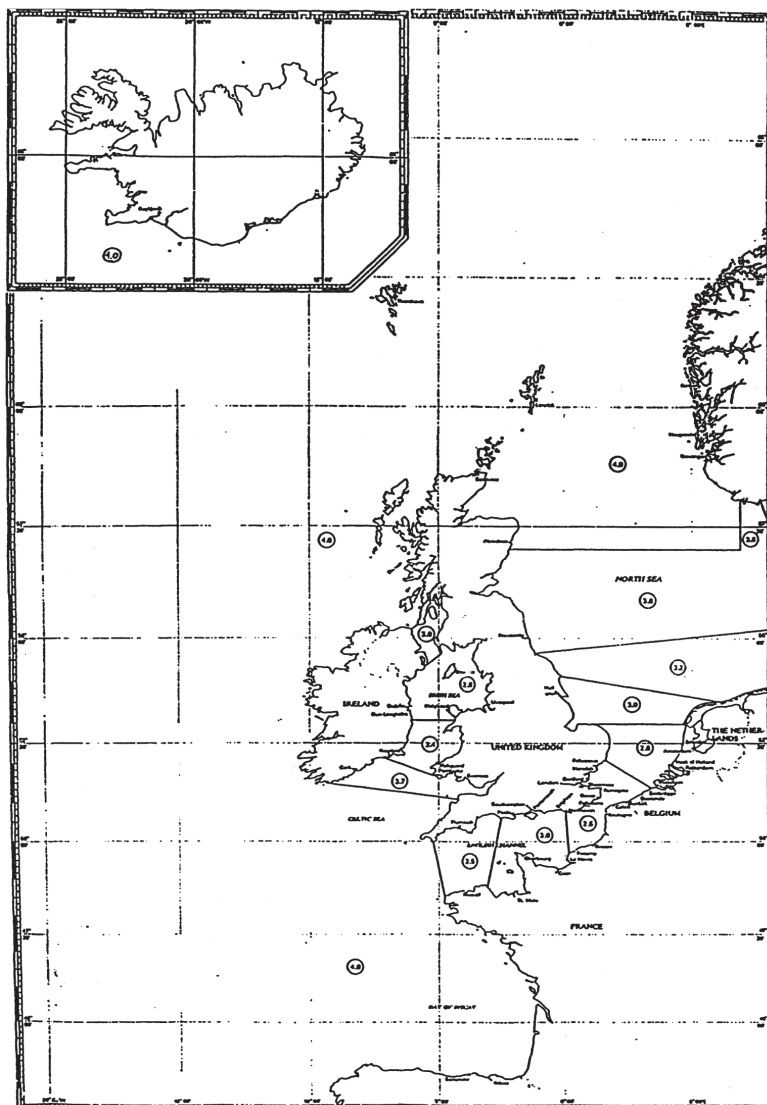
Signifikante bølgehøyder

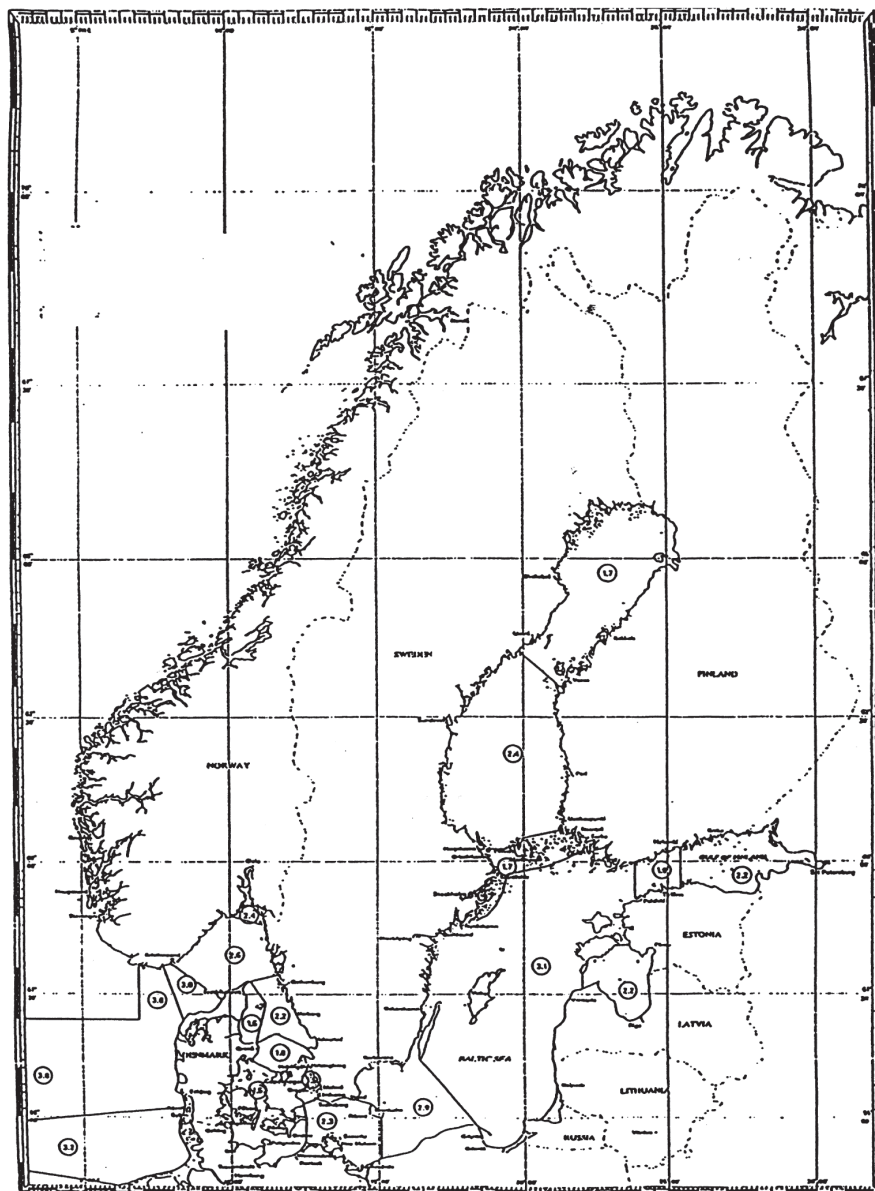
Bestemmelsene i dette vedlegg er bindende i henhold til forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere § 24.

Dette vedlegg oppgir de signifikante bølgehøydene (H_s) som skal brukes til å bestemme vannhøyden ved anvendelsen av den tekniske standarden i vedlegg 2.

Verdiene er angitt på et kart som presenterer de signifikante bølgehøydene, som ikke overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 % på årlig basis i de forskjellige havområdene som dekkes av avtalen.

Kystområdene skal anses å ha signifikante bølgehøyder på mindre enn 1,5 m med mindre annet er angitt på kartet.





IV

Vedlegg 1 er ikke kunngjort i sin helhet, men kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet.

Vedlegg 2

Modellforsøksmetoden

Bestemmelsene i dette vedlegget er bindende, jf. § 24 femtende ledd i forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere.

1. Mål

Denne reviderte modellforsøksmetoden er en revisjon av metoden i tillegget til resolusjon 14 fra SOLAS-konferansen 1995. Siden ikrafttreddelsen av Stockholm-avtalen er en rekke modellforsøk blitt utført i samsvar med den forsøksmetoden som gjaldt tidligere. I løpet av disse forsøkene er det identifisert en rekke mindre tilpasninger i framgangsmåtene. Denne nye modellforsøksmetoden er rettet mot å omfatte de nevnte nye mindre tilpasningene og sammen med de vedlagte retningslinjene utgjøre en mer robust framgangsmåte for vurderingen av overlevingssevnen til et skadet roro-passasjerskip i sjøgang. Ved de forsøk som er nevnt i § 24 sjette ledd i ovennevnte forskrift, skal skipet kunne motstå en sjøgang som definert i nr. 4 nedenfor, når de verst tenkelige skadeforhold tas i betraktning.

2. Definisjoner

L_{BP} er lengden mellom perpendikulærene
 H_S er signifikant bølgehøyde
 B er skipets bredde på spant
 T_p er bølgeperioden
 T_z er nullkryssperioden

3. Skipsmodell

3.1. Modellen skal være en kopi av det virkelige skipet både når det gjelder ytre konfigurasjon og indre utforming, særlig når det gjelder alle skadde rom som har en betydning for prosessen med fylling og tømning av vann. Intakt dypgående, trim, krenging og KG-grensekurver som svarer til det verste skadetilfellet, skal benyttes. Videre skal forsøket (forsøkene) som skal vurderes, representere det verste skadetilfellet (de verste skadetilfellene) definert i samsvar med SOLAS-regel II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90) med hensyn til det samlede området under den positive GZ-kurven, og senterlinjen for skadeåpningen skal være plassert innenfor følgende område:

3.1.1. $\pm 35\%$ L_{BP} fra midskips.

3.1.2. Et tilleggsforsøk vil være påkrevd for det verste skadetilfellet innenfor $\pm 10\%$ L_{BP} fra midskips dersom skadetilfellet det er vist til i nr. 1 er utenfor $\pm 10\%$ L_{BP} fra midskips.

3.2. Modellen skal oppfylle følgende krav:

3.2.1. Lengde mellom perpendikulærene (L_{BP}) skal være minst 3 meter eller en lengde som svarer til en modellskala på 1:40, eller den største verdien av disse, og den vertikale utstrekningen opp til minst tre ganger normalhøyden av overbygninger over skottdekket (fribordsdekket).

3.2.2. Skrogtykkelse i vannfylte rom skal ikke overstige 4 mm.

3.2.3. I både intakt og skadet tilstand skal modellen oppfylle korrekte deplase-ment- og nedlastingsmerker (T_A , T_M , T_F , babord og styrbord) med en maksimal toleranse ved alle nedlastingsmerker på ± 2 mm. Nedlastingsmerker for og akter skal plasseres så nær FP og AP som det er praktisk mulig.

3.2.4. Alle skadete rom og roro-lasterom skal modelleres med korrekt fyllings-grad for volum og overflate (faktiske verdier og fordeling) som sikrer at

- innstrømmet vannmengde og massefordeling blir representert på en korrekt måte.
- 3.2.5. Bevegelsesegenskapene skal i modellen svare til det virkelige skipets egenskaper, med særlig oppmerksomhet rettet mot intakt GM-toleranse og treghetsradius i rulle- og stampebevegelser. Begge radiene skal måles i luft og befinne seg innenfor området 0,35B til 0,4B for rullebevegelser og 0,2LOA til 0,25LOA for stampebevegelser.
 - 3.2.6. Viktige konstruksjonstrekk som vannrette skott, lufterventiler osv. over og under skottdekket som kan føre til usymmetrisk fylling, skal etterlignes så langt det er praktisk mulig, slik at de representerer den virkelige situasjonen. Ventilasjons- og tverrskipstrimmingsanordninger skal konstrueres for en minste tverrsnittareal på 500 mm².
 - 3.2.7. Formen på skadeåpningen skal være som følger:
 1. Trapesformet profil med side med 15° stigning til vertikalen og bredde til konstruksjonsvannlinjen definert i samsvar med SOLAS-regel II-1/8.4.1.
 2. Likesidet trekantet profil i horisontalplanet med en høyde lik B/5 i henhold til SOLAS-regel II-1/8.4.2. Dersom sidekledninger er montert innefor B/5, skal den skadede lengden ved sidekledningene ikke være mindre enn 25 mm.
 3. Uten hensyn til bestemmelser i punkt 3.2.7.1 og 3.2.7.2 foran skal alle rom som anses som skadede ved beregningen av det verste skadetilfellet (-tilfellene) som det er vist til i nr. 3.1, fylles i modellforsøkene.
 - 3.3. Modellen i fylt likevektstilstand skal krenges med en ekstra krengevinkel som tilsvarende den som frambringes av krenagemomentet $M_h = \text{høyeste } (M_{\text{pass}}; M_{\text{launch}}) - M_{\text{wind}}$, men ikke i noe tilfellet skal endelig krengeing være mindre enn 1° mot skaden. M_{pass} , M_{launch} og M_{wind} gjelder slik de er fastsatt i SOLAS-regel II-1/8.2.3.4. For eksisterende skip kan denne vinkelen settes lik 1°.
4. *Framgangsmåte for forsøk*
- 4.1. Modellen skal utprøves i et langkammet irregulært bølgeomønster definert ved JONSWAP-spektrumet og med en signifikant bølgehøyde H_s , med en forsterkningsfaktor = 3,3 og en bølgeperiode $T_p = (4H_s(T_z = (T_p/1,285)))$. H_s er signifikant bølgehøyde for skipets fartsområde, som ikke skal overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 % på årsbasis, men som er begrenset til høyst 4 meter.
Ytterligere krav:
 - 4.1.1. Bassengbredden skal være tilstrekkelig til å unngå kontakt eller annen påvirkning i forhold til sidene i bassenget og anbefales å ikke være mindre enn $L_{BP} + 2$ meter.
 - 4.1.2. Bassengdybden skal være tilstrekkelig for behørig bølgemodellering, men ikke mindre enn 1 meter.
 - 4.1.3. For at et representativt bølgetog skal kunne benyttes, skal målinger utføres for forsøket på tre ulike steder innenfor avdriftsområdet.
 - 4.1.4. Bølgesonden nærmest bølgegeneratoren skal plasseres i den posisjonen der modellen skal plasseres når forsøket begynner.
 - 4.1.5. Variasjon i H_s og T_p skal være innenfor $\pm 5\%$ for de tre plasseringene, og
 - 4.1.6. i løpet av forsøkene skal det for godkjenningsformål tillates en toleranse på $\pm 2,5\%$ i H_s , $\pm 2,5\%$ i T_p og $\pm 5\%$ i T_z med henvisning til bølgesonden nærmest bølgegeneratoren.
 - 4.2. Modellen bør drive fritt og plasseres i kryssende sjø (90° posisjon) med skadehullet rettet mot de innkommende bølgene, og uten noe fortøyingssystem permanent festet

- til den benyttede modellen. For å opprettholde en posisjon i kryssende sjø på ca. 90° i løpet av modellforsøket, skal følgende krav oppfylles:
- 4.2.1. Forstavnlinjer for selvstyring for mindre justeringer skal være plassert ved midtlinjen mellom for- og akterstavn, på en symmetrisk måte og på et nivå mellom KG-posisjonen og den skadede vannlinjen, og
 - 4.2.2. hastigheten på vognen skal være lik modellens faktiske avdriftshastighet, med eventuelle nødvendige justeringer av hastigheten.
- 4.3. Minst 10 forsøk skal utføres. Hvert forsøk skal vare så lenge at det oppnås en stabil tilstand, men ikke mindre enn 30 minutter i sanntid. Det skal brukes forskjellige bølgetog i hvert forsøk.
5. *Overlevingskriterier*
- Modellen skal anses som å overleve dersom den oppnår en stabil tilstand under de påfølgende forsøksseriene slik det kreves av nr. 4.3. Modellen skal anses for å ha kantret dersom det foreligger rullevinkler på mer enn 30° mot den vertikale akse eller konstant (gjennomsnittlig) krenkning på mer enn 20° for en lengre periode enn tre minutter i sanntid, selv om modellen oppnår en stabil tilstand.
6. *Dokumentasjon av forsøk*
- 6.1. Modellforsøksprogrammet skal være forhåndsgodkjent av administrasjonen.
 - 6.2. Forsøkene skal dokumenteres med en rapport og en video eller annen visuell dokumentasjon som inneholder all relevant informasjon om modellen og forsøksresultatene, som skal godkjennes av administrasjonen. Dokumentasjonen skal minst omfatte teoretiske og målte bølgespektre og statistikk (H_s , T_p , T_z) for bølgehøyde på tre ulike steder i bassenget for å oppnå et representativt bølgetog, og for forsøkene med modellen, tidsseriene for den viktigste statistikken for den målte bølgehøyden nær bølgegeneratoren, samt opplysninger om modellens rulle-, duve- og stampebevegelser og om avdriftshastighet.

Endret 10. mars 2006 nr. 335.

Forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. september 1992 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 21, 22, 25, 26, 29, 30, 43 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56f (direktiv 98/18/EF) og vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF). Endret 14 des 1995 nr. 1097, 4 juni 2002 nr. 966 (bl.a. hjemmel, forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	595
§ 1 Virkeområde	595
§ 2 Definisjoner	596
§ 3 Plikter	597
§ 4 Fravik	597
§ 5 Kontroll og besiktelse av innredningen med utstyr, inventar m.m.	597
§ 6 Konvensjonskrav	598

Kapittel 2 Planlegging av og tilsyn med besetningens lugarer m.v.	598
§ 7 Tegninger	598
§ 8 Lugarkapasitet m.v.	599
Kapittel 3 Innredningen	599
§ 9 Beliggenhet	599
§ 10 Bygging	600
§ 11 Ventilasjon	601
§ 12 Oppvarming	602
§ 13 Belysning	602
§ 14 Soverom	603
§ 15 Størrelsen av soverommene/lugarene m.m.	603
§ 16 Køyer	604
§ 17 Inventar og annet utstyr i soverom	604
§ 18 Spiserom, dagrom m.v.	604
§ 19 Adgang til åpent dekk	605
§ 20 Baderom m.v.	605
§ 21 Vaske- og tørkerom for klær	605
§ 22 Klosett	605
§ 23 Sykerom	606
§ 24 Byssas størrelse, utstyr m.m.	606
§ 25 Proviant-, kjøle- og fryserom	606
§ 26 Kosthold m.m.	606
§ 27 Særskilt kosthold etter overenskomst	607
§ 28 Ansvar for kostholdet	607
§ 29 Håndbøker m.v.	607
§ 30 Drikkevann	607
§ 31 Forholdsregler ved utbrudd av sykdom forårsaket av matvarer eller drikkevann	607
Kapittel 4 Renhold m.m.	608
§ 32 Alminnelig renhold m.v. i bysse	608
§ 33 Rengjøring og oppussing av rom for besetningen mfl.	608
§ 34 Forskjellig utstyr	608
§ 35 Utenlandske mannskaper	609
Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser	609
§ 36 Ikrafttredelse m.v.	609

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder for norske skip som nevnt i denne paragrafen.
- (2) Forskriften gjelder for:
 - a) nye og eksisterende skip med en bruttotonnasje på 50 og derover
 - b) bemannet lekter
 slik det følger av de enkelte paragrafene.

(3) Eksisterende skip med en bruttotonnasje mellom 50 og 500, og lektere, skal generelt oppfylle bestemmelsene i de forskrifter som gjaldt på den tid skipet eller lekteren ble bygget, med eventuelle endringer som er gitt anvendelse for eksisterende skip eller lektere.

(4) Disse bestemmelsene behøver likevel ikke håndheves strengere enn hva som er uttrykt i nærværende forskrift, såfremt forskriftens sikkerhetsmessige norm er ivarettatt.

(5) Forskriften gjelder også eksisterende skip med en bruttotonnasje mellom 50 og 500, samt lektere, som

- a) ombygges, eller
- b) underkastes en større reparasjon hvor innredningen berøres, eller
- c) hvor skipet anses å ha en slik innredningsmessig standard at innredningen er utilstrekkelig.

(6) For eksisterende skip med en bruttotonnasje mellom 50 og 500 og lektere kan Sjøfartsdirektoratet, eller den det bemyndiger, gi pålegg om at skip og lektere helt, eller delvis, skal oppfylle bestemmelsene i denne forskriften. Dette kan bare skje etter konkret vurdering av sikkerheten ut fra for eksempel skipets eller lekerens generelle byggetekniske utførelse, utstyr, arrangement og tilstand.

(7) På skip hvor besetningen ikke har fast opphold om bord, gjelder forskriften i den utstrekning det er rimelig og praktisk mulig i det enkelte tilfellet, jf. § 8 annet og tredje ledd.

(8) Forskriften gjelder ikke for fiske- og fangstfartøy eller fritidsbåter.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 1. Det Norske Veritas (DNV)
 2. Lloyd's Register of Shipping (LRS)
 3. Bureau Veritas (BV)
 4. Germanischer Lloyd (GL)
 5. American Bureau of Shipping (ABS).
- b) *Bemannet leker*: Lekter som har fått fastsatt bemanning etter den til enhver tid gjeldende forskrift om bemanning av norske skip.
- c) *Besetning*: Skipsføreren og enhver person om bord som utfører arbeid i fartøyet tjeneste.
- d) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der- som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder tallverdien for denne som bruttotonnasje.
- e) *Drikkevann*: Vann til drikke, matlaging og personlig hygiene.
- f) *Eksisterende skip*: Skip som ikke er nytt skip.
- g) *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
- h) *Godkjent, typegodkjent og akseptert*:
 1. For utstyr som omfattes av skipsutstyrsforskriften: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 2. For annet utstyr:
 - 2.1 Godkjent: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
 - 2.2 Typegodkjent: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.

- 2.3 Akseptert: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon, annen offentlig eller privat institusjon, eller administrasjon i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- i) *Hurtigbåt*: Fartøy som bygges i henhold til IMO Res. A.373 (x) «Code of Safety for dynamically supported craft», med senere endringer eller utgaver.
 - j) *ILO*: (International Labour Organisation) Den internasjonale arbeidsorganisasjonen.
 - k) *Innredning*: Lugar, soverom, spiserom, kontorrom, bestikk, radiorom, korridorer, oppholdsrom, sanitærrom, rekreasjonssteder, sykerom, bysse, proviant-, kjøle- og fryserom m.v.
 - l) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsfartøy.
 - m) *Lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som skal slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
 - n) *Mannskap*: Et annet medlem av skipets besetning enn skipsfører eller offiserer.
 - o) *Nytt skip*: Skip hvor kjølen strekkes, eller som er på et liknende byggetrinn på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft.
 - p) *Offiser*: Et annet medlem av besetningen enn skipsføreren, og som har denne betegnelsen i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip.
 - q) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
 - r) *Voksen*: En person som har fylt 18 år.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Kontroll og besiktelse av innredningen med utstyr, inventar m.m.

(1) Sjøfartsdirektoratets stasjon eller de godkjente klaseselskaper når det gjelder lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover og skipet skal registreres i norsk internasjonalt skipsregister, skal ved bygging, ombygging og innkjøp av skip og bemannet lekter behandle plasseringen av innredningen, og herunder kontrollere:

- a) at krav til brannsikring i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen, eller sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen er oppfylt.
- b) at utganger, nødutganger, oppganger og nedganger er fullt forsvarlige, har påbudt bredde m.m., og er slik at det fra ethvert sted i innredningen til enhver tid er forsvar-

lig rømmingsmulighet med bl.a. atkomst til redningsmidlene, jf. bestemmelsene i den til enhver tid gjeldende forskrift om redningsredskaper på passasjer- og lasteskip.

(2) Ved bygging, ombygging og innkjøp av skip og bemannet leker er rederi/eier ansvarlig for at det kontrolleres om følgende forhold tilfredsstiller kravene i denne forskrift:

- a) størrelsen på rommene, hygieniske og sanitære forhold m.m., utstyr, inventar og avløpsarrangement,
- b) isolasjon og støyreducerende tiltak, samt at det foretas nødvendige målinger for å stadfeste at de fastsatte normer er oppfylt,
- c) ventilasjon, oppvarming, belysning, samt at det foretas målinger for å konstatere at kravene er oppfylt.

(3) Før byggingen eller ombyggingen påbegynnes skal Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger underrettes om hvordan kontroll i henhold til annet ledd ovenfor vil bli gjennomført.

(4) Sjøfartsdirektoratets stasjon eller den Sjøfartsdirektoratet bemyndiger kan til enhver tid foreta uanmeldt tilsyn med at forholdene nevnt i annet ledd ovenfor er tilfredsstillende ivarettatt, og eventuelt gi de pålegg som anses nødvendig.

§ 6

Konvensjonskrav

(1) Kravene i ILO-Konvensjonene nr. 68 om kost og forpleining for besetninger på skip og nr. 92 om besetningers lugarer m.v. ombord på skip, skal følges, slik det fremgår av de enkelte paragrafer.

(2) Kravene i ILO-Konvensjonen nr. 133 om mannskapsinnredning om bord skal følges for nye skip og ellers slik det fremgår av de nevnte paragrafer.

(3) Kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-2/45.1.1 og 45.1.4 skal følges slik det fremgår av de enkelte paragrafer.

Kapittel 2

Planlegging av og tilsyn med besetningens lugarer m.v.

§ 7

Tegninger

(1) Artikkel 4 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges.

(2) For nytt skip skal følgende tegninger forelegges Sjøfartsdirektoratet, eller de godkjente klasseselskapene når det gjelder lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover og skipet skal registreres i norsk internasjonalt skipsregister. Tegningene skal forelegges i god tid før arbeidet med innredningen påbegynnes:

- a) Generalarrangementstegning i plan og profil.
- b) Innredningstegninger i målestokk minst 1/50 som viser plassering av innredningen, hvorledes plassen er tenkt utnyttet med plassering av atkomstveier, utganger, nødutganger, utganger til redningsmidlene med bl.a. breddeangivelse på disse. Arealet av de enkelte rom som foreskrevet i § 14, § 16, § 17, § 18 og § 19, skal angis på tegningen.
- c) Tegning av ventilasjonsarrangement i innredningen med tilhørende beskrivelse av anleggets tekniske hoveddata hvor oppvarmings- og kjølekapasitet skal være angitt for luftkondisjoneringsanlegg.

- d) Ved mindre ominnredninger er det tilstrekkelig å sende inn generalarrangementstegning, samt tegning over de forandringer som skal foretas.
- (3) For eksisterende skip hvor større forandringer i innredningen, utvidelse eller flytting av rom skal utføres, skal tegninger over planlagte forandringer innsendes i god tid før arbeidet påbegynnes.
- (4) Sjøfartsdirektoratet skal samrå seg med skipets reder og besetningens organisasjoner når de innsendte tegninger avviker fra denne forskrift, og det oppstår spørsmål om hvilke hensyn som skal tas til de praktiske vansker som en ombygging eller forandring av innredningen og dens utstyr vil medføre.
- (5) Foretas det endringer i forhold til tidligere innsendte tegninger, skal disse sendes inn for ny behandling, og forandringene skal avmerkes med rødt.
- (6) Når arbeidet er avsluttet, skal det innsendes ett eksemplar av tegningene som viser arrangementet som utført.

§ 8

Lugarkapasitet m.v.

- (1) Artiklene 5 og 13 i ILO-Konvensjon nr. 133 skal følges.
- (2) Lugarkapasitet og innredningens størrelse skal være tilstrekkelig til den sikkerhets- og tilleggsbemanning som til enhver tid skal være om bord i skipet eller lekteren, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om bemanning av norske skip.
- (3) På skip som praktiserer skiftordning hvorefter de besetningsmedlemmer som avløses forlater skipet, skal det være innredningsbekvemmeligheter i henhold til denne forskrift for ett skift. Finnes forholdene etter en konkret vurdering ikke å gi mulighet for forskriftsmessige bekvemmeligheter på små fartøyer, kan Sjøfartsdirektoratet tillate avvik dog slik at det minst skal være et hvilerom med liggeplass for ombordværende besetning og anretning for oppvarming av mat og drikke, og plass til å innta måltidene.
- (4) For avgjørelse tas om mannskapsbekvemmeligheter for skiftordning eller anordning av hvilerom, skal det dokumenteres at tilfredsstillende underbringelse kan skje i land for besetningsmedlemmer som trenger dette av hensyn til avstand til egen bolig.
- (5) Før det godkjennes at en ferge blir bygget med innredning kun for ett skift eller kun med hvilerom, skal det foreligge en avtale mellom rederi og de interesserte sjømannsorganisasjoner om at redusert innredning kan godtas, og at det er anordnet tilfredsstillende boligforhold i land.

Kapittel 3

Innredningen

§ 9

Beliggenhet

- (1) Innredningens beliggenhet skal være i samsvar med Artikkel 6 og 10 i ILO-Konvensjon nr. 92 og skal ligge aktenfor kollisjonsskottet.
- (2) Innredningsarrangement skal være slik at bestemmelsene om atkomst til redningsmidlene m.v., er i samsvar med den til enhver tid gjeldende forskrift om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip.
- (3) Sjøfartsdirektoratet tillater dør fra soverom for 2 personer til baderom dersom baderommet kun er beregnet for vedkommende soverom. Sjøfartsdirektoratet kan gi tillatelse til dør fra to soverom til baderom dersom hvert av soverommene er beregnet for en person, og baderommet kun er beregnet for disse soverom.

(4) På tankskip skal innredningen ikke plasseres over lastetanker, sloptanker, pumperom eller kofferdammer som skiller lastetankene eller sloptankene fra den øvrige del av skipet.

(5) Dørken skal i sin helhet ligge over sommerlastemerket. På passasjerskip med en bruttotonnasje på 50 og derover og på lasteskip med en bruttotonnasje under 500 kan Sjøfartsdirektoratet likevel godkjenne at innredningen plasseres slik at dørken kommer under sommerlastemerket. I liten kystfart og større fart kan dørken ligge inntil 1 m under sommerlastemerket, i mindre fart enn liten kystfart kan dørken ligge inntil 1,20 m under sommerlastemerket.

(6) I innredningen skal lysventiler i skipssiden være plassert i samsvar med regel 23 i Den internasjonale konvensjon om lastelinjer av 5. april 1966. Hvor konstruksjonene gjør det nødvendig, kan det godkjennes at lysventiler sløyfes, jf. § 13 annet ledd bokstav a.

(7) Vaskerom, baderom og andre sanitærrom skal plasseres i nær tilknytning til soverommene.

(8) Sykerom skal være anordnet og plassert i samsvar med Artikkel 14 i ILO-Konvensjon nr. 92 og skal være plassert lengst mulig vekk fra støykilder som maskinrom, propell, baugpropell etc.

(9) Bysse, proviant-, fryse- og kjølerom skal ha en hensiktsmessig beliggenhet. Ved plassering av proviantrom m.v. skal det tas hensyn til at forringelse av provianten som følge av kondens, sterk varme, forurensning og skadedyr m.v. unngås, og at oppbevaringsrommene er plassert så nær byssa som praktisk mulig. Byssa plasseres med hensiktsmessig atkomst til spiserommene og slik at den blir best mulig opplyst ved naturlig lys og i tillegg ha nødvendig kunstig lys i samsvar med § 13 fjerde ledd.

§ 10

Bygging

(1) Artikkel 6 i ILO-Konvensjonen nr. 92 skal følges. Videre skal følgende gjøres gjeldende for nye skip, med unntak av bokstav l som skal gjelde for alle skip:

- a) Materialet som skal benyttes i innredningen skal være godkjent. Det skal foretas nødvendige bygningsmessige tiltak for å beskytte innredningen mot for høyt støy-nivå, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om vern mot støy om bord i skip.
- b) Dørk, skott og tak i sanitærrom skal være av stål eller annet godkjent vanntett materiale og isolert mot ytterskott.
- c) Skott, i innredningen etc. skal ellers bestå av slike materialer at det oppnås tilfredsstillende reduksjon av støy, jf. kravene i den til enhver tid gjeldende forskrift om vern mot støy om bord i skip, og i de til enhver tid gjeldende forskrifter om sikrings-tiltak mot brann.
- d) Takhøyden i innredningen skal være minst 1.980 mm, jf. Artikkel 10 i ILO-Konvensjon nr. 133. På eksisterende skip som innkjøpes, kan fri takhøyde i soverommene være 1.900 mm, jf. Artikkel 10 nr. 7 i ILO-Konvensjon nr. 92. En reduksjon i takhøyden i et område i innredningen kan godkjennes når dette finnes rimelig og reduksjonen ikke vil gjøre det ubekvem for besetningen.
- e) Døråpningen til private dagrom, soverom og sanitærrom skal ha tilstrekkelig bredde.
- f) Dører fra større felles oppholdsrom skal slå utover eller utstyres med sparkepanel med minstestørrelse 0,2 m².
- g) Dører til maskinrom skal være av stål eller likeverdig materiale og isolert som skottet den er plassert i, være selvluukkende og gasstette.
- h) I innredningen tillates mannhull eller andre åpninger til brennoljetanker kun anbrakt i korridorer.

- i) På nye skip skal utganger anordnes fra blindganger som er over 3 m lange, med mindre det er anvendt ubrennbare materialer i korridor skott og takplater. I slike tilfelle kan blindganger være inntil 7 m. Utganger fra innredningen skal ellers anordnes hvor det anses sikkerhetsmessig nødvendig, jf. Sjø sikkerhetskonvensjonen Regel II-2/45.1.4.
- j) På skip med en bruttotonnasje på 50 og derover, men under 500, skal det på alle dekk i innredningen være minst to helt atskilte nødutganger fra hvert begrenset rom eller gruppe av rom.
- k) På skip med en bruttotonnasje på 500 og derover kommer bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonen, Regel II-2/45.1.1 og 45.1.4 til anvendelse.
- l) Atkomst til utganger og nødutganger (rømningsveier) merkes med retningsvisere i form av selvlysende piler, grønt lys o.l. Merkingen skal være plassert maksimum 0,5 m over dekk og skal gi tilstrekkelig veiledning også i mørk eller røykfylt rømningsvei. Dørene skal merkes på et iøynefallende sted over eller ved siden av døren med betegnelsen «utgang» henholdsvis «nødutgang» på norsk og om nødvendig også på annet språk. Angående skilt, bokstav, høyder, farger og tegninger etc., vises til NS 6030 og NS 6033.
- m) På skip med en bruttotonnasje over 100 og på mindre skip som holder kosten, skal det innredes eget rom for bysse, jf. § 24.
- n) Dørk, skott og tak i bysse, proviantrum, fryse- og kjølerom skal være av stål eller annet materiale som er hygienisk og lett å holde rent, og i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om sikringstiltak mot brann.
- o) Skip med en bruttotonnasje på 3.000 og derover skal ha eget oppvaskrom med mindre byssa er innredet med egen avdeling utstyrt i overensstemmelse med § 24 åttende ledd. På skip med en bruttotonnasje under 3.000 kan oppvask foregå i byssa, dersom den er utstyrt som anført i § 24 åttende ledd.
- p) På alle skip som skal ha bysse, skal det innredes eget rom til oppbevaring av proviant.

§ 11

Ventilasjon

- (1) Artikkel 7 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges.
- (2) I innredning som ligger umiddelbart over brennoljetanker, skal det være anordnet mekanisk luftavtrekk direkte til fri luft.
- (3) Fra vaskerom og klosetter skal det være mekanisk avtrekk direkte til fri luft, jf. Artikkel 13.8 i Konvensjon nr. 92.
- (4) Fra sykerom skal det være avtrekk direkte til fri luft uavhengig av andre avtrekkskanaler. Dette gjelder også for naturlig ventilasjon, jf. Artikkel 14.3 i Konvensjon nr. 92.
- (5) Skip med en bruttotonnasje på 500 og derover og skip hvor mannskapsbekvemmeligheter er tillatt plassert som anført i § 9 femte ledd, skal være utstyrt med mekanisk ventilasjon.
- (6) Ventilasjonsanlegget skal ha kapasitet slik at hvert rom i innredningen tilføres minst 30 m³ frisk luft pr. person pr. time. Radorom skal ha minst 10 luftvekslinger pr. time. Ventilasjonsluftens inntak og utløp skal være regulerbar. Utløp fra soverom til korridorer og ellers hvor nødvendig, skal være utstyrt med lydfelle. Luften må kunne stenges av i hver lugar og hvert oppholdsrom. Hvis ikke automatisk stengning er anordnet, skal ventilasjonssystemet kunne stanses fra ett eller flere steder utenfor innredningen, samt fra broen. Hovedinntak og -utløp i alle ventilasjonssystemer skal kunne lukkes utenfor vifterommet i tilfelle brann. Det skal finnes reservemateriell om bord i samsvar med anbefaling fra ventilasjonsanleggets produsent/leverandør.

(7) Skip som har sertifikat for fartsområde hvor det ikke kreves klimaanlegg, skal være utstyrt med mekanisk ventilasjon.

(8) På skip som har sertifikat for europeisk fart eller uinnskrenket fart og seiler mellom 40° N og 40° S, skal oppholdsrom utstyres med klimaanlegg som minst skal være dimensjonert som følger:

- a) Ved utetemperatur +35 °C med ca. 70 % relativ fuktighet skal inne temperatur på +27 °C med ca. 50 % relativ fuktighet kunne oppnås. Det må ikke benyttes mer enn 50 % returluft.
- b) Anleggets kjølemaskineri og luftkjølere skal dessuten være tilpasset slik at ved utetemperatur på +28 °C med ca. 80 % relativ fuktighet skal innetemperatur på +24 °C med ca. 50 % fuktighet kunne oppnås.
- c) De under bokstav a og b nevnte krav må kunne oppnås basert på den friskluftmengde som er angitt i sjettede ovenfor.

(9) På skip med en bruttotonnasje på 200 og derover og mindre skip som anvendes i større fart enn stor kystfart, skal bysse og proviantrum være utstyrt med tilstrekkelig mekanisk regulerbar ventilasjon, som skal være uavhengig av andre ventilasjonssystemer.

§ 12

Oppvarming

- (1) Artikkel 8 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges.
- (2) Innredningen skal være tilstrekkelig oppvarmet slik at det holdes minimumstemperatur på +20 °C ved en utetemperatur på -15 °C i alle oppholdsrom.
- (3) Oppvarmingsanlegg skal alltid kunne settes i drift når besetningen bor eller arbeider ombord.
- (4) Oljeovner og transportable ovner er ikke tillatt.

§ 13

Belysning

- (1) Artikkel 9 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges.
- (2) For nye skip gjelder dessuten Artikkel 11 i ILO-Konvensjon nr. 133. Videre gjelder for nye skip:
 - a) Hvor det er akseptert å plassere innredningen slik at kravet til naturlig lys ved lysventiler i skipsside ikke kan etterkommes, anvendes tilstrekkelig kunstig lys.
 - b) Ved måling av gjennomsnittlig belysning i et rom, skal alle elektriske lyskilder som normalt er i bruk, være påslått. Når lysmålingene utføres, skal alt dagslys være avskjermet. Det skal tas målinger midt i rommet og i hvert hjørne. Målingene foretas 1 m over gulvet.
 - c) Når skipet ligger under land med personer om bord eller det kan forventes ferdsel til og fra skipet, skal kunstig belysning opprettholdes ved hjelp av skipets kraftkilde eller landtilkopling.
- (3) Kravet til dagslys regnes å være tilfredsstillt når følgende er oppfylt:
 - a) I soverom når glassflaten er 0,14 m². Er soverommet utstyrt med to rektangulære ventiler, skal glassflaten til sammen være minst 0,14 m².
 - b) I spiserom og dagrom minst 0,14 m² glassflater i hvert rom, eventuelt fordelt på to ventiler.
- (4) Kunstig belysning skal tilfredsstillende følgende krav:
 - a) Den gjennomsnittlige kunstige belysning i hvert oppholdsrom skal være minst 150 lux.
 - b) For øvrig skal det være tilstrekkelig belysning til at de nødvendige gjøremål kan utføres.

(5) På skip som er utstyrt med generator som bare er tilknyttet hovedmotor, skal oppholdsrom samt korridor og trappeoppganger i tillegg utstyres med tilstrekkelig lys ved strøm fra batterier (nødlys). Når besetningen bor eller arbeider om bord, skal det elektriske lysanlegget kunne settes i drift.

§ 14

Soverom

(1) Artikkel 10 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges. For nye skip gjelder dessuten Artikkel 5 i ILO-Konvensjon nr. 133.

(2) På skip med en bruttotonnasje på 100 og derover skal skipsfører, maskinsjef og overstyrmann ha hvert sitt soverom utstyrt med vaskeservant med varmt og kaldt drikkevann.

(3) Soverom skal ikke innredes for mer enn 2 personer. På passasjerskip med en bruttotonnasje under 3.000 kan soverom for inntil 4 personer aksepteres. På passasjerskip med en bruttotonnasje på 3.000 og derover der det på grunn av skipets konstruksjon ikke lar seg gjøre å plassere alle soverommene slik at de blir opplyst ved naturlig lys, kan det aksepteres at enkelte soverom for 2 personer bare har kunstig belysning.

(4) Det skal være så mange soverom at kvinnelige og mannlige besetningsmedlemmer får atskilte rom.

(5) Forpleiningspersonalet bør ikke ha soverom sammen med det vaktgående mannskap.

§ 15

Størrelsen av soverommene/lugarene m.m.

(1) Artikkel 10 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges. For nye skip gjelder dessuten Artikkel 5 i ILO-Konvensjon nr. 133.

(2) På lasteskip skal gulvarealet pr. person i soverom for ett mannskap være:

- a) skip med en bruttotonnasje under 200 minst 3,50 m²
- b) skip med en bruttotonnasje på 200 og derover, men under 1.000 minst 4,00 m²

(3) På lasteskip skal gulvarealet pr. person i soverom for to mannskaper være:

- a) skip med bruttotonnasje under 200 minst 2,50 m²
- b) skip med en bruttotonnasje på 200 tonn og derover, men under 1.000 tonn minst 3,00 m²

(4) På passasjerskip skal gulvarealet pr. person i soverom for mannskaper minst være:

- a) skip med en bruttotonnasje under 200 minst 2,00 m²
- b) skip med en bruttotonnasje på 200 bruttotonn og derover, men under 1.000 minst 3,00 m²

(5) I soverom for offiserer hvor det ikke finnes privat salong eller dagrom, skal gulvarealet pr. person være:

- a) skip med en bruttotonnasje under 200 minst 4,50 m²
- b) skip med en bruttotonnasje på 200 og derover, men under 1.000 minst 6,50 m²

(6) Ved måling av gulvflaten følges bestemmelsene i Artikkel 10.6 i konvensjon nr. 92 eller Artikkel 5.9 i konvensjon nr. 133, jf. også § 8 annet og tredje ledd dersom skiftordning for besetningen er etablert. Avstanden fra køykant til motstående skott skal være minst 700 mm i gjennomsnitt.

(7) Redusert gulvareal kan aksepteres dersom det i tillegg innredes særskilt dagrom, jf. det som er anført ovenfor vedrørende konvensjon nr. 92 og nr. 133.

(8) Klosett/baderom bør fortrinnsvis anbringes i tilknytning til hvert enkelt soverom, eller slik at maksimum 2 soverom for mannskapet får adgang til ett felles klosett/baderom, jf. § 9 sjuende ledd og § 22.

§ 16

Køyer

(1) ILO-Konvensjon nr. 92 Artikkel 10.12–20 skal følges. For nye skip gjelder dessuten ILO-Konvensjon nr. 133. Artikkel 5.10.

(2) Enhver av besetningen skal ha egen køye. I soverom for en person på skip med en bruttotonnasje under 1.000 tillates køye kombinert med sofa når det under køyen er anbrakt skuff eller lignende til sengetøy.

(3) I soverom for to personer skal køyene utstyres med forheng.

§ 17

Inventar og annet utstyr i soverom

(1) ILO-Konvensjon nr. 92, Artikkel 10.20–27 skal følges.

(2) Et bord som også skal kunne anvendes til skrivebord og bekvemme sitteplasser for minst en person mer enn rommet er bestemt for.

(3) Speil, små skap eller skuffer for toalettsaker, bokhylle og klesknagger. Speil og skap for toalettsaker kan plasseres i badrom i tilknytning til soverommet. Vinduene og lysventilene skal ha gardiner.

(4) Et låsbart skap for hver person, med knagger for oppbevaring av arbeidsklær, oljeklær, sjøstøvler og liknende skal forefinnes i nærheten, men utenfor soverommet. Skapene kan være i forbindelse med omkleddingsrom for besetningen. Skapene skal ha tilstrekkelige ventilasjonsåpninger.

§ 18

Spiserom, dagrom m.v.

(1) Artikkel 11 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges. For nye skip gjelder dessuten Artikkel 6 og 7 i ILO-Konvensjon nr. 133.

(2) Det skal være eget spiserom for besetningen. På skip med en bruttotonnasje på 500 og derover skal det være eget spiserom for skipsfører og offiserer, hvis det ikke er innredet restaurant hvor gulvflaten pr. person er minst 1,5 m².

(3) På lasteskip skal spiserommene være slik innrettet at alle personer rommet er bestemt for, kan innta sine måltider samtidig. Til sammen skal det være like mange sitteplasser som den totale lugarkapasitet.

(4) På passasjerskip skal det minst være like mange sitteplasser som halvparten av den totale lugarkapasitet.

(5) Gulvarealet i spiserom skal være minst 1,00 m² pr. person med mindre restaurant er innredet.

(6) På passasjerskip behøver spiserom ikke anordnes for de av besetningen som kan innta sine måltider i passasjerenes spiserom.

(7) Spiserom skal være utstyrt og innredet slik at alle personer det er beregnet for kan spise samtidig.

(8) Skip med en bruttotonnasje på 200 og derover skal ha innretninger for varme drikker og kaldt drikkevann.

(9) På skip med en bruttotonnasje under 500 kan spiserom være dimensjonert, møblert og utstyrt slik at de også er egnet som dagrom. Gulvarealet i kombinerte dagrom – spiserom skal være minst 2 m² pr. person rommet er bestemt for.

(10) På skip med en bruttotonnasje på 500 og derover skal det være minst ett separat dagrom.

§ 19

Adgang til åpent dekk

Besetningen skal ha adgang til ett eller flere områder på åpent dekk. Størrelsen av slike områder skal være i forhold til skipets og besetningens størrelse, dog på lasteskip ikke mindre enn 3 m² pr. person. Det samlede areal behøver ikke overstige 40 m².

§ 20

Baderom m.v.

(1) Artikkel 13 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges. For nye skip gjelder dessuten Artikkel 8 i ILO-Konvensjon nr. 133.

(2) På skip med en bruttotonnasje under 200 skal det være minst et vaske- baderom. På skip med en bruttotonnasje på 200 og derover skal det være egne vaske- og baderom for skipsfører, maskinsjef og overstyrmann og på passasjerskip med en bruttotonnasje på 2.500 og derover eget/egne vaskerom for forpleiningspersonalet.

(3) Kvinnelige og mannlige besetningsmedlemmer skal kunne ha atskilte sanitærrom. Vaske- og baderom skal være utstyrt med varmt og kaldt vann.

(4) Dersom det er badstue om bord, skal døren slå utover, og kunne åpnes fra begge sider. Dør og dørkarm skal skrås for ikke å sette seg fast. Badstuen skal være utstyrt med alarm tilkoplek alarmklokke i korridor utenfor lugar/soverom og på broen.

§ 21

Vaske- og tørkerom for klær

(1) Artikkel 13 nr. 2 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges. For nye skip gjelder dessuten Artikkel 8 nr. 6 i ILO-Konvensjon nr. 133.

(2) På skip med en bruttotonnasje på 50 og derover skal det være mulighet for nødvendig vask og tørk av klær. Dersom det ikke er særskilt vaskemaskin til bruk for besetningen og det ikke er innrettet eget vaskerom for klær, må vaskerommet ha kummer for vask av klær. Tørkerom skal være godt ventilert og oppvarmet og forsynt med klessnor e.l.

§ 22

Klosett

(1) Artikkel 13 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges. For nye skip gjelder dessuten Artikkel 8 og 9 i ILO-Konvensjon nr. 133.

(2) Antall klosetter skal minst være:

- a) På skip med en bruttotonnasje under 100: 1 klosett.
- b) På skip med en bruttotonnasje på 100 og derover, men under 500: 2 klosetter.
- c) På skip med en bruttotonnasje på 500 og derover: 1 klosett for hver 5. person.

(3) Dersom det er flere enn 50 personer om bord av samme kjønn, skal det være 1 klosett for hver 25. person utover de 50 personene.

(4) Kvinnelige og mannlige besetningsmedlemmer skal kunne ha separate klosetter.

(5) På skip med en bruttotonnasje på 1.000 og derover skal det i tillegg anordnes særskilt rom med klosett og vaskeservant med varmt og kalt drikkevann for personer som ikke bor om bord (laste- og lossearbeidere m.v.).

(6) Det skal være plassert klosetter og vaskeservant med kaldt og varmt vann lett tilgjengelig fra bro, maskinrom, kontrollrom, radiatorom og bysse.

(7) Dersom det er mer enn ett klosett i rommet, eller klosetter i felles vaske- eller baderom, skal klosettene skjermes og utstyres med dør. Klosettskålene skal være utstyrt med sete og effektivt spylesystem.

(8) Avløp fra klosett skal være i henhold til gjeldende forskrifter.

§ 23

Sykerom

- (1) Artikkel 14 i ILO-Konvensjon nr. 92 skal følges.
- (2) For øvrig vises til de til enhver tid gjeldende forskrifter om legemidler m.v. på skip.

§ 24

Byssas størrelse, utstyr m.m.

- (1) ILO-Konvensjon nr. 68, Artikkel 2 skal følges. Videre gjelder følgende for nye skip:
- (2) Byssa skal ha en planløsning, konstruksjon og utførelse tilpasset skipets størrelse og antall ombordværende som sikrer produktets hygieniske og kvalitetsmessige standard. Bysse og innredning skal ha en kvalitet som til enhver tid sikrer tilfredsstillende produksjonsforhold.
- (3) På passasjerskip skal byssas størrelse og innredning godkjennes i samråd med Statens næringsmiddeltilsyn eller kommunalt næringsmiddeltilsyn.
- (4) Byssa skal være arrangert med tilstrekkelig utstyr for å tilberede mat, samt for å holde bysse og utstyr hygienisk og rent.
- (5) Det skal være minst to oppvaskkummer med kaldt og varmt vann samt særskilt utslagsvask, og arrangement for anbringelse og avtak av søppel i henhold til gjeldende forskrifter.
- (6) Det skal være hensiktsmessig skap- og hylleplass for anbringelse av utstyr m.m. Rengjøringsutstyr skal anbringes i eget skap.
- (7) Vaskekum med rennende varmt og kaldt vann for håndvask
- (8) Hvor det ikke anordnes eget rom for oppvask av skaffetøy, jf. § 10 første ledd bokstav o skal det i byssa eller i oppvaskavdelingen være minst 2 oppvaskkummer, med varmt og kaldt rennende drikkevann.
- (9) På lasteskip hvor det er mer enn 15 personer om bord, og på passasjerskip hvor det foregår servering til passasjerene, skal det være oppvaskmaskin som tilfredsstiller kravene i hygieneforskrift for produksjon og frambud m.v. av næringsstoffer. Instruks om renhold og ettersyn av oppvaskmaskinen skal være oppslått ved siden av maskinen. Jf. den til enhver tid gjeldende hygieneforskrift for produksjon og frambud m.v. av næringsmidler.

§ 25

Proviant-, kjøle- og fryserom

- (1) ILO-Konvensjon nr. 68 Artikkel 2 skal følges. Videre gjelder følgende for nye skip:
- (2) Proviantrommene skal ha en hensiktsmessig plassering, størrelse og funksjonell innredning for lagring av provianten. Rommene skal være anordnet slik at varer ikke kan plasseres direkte på dørken.
- (3) På alle skip hvor det etter fartsområdet vil være behov for å ha proviant som trenger kjøling og frysing skal det være kjøleskap og frysebokser eller fryserom. Temperaturen skal kunne holde ca. 0 °C i kjøleskap og ca. -25 °C eller lavere i fryserom under alle klimaforhold.
- (4) Dør til kjøle- og fryserom skal kunne åpnes fra begge sider. Det skal være alarmsystem fra kjøle- og fryserom til byssa og annet sted som vanligvis er bemannet når rommene er så store at personalet kan gå inn i rommene. Det skal være mulig å avlese temperaturen fra utsiden.

§ 26

Kosthold m.m.

- (1) ILO-Konvensjon nr. 68 skal følges.
- (2) Kostholdet skal være helsemessig forsvarlig, og så langt det er mulig være sammensatt i samsvar med normer for kosthold som gis av Statens Ernæringsråd.

- (3) Tilberedning og servering av mat skal skje på hygienisk måte.
- (4) Frisk melk skal skaffes hvor de hygieniske forhold er betryggende. Rekombinert melk skal fremstilles av melkeprodukter.

§ 27

Særskilt kosthold etter overenskomst

På skip med besetningsmedlemmer av forskjellig nasjonalitet med særegne skikker, kan særskilt kosthold anvendes etter overenskomst mellom de berørte reder- og sjømannsorganisasjoner.

§ 28

Ansvar for kostholdet

Skipsføreren har ansvaret for at kosten er tilstrekkelig og allsidig sammensatt, og at provianten blir forsvarlig oppbevart. Han har også ansvar for at det til enhver tid finnes tilstrekkelig proviant om bord, og at den blir forsvarlig oppbevart.

§ 29

Håndbøker m.v.

Hensiktsmessige håndbøker, brosjyrer, plansjer m.v. for ernæring, innkjøp, oppbevaring, tillaging og servering av mat skal finnes om bord.

§ 30

Drikkevann

- (1) ILO-Konvensjon nr. 68 Artikkel 5 skal følges.
- (2) Skipsføreren skal sørge for at det er drikkevann i tilstrekkelig mengde om bord.
- (3) Vannet skal være hygienisk betryggende og dessuten være klart, uten fremtredende lukt, smak eller farge, og for øvrig tilfredsstillende kvalitetsnormer for drikkevann.
- (4) Drikkevannet skal kontrolleres jevnlig av kompetent personell. Til slik kontroll skal det finnes nødvendig utstyr.
- (5) Helsedepartementet kan gi utfyllende forskrifter om krav til, og kontroll av drikkevann og drikkevannsanlegg som skal følges.

§ 31

Forholdsregler ved utbrudd av sykdom forårsaket av matvarer eller drikkevann

- (1) Dersom hygieniske eller ernæringsmessige forhold ved proviant eller drikkevann antas å være årsak til alvorlig sykdom under reisen, skal anløp av havn vurderes. Prøver av mat og drikkevann som antas å være årsak til sykdommen, skal oppbevares i kjøleskap eller fryses i rene beholdere som er betryggende lukket. Prøvene skal snarest mulig bringes til et faglig kompetent laboratorium for nærmere undersøkelse.
- (2) Skipsføreren skal sende skriftlig rapport til Sjøfartsdirektoratet og Statens helsetilsyn. I rapporten skal inntas det som er anført i dekksgdagboken om sykdomstilfellet og nærmere opplysning om antatt årsak til sykdommen, om de tiltak som er iverksatt for å hindre sykdommens utbredelse og for å behandle og pleie den eller de syke.

Kapittel 4

Renhold m.m.

§ 32

Alminnelig renhold m.v. i bysse

(1) Glass, servise og bestikk skal renholdes og oppbevares på en hygienisk betryggende måte. Rengjøring av bysse og tilhørende rom skal være omhyggelig. Gulv, benker, oppvaskkummer, avfallssjakt og utslagsvasker skal vaskes grundig minst en gang daglig. Hovedrengjøring skal foretas så ofte det er nødvendig og minst 3 ganger pr. år.

(2) Malte deler av byssa og innredningen i denne skal males, når dette er nødvendig. Sjøfartsdirektoratets stasjon eller den Sjøfartsdirektoratet bemyndiger kan gi pålegg om dette.

(3) Skyller og annet avfall skal fjernes minst to ganger daglig, og oppbevares i lukkede beholdere.

(4) Tømming av avfall skal skje i samsvar med de til enhver tid gjeldende regler om tømming av avfall m.v. Ved land skal avfall leveres i samsvar med kravene fra stedlige myndigheter og i henhold til bestemmelsene i den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip (MARPOL 73/78).

(5) Sprøyting med insektmiddel må bare foretas når beskyttelse ikke kan oppnås på annen måte.

(6) For å opprettholde en betryggende hygienisk standard skal personer som arbeider i byssa være iført rent arbeidstøy og hvitt hodeplagg. Hendene skal vaskes grundig og ofte, og om nødvendig skal hendene desinfiseres etter håndvask.

(7) Personer som lider av smittsom sykdom eller annet som anses for å kunne overføres med næringsmidler, må kun delta i arbeidet med disse hvis det er mulig å beskytte mot at smitten overføres.

§ 33

Rengjøring og oppussing av rom for besetningen mfl.

(1) ILO-Konvensjon nr. 92 Artikkel 17 skal følges.

(2) Oppholdsrommene skal daglig rengjøres og luftes.

(3) Hovedrengjøring av alle oppholdsrom og andre rom for besetningen og av ganger og trapper til slike rom skal foretas etter opplag og verkstedopphold, minst 3 ganger om året, og ellers når inntrufne omstendigheter så som smittsom sykdom, gjør det påkrevd. Ved hovedrengjøring skal tak, vegger, golv og alle møbler som tåler det, vaskes med varmt vann og vaskemiddel. I soverom foretas hovedrengjøring når disse belegges med nye folk. Sengetøy skiftes og madrasser luftes.

(4) På skip som innkjøpes fra utlandet og som ikke er nybygg, skal alle rom bestemt til bruk for besetningen desinfiseres og rengjøres før de tas i bruk.

(5) Skipsfører, maskinsjef og overstyrmann skal jevnlig føre tilsyn med rengjøringen av bl.a. alle rom for besetningen.

(6) I dekkdagboken skal det innføres opplysninger vedrørende drikkevann og proviant slik det fremgår av den til enhver tid gjeldende forskrift om innretning og føring av skipsdagbøker og kontrollbøker.

§ 34

Forskjellig utstyr

(1) ILO-Konvensjon nr. 92 Artiklene 12 og 15 pkt. 3 og 4 skal følges.

(2) På skip som seiler i tropiske farvann eller i andre farvann hvor insekter er en plage, skal det sørges for å beskytte besetningens oppholdsrom ved anbringelse av insektnett foran

lysventiler, lufrør, luftinntak til det mekaniske ventilasjonsanlegg og dører til åpent dekk. I luftkondisjonert oppholdsrom er det tilstrekkelig med insektnett ved utgangsdørene i korridorene.

(3) Skip som seiler i tropiske farvann eller i Den arabiske bukt skal være utstyrt med solseil/soltak over hvileplasser på dekk. Over luftkondisjonerte oppholdsrom kan solseil/soltak sløyfes.

§ 35

Utenlandske mannskaper

- (1) ILO-Konvensjon nr. 92 Artiklene 12 og 16 skal følges.
- (2) Er besetningen sammensatt av folk med forskjellige nasjonale vaner og skikker, kan Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger tillate at det ved utformingen av innredningen tas hensyn til dette.

Kapittel 5

Avsluttende bestemmelser

§ 36

Ikrafttredelse m.v.

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. november 1992.
- (2) Fra samme tid oppheves: Forskrift av 15. mai 1987 nr. 400 om plassering m.v. av innredning og om forpleiningstjenesten for bl.a. besetningen på skip for så vidt angår:
 - a) alle skip og lektre, hvis kjøl strekkes eller som er på tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. november 1992 og
 - b) skip og lektre med en bruttotonnasje på 500 og derover hvis kjøl strekkes eller som er på tilsvarende byggetrinn, før 1. november 1992.
- (3) For skip med en bruttotonnasje mellom 50 og 500 og tilsvarende lektre hvis kjøl er strukket, eller som er på tilsvarende byggetrinn, før 1. november 1992 gjelder fortsatt den forskriften som gjaldt på den tid skipet ble bygget, med eventuelle endringer som er gjort gjeldende for eksisterende skip og lektre.

Forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 5. januar 1998 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 11, 13, 19, 20, 21, 22, 29, 30, 43 og 47 jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalens vedlegg XIII 55b (direktiv 94/57/EØF), vedlegg II kap XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF), vedlegg II kap. XXXII nr. 1 og vedlegg XIII nr. 56d (direktiv 96/98/EF), vedlegg XIII nr. 56f (direktiv 98/18/EF endret ved direktiv 2002/25/EF, direktiv 2002/84/EF, direktiv 2003/24/EF og direktiv 2003/75/EF), vedlegg XIII nr. 56c (direktiv 1999/35/EF), vedlegg XIII nr. 56ca (direktiv 1999/35/EF) og vedlegg XIII nr. 56cb (direktiv 2003/25/EF). Endret 29 des 1998 nr. 1465, 28 mars 2000 nr. 307, 22 des 2000 nr. 1575, 20 mars 2001 nr. 375, 4 juni 2002 nr. 618 (forskriften kunngjort i sin helhet), 30 juni 2003 nr. 936, 1 juni 2004 nr. 816, 2 des 2004 nr. 1560, 18 okt 2004 nr. 1377. Endret ved forskrift 2. januar 2006, 10. mars 2006, 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	611
§ 1 Virkeområde	611
§ 2 Definisjoner	612
§ 3 Plikter	614
§ 4 Fravik	614
Kapittel 2 Internasjonale krav	614
§ 5 Konvensjoner	614
§ 6 Resolusjoner	614
§ 7 EØS-avtalen	614
§ 7A Signifikante bølgehøyder	615
§ 8 Spesielle stabilitetskrav for hurtiggående passasjerfartøy som er roro passasjerfartøy i rutetrafikk i utenriks fart eller i innenriks fart i havområder som er omfattet av klasse A.....	615
§ 8B Sesongbestemt og tidsbegrenset rutetrafikk	618
§ 8C Havområder	618
Kapittel 3 Godkjenning av utstyr	618
§ 9 Godkjenning av utstyr	618
Kapittel 4 Meldinger, dokumentasjon og kontroll	619
§ 10 Meldeplikt	619
§ 11 Tegninger og annen dokumentasjon.....	619
§ 12 Byggetilsyn	620
§ 13 Byggekrav	620
§ 14 Klassifiserte hurtiggående fartøy.....	620
§ 15 Uklassifiserte hurtiggående fartøy.....	620
Kapittel 5 Besiktelse for utstedelse av sikkerhetssertifikat og operasjonstillatelse- og besiktelse av elektriske anlegg	621
§ 16 Begjæring om besiktelse for påbudte sertifikater.....	621
§ 17 Generelle bestemmelser om gjennomføring av besiktelsene	621
§ 18 Besiktelse av elektriske anlegg	621
§ 19 Sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy.....	622
§ 20 Operasjonstillatelse for hurtiggående fartøy	623
Kapittel 6 Tekniske og utstyrmessige krav	623
§ 21 Redningsredskaper og redningsmidler.....	623
§ 22 Nødbelysning i passasjerinnredningen.....	624
§ 23 Kompassutrustning.....	624
§ 24 Farts- og distansemåleranlegg	625
§ 25 Dybdemåleranlegg	625
§ 26 Radaranlegg.....	625
§ 27 Svingehastighets- og rorvinkelindikator	625
§ 28 Automatiske styrehjelpemidler (selvstyreanlegg).....	625
§ 29 Kart og nautiske publikasjoner.....	625
§ 30 Kikkert, barometer og termometer	626
§ 31 Radiokommunikasjon	626
§ 32 Megafon	626
§ 33 Sikkerhetskrav for bevegelseshemmede personer	626

§ 34	Vinduer i styrehus	627
§ 35	Beredskapsplaner	627
	Kapittel 7 Operasjonskrav, manøvrering mv.	627
§ 36	Operasjonskrav	627
§ 37	Manøvrering, styringsdyktighet og ytelse	629
	Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser	629
§ 38	Ikrafttredelse	629
	Vedlegg 1 Signifikante bølgehøyder	630
	Vedlegg 2 Modellforsøksmetoden	632

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder for norske fartøy som nevnt i denne paragrafen.
- (2) Kravene i koden for hurtiggående fartøy skal følges med de unntak, tillegg og spesielle krav som følger av denne forskriften.
- (3) For nye hurtiggående passasjerfartøy som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 12 passasjerer gjelder denne forskriften:
 - a) i utenriks fart.
 - b) i innenriks fart i Norge når fartøyets lengde (L) er på 24 m eller derover og kan oppnå en hastighet på 20 knop eller mer.
 - c) i innenriks fart i en vertsstat.¹
- (4) For eksisterende hurtiggående passasjerfartøy² som kan oppnå en hastighet på 20 knop eller mer og som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 12 passasjerer gjelder følgende:
 - a) Hurtiggående passasjerfartøy som er bygd eller som det er foretatt større reparasjoner, forandringer eller ombygging av, på eller etter 1. januar 1996, skal oppfylle kravene i koden for hurtiggående fartøy, med mindre:
 1. kjølen ble strukket eller det var på et tilsvarende byggetrinn senest 1. juli 1998, og
 2. det ble levert og satt i drift senest 1. januar 1999, og
 3. det fullt ut oppfyller kravene i IMO Res. A.373(X) av 14. november 1977 som ble endret ved resolusjon MSC. 37(63) av 19. mai 1994 (DSC-koden).
 - b) Hurtiggående passasjerfartøy bygd før 1. januar 1996 og som oppfyller kravene i koden for hurtiggående fartøy, skal fortsatt være i drift som sertifisert etter denne koden.
 - c) Hurtiggående passasjerfartøy bygd før 1. januar 1996 som kan oppnå en hastighet på 20 knop eller mer og som ikke oppfyller kravene i koden for hurtiggående fartøy, tillates ikke i innenriks fart med mindre det var i drift i innenriks fart i Norge 1. juli 1998. Et slikt fartøy kan fortsette i innenriks fart i Norge og skal oppfylle kravene i IMO Res. A.373(X) av 14. november 1977 som endret ved resolusjon MSC. 37(63) av 19. mai 1994 (DSC-koden). Konstruksjons- og utstyrssertifikat og operasjonstillatelse utstedes i samsvar med bestemmelsene i DSC-kodens nr. 1.6.
 - d) For hurtiggående passasjerfartøy som skal oppfylle kravene i DSC-koden, gjelder bestemmelsene i kapitlene 1, 2 (§ 6 andre ledd, § 7 og § 8), 3, 4, 5 (§ 16, § 17 og § 18), 6 (§ 21 første ledd bokstav b og andre ledd, § 22, § 32 og § 33), 7 og 8.

(5) Forskriften gjelder også for nye hurtiggående lasteskip med bruttotonnasje på 500 og derover.

(6) For eksisterende hurtiggående fartøy kan Sjøfartsdirektoratet, eller den det bemyndiger, gi pålegg om at fartøyet helt eller delvis skal oppfylle bestemmelsene i denne forskriften. Dette kan være aktuelt ved for eksempel:

- a) forandring i anvendelse,
- b) utskifting av utstyr,
- c) reparasjoner,
- d) ombygginger,
- e) økt dypgående,
- f) økt passasjerantall,
- g) innkjøp fra utlandet

og kan bare skje etter konkret vurdering av sikkerheten ut fra for eksempel fartøyetts generelle byggetekniske utførelse, utstyr, arrangement og tilstand.

(7) For eksisterende hurtiggående fartøy som helt eller delvis skal tilfredsstille kravene i denne forskriften, kommer bestemmelsene i § 1, § 12, § 13, § 14, § 15 og § 16 om tegninger, dokumentasjon, byggetilsyn og begjæring om besiktelse til anvendelse i det omfang som anses påkrevd.

Endret ved forskrifter 28 mars 2000 nr. 307 (i kraft 1 mai 2000), 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001), 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ Jf. § 2 bokstav g nr. 3 og bokstav q.

² Jf. § 2 bokstav g nr. 3.

§ 2

Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) *Administrasjon*: Uttrykket «administrasjon» i koden for hurtiggående fartøy skal forstås som Sjøfartsdirektoratet, jf. kodens kapittel 1 nr. 1.4.1.
- b) *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som i departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 1. Det Norske Veritas (DNV)
 2. Lloyd's Register of Shipping (LRS)
 3. Bureau Veritas (BV)
 4. Germanischer Lloyd (GL)
 5. American Bureau of Shipping (ABS).Disse klasseinstitusjonene er også godkjente av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) for kontroll av elektriske anlegg.
- c) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Deresom det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder tallverdien for denne som bruttotonnasje.
- d) *Eksisterende fartøy*: Hurtiggående fartøy som ikke er nytt fartøy.
- e) *Godkjent, typegodkjent og akseptert*:
 1. For utstyr som omfattes av skipsutstyrsforskriften: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 2. For annet utstyr;
 - Godkjent: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet, med unntak av radioutstyr som godkjennes av Post- og teletilsynet.
 - Typegodkjent: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.

- Akseptert: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon, annen offentlig eller privat institusjon, eller administrasjonen i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- f) *Havområde*: Som definert i hurtigbåtkodens kapittel 1 nr. 1.4.10 og nr. 1.4.11. Ved anvendelse av bestemmelsene om radiokommunikasjon gjelder definisjonen av havområde i regel IV/2 i SOLAS 1974.
- g) *Hurtiggående fartøy*: Som definert i regel X/1 i SOLAS 1974 med senere endringer.
 1. Hurtiggående passasjerfartøy: Et hurtiggående fartøy som fører mer enn 12 passasjerer.
 2. Hurtiggående roro passasjerfartøy: Et hurtiggående passasjerfartøy med roro lasterom eller rom av særskilt kategori som definert i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel II-2/3 eller hurtiggående passasjerfartøy med innretninger som tillater vegtrafikerende kjøretøy eller skinnegående materiell å kjøre om bord og av fartøyet.
 3. Passasjerfartøy i innenriks fart der det ikke på noe tidspunkt er mer enn 20 nautiske mil fra kysten, der skipbrudne personer kan ilandsettes ved midtels tidevannshøyde, regnes ikke som hurtiggående passasjerfartøy, når:
 - dets deplasement tilsvarende konstruksjonsvannlinjen er mindre enn 500 m³ og
 - dets største hastighet, som definert i nr. 1.4.30 i koden for hurtiggående fartøy, er mindre enn 20 knop.
- h) *Innenriks fart*: Reiser fra en havn i en stat til samme havn eller til en annen havn i den samme staten.
- i) *Klassifisert fartøy*: Hurtiggående fartøy som har klasse i anerkjent klasseinstitusjon.
- j) *Koden for hurtiggående fartøy*: De internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøy. Resolusjon MSC. 36(63) vedtatt 20. mai 1994, med senere endringer. I forskriften som oftest referert til som koden.
- k) *Nytt fartøy*: Hurtiggående fartøy hvor kjølen strekkes, eller som er på et tilsvarende byggetrinn, på eller etter den dag forskriften her trer i kraft. Et tilsvarende byggetrinn betyr det trinn der:
 - bygging kan identifiseres som et bestemt fartøy, og
 - montering av vedkommende fartøy er begynt og utgjør minst 50 tonn eller 1 % av den beregnede masse av alle konstruksjonsmaterialer, dersom denne verdien er mindre.
- l) *Rutetrafikk*: En rekke seilinger med hurtiggående passasjerfartøy for å sikre forbindelsen mellom de samme to eller flere havner, eller en rekke seilinger til og fra samme havn uten mellomliggende anløp, enten
 1. i henhold til en offentliggjort ruteplan, eller
 2. med slik regelmessighet eller hyppighet at de fremstår som en systematisk rekke seilinger.
- m) *Skipssikkerhetsloven*: Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet.
- n) *Sjøsikkerhetskonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med senere endringer (SOLAS 74).
- o) *Uklassifisert fartøy*: Hurtiggående fartøy som ikke har klasse i anerkjent klasseinstitusjon.
- p) *Utenriks fart*: En reise fra en havn i en stat til en havn utenfor vedkommende stat eller omvendt.

- q) *Vertsstat*: En stat innenfor EØS til eller fra hvis havner et hurtiggående fartøy som uansett flagg går i innenriks fart eller et hurtiggående roro passasjerfartøy som uansett flagg går i rutetrafikk i innenriks eller i utenriks fart.

For øvrig gjelder de definisjoner som er inntatt i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel X og koden for hurtiggående fartøy.

Endret ved forskrifter 29 des 1998 nr. 1465 (i kraft 1 jan 1999), 28 mars 2000 nr. 307 (i kraft 1 mai 2000), 20 mars 2001 nr. 375, 1 juni 2004 nr. 816, 2 des 2004 nr. 1560, 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Internasjonale krav

§ 5

Konvensjoner

Koden for hurtiggående fartøy, jf. Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel X, skal følges med de unntak, tillegg og spesielle krav som følger av kapittel 6 i denne forskriften.

§ 6

Resolusjoner

(1) Kravene i IMO Assembly resolusjoner skal følges slik det fremgår av koden for hurtiggående fartøy og de enkelte paragrafer i denne forskriften.

(2) Eksisterende hurtiggående passasjerfartøy skal, med mindre hurtigbåtkoden skal følges, jf. § 1 tredje ledd, følge kravene i IMO Res. A.373(X) av 14. november 1977 som endret ved resolusjon MSC. 37(63) av 19. mai 1994 (DSC-koden).

Endret ved forskrift 28 mars 2000 nr. 307 (i kraft 1 mai 2000).

§ 7

EØS-avtalen

EØS-avtalens vedlegg XIII (direktiv 94/57/EF og direktiv 97/58/EF) om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse, gjelder som forskrift med de endringer og tillegg som følger av protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 7A

Signifikante bølgehøyder

De signifikante bølgehøydene (h_s) skal brukes til å bestemme vannivået på bildekket ved anvendelse av de særlige stabilitetskravene i § 8. Tallene for signifikante bølgehøyder må ikke overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 % på årlig basis.

Tilføyd ved forskrift 2 des 2004 nr. 1560.

§ 8

Spesielle stabilitetskrav for hurtiggående passasjerfartøy som er roro passasjerfartøy i rutetrafikk i utenriks fart eller i innenriks fart i havområder som er omfattet av klasse A¹

(1) I tillegg til kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonen regel II-1/B/8 om vanntette oppdelingsskott og stabilitet i skadet tilstand, skal alle hurtiggående roro passasjerfartøy oppfylle kravene i paragrafen her.

(2) Hurtiggående roro passasjerfartøy som har godkjent modellforsøk i samsvar med modellforsøksmetoden som gjaldt før 10. mars 2006, trenger ikke å gjennomføre dette forsøket i samsvar bestemmelsene i sjetted ledd i paragrafen her.

(3) Bestemmelsene i regel II-1/B/8.2.3 skal overholdes når det tas hensyn til virkningen av en hypotetisk mengde sjøvann som antas å ha samlet seg på det første dekket over konstruksjonsvannlinjen i roro-lasterommet eller spesiallasterommet som definert i regel II-2/3, og som antas å være skadet (heretter kalt «det skadde roro-dekket»). Det er ikke nødvendig å overholde de andre kravene i regel II-1/B/8 ved anvendelsen av stabilitetsstandarden i paragrafen her. Mengden av antatt oppsamlet sjøvann skal beregnes på grunnlag av en vannflate med en konstant høyde over:

- a) det laveste punktet på dekkskanten i det skadde rommet på roro-dekket, eller
- b) når dekkskanten i det skadde rommet står under vann, er beregningen basert på en konstant høyde over stillevannsnivå ved alle krengings- og trimvinkler, på følgende måte:
 - 0,5 m dersom gjenværende fribord (f_f) er 0,3 m eller mindre,
 - 0,0 m dersom gjenværende fribord (f_f) er 2,0 m eller mer, og mellomliggende verdier fastsettes ved lineær interpolasjon, dersom gjenværende fribord (f_f) er 0,3 m eller mer, men mindre enn 2,0 m,

der gjenværende fribord (f_f) er den minste avstand mellom det skadde roro-dekket og den endelige vannlinjen på skadestedet i det skadetilfellet som vurderes, uten at det tas hensyn til virkningen av vannmengden som antas å ha samlet seg på det skadde roro-dekket.

(4) Dersom det er installert et lensesystem med høy effektivitet, kan Sjøfartsdirektoratet tillate en reduksjon i høyden til vannflaten.

(5) For skip i geografisk definerte avgrensede fartsområder kan Sjøfartsdirektoratet redusere høyden til vannflaten fastsatt i samsvar med tredje ledd ved å erstatte en slik høyde til vannflaten med følgende:

- a) 0,0 m dersom den signifikante bølgehøyden (h_s) definert i det aktuelle området er 1,5 m eller mindre,
- b) verdien fastsatt i samsvar med annet ledd dersom den signifikante bølgehøyden (h_s) definert i det aktuelle området er 4,0 m eller høyere,
- c) mellomliggende verdier fastsettes ved lineær interpolasjon dersom den signifikante bølgehøyden (h_s) definert i det berørte området er 1,5 m eller mer, men mindre enn 4,0 m, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- d) Sjøfartsdirektoratet er overbevist om at det definerte området er representert med den signifikante bølgehøyden (h_s) som ikke overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 %, og
 - e) fartsområdet, og eventuelt den del av året som en viss verdi for signifikant bølgehøyde (h_s) er fastsatt for, er oppført i sertifikatene.
- (6) Som et alternativ til kravene i tredje eller femte ledd kan Sjøfartsdirektoratet gi fritak fra disse kravene og godta verifikasjon utarbeidet med modellforsøk for et enkelt skip i samsvar med modellforsøksmetoden², som viser at skipet ikke vil kante med det antatte skadeområdet fastsatt i regel II-1/B/8.4 på det verste stedet vurdert i henhold til tredje ledd i en uregelmessig sjøgang, og
- (7) Henvisning til godkjenning av resultatene fra modellforsøket som likeverdig med overholdelse av tredje eller femte ledd og verdien av den signifikante bølgehøyden (h_s) brukt i modellforsøkene skal være påført skipets sertifikater.
- (8) Opplysningene gitt til skipsføreren i samsvar med regel II-1/B/8.7.1 og II-1/B/8.7.2 og som er utviklet for overholdelse av regel II-1/B/8.2.3 til II-1/B/8.2.3.4, skal gjelde uendret for ro-ro-passasjerskip godkjent i henhold til disse kravene.
- (9) Følgende bestemmelser skal gjelde ved vurdering av virkningen av mengden av antatt oppsamlet sjøvann på det skadde ro-ro-dekket i som nevnt i tredje til åttende ledd:
- a) Et tverrskips- eller langskipsskott skal betraktes som intakt dersom alle deler av det ligger innenfor vertikale flater på begge sider av skipet, når disse befinner seg i en avstand fra hudplatene på en femdel av skipets bredde, som definert i regel II-1/2, og målt i rette vinkler til senterlinjen i høyde med den dypeste oppdelingslastelinjen.
 - b) I tilfeller der skipets skrog er delvis utvidet strukturelt i bredden for å oppfylle bestemmelsene i paragrafen her, skal den resulterende økningen i verdien på en femtedel av dets bredde brukes gjennomgående, men skal ikke bestemme plasseringen av eksisterende skottgjennomtrengninger, rørsystemer, osv., som var akseptable før utvidelsen.
 - c) Den tetthet i tverrskips- og langskipsskott som betraktes som tilstrekkelig for å innslutte det antatt oppsamlede sjøvannet i det aktuelle rommet på det skadde ro-ro-dekket, skal stå i forhold til lense-systemet, og skal motstå hydrostatisk trykk i samsvar med resultatene fra skadeberegningen. Slike skott skal være minst 4 meter høye, med mindre vannivået er mindre enn 0,5 meter. I slike tilfeller kan høyden på skottet beregnes i samsvar med følgende formel:

$$B_h = 8h_w$$
 der
 B_h er høyden på skottet
 og h_w er vannivået.
 Skottets minsthøyde skal i alle tilfeller ikke være mindre enn 2,2 meter. Når det dreier seg om skip med hengedekk, skal imidlertid skottets minsthøyde ikke være mindre enn avstanden til undersiden av hengedekket når dette er i senket stilling.
 - d) For særlige ordninger som for eksempel hengedekk i full bredde og brede sidehus, vil det kunne godtas andre skotthøyder basert på detaljerte modellforsøk.
 - e) Virkningen av mengden av antatt oppsamlet sjøvann behøver ikke tas i betraktning for rom på det skadde ro-ro-dekket, forutsatt at et slikt rom på hver side av dekket har lenseporter som er jevnt fordelt langs rommets sider i samsvar med følgende:
 - $A \geq 0,3 \text{ l}$
 der A er det totale område med lenseporter på hver side av dekket i m^2 , og l er lengden av rommet i m.

- Gjenværende fribord skal være minst 1,0 m i den verste skadetilstanden uten at det tas hensyn til virkningen av den antatte vannmengden på det skadde roro-dekket; og
 - Slike lenseporter skal være plassert innenfor en høyde på 0,6 m over det skadde roro-dekket, og den nedre kanten av portene skal ligge innen 2 cm over det skadde roro-dekket; og
 - Slike lenseporter skal være utstyrt med lukkeinnretninger eller klaffer for å hindre vann i å trenge inn på roro-dekket, mens de tillater at vann som samler seg på roro-dekket, lenses.
- f) Når et skott over roro-dekket antas å være skadet, skal begge rommene som grenser til skottet antas å være fylt til det samme vannivået som beregnet i tredje eller femte ledd.
- (10) Ved bestemmelse av signifikant bølgehøyde skal den bølgehøyde som fremgår av kartene i vedlegg 1 til forskriften her legges til grunn.
- (11) For hurtiggående roro passasjerfartøy som utelukkende trafikkerer havområder hvor den signifikante bølgehøyde er 1,5 m eller lavere, anses kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonen regel II-1/B/8 som nevnt i første ledd som ekvivalent til de særlige stabilitetskrav som er fastsatt i paragrafen her.
- (12) For hurtiggående roro passasjerskip som bare er i trafikk i en kortere periode, bestemmer Sjøfartsdirektoratet, etter avtale med den andre staten hvis havn skipet anløper på sin rute, hvilken signifikant bølgehøyde som skal brukes.
- (13) Ved anvendelse av kravene i paragrafen her, skal Sjøfartsdirektoratet følge retningslinjene som er fastsatt i vedlegg II (Retningslinjer for nasjonale myndigheter) til direktiv 2003/25/EF av 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav for roro passasjerskip, endret ved direktiv 2005/12/EF av 18. februar 2005.
- (14) For hurtiggående roro passasjerfartøy som skal gå i rutefart i andre områder enn de som dekkes av kartene i vedlegg 1, jf. § 8 C, skal en signifikant bølgehøyde på 4 meter legges til grunn med mindre det kan dokumenteres at en mindre signifikant bølgehøyde kan legges til grunn.
- (15) Når det foretas modellforsøk, skal disse utføres i samsvar med vedlegg 2.
- (16) Hurtiggående roro passasjerfartøy som er kjølstrukket på eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 1. oktober 2004, med unntak for slike skip som nevnt i ellefte ledd, skal senest 1. oktober 2010 oppfylle kravene i paragrafen her.
- (17) Hurtiggående roro passasjerfartøy som 17. mai 2003 oppfylte kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonen regel II-1/B/8, skal senest 1. oktober 2015 oppfylle kravene i paragrafen her.
- (18) Hurtiggående roro passasjerfartøy som fullt ut oppfyller kravene i hurtigbåtkoden, trenger ikke å oppfylle kravene i paragrafen her.
- (19) Til hurtiggående roro passasjerfartøy som skal oppfylle kravene i paragrafen her, skal det utstedes ett vedlegg til sikkerhetssertifikatet for hurtiggående fartøy. Av vedlegget skal det framgå opp til hvilken signifikant bølgehøyde skipet kan oppfylle de særlige stabilitetskravene som kreves i paragrafen her. Vedlegget er gyldig så lenge skipet t trafikkerer et område med tilsvarende eller lavere signifikant bølgehøyde.

Endret 10 mars 2006.

¹ Jf. forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart § 5

² Se vedlegg 2.

§ 8B

Sesongbestemt og tidsbegrenset rutetrafikk

(1) Dersom et rederi som på helårsbasis driver rutetrafikk ønsker å sette i drift flere hurtiggående roro-passasjerfartøy som skal benyttes på samme rute i en kortere periode, skal det underrette Sjøfartsdirektoratet senest en måned før nevnte skip trafikkerer denne ruten. Når det som følge av uforutsette omstendigheter raskt må settes inn et annet hurtiggående roro-passasjerfartøy for å sikre at driften opprettholdes, kan skipet settes inn i trafikk, forutsatt at:

- a) visuell inspeksjon og kontroll av dokumentene ikke gir grunn til bekymring for at skipet ikke oppfyller nødvendige krav til sikker drift, og
- b) Sjøfartsdirektoratet innen en måned foretar kontroll og de besiktelser som er fastsatt i forskriften her.

(2) Dersom et rederi ønsker å drive sesongbasert rutetrafikk i en kortere periode som ikke overstiger seks måneder per år, skal det underrette Sjøfartsdirektoratet senest tre måneder på forhånd.

(3) Når slik trafikk finner sted under forhold med lavere signifikant bølgehøyde enn den som er fastsatt for samme havområde for helårstrafikk, skal Sjøfartsdirektoratet ved anvendelse av de særlige stabilitetskravene i § 8 bruke den signifikante bølgehøyden som får anvendelse i denne kortere perioden for å bestemme vannivået på dekk. Den signifikante bølgehøyden som får anvendelse i denne kortere perioden skal fastsettes av Sjøfartsdirektoratet, eller ved overenskomst med vedkommende EØS-stat når skipet skal gå i rutefart i denne staten.

(4) Når det er gitt tillatelse til slik trafikk som er fastsatt i første og andre ledd, skal det utstedes et vedlegg til operasjonstillatelsen, § 20 tredje ledd.

Tilføyd ved forskrift 2 des 2004 nr. 1560.

§ 8C

Havområder

(1) Det skal utarbeides en liste over havområder der hurtiggående roro passasjerfartøy seiler i rutetrafikk i utenriks fart til eller fra norske havner og de tilsvarende verdier for signifikante bølgehøyder i disse områdene.

(2) Havområdene og de signifikante bølgehøyder som får anvendelse i disse områdene skal fastsettes ved felles overenskomst mellom EØS-statene, eller når det er relevant og mulig, mellom EØS-stater og tredjestater på begge ender av ruten.

(3) Dersom fartøyets rute krysser mer enn ett havområde, skal skipet oppfylle de spesielle stabilitetskravene for den høyeste signifikante bølgehøyden som er fastsatt for disse områdene.

Tilføyd ved forskrift 2 des 2004 nr. 1560.

Kapittel 3

Godkjenning av utstyr

§ 9

Godkjenning av utstyr

(1) Utstyr som kreves etter bestemmelsene i forskriften her og i hurtigbåtkoden skal være godkjent, typegodkjent eller akseptert.

(2) Utstyr om bord og som er oppført i vedlegg A.1 til direktiv 96/98/EF¹ og som oppfyller kravene i direktivet, anses å være i samsvar med kravene i forskriften her, uansett om

det etter første ledd og i andre relevante forskrifter kreves at utstyret skal være godkjent, typegodkjent eller akseptert.

Endret ved forskrifter 28 mars 2000 nr. 307 (i kraft 1 mai 2000), 20 mars 2001 nr. 375, 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 8).

¹ Jf. forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften), vedlegg A.

Kapittel 4

Meldinger, dokumentasjon og kontroll

§ 10

Meldeplikt

(1) Straks det er inngått kontrakt om bygging av hurtiggående fartøy skal melding sendes til Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger. Melding skal innsendes i tre eksemplarer på fastsatt skjema.

(2) Ved kansellering, endringer i kontraktsforholdet e.l. som medfører at fartøyet ikke lenger skal registreres under norsk flagg, eller ved endringer i fartøyet utforming, skal det straks sendes melding til Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

Endret ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 9), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 11

Tegninger og annen dokumentasjon

(1) Tegninger og annen dokumentasjon som skal sendes inn, er angitt i den til enhver tid gjeldende tegnings- og dokumentasjonsliste for hurtiggående fartøy som Sjøfartsdirektoratet har utferdiget.

(2) Stabilitetsberegninger og beregninger av brutto- og nettotonnasje, samt dokumentasjonsunderlag, skal utføres ved hjelp av et godkjent EDB-program. Samme database skal benyttes til stabilitets- og tonnasjeberegninger. Dokumentasjonen skal presenteres på en oversiktlig måte. Stabilitetsberegninger og tonnasjeberegningene skal innsendes samlet, men i separate hefter.

(3) Hvor ikke annet er bestemt, skal tegninger og annen dokumentasjon innsendes i 3 eksemplarer til Sjøfartsdirektoratets stasjon når fartøyet skal bygges eller ombygges i Norge, eller til den Sjøfartsdirektoratet har bemyndiget.

(4) For hurtiggående fartøy som bygges eller ombygges i utlandet eller innkjøpes fra utlandet, skal tegninger og annen dokumentasjon sendes direkte til Sjøfartsdirektoratet, med mindre annet er bestemt.

(5) Ansvarlig for innsendelse av tegninger og dokumentasjon er byggeverkstedet og rederiet, på samme måte som etter § 10.

(6) Hvor det ikke er gitt konkrete tidsfrister for innsendelse av dokumentasjon, må tegninger og annen dokumentasjon innsendes så tidlig som mulig, slik at det gis rimelig tid til behandling av dokumentasjonsunderlaget før besiktelse skal foretas og påbudte sertifikater kan utstedes.

(7) For hurtiggående fartøy med nye og spesielle konstruksjonsløsninger eller særskilte operasjonelle forhold, kan Sjøfartsdirektoratet kreve at det utarbeides risikoanalyser eller annen dokumentasjon ut over det som er spesifisert i tegnings- og dokumentasjonslisten.

Endret ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 10).

§ 12

Byggetilsyn

(1) Når hurtiggående fartøy bygges, ombygges eller forandres, skal det av Sjøfartsdirektoratet eller den det har bemyndiget, foretas byggetilsyn i det omfang som anses påkrevd. Tilsynet skal utføres bl.a. på grunnlag av foreliggende tegnings- og dokumentasjonsunderlag. Begjæring og tilretteleggelse for byggetilsyn påhviler både verksted og rederi ved bygging i Norge og rederi (bestiller) ved bygging i utlandet.

(2) Ved mindre ombygginger eller forandringer plikter verksted og rederi å underrette kontrollinstansen.

Tilføyd ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618.

§ 13

Byggekrav

(1) For hurtiggående fartøy som helt eller delvis bygges av glassfiberarmert polyester eller andre støpte materialer, skal besiktelse etter § 12 også omfatte kontroll av produksjonsforhold og lokaliteter som skal være i overensstemmelse med reglene til Det Norske Veritas eller tilsvarende regler om produksjonsforhold mv. Dersom det kan dokumenteres at produksjonsforhold mv. tidligere er kontrollert og funnet i orden, og de senere ikke er endret, er ny kontroll av produksjonsforhold og lokaliteter ikke påkrevd.

(2) Produsenten skal ved byggetilsynet av det enkelte fartøy dessuten kunne fremlegge dokumentasjon på at produksjon og produksjonsforhold, materialbruk mv. for det aktuelle fartøy, er i henhold til reglene.

(3) For klassifiserte lastefartøy er klasseinstitusjonen generelt bemyndiget til å foreta besiktelser innenfor klasseområdene. For øvrige områder på klassifiserte lastefartøy, i sin helhet på uklassifiserte hurtiggående fartøy, samt passasjerfartøy uansett klassetilknytning, foretas slik besiktelse av Sjøfartsdirektoratet, eller den det bemyndiger.

Tilføyd ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618.

§ 14

Klassifiserte hurtiggående fartøy

(1) Klassifisert hurtiggående fartøy skal med hensyn til dimensjonering og konstruksjon av skrog, vannrette skott med lukningsmidler for åpninger i skott, overbygninger, dekkshus, ror, fortøyningsutstyr mv. tilfredsstille vedkommende klasseinstitusjons regler i relasjon til byggematerialer, størrelse, type og anvendelse.

(2) Klassifisert hurtiggående fartøy skal med hensyn til maskineri, elektriske anlegg, styremaskin, pumper, rørsystemer mv. samt stabiliseringssystemer og retningskontrollsystemer tilfredsstille vedkommende klasseinstitusjons regler i relasjon til type og anvendelse.

Tilføyd ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618.

§ 15

Uklassifiserte hurtiggående fartøy

(1) Uklassifisert hurtiggående fartøy skal med hensyn til de forhold som er nevnt i § 14 tilfredsstille reglene til Det Norske Veritas for hurtiggående fartøy.

(2) Utførelsen av elektriske anlegg skal være i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift for elektriske anlegg, maritime installasjoner fastsatt av DSB, eller i henhold til regler fra anerkjent klasseinstitusjon som er godkjent av DSB for kontroll av elektriske anlegg på skip og lektere.

Tilføyd ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618.

Kapittel 5

Besiktelse for utstedelse av sikkerhetssertifikat og operasjonstillatelse- og besiktelse av elektriske anlegg

§ 16

Begjæring om besiktelse for påbudte sertifikater

(1) For å få hurtiggående fartøy besiktet for påbudte sertifikater, skal reder eller fører i god tid før besiktelsen ønskes, sende begjæring om dette. For periodiske besiktelser og besiktelse for fornyelse skal begjæring sendes senest 1 måned før dato angitt i sertifikatet. Begjæringen fremsettes skriftlig på fastsatt skjema som fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet. Ønsket tid og sted for besiktelsen skal angis.

(2) Når det sendes inn begjæring om besiktelse av hurtiggående fartøy som ikke er nytt, og som ikke tidligere har vært norsk, skal det sammen med begjæringen sendes generalarrangementstegning i plan og profil, opplysninger om redningsutstyret, stabilitet, brannsikrings- og brannslukningsarrangement, eventuelt slepe- og ankerhånderingsutstyr samt om innredningsarrangementet om bord. Dersom det gjelder innkjøp av passasjerfartøy som ikke er klassifisert, skal det dessuten innsendes hovedtegnninger av skrog og tegninger av maskinarrangementet. Ved innkjøp av hurtiggående fartøy av glassfiberarmert polyester eller andre støpte materialer, skal det i tillegg innsendes dokumentasjon om fartøys opprinnelse og om produksjonsforhold, materialbruk, materialkvalitet mv. Dersom ikke nødvendig dokumentasjon fremlegges, kan det bli forlangt uttatt prøvestykke av skroglaminat for materialprøve.

(3) Begjæringen sendes til Sjøfartsdirektoratets stasjon der besiktelsen skal utføres.

(4) For besiktelse i utlandet skal det for nybygg sendes begjæring til Sjøfartsdirektoratet. For seilende hurtiggående fartøy sendes begjæring til Sjøfartsdirektoratets stasjon i de havner hvor Sjøfartsdirektoratet har fast skipsinspektør, og ellers til nærmeste norske utenriksstasjon.

Endret ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 11).

§ 17

Generelle bestemmelser om gjennomføring av besiktelsene

(1) Når hurtiggående fartøy blir besiktet, skal reder eller fører sørge for at Sjøfartsdirektoratet får slik bistand som måtte være påkrevd. Om nødvendig kan Sjøfartsdirektoratet tilkalle arbeidshjelp, og utgiftene til dette skal betales av rederen.

(2) Eventuelle pålegg og en frist for å etterkomme dem, skal anføres i en påleggsliste som vedlegges sertifikatet.

(3) Sjøfartsdirektoratet kan også kontrollere forhold som de anerkjente besiktelsesinstitusjoner kontrollerer ved klassifisering av nybygg, ved besiktelse for opptak i klasse og ved fornyelse av klasse for eksisterende hurtiggående fartøy.

(4) Ved gjennomføring av besiktelsene skal IMO Res. A.746(18) om retningslinjer etter det harmoniserte system for besiktelse og sertifisering med endringer gjeldende pr. 17. mars 1998 følges.

Endret ved forskrifter 28 mars 2000 nr. 307 (i kraft 1 mai 2000), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 12).

§ 18

Besiktelse av elektriske anlegg

(1) Ved begjæring om besiktelse av elektriske anlegg¹ med spenning høyere enn 50 V gjelder følgende:

- a) For besiktelse av nye anlegg om bord i hurtiggående fartøy som bygges i Norge, sendes begjæring om besiktelse til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Ved bygging i utlandet sendes begjæring om besiktelse til Sjøfartsdirektoratet.
- b) Når anlegget er ferdig installert og eventuelle pålegg er etterkommet, utferdiger DSB en tilsynserklæring som skal oppbevares om bord sammen med sertifikatene.
- (2) Ved utstedelse av installasjonsbevis for elektriske anlegg med spenning på 50 V og lavere gjelder følgende:
 - a) For hurtiggående fartøy som bygges i Norge, skal installasjon av anlegget foretas av elektroinstallatør, eller akseptert elektroforetak.
 - b) Elektroinstallatøren eller akseptert elektroforetak skal for det ferdige anlegget utferdige et installasjonsbevis i 3 eksemplarer på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Ett eksemplar skal beholdes om bord og to eksemplarer sendes Sjøfartsdirektoratet.
 - c) Ved bygging i utlandet skal reders begjæring om besiktelse av anlegget rettes til Sjøfartsdirektoratet, som oppnevner anerkjent klasseinstitusjon, DSB, eller akseptert elektroforetak til å besikte anlegget. Vedkommende skal utferdige installasjonsbevis i 3 eksemplarer. 1 eksemplar skal beholdes om bord og 2 eksemplarer sendes Sjøfartsdirektoratet.
- (3) For periodiske besiktelser av elektriske anlegg med høyere spenning enn 50 V gjelder følgende:
 - a) Besiktelse av hurtiggående fartøy foretas av DSB og melding om utført besiktelse sendes Sjøfartsdirektoratet.
 - b) Periodiske besiktelser foretas:
 - 1. For hurtiggående passasjerfartøy i internasjonal fart; minst en gang hver 12. måned.
 - 2. For hurtiggående passasjerfartøy i nasjonal fart; minst en gang hvert 5. år.
 - 3. For hurtiggående lastefartøy med bruttotonnasje på 500 og derover, minst engang hvert 5. år.
- (4) For periodiske besiktelser av elektriske anlegg med spenning på 50 V og lavere gjelder følgende:
 - a) For hurtiggående fartøy som omfattes av denne forskriften, skal anlegget kontrolleres av elektroinstallatør eller akseptert elektroforetak minst en gang hvert 5. år. Kontrollen skal utføres som angitt på installasjonsbeviset og bekreftes med underskrift på dette.

Endret ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 13).

¹ EMC-direktivet (direktiv 89/336/EØF og direktiv 92/21/EØF) gjelder også om bord på skip. Produkt- og elektrisitetstilsynets forskrift om elektrisk utstyr av 10. august 1995 nr. 713 gjennomfører EUs EMC-direktiv av 3. mai 1995 i norsk rett. EMC-direktivet gjelder for alle apparater som kan fremkalle elektromagnetiske forstyrrelser eller hvis funksjon kan bli påvirket av slike forstyrrelser og krever bl.a. CE-merking av slikt utstyr.

§ 19

Sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy

- (1) Sikkerhetssertifikatet og utstyrsfortegnelse for hurtiggående fartøy skal utstedes for et tidsrom på 5 år av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.
- (2) Eventuelle unntak som er gitt i henhold til direktiv 98/18/EF artikkel 7 nr. 3 skal inntas i sikkerhetssertifikatet.

Endret ved forskrifter 28 mars 2000 nr. 307 (i kraft 1 mai 2000), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 14).

§ 20

Operasjonstillatelse for hurtiggående fartøy

(1) Operasjonstillatelse for hurtiggående fartøy skal utstedes for et tidsrom på inntil 5 år av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

(2) Før operasjonstillatelse utstedes for innenriks fart i en vertsstat, skal eventuelle driftsvilkår fastsettes i samråd med vertsstaten. Slike driftsvilkår skal påføres operasjonstillatelsen.

(3) For hurtiggående ro-ro-passasjerfartøy som skal oppfylle kravene i § 8 skal det utstedes et vedlegg til operasjonstillatelsen. Av vedlegget skal det framgå opp til hvilken signifikant bølgehøyde skipet kan oppfylle de særlige stabilitetskravene som fastsatt i § 8. Vedlegget er gyldig så lenge skipet trafikkerer et område med tilsvarende eller lavere signifikant bølgehøyde.

(4) Fartøy med gyldig sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy¹ kan under forflytning gå utenfor operasjonsområdet angitt i operasjonstillatelsen under forutsetning av at:

- a) øvrige begrensninger i operasjonstillatelsen er overholdt
- b) reisen foregår i innenriks fart² uten passasjerer og last
- c) det er innsendt seilingsplan for forflytningen slik at bemanningen kan vurderes.

Endret ved forskrifter 28 mars 2000 nr. 307 (i kraft 1 mai 2000), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 15), 2 des 2004 nr. 1560, endret 2. januar 2006.

¹ Gjelder også fartøy med gyldig konstruksjons- og utstyrssertifikat utstedt i samsvar med DSC-koden.

² Jf. forskrift 4 november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

Kapittel 6

Tekniske og utstyrsmessige krav

§ 21

Redningsredskaper og redningsmidler

(1) For redningsdrakter og redningsmidler gjelder følgende:

- a) Alle besetningsmedlemmer, herunder restaurasjonspersonell, skal ha en redningsdrakt.
- b) Redningsvester på nye og eksisterende hurtiggående passasjerfartøy skal ha arrangement eller konstruksjon som gjør at redningsvesten er enkel å ta riktig på seg. Redningsvestene skal ha festestropper som ikke behøver å tres gjennom løkker e.l. og som ikke er basert på knytning. Redningsvestene skal dessuten ha skrittropp eller annen likeverdig løsning som sikrer at den sitter på ved bruk. Redningsvestene skal være utstyrt med lys i henhold til SOLAS regel III/22.3.1 (1996 Amendments) og termisk beskyttelse som tilfredsstiller kravene i IMO MSC/Circ. 922. Kravet om termisk beskyttelse gjelder ikke for skip som kun opererer i farvann mellom 30° S og 30° N.
- c) I passasjerområdet skal alle sitteplasser være utstyrt med et arrangement for plassering av redningsvester under setene, eller de skal være plassert innen arms rekkevidde fra setene. Redningsvester som er beregnet for barn, kan være plassert på passende steder. Redningsvester som overstiger 100 % av det tillatte passasjerantallet, kan være plassert på passende steder.
- d) På hurtiggående fartøy som etter kodens kapittel 8 nr. 8.10.2 er gitt tillatelse til å benytte åpne redningsflåter, skal hver flåte være utstyrt med termiske beskyttelsesposser for det største tillatte passasjerantallet. Termiske beskyttelsesposser skal minst tilfredsstille Sjøsikkerhetskonvensjonens regel III/34.

(2) Bestemmelsene om stuing av redningsfarkoster og om innskippingsarrangementet i kodens kapittel 8 nr. 8.6.5, 8.7.4 og 8.7.5 gjelder også for eksisterende hurtiggående passasjerfartøy. For eksisterende hurtiggående passasjerfartøy som ikke er sertifisert etter koden for hurtiggående fartøy, vurderes arrangementet i forhold til skadevannlinjer fra foreliggende beregninger. For eksisterende hurtiggående passasjerfartøy hvor det ikke er utført skadeberegninger, vurderes fribordet med nødvendig sikkerhetsmargin til redningsarrangementet slik at tørrskodd evakuering sikres.

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 16).

§ 22

Nødbelysning i passasjerinnredningen

Alle eksisterende hurtiggående passasjerfartøy skal være utstyrt med nødbelysning i passasjerinnredningen som minst oppfyller kravene i kodens kapittel 12 nr. 12.7.9.1 og 12.7.9.2. Nødbelysningen skal de første 30 minuttene kunne virke med en lysstyrke i passasjerinnredningen som er tilstrekkelig for lesing av nødinstrukser og håndtering av redningsvester.

Tilføyd ved forskrift 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001). Endret ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 17).

§ 23

Kompassutrustning

Hurtiggående fartøy skal i tillegg til magnetkompasset som bestemt i kodens kapittel 13 nr. 13.2.1 være utstyrt med et kompass som minst tilfredsstiller kravene i IMO Res. A.694 (17) «General requirements for shipborne radio equipment forming part of the GMDSS and for electronic Navigational Aids» og IMO Res. A.821(19) «Performance standards for gyrocompasses for high speed craft».

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 17), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 18).

§ 24

Farts- og distansemåleranlegg

(1) Farts- og distansemåleranlegg som installeres på hurtiggående fartøy i utenriks fart, skal minst tilfredsstille IMO Res. A.824(19) «Performance standards for devices to indicate speed and distance». Anlegget skal dessuten oppfylle kravene i IMO Res. A.694(17), «General requirements for shipborne radio equipment forming part of the GMDSS and for electronic Navigational Aids».

(2) Hurtiggående fartøy i innenriks fart kan i stedet for farts- og distansemåleranlegget som nevnt i første ledd, være utstyrt med en innretning som måler fart og distanse og som fungerer tilfredsstillende under alle hastigheter og operasjonsforhold.

- a) Innretningen kan være basert på differensiell GPS, dersom operasjonsområdet for fartøyet, har pålitelig dekning og alarm for manglende differensialkorreksjoner er installert.
- b) Farts- og distansemåleranlegg som er basert på GPS, skal minst tilfredsstille IMO Res. A.815(19) «World-Wide radionavigation system».
- c) Videre skal anlegget minst tilfredsstille IMO Res. A.819(19) «Performance standards for shipborne global position system (GPS) receiver equipment».
- d) Anlegget skal oppfylle kravene i IMO Res. A.694(17), «General requirements for shipborne radio equipment forming part of the GMDSS and for electronic Navigational Aids».

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 18), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 19), 1 juni 2004 nr. 816.

§ 25

Dybdemåleranlegg

Anlegget skal tilfredsstillere kravene i IMO Res. A.694(17), «General requirements for shipborne radio equipment forming part of the GMDSS and for electronic Navigational Aids».

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 19), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 20).

§ 26

Radaranlegg

Hurtiggående fartøy som i henhold til sikkerhetssertifikatet kan føre mer enn 100 passasjerer, skal være utstyrt med minst to radaranlegg. I tillegg gjelder følgende:

- a) Bestemmelsene i IMO Res. A.694(17) «General requirements for shipborne radio equipment forming part of the GMDSS and for electronic Navigational Aids» og IMO Res. A.820(19) «Performance standards for navigational radar equipment for high speed craft», skal følges.
- b) For hurtiggående fartøy som er konstruert for en driftshastighet på 36 knop eller mer skal radarantennens omdreiningshastighet være minst 60 omdreininger i minuttet. For slike fartøy som er utstyrt med to radarer, og hvor den ene er en S-båndsradar (10 cm radar), behøver antennens omdreiningshastighet for denne radaren ikke å overskride 48 omdreininger i minuttet.
- c) Utstyret skal uten utvendige forstørrelsesmidler vise en relativ bildeskjerm med fartøyet forutmerke opp i ustabilisert modus med en effektiv diameter på ikke mindre enn:
 1. 180 mm for fartøy med lengde mindre enn 40 m.
 2. 250 mm for fartøy med lengde på 40 m og derover, men på mindre enn 70 m.
 3. 340 mm når det kreves en radar, og 250 mm på den andre, når det kreves to radarer, på fartøy med lengde på 70 m og derover.

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 20), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 21).

§ 27

Svingehastighets- og rorvinkelindikator

Kodens kapittel 13 nr. 13.7.1 gjelder ikke for hurtiggående fartøy i innenriks fart med lengde mindre enn 80 m.

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 21), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 22).

§ 28

Automatiske styrehjelpemidler (selvstyreanlegg)

Hvis automatiske styrehjelpemidler er installert, skal de minst tilfredsstillere IMO Res. A.822(19) «Performance standards for automatic steering aids (automatic pilots) for high speed craft».

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 22), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 23).

§ 29

Kart og nautiske publikasjoner

På alle hurtiggående fartøy skal det være nødvendige og oppdaterte kart og nautiske publikasjoner mv. for det aktuelle operasjonsområdet.

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 23), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 24).

§ 30

Kikkert, barometer og termometer

Alle hurtiggående fartøy skal være utstyrt med kikkert, barometer og termometer.

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 24), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 25).

§ 31

Radiokommunikasjon

Kodens kapittel 14 nr. 14.6.1.5 (NAVTEX) og nr. 14.6.1.6 (satellitt fri-flyt nødpeilesender) gjelder ikke for hurtiggående fartøy med operasjonsområde hvor åpne havstrekninger på over 5 nautiske mil ikke passerer.

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 25), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 26).

§ 32

Megafon

(1) Nye og eksisterende hurtiggående passasjerfartøy skal være utstyrt med to batteridrevne megafoner, hvorav en skal plasseres på broen og en i passasjerinnredningen.

(2) Megafonene skal være av en type som kan stå under konstant lading, og som gir minst 15 minutters taletid.

Tilføyd ved forskrift 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001). Endret ved forskrift 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 27).

§ 33

Sikkerhetskrav for bevegelseshemmede personer

(1) MSC sirkulære nr. 735 av 24. juni 1996 om anbefalinger med hensyn til passasjerskips konstruksjon og drift for å imøtekomme eldres og bevegelseshemmedes personers behov (Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' need) skal følges i den utstrekning det passer.

(2) For hurtiggående passasjerfartøy som ble kjølstrukket eller som var på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. oktober 2004 gjelder følgende:

a) *Atkomst til fartøyet*

Fartøyet skal være konstruert og utstyrt slik at bevegelseshemmede personer kan stige om bord og gå i land på en enkel og sikker måte, og forflytte seg mellom dekkene, enten på egen hånd eller ved hjelp av ramper eller heiser. Det skal settes opp anvisninger til slike adgangsfasiliteter ved alle innganger og andre hensiktsmessige steder om bord på hele fartøyet.

b) *Skilt*

Skilt som finnes om bord på fartøyet til hjelp for passasjerene, skal være tilgjengelige og lette å lese for bevegelseshemmede personer (herunder personer med sensoriske funksjonshemninger), og være strategisk plassert.

c) *Kommunikasjon og meldinger*

Fartøyet skal være utstyrt med midler om bord til å kommunisere meldinger visuelt og verbalt, f.eks. om forsinkelser, ruteendringer og tjenester om bord, til personer med ulike former for bevegelseshemninger.

d) *Alarm*

Alarmsystem og -knapper må være utformet slik at de lett kan nås av og varsle alle bevegelseshemmede personer, herunder personer med sensoriske svekkelser og personer med lærevansker.

e) *Tilleggskrav for å sikre bevegelighet inne i fartøyet*

Håndlister, korridorer og ganger, døråpninger og dører skal være tilgjengelige for rullestolbrukere. Heiser, bildekk, passasjersaloner, innredning og toaletter skal være konstruert slik at de på en rimelig måte og i rimelig omfang er tilgjengelige for bevegelseshemmede personer.

(3) For hurtiggående passasjerfartøy som ble kjølstrukket eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 1. oktober 2004 gjelder første og andre ledd i paragrafen her i den utstrekning Sjøfartsdirektoratet bestemmer, jf. § 1 tredje, femte og sjette ledd.

Opphevet ved forskrift 30 juni 2003 nr. 936 (i kraft 1 juli 2003). Tilføyd ved forskrift 2 des 2004 nr. 1560.

§ 34

Vinduer i styrehus

(1) Frontvinduer skal helle med foroverliggende topp.

(2) Vindusviskere skal installeres foran arbeidsstasjonene. De skal være utstyrt med intervallfunksjon og ferskvannsspyling. Vindusviskere skal kunne holde vinduene klare under alle værforhold som fartøyet kan forventes å møte.

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 26), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 29).

§ 35

Beredskapsplaner

(1) For hurtiggående passasjerfartøy som fra havner innenfor EØS går i rutetrafikk i utenriks fart eller i innenriks fart i havområder som er omfattet av klasse A, gjelder Sjøsikkerhetskonvensjonen regel III/29 (1996 Amendments). Beredskapsplaner skal være i samsvar med IMO Res. A.852(20).

(2) Dersom to eller flere EØS-stater er berørt av rutetrafikken som vertsstater, skal de i fellesskap utarbeide en plan for de ulike rutene.

Tilføyd ved forskrift 20 mars 2001 nr. 375. Endret 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 29A).

Kapittel 7

Operasjonskrav, manøvrering mv.

§ 36

Operasjonskrav

(1) Bestemmelsene om operasjonskrav i kodens kapittel 18, gjelder også for eksisterende hurtiggående passasjerfartøy.

(2) Den dokumentasjon som kreves for operasjonskontroll etter kodens kapittel 18 nr. 18.1 og den fartøydokumentasjon som kreves etter kodens kapittel 18 nr. 18.2, skal være forfattet på norsk og oppbevares om bord.

(3) Rederiets system for opplæring og bedømmelse av besetningens fartøyspesifikke kompetansenivå krevd i kodens kapittel 18.3 skal minst tilfredsstillende følgende kriterier:

a) Assessor

Rederiet skal utpeke en koordinerende assessor som er kvalifisert i henhold til kvalifikasjonsforskriftens § 9-3 (4).

b) Opplæring

Rederiets opplæringsprogram skal spesifisere opplæringens varighet og innhold, slik at kandidaten, i tillegg til å tilegne seg kunnskap, har opparbeidet praktiske ferdigheter til å fylle sine oppgaver så vel i normalsituasjon som i nødsituasjon før tiltredelse i stilling om bord. Relevante deler av opplæringen skal foregå når fartøyet

er underveis slik at kandidaten blir kjent med alle aktuelle havner og hele operasjonsområdet under dag- og nattseilas med aktuelt fartøy.

c) Kompetanse

Rederiet skal forvisse seg om at enhver besetningsmedlem innehar de her spesifiserte kompetansenivå før vedkommende tiltrer i stilling.

A = Ledelsesnivå B = Operere C = Forstå	Ta komplekse strategiske beslutninger på selvstendig grunnlag Bruke prosesser, komponenter og systemer på selvstendig grunnlag. Forstå hensikt, bruk og effekt av prosesser, systemer og komponenter.	Brobesetning		
		Fører og Navigator	Maskinist	Øvrig besetning
.1	Kunnskap om alle framdrifts- og kontrollsystemer om bord, herunder kommunikasjons- og navigasjonsutstyr, styringssystemer, elektriske, hydrauliske og pneumatiske systemer og lense- og brannpumper,	A	B	C
.2	Feilmodus for kontroll-, styrings- og framdriftssystemene og korrekt reaksjon på slike feil,	A	B	C
.3	Fartøyets manøvreringsegenskaper og operasjonsbegrensninger,	A	B	C
.4	Brokommunikasjon- og navigasjonsprosedyrer,	A	C	C
.5	Intakt stabilitet og skadestabilitet og fartøyets overlevelsessevne i skadetilstand,	A	B	C
.6	Plassering og bruk av fartøyets redningsredskaper, herunder utstyr i redningsfarkostene,	A	B	B
.7	Plassering og bruk av rømningsveier i fartøyet og evakuering av passasjerene,	A	B	B
.8	Plassering og bruk av brannbeskyttelses- og brannoppdagelsesredskaper og -systemer i tilfelle brann om bord,	A	B	B
.9	Plassering og bruk av skadekontrollredskaper og -systemer, herunder betjening av vanntette dører og lensepumper,	A	B	C
.10	Sikringssystemer for stuing av last og kjøretøyer,	A	B	C
.11	Metoder for kontroll og kommunikasjon med passasjerer i en nødsituasjon,	A	B	B
.12	Alle elementer i opplæringshåndboken. Jf. kodens punkt 18.2.3.	A	B	B
.13	Havner, ruter og spesielle forhold som vedrører operasjon og evakuering av fartøyet. Jf. kodens punkt 18.2.2 Rutehåndbok.	A	B	C
.14	Operasjonsbegrensninger og grunnlag for operasjonstillatelsen. Jf. kodens punkt 18.1.3	A	A	C

.15	Passasjerhåndtering, passasjerkomfort og informasjon til passasjerene, inkludert bruk av PA anlegg under normaloperasjon.	A	B	B
.16	Rederiets politikk og prosedyrer for passasjerbehandling i samsvar med STCW-kodens regel V3 (V2) sett i sammenheng med kodens punkt 18.2.3.24.	A	B	B
.17	Rederiets politikk og prosedyrer for sikkerhet (Security).	A	B	B
.18	Rederiets praksis for å sikre et godt arbeidsmiljø (HMS).	A	B	B

d) Utsjekk

Bedømmelse av kompetansenivå skal bestå av en praktisk og en skriftlig del. Kandidaten skal også ved praktisk bruk vise tilfredsstillende ferdigheter i bruk av instrumenter, utstyr og tekniske hjelpemidler som inngår i arbeidsoppgavene.

Relevante deler av utsjekken skal foregå når fartøyet er underveis og bestå av minst én ankomst og én avgang i alle aktuelle havner og seilas i hele operasjonsområdet under dag- og nattseilas med aktuelt fartøy.

Den fartøysrelaterte utsjekk skal bedømmes av sertifisert assessor jf. kvalifikasjonsforskriftens § 9-3 (4). Den fartøysrelaterte opplæring skal minst tilfredsstillende fartøyet operasjons-, opplærings-, vedlikeholds- og servicemanual.

e) Dokumentasjon av utsjekk

Alle besetningsmedlemmer skal ha bestått og dokumentert utsjekk før de tiltrer i tjeneste om bord på et fartøy, eller i et nytt operasjonsområde. Ny utsjekk skal gjennomføres før tiltredelse etter opphold i tjenesten på et fartøy eller i en rute på over 6 måneder.

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 27), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 30), 18 okt 2004 nr. 1377 (i kraft 1 jan 2005).

§ 37

Manøvrering, styringsdyktighet og ytelse

(1) Bestemmelsene om manøvrering, styringsdyktighet og ytelse i kodens kapittel 17 gjelder også for eksisterende hurtiggående passasjerfartøy.

(2) Den feilmodus- og feileffektanalyse (FMEA) som kreves etter kodens kapittel 17 nr. 17.4, kan for eksisterende hurtiggående passasjerfartøy erstattes med en forenklet analyse og praktisk test, og baseres på erfaringer fra tidligere drift.

(3) Test etter vedlegg 8 i koden for hurtiggående fartøy, skal utføres for både nye og eksisterende passasjerfartøy.

(4) Begrensninger vedrørende sikker hastighet i forhold til sjøtilstand og eventuelt i fartøyet styringsdyktighet skal inntas i fartøyet operasjonshåndbok. Reder skal sørge for at disse begrensningene er kjent av alle offiserene om bord.

Tilføyd ved forskrift 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001). Endret 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 31).

Kapittel 8

Avsluttende bestemmelser

§ 38

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft 1. juli 1998.

Endret ved forskrifter 22 des 2000 nr. 1575 (i kraft 1 jan 2001, tidligere § 29), 4 juni 2002 nr. 618 (tidligere § 33).

Vedlegg 1

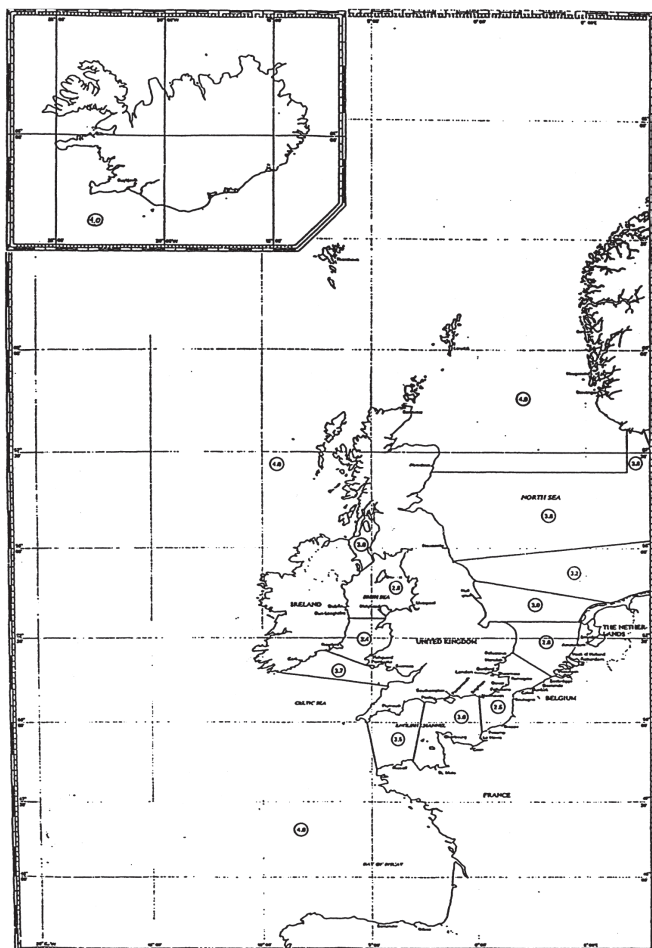
«Signifikante bølgehøyder»

Bestemmelsene i dette vedlegg er bindende i henhold til § 8 i forskrift av 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

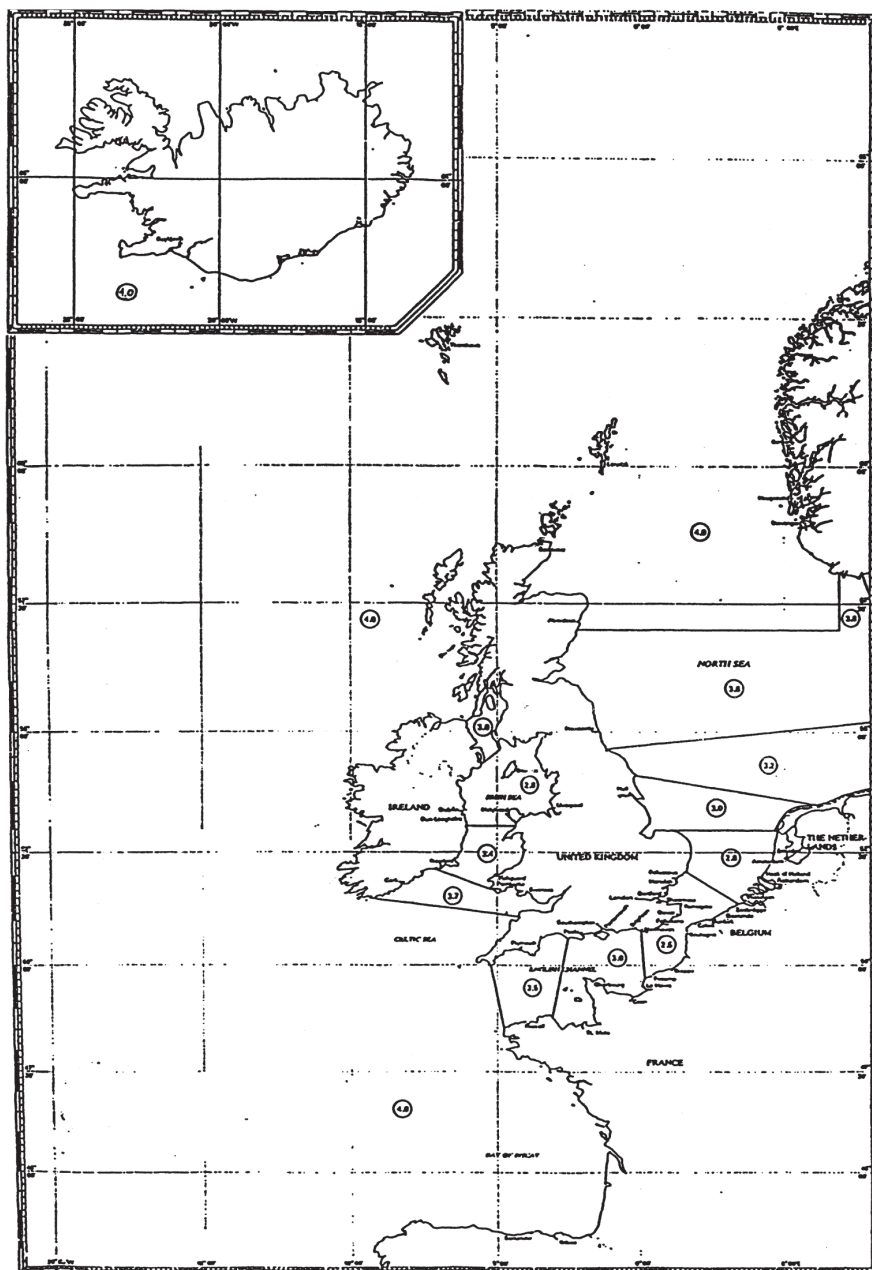
Dette vedlegg oppgir de signifikante bølgehøydene (H_s) som skal brukes til å bestemme vannhøyden ved anvendelsen av den tekniske standarden i vedlegg 2.

Verdiene er angitt på et kart som presenterer de signifikante bølgehøydene, som ikke overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 % på årlig basis i de forskjellige havområdene som dekkes av avtalen.

Kystområdene skal anses å ha signifikante bølgehøyder på mindre enn 1,5 m med mindre annet er angitt på kartet.

*Merknad:*

Bølgehøydene oppgitt på dette kartet er de signifikante bølgehøydene (H_s) som ikke overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 %, og som skal brukes for å bestemme vannhøyden.



Merknad:

Bølgehøydene oppgitt på dette kartet er de signifikante bølgehøydene (H_s) som ikke overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 %, og som skal brukes for å bestemme vannhøyden.

¹Kart kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 Haugesund. Tlf.: 52745000, faks 52740001 eller postmottak@sjofartsdir.no.

Tilføyd ved forskrift 20 mars 2001 nr. 375.

Vedlegg 2

Modellforsøksmetoden

Bestemmelsene i dette vedlegget er bindende, jf. § 8 sjette og femtende ledd i forskrift 5. januar 1999 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

1. Mål

Denne reviderte modellforsøksmetoden er en revisjon av metoden i tillegget til resolusjon 14 fra SOLAS-konferansen 1995. Siden ikrafttredelsen av Stockholm-avtalen er en rekke modellforsøk blitt utført i samsvar med den forsøksmetoden som gjaldt tidligere. I løpet av disse forsøkene er det identifisert en rekke mindre tilpasninger i framgangsmåtene. Denne nye modellforsøksmetoden er rettet mot å omfatte de nevnte nye mindre tilpasningene og sammen med de vedlagte retningslinjene utgjøre en mer robust framgangsmåte for vurderingen av overlevingssevnen til et skadet roro-passasjerskip i sjøgang. Ved de forsøk som er nevnt i § 8 sjette ledd, skal skipet kunne motstå en sjøgang som definert i nr. 4 nedenfor, når de verst tenkelige skadeforhold tas i betraktning.

2. Definisjoner

- L_{BP} er lengden mellom perpendikulærene
- H_S er signifikant bølgehøyde
- B er skipets bredde på spant
- T_p er bølgeperioden
- T_z er nullkryssperioden

3. Skipsmodell

- 3.1. Modellen skal være en kopi av det virkelige skipet både når det gjelder ytre konfigurasjon og indre utforming, særlig når det gjelder alle skadde rom som har en betydning for prosessen med fylling og tømming av vann. Intakt dypgående, trim, krengeing og KG-grensekurver som svarer til det verste skadetilfellet, skal benyttes. Videre skal forsøket (forsøkene) som skal vurderes, representere det verste skadetilfellet (de verste skadetilfellene) definert i samsvar med SOLAS-regel II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90) med hensyn til det samlede området under den positive GZ-kurven, og senterlinjen for skadeåpningen skal være plassert innenfor følgende område:
 - 3.1.1. $\pm 35\% L_{BP}$ fra midskips.
 - 3.1.2. Et tilleggsforsøk vil være påkrevd for det verste skadetilfellet innenfor $\pm 10\% L_{BP}$ fra midskips dersom skadetilfellet det er vist til i nr. .1 er utenfor $\pm 10\% L_{BP}$ fra midskips.
- 3.2. Modellen skal oppfylle følgende krav:
 - 3.2.1. Lengde mellom perpendikulærene (L_{BP}) skal være minst 3 meter eller en lengde som svarer til en modellskala på 1:40, eller den største verdien av disse, og den vertikale utstrekningen opp til minst tre ganger normalhøyden av overbygninger over skottdekket (fribordsdekket).
 - 3.2.2. Skrotykkelse i vannfylte rom skal ikke overstige 4 mm.
 - 3.2.3. I både intakt og skadet tilstand skal modellen oppfylle korrekte deplase-ment- og nedlastingsmerker (T_A , T_M , T_P babord og styrbord) med en maksimal toleranse ved alle nedlastingsmerker på + 2 mm. Nedlastingsmerker for og akter skal plasseres så nær FP og AP som det er praktisk mulig.
 - 3.2.4. Alle skadede rom og roro-lasterom skal modelleres med korrekt fyllings-grad for volum og overflate (faktiske verdier og fordeling) som sikrer at

innstrømmet vannmengde og massefordeling blir representert på en korrekt måte.

- 3.2.5. Bevegelsesegenskapene skal i modellen svare til det virkelige skipets egenskaper, med særlig oppmerksomhet rettet mot intakt GM-toleranse og tregheitsradius i rulle- og stampebevegelser. Begge radiene skal måles i luft og befinne seg innenfor området 0,35B til 0,4B for rullebevegelser og 0,2LOA til 0,25LOA for stampebevegelser.
- 3.2.6. Viktige konstruksjonstrekk som vannrette skott, lufterventiler osv. over og under skottdekket som kan føre til usymmetrisk fylling, skal etterlignes så langt det er praktisk mulig, slik at de representerer den virkelige situasjonen. Ventilasjons- og tverrskipstrimmingsanordninger skal konstrueres for en minste tverrsnittareal på 500 mm².
- 3.2.7. Formen på skadeåpningen skal være som følger:
 1. Trapesformet profil med side med 15° stigning til vertikalen og bredde til konstruksjonsvannlinjen definert i samsvar med SOLAS-regel II-1/8.4.1.
 2. Likesidet trekantet profil i horisontalplanet med en høyde lik B/5 i henhold til SOLAS-regel II-1/8.4.2. Dersom sidekledninger er montert innefor B/5, skal den skadede lengden ved sidekledningene ikke være mindre enn 25 mm.
 3. Uten hensyn til bestemmelser i punkt 3.2.7.1 og 3.2.7.2 foran skal alle rom som anses som skadede ved beregningen av det verste skadetilfellet (-tilfellene) som det er vist til i nr. 3.1, fylles i modellforsøkene.
- 3.3. Modellen i fylt likevektstilstand skal krenges med en ekstra krengevinkel som tilsvarende den som frambringes av krenagemomentet $M_h = \text{høyeste } (M_{\text{pass}}; M_{\text{launch}}) - M_{\text{wind}}$, men ikke i noe tilfellet skal endelig krengeing være mindre enn 1° mot skaden. M_{pass} , M_{launch} og M_{wind} gjelder slik de er fastsatt i SOLAS-regel II-1/8.2.3.4. For eksisterende skip kan denne vinkelen settes lik 1°.
4. *Framgangsmåte for forsøk*
 - 4.1. Modellen skal utprøves i et langkammet irregulært bølgemønster definert ved JONSWAP-spektrumet og med en signifikant bølgehøyde H_s , med en forsterkningsfaktor = 3,3 og en bølgeperiode $T_p = (4H_s(T_z = (T_p/1,285)))$. H_s er signifikant bølgehøyde for skipets fartsområde, som ikke skal overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 % på årsbasis, men som er begrenset til høyst 4 meter.

Ytterligere krav:

 - 4.1.1. Bassengbredden skal være tilstrekkelig til å unngå kontakt eller annen påvirkning i forhold til sidene i bassenget og anbefales å ikke være mindre enn $L_{BP} + 2$ meter.
 - 4.1.2. Bassengdybden skal være tilstrekkelig for behørig bølgemodellering, men ikke mindre enn 1 meter.
 - 4.1.3. For at et representativt bølgetog skal kunne benyttes, skal målinger utføres for forsøket på tre ulike steder innenfor avdriftsområdet.
 - 4.1.4. Bølgesonden nærmest bølgegeneratoren skal plasseres i den posisjonen der modellen skal plasseres når forsøket begynner.
 - 4.1.5. Variasjon i H_s og T_p skal være innenfor $\pm 5\%$ for de tre plasseringene, og
 - 4.1.6. i løpet av forsøkene skal det for godkjenningsformål tillates en toleranse på $\pm 2,5\%$ i H_s , $\pm 2,5\%$ i T_p og $\pm 5\%$ i T_z med henvisning til bølgesonden nærmest bølgegeneratoren.
 - 4.2. Modellen bør drive fritt og plasseres i kryssende sjø (90° posisjon) med skadehullet rettet mot de innkommende bølgene, og uten noe fortøyingssystem permanent festet

til den benyttede modellen. For å opprettholde en posisjon i kryssende sjø på ca. 90° i løpet av modellforsøket, skal følgende krav oppfylles:

- 4.2.1. Forstavnlinjer for selvstyring for mindre justeringer skal være plassert ved midtlinjen mellom for- og akterstavn, på en symmetrisk måte og på et nivå mellom KG-posisjonen og den skadede vannlinjen, og
- 4.2.2. hastigheten på vognen skal være lik modellens faktiske avdriftshastighet, med eventuelle nødvendige justeringer av hastigheten.
- 4.3. Minst 10 forsøk skal utføres. Hvert forsøk skal vare så lenge at det oppnås en stabil tilstand, men ikke mindre enn 30 minutter i sanntid. Det skal brukes forskjellige bølgetog i hvert forsøk.

5. Overlevingskriterier

Modellen skal anses som å overleve dersom den oppnår en stabil tilstand under de påfølgende forsøksseriene slik det kreves av nr. 4.3. Modellen skal anses for å ha kantret dersom det foreligger rullevinkler på mer enn 30° mot den vertikale akse eller konstant (gjennomsnittlig) krenkning på mer enn 20° for en lengre periode enn tre minutter i sanntid, selv om modellen oppnår en stabil tilstand.

6. Dokumentasjon av forsøk

- 6.1. Modellforsøksprogrammet skal være forhåndsgodkjent av administrasjonen.
- 6.2. Forsøkene skal dokumenteres med en rapport og en video eller annen visuell dokumentasjon som inneholder all relevant informasjon om modellen og forsøksresultatene, som skal godkjennes av administrasjonen. Dokumentasjonen skal minst omfatte teoretiske og målte bølgespektre og statistikk (HS, TP, TZ) for bølgehøyde på tre ulike steder i bassenget for å oppnå et representativt bølgetog, og for forsøkene med modellen, tidsseriene for den viktigste statistikken for den målte bølgehøyden nær bølgegeneratoren, samt opplysninger om modellens rulle-, duve- og stampebevegelser og om avdriftshastighet.

Endret 10. mars 2006.

3.1.3 UTSTYR

Forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. september 1992 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 43, 45 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 21, 24 og 25, jf. kgl.res. 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og delegeringsvedtak av 25. juni 2007 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII (direktiv 98/35/EF), nr. 56c (direktiv 1999/35/EF), nr. 56d (direktiv 96/98/EF), nr. 55a (direktiv 2002/59/EF) og vedlegg II kap. XXXII nr. 1 (direktiv 96/98/EF). Endret 14 des 1995 nr. 1097, 29 des 1998 nr. 1459, 25 jan 2000 nr. 172, 20 mars 2001 nr. 351, 4 juni 2002 nr. 983 (Forskriften kunngjort i sin helhet), 30 juni 2003 nr. 936, 1. juni 2004 nr. 813. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 4 juli 2008 nr. 793.

IV

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	636
§ 1 Virkeområde	636
§ 2 Definisjoner	637
§ 3 Plikter	639
§ 4 Fravik	639
Kapittel 2 Tegninger, godkjenning og kontroll	640
§ 5 Tegninger m.v.	640
§ 6 Godkjenning av utstyr	640
§ 7 Funksjonskontroll m.v.	640
Kapittel 3 Internasjonale krav	641
§ 8 Internasjonale krav	641
§ 8A Seilingsveiledning og seilingsopplysninger for ro-ro passasjerskip i rutetrafikk innenfor EØS.	642
Kapittel 4 Utrustningskrav	642
§ 9 Magnetkompassanlegg	642
§ 10 Gyrokompassanlegg	642
§ 11 Selvstyranlegg, purre- og kalleanlegg	642
§ 12 Farts- og distansemåleranlegg (logg)	643
§ 13 Radaranlegg	643
§ 14 Elektronisk utstyr for posisjonsbestemmelse	643
§ 15 Radiopileanlegg o.l.	643
§ 16 Dybdemåleranlegg	644

§ 17	Automatisk radar plotteanlegg (ARPA)	644
§ 18	Styreanordninger	644
§ 19	Indikatorer for rorvinkel, turtall og svingehastighet	644
§ 19A	Ferdskriver (VDR) på passasjerskip	644
§ 19B	Ferdskriver (VDR) på lasteskip	645
§ 19C	Standarder til ferdskriver og bruk av opplysninger	645
§ 19D	Automatiske identifikasjonssystemer (AIS) på passasjerskip	645
§ 19E	Automatiske identifikasjonssystemer (AIS) på lasteskip	646
§ 19F	Standarder for automatiske identifikasjonssystemer (AIS) m.v.	646
§ 19G	Automatiske identifikasjonssystemer (AIS) på fritidsfartøy	646
§ 19H	LRIT-utstyr	647
§ 20	Sekstant, skipsur og kronometer	647
§ 21	Kart m.v.	647
§ 22	Lanterner og signalfigurer	648
§ 23	Signaleringsutstyr	648
	Kapittel 5 Styrehus og bro. Plassering av utstyr	648
§ 24	Styrehus og bro	648
§ 25	Arrangement m.v. i styrehus og på brovinger	649
§ 26	Tilleggsstyrehus	649
	Kapittel 6 Avsluttende bestemmelser	650
§ 27	Ikrafttredelse	650

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- (1) Forskriften gjelder for norske skip, med de presiseringer som fremgår av annet til syvende ledd.
- (2) Denne forskriften gjelder for:
 - a) nye passasjerskip uansett størrelse og lasteskip med største lengde 15 meter og derover,
 - b) nye lasteskip under 15 meter slik det fremgår av de enkelte paragrafer, og
 - c) nye lektere med bruttotonnasje på 50 og derover som skal ha fartssertifikat med mindre annet fremgår av de enkelte paragrafene.
- (3) Bestemmelsene gjelder for skip både i internasjonal og nasjonal fart, når annet ikke er spesifisert.
- (4) Forskriften gjelder ikke fiske- og fangstfartøyer, men gjelder fritidsfartøyer slik det går frem i den enkelte paragraf.
- (5) Eksisterende konvensjonsskip og lektere skal oppfylle
 - a) bestemmelsene i de konvensjoner som gjaldt på den tiden skipet eller lekteren ble bygget,
 - b) eventuelle senere konvensjonsendringer som er gjort gjeldende for eksisterende skip eller lektere, og
 - c) aktuelle nasjonale bestemmelser for konvensjonsskip i henhold til nærværende forskrift.

(6) Eksisterende ikke-konvensjonsskip og lektere av samme type og størrelse som nevnt i første ledd, skal generelt oppfylle bestemmelsene i de forskrifter som gjaldt på den tid skipet eller lekteren ble bygget, med eventuelle endringer som er gitt anvendelse for eksisterende skip eller lektere. Disse bestemmelsene behøver likevel ikke håndheves strengere enn hva som er uttrykt i nærværende forskrift, såfremt forskriftens sikkerhetsmessige norm er ivaretatt.

(7) Eksisterende skip og lektere skal oppfylle bestemmelsene i nærværende forskrift når utstyr skiftes ut eller arrangementer forandres.

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 813, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

1. *Akseptert*: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av:
 - a. anerkjent klasseinstitusjon,
 - b. teknisk kontrollorgan,
 - c. annen navngitt offentlig/privat institusjon eller
 - d. administrasjonen i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
2. *Automatisk identifikasjonssystem (AIS)*: Et system som gjør det mulig å utveksle informasjon om skipets identitet, type, posisjon, kurs, fart, navigasjonsstatus og annen sikkerhetsrelatert informasjon mellom skip som har AIS og mellom skip og AIS-stasjoner på land.
3. *Automatisk radar plotteanlegg (ARPA)*: Anlegg som behandler mottatte data og gir informasjon med sikte på å unngå kollisjoner.
4. *Bemyndiget*: Bemyndiget av Sjøfartsdirektoratet. For øvrig gjelder de definisjoner som er inntatt i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel I, regel 2. Hvor det i Sjøsikkerhetskonvensjonen er henvist til «administrasjonen», skal dette bety Sjøfartsdirektoratet eller den det har bemyndiget.
5. *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Dersom det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkningsrubrikken, gjelder tallverdien for denne som bruttotonnasje.
6. *Bygget*: Betyr at et skip er på et byggetrinn der:
 1. kjølen er strukket; eller
 2. bygging av et bestemt skip kan fastslås å være påbegynt; eller
 3. det som er satt sammen av skipet, består av minst 50 tonn eller utgjør 1 % av den beregnede vekt av alt bygningsmaterialet, dersom dette er mindre.
7. *Eksisterende skip*: Skip som ikke er nytt skip, jf. nr. 22 nedenfor.
8. *Elektronisk utstyr for posisjonsbestemmelse*: Elektronisk utstyr som er innrettet for angivelse av et skips posisjon ved hjelp av signaler fra terrestriske sendere eller satellitt.
9. *Fartsområder*: Fartsområdene er som definert i den til enhver tid gjeldende forskrift om fartsområder.
10. *Ferdskriver (VDR)*: Utstyr som kontinuerlig og automatisk tar opp navigasjonsmessig og sikkerhetsrelatert informasjon, primært til bruk ved havarietterforskning.
11. *Godkjent*:
 1. For utstyr som omfattes av den til enhver tid gjeldende forskrift om skipsutstyr: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 2. For annet utstyr: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
 3. For tegninger: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
12. *Hurtigbåt*: Fartøy som bygges i henhold til revidert IMO resolusjon A.373 (X) «Code of safety for dynamically supported craft».

13. *Hurtiggående passasjerfartøy i innenriks fart:* Et fartøy som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 12 passasjerer og som kan oppnå en maksimumshastighet i meter pr. sekund (m/s)- lik eller større $3,7^{0,1667}$ der = deplasement tilsvarende konstruksjonsvannlinjen (m^3) og som kan oppnå en hastighet på 20 knop eller mer.
14. *Hurtiggående passasjerfartøy i utenriks fart:* Et fartøy som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 12 passasjerer og som kan oppnå en maksimumshastighet i meter pr. sekund (m/s)- lik eller større $3,7^{0,1667}$ der = deplasement tilsvarende konstruksjonsvannlinjen (m^3).
15. *Hurtiggående ro-ro passasjerfartøy:* Hurtiggående passasjerfartøy med ro-ro lasterom eller spesiallasterom som definert i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS 1974), regel II-2/3 med endringer eller hurtiggående passasjerfartøy med innretninger som tillater veitrafikkerende kjøretøy eller skinnegående materiell og kjøre om bord og av fartøyet.
16. *Innenriks fart:* Reiser fra en havn i en stat til samme havn eller til en annen havn i den samme staten.
17. *Lasteskip:* Skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy eller lekter. (Med fiske- og fangstfartøy forstås fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen, herunder tang og tare.)
18. *Lengde:* Største lengde fra forkant av forreste del av skroget til akterkant av akterste del av skroget.
19. *LRIT-utstyr:* Ustyr for informasjon og langdistansesporing av skip.
20. *LRIT-informasjon:* Skipets identitet, posisjon (lengde og bredde), samt dato og tiden da posisjonen ble tatt.
21. *Navigasjonssystem:* Anlegg som behandler mottatte data og gir informasjon om skipets posisjon, kurs til ønsket påkommende plass og som eventuelt også kan holde fartøyet i ro i bestemte posisjoner (dynamisk posisjonering) o.l.
22. *Nordisk Båtstandard:* De til enhver tid gjeldende felles nordiske regler for yrkesfartøy mindre enn 15 meters lengde.
23. *Nordisk godkjennelse:* Godkjennelse som er foretatt av myndighetene i et av de nordiske land, eller av Det Norske Veritas, i henhold til Nordisk Båtstandard for yrkesfartøy.
24. *Nytt skip:* Skip hvis kjøl strekkes, eller som er på et tilsvarende byggetrinn, på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft (1. november 1992).
25. *Passasjerskip:* Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
26. *Purre- og kalleanlegg:* Separat eller integrert purre- og kalleanlegg med broprioritering som gir bro og vaktssenter i maskinrom mulighet for purring, oppkalling og toveis telefonforbindelse med andre vaktssentre, lugarer, messer og oppholdsrom.
27. *Radiodekningsområde A1:* Områder innenfor radiodekning til minst én VHF/DSC kyststasjon.
28. *Radiodekningsområde A2:* Områder utenfor radiodekningsområde A1, men innenfor radiodekning til minst én MF/DSC kyststasjon.
29. *Radiodekningsområde A3:* Områder utenfor radiodekningsområdene A1 og A2, men innenfor radiodekning til en Inmarsat geostasjonær satellitt som kan motta og videreformidle nødalarm.
30. *Radiodekningsområde A4:* Områder utenfor radiodekningsområdene A1, A2 og A3.
31. *Radioheimingsutstyr:* Radioapparat utstyrt for å peile andre stasjoner som sender på nødtelefonifrekvenser.
32. *Radiopeileapparat:* Fastmontert radioapparat utstyrt for å peile andre stasjoner i radionavigasjonsbåndet samt på nødtelegrafifrekvenser.
33. *Radiostasjon:* Forskriftsmessig radiotelefoni-, skipsjordstasjon og/eller telegrafistasjon.

34. *Ro-ro passasjerskip*: Passasjerskip med ro-ro lasterom eller rom av særskilt kategori som definert i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel II-2/3 eller passasjerskip med innretninger som tillater vegtrafikkerende kjøretøy eller skinnegående materiell å kjøre om bord og av skipet.
35. *Rutetrafikk*: En rekke seilinger med passasjerskip for å sikre forbindelsen mellom de samme to eller flere havner, eller en rekke seilinger til og fra samme havn uten mellomliggende anløp, enten
 1. i henhold til en offentliggjort rutetabell, eller
 2. med slik regelmessighet eller hyppighet at de fremstår som en systematisk rekke seilinger.
36. *Selvstyreranlegg*: Innretning som består av styreenhet og kompassammenliknerutstyr (kursavvikalarm) som gjør det mulig å holde fartøyet på en innstilt kurs og motta varsel-signal dersom fartøyet avviker fra kursen.
37. *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
38. *Sjøveisreglene*: Reglene om forebygging av sammenstøt på sjøen slik det fremgår av den til enhver til gjeldende forskrift.
39. *Tilleggsstyrehus*: Et rom utenfor broarrangementet hvorfra skipet kan styres og manøvreres.
40. *Typegodkjent*:
 1. For utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 2. Annet utstyr: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.
41. *Ulykke*: En ulykke, jf. definisjonen i IMO-koden for undersøkelse av ulykker eller hendelser til sjøs.
42. *Utenriks fart*: En reise fra en havn i en stat til en havn utenfor vedkommende stat eller omvendt.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 936 (i kraft 1 juli 2003), 1 juni 2004 nr. 813, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Tegninger, godkjenning og kontroll

§ 5

Tegninger m.v.

(1) Ved nybygg eller ombygninger av skip på 15 meters lengde og derover skal tegninger som viser arrangement og utstyr forlangt i denne forskrift innsendes til Sjøfartsdirektoratet eller for lasteskip med bruttotonnasje på 500 og derover som skal registreres i norsk internasjonalt skipsregister, til skipsklasseselskap for behandling i god tid før bygging eller ombygging tar til.

(2) Tegningene skal i plan, i profil og i tverrsnitt vise seksjonene i forkant, akterkant og sidene av styrehuset. Eventuelt tilleggsstyrehus og separat rom/avlukke for radiosamband og/eller bestikkhold samt dekket over styrehuset og brovingene skal vises. Tegningene skal vise vinduer og utganger m.v. og plasseringen av fastmontert og løst utstyr, påbudt eller frivillig anskaffet. Antennearrangementer, lanterner, lydsignalapparater og fastmontert utstyr for lys-signalering skal være beskrevet i separat tegning.

(3) Tegningene skal være i målestokk minst 1:50.

(4) Tegningene skal angi utstyrets fabrikat eller merke og typebetegnelse, samt gi opplysning om eventuell godkjennelsesinstitusjon.

(5) I tillegg skal tegninger som viser fri sikt mot havflaten forover, til siden og akterover fra styrehus og brovinger når skipet er ballastet og når dekkslast føres, sendes Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger i ett eksemplar til orientering. Blindsektorer på grunn av kraner, poster, dekkskonstruksjoner, vindusrammer, arrangement i styrehus og på broving m.v. skal fremgå. Det vises i denne forbindelse til IMO Res. A.708 (17).

§ 6

Godkjenning av utstyr

Utstyr som er påbudt som følge av krav i denne forskrift og i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel V eller IMO Resolusjon A.373 (X), skal være typegodkjent eller akseptert, jf. § 2 nr. 1 og 34. Det skal forefinnes instruks og vedlikeholdsmateriale e.l. for det utstyr som er om bord.

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 813.

§ 7

Funksjonskontroll m.v.

Ved nybygg og ombygginger av skip og ved nyinstallasjoner av utstyr skal navigasjonshjelpemidler være funksjonsprøvet før fartøyet settes i drift. Prøvene skal skje i samarbeid med representant for produsenten.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel 3

Internasjonale krav

§ 8

Internasjonale krav

(1) Alle skip som omfattes av denne forskriftens virkeområde skal følge kravene i Sjø-sikkerhetskonsvensjonens kapittel V med senere endringer vedtatt til og med resolusjon MSC.202(81) vedtatt 19. mai 2006 og med de tillegg som fremgår av denne forskriften.

(2) For hurtigbåter skal kravene om navigasjonshjelpemidler og styrehusarrangement i IMO Assembly Resolusjon A.373 (X) følges.

(3) For fartøy mindre enn 15 meters lengde skal bestemmelsene i Nordisk båtstandard for yrkesfartøy følges.

(4) For øvrig skal IMO Assembly Resolusjoner, MSC sirkulærer, ISO standarder og IEC standarder følges slik det fremgår av de enkelte paragrafer.

- a) A 209 (VII) Recommendation on information to be included in the manoeuvring booklet.
- b) A 223 (VII) Performance Standards for radio direction finding systems.
- c) A 224 (VII) Performance Standard for echo Sounding equipment.
- d) A 281 (VIII) Recommendation on General requirements for electrical navigational aids.
- e) A 342 (IX) Recommendations for performance Standards for automatic Pilots.
- f) A 373 (X) Code of Safety for dynamically Supported Craft.
- g) A 382 (X) Magnetic Compasses Carriage and performance standards.
- h) A 422 (XI) Performance Standards for Automatic plotting aids (ARPA).
- i) A 424 (XI) Performance Standards for Gyro Compasses.
- j) A 477 (XII) Performance Standard for radar equipment.
- k) A 478 (XII) Performance Standards for devices to indicate speed and distance.
- l) A 479 (XII) Performance Standard for Shipborne receivers for use with differential OMEGA.
- m) A 574 (14) Recommendation on general requirements for Electronic navigational aids.
- n) A 601 (15) Provision and display of manoeuvring information on board ships.
- o) A 708 (17) Navigation bridge visibility and functions.
- p) A.795 (19) Navigational guidance and information scheme for ro-ro ferry operations.
- q) A.861 (20) Performance standards for shipborne voyage data recorders (VDRs).
- r) MSC.163(78) Performance standards for shipborne simplified voyage data recorders (S-VDRs), som endret ved MSC.214(81).
- s) MSC-Circ.403 Draft Guidelines on Navigation Bridge Visibility.
- t) MSC-Circ.566 Provisional guideline on the conduct of trials in which the officer of the navigational watch acts as the sole look-out in periods of darkness.
- u) ISO-Standard 8468 Ship's Bridge Layout and associated Equipment, Requirements and Guidelines.
- v) IEC standard nr. 61996.
- w) MSC.263(84) Revised performance standards and functional requirements for the long-range identification and tracking of ships

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 813, 4 juli 2008 nr. 793.

§ 8A

Seilingsveiledning og seilingsopplysninger for ro-ro passasjerskip i rutetrafikk innenfor EØS

For ro-ro passasjerskip i rutetrafikk i utenriks fart fra havner innenfor EØS eller i innenriks fart innenfor EØS i havområder som er omfattet av klasse A som nevnt i artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, skal IMO resolusjon A.795 (19) følges.

Kapittel 4 Utrustningskrav

§ 9

Magnetkompassanlegg

(1) Skip med en bruttotonnasje på 150 og derover skal være utstyrt med magnetkompass/magnetkompasser som minst tilfredsstiller bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (b) og IMO resolusjon A.382 (X). I tillegg skal følgende oppfylles:

- a) Utstyr som krever elektrisk kraft for å fungere, skal automatisk bli tilknyttet skipets nødstrømkilde eller egen nødstrømkilde i tilfelle brudd i hovedstrømleveransen.
- b) Kompassanleggets lysarrangement skal ha innebygget dimmer som kan reguleres fra rormannens plass.
- c) Fastmontert telefonforbindelse anses som likeverdig med konvensjonell talerørforbindelse.

(2) Skip på 15 m lengde og derover, men med en bruttotonnasje under 150 skal minst ha styremagnetkompass og anordninger for å ta peilinger i henhold til Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (c). Styremagnetkompassanlegg skal minst tilfredsstille IMO resolusjon A.382 (X).

(3) Fartøy mindre enn 15 m lengde skal ha magnetkompass i henhold til ISO 613:1982 (E) – Magnetkompass kl. B.

(4) Hurtigbåter som bygges i henhold til IMO resolusjon A-373 (X), skal være utstyrt med magnetkompass som er spesielt egnet for denne type fartøy.

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 813.

§ 10

Gyrokompasplanlegg

(1) Skip med bruttotonnasje på 500 og derover bygget 1. september 1984 eller senere, og skip med bruttotonnasje på 1600 og derover bygget før 1. september 1984 skal ha gyrokompasplanlegg som minst tilfredsstiller Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (d), (e) og (f), IMO resolusjon A.424 (XI) og IMO resolusjon A.574 (14).

(2) Når gyromoderkompass er plassert i eget rom, skal det være mulighet for kommunikasjon mellom styrehus og vedkommende rom.

(3) Hurtigbåter som bygges i henhold til IMO resolusjon A.373 (X), skal være utstyrt med gyrokompas som tilfredsstiller nevnte resolusjoner.

§ 11

Selvstyrerplanlegg, purre- og kalleplanlegg

På skip hvor bemanningsfastsettelsen baseres på at vakthavende offiser kan inneha utkikk-funksjonen alene, skal selvstyrerplanlegg være i overensstemmelse med IMO Res.A-342 (IX) og A-574 (14). Skipet skal ha godkjent purre- og kalleplanlegg.

§ 12

Farts- og distansemåleranlegg (logg)

(1) Skip med bruttotonnasje på 500 og derover bygget på eller etter 1. september 1984 med sertifikat for større fart enn liten kystfart skal ha farts- og distansemåleranlegg som minst tilfredsstillende bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (l), IMO resolusjon A.478 (XII) og IMO resolusjon A.574 (14).

(2) Hurtigbåter som bygges i henhold til IMO resolusjon A.373(X), skal ha farts- og distansemåleranlegg som minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.478 (XII) og A.574 (14).

§ 13

Radaranlegg

(1) Skip med bruttotonnasje på 500 og derover bygget 1. september 1984 eller senere, og skip med bruttotonnasje på 1600 og derover bygget før 1. september 1984 skal ha radaranlegg som minst tilfredsstillende bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (g) og (i), IMO resolusjon A.477 (XII) og IMO resolusjon A.574 (14).

(2) Fra 1. februar 1995 skal radaranlegget være i stand til å operere i frekvensbåndet 9 GHz (X-bånd).

(3) Fra 1. februar 1995 skal dessuten alle passasjerskip uansett størrelse i internasjonal fart, og alle lasteskip med bruttotonnasje på 300 og derover i internasjonal fart, være utstyrt med et radaranlegg som opererer i frekvensbåndet 9 GHz, jf. Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (g) som endret 9. november 1988.

(4) Alle skip med bruttotonnasje på 10000 og derover skal ha to radaranlegg. Fra 1. februar 1995 skal minst ett av radaranleggene være i stand til å operere i frekvensbåndet 9 GHz (X-bånd), jf. Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (h) som endret 9. november 1988.

Skip som omfattes av Sjø sikkerhetskonvensjonen, skal ha utstyr for radarplotting i henhold til Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (i).

(5) Hurtigbåter som bygges i henhold til IMO resolusjon A.373 (X), skal ha radaranlegg som minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.477 (XII).

§ 14

Elektronisk utstyr for posisjonsbestemmelse

(1) For tank- og passasjerskip med bruttotonnasje over 1600 gjelder at elektronisk utstyr for posisjonsbestemmelse om bord på skip skal, hva nøyaktighet angår, gi posisjoner som stemmer overens med navigasjonssystemets teoretiske og praktiske nøyaktighets-spesifikasjoner, og ellers tilfredsstillende IMO resolusjon A.281 (VIII).

(2) Differensial Omegautstyr skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.479 (XII) og IMO resolusjon A.281 (VIII).

§ 15

Radiopeileanlegg o.l.

(1) Skip med en bruttotonnasje på 1600 og derover med sertifikat for større fart enn liten kystfart skal ha radiopeileanlegg eller annet navigasjonsutstyr som dekker det området skipet har sertifikat for, jf. Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (p) som endret 9. november 1988. Radiopeileapparatet skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.223 (VII), A.574 (14) og A.665 (16).

(2) Inntil 1. februar 1999 skal skip med bruttotonnasje på 1600 tonn og derover med sertifikat for større fart enn liten kystfart og som er konstruert i perioden mellom 25. mai 1980 og 1. februar 1995, ha radioutstyr for heiming på 2182 kHz, jf. Sjø sikkerhetskonvensjonens

Regel V/12 (q) som endret 9. november 1988. Radioutstyret for heiming på 2182 kHz skal minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.574 (14).

§ 16

Dybdemåleranlegg

(1) Skip med bruttotonnasje på 1600 og derover med sertifikat for større fart enn liten kystfart og bygget før 25. mai 1980, og skip med bruttotonnasje på 500 og derover med sertifikat for større fart enn liten kystfart og bygget 25. mai 1980 eller senere skal ha dybdemåleranlegg som minst tilfredsstillende bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (k), IMO resolusjon A.224 (VII) og IMO resolusjon A.574 (14).

(2) Hurtigbåter som bygges i henhold til IMO resolusjon A.373 (X) skal ha dybdemåleranlegg som minst tilfredsstillende IMO resolusjon A.224 (VII) og A.574 (14).

§ 17

Automatisk radar plotteanlegg (ARPA)

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (j) skal gjelde, og automatisk radar plotteanlegg skal tilfredsstillende IMO resolusjon A.422 (XI) og IMO resolusjon A.574 (14).

§ 18

Styreanordninger

Alle skip skal være utstyrt med styremaskiner i henhold til Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-I/29. I tillegg gjelder følgende:

- a) På skip på 15 m og derover som ikke har ror, men er utstyrt med dreibart fremdrifts- og styrepropellersystem, skal styringen virke synkront med fremdriftskraften.
- b) Styreanordning på skip på 15 m lengde og derover skal være slik anordnet at skipet svinger til den side ratt eller styrepinne m.v. beveges.
- c) Fartøy mindre enn 15 m lengde skal ha styreanordning i henhold til bestemmelsene i Nordisk Båtstandard for yrkesfartøy.

§ 19

Indikatorer for rorvinkel, turtall og svingehastighet

(1) Skip med bruttotonnasje på 1600 og derover bygget før 1. september 1984 og alle skip over 500 tonn bygget 1. september 1984 eller senere skal tilfredsstillende kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (m).

(2) Skip med bruttotonnasje på 100.000 og derover bygget 1. september 1984 eller senere skal tilfredsstillende kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel V/12 (n).

(3) Alle skip skal tilfredsstillende kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel II-I/29. I tillegg gjelder følgende:

- a) Rorindikator. Alle skip på 15 m lengde og derover som har styremaskin, skal ha ror indikator. På skip med dreibart fremdrifts- og styrepropellsystem skal indikatoren vise skipets svingeretning og fremdriftssystemets vinkel med diamentralplanet.
- b) Propellindikator. Indikator(er) skal vise omdreiningshastigheten for propellen(e) og, dersom skipet er utstyrt med propell(er) som har variabel stigning eller sidepropeller, skal også stigning og operasjonsmåte vises.

§ 19A

Ferdskriver (VDR) på passasjerskip

(1) Passasjerskip bygget før 1. juli 2002 skal ha ferdskriver (VDR) i henhold til følgende frister:

- a) Ro-ro passasjerskip i utenriks fart og ro-ro passasjerskip i innenriks fart innenfor EØS i havområder som er omfattet av klasse A som nevnt i artikkel 4 i direktiv 98/18/EF: På dato for første sertifikatbesiktelse som finner sted 1. juli 2002 eller senere.¹
- b) Øvrige passasjerskip i utenriks fart samt øvrige passasjerskip i innenriks fart som er omfattet av klasse A som nevnt i artikkel 4 i direktiv 98/18/EF: 1. januar 2004.
- (2) Følgende passasjerskip bygget 1. juli 2002 eller senere, skal ha ferdskriver (VDR):
 - a) Alle passasjerskip i utenriks fart.
 - b) Passasjerskip i innenriks fart innenfor EØS i havområder som er omfattet av klasse A som nevnt i artikkel 4 i direktiv 98/18/EF.
- (3) Hurtiggående passasjerfartøy bygget 1. januar 2001 eller senere, med en bruttotonnasje på 150 og derover, skal være utstyrt med en ferdskriver (VDR).
- (4) Hurtiggående passasjerfartøy bygget før 1. januar 2001 i rutefart i utenriks fart fra havner innenfor EØS eller i innenriks fart innenfor EØS i havområder som er omfattet av klasse A som nevnt i artikkel 4 i direktiv 98/18/EF, skal være utstyrt med ferdskriver.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 936 (i kraft 1 juli 2003).

¹ Kravene til ro-ro passasjerskip ble gjort gjeldende av IMO på samme dato for skip i utenriks fart. For ro-ro passasjerskip i innenriks fart i klasse A, ble kravene innført ved forskrift av 20. mars 2001 nr. 376, med frist 1. januar 2003 til å tilfredsstille funksjonskravene.

§ 19B

Ferdskriver (VDR) på lasteskip

- 1) Lasteskip bygget før 1. juli 2002 skal ha ferdskriver (VDR) eller forenklet ferdskriver (S-VDR) i henhold til følgende frister:
 - a) Lasteskip med bruttotonnasje på 20 000 eller over, ved første planlagte tørrdokking etter 7. juli 2008, men ikke senere enn 1. juli 2009.
 - b) Lasteskip med bruttotonnasje på 3 000 eller over, men under 20 000, ved første planlagte tørrdokking etter 7. juli 2008, men ikke senere enn 1. juli 2010.
- (2) Lasteskip bygget 1. juli 2002 eller senere med bruttotonnasje 3 000 og over skal ha ferdskriver (VDR).

Tilføyd ved forskrift 30 juni 2003 nr. 936 (i kraft 1 juli 2003), endret 4 juli 2008 nr. 793.

¹ IMO har ikke vedtatt tidligere frist.

§ 19C

Standarder til ferdskriver og bruk av opplysninger

- (1) Ferdskriveren (VDR) skal oppfylle funksjonskravene i IMO resolusjon A.861 (20) og prøvestandardene i IEC (Den internasjonale elektrotekniske kommisjon) standard nr. 61996.
- (2) Opplysninger som er samlet inn gjennom ferdskriveren skal stilles til rådighet for berørt myndighet innenfor EØS, hvis det foretas havariundersøkelse i forbindelse med ulykke som har funnet sted i dette området. Myndighetene skal sikre at slike opplysninger analyseres og anvendes i undersøkelsen og skal offentliggjøre resultatene så raskt som mulig etter ferdigstillelse.

Tilføyd ved forskrift 30 juni 2003 nr. 936 (i kraft 1 juli 2003).

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 813.

§ 19D

Automatiske identifikasjonssystemer (AIS) på passasjerskip

- (1) Følgende passasjerskip bygget før 1. juli 2002 skal ha AIS fra 1. juli 2003:
 - a) Alle passasjerskip i utenriks fart, herunder hurtiggående passasjerfartøy.
 - b) Passasjerskip i innenriks fart med en bruttotonnasje på 300 og derover.

- c) Hurtiggående passasjerfartøy i innenriks fart med en bruttotonnasje på 150 og derover.
- (2) Følgende passasjerskip bygget 1. juli 2002 eller senere skal ha AIS:
 - a) Alle passasjerskip i utenriks fart, herunder hurtiggående passasjerfartøy.
 - b) Passasjerskip i innenriks fart med en bruttotonnasje på 300 og derover.
 - c) Hurtiggående passasjerfartøy i innenriks fart med en bruttotonnasje på 150 og derover.

Tilføyd ved forskrift 30 juni 2003 nr. 936 (i kraft 1 juli 2003).

§ 19E

Automatiske identifikasjonssystemer (AIS) på lasteskip

- (1) Lasteskip bygget før 1. juli 2002 skal ha automatisk identifikasjonssystem (AIS) i henhold til følgende frister:
 - a) Tankskip med en bruttotonnasje på 300 og derover: Ikke senere enn dato for første besiktelse i henhold til Sikkerhetssertifikat for utstyr¹ etter 1. juli 2003.
 - b) Øvrige lasteskip i innenriks og utenriks fart med en bruttotonnasje på 50.000 og derover: 1. juli 2004.
 - c) Øvrige lasteskip i utenriks fart med en bruttotonnasje på 300 og derover, men mindre enn 50.000: Første sertifikatbesiktelse etter 1. juli 2004 og senest 31. desember 2004.²
 - d) Øvrige lasteskip i innenriks fart med en bruttotonnasje på 10.000 og derover, men mindre enn 50.000: 1. juli 2005.
 - e) Øvrige lasteskip i innenriks fart med en bruttotonnasje på 3.000 og derover, men mindre enn 10.000: 1. juli 2006.
 - f) Øvrige lasteskip i innenriks fart med en bruttotonnasje på 300 og derover, men mindre enn 3.000: 1. juli 2007.
- (2) Lasteskip i utenriks og innenriks fart med en bruttotonnasje på 300 og derover bygget 1. juli 2002 eller senere, skal ha AIS.

Tilføyd ved forskrift 30 juni 2003 nr. 936 (i kraft 1 juli 2003).

¹ For tankskip som ikke har Sikkerhetssertifikat for utstyr: Ved første sertifikatbesiktelse etter 1. juli 2003 og senest 1. juli 2004.

² Vedtatt på SOLAS Conference 5/32 (2002).

§ 19F

Standarder for automatiske identifikasjonssystemer (AIS) m.v.

- (1) Det automatiske identifikasjonssystemet (AIS) skal tilfredsstillende IMO Res. MSC74 (69) og være typegodkjent i henhold til IEC standard 61993–2, og være installert i henhold til SN/Circ.227, og opereres i henhold til IMOs retningslinjer.
- (2) På skip som er utstyrt med automatisk identifikasjonssystem (AIS), skal systemet holdes i gang til enhver tid, med mindre internasjonale avtaler, regler eller standarder åpner for beskyttelse av navigasjonsopplysninger.

Tilføyd ved forskrift 30 juni 2003 nr. 936 (i kraft 1 juli 2003).

§ 19G

Automatiske identifikasjonssystemer (AIS) på fritidsfartøy

Fritidsfartøy med bruttotonnasje på 300 eller mer og største lengde fra og med 45 meter skal være utstyrt med automatisk identifikasjonssystem (AIS).

Endret 11. april 2007, i kraft 1. juli 2007.

§ 19H

LRIT-utstyr

For følgende skip i internasjonal fart gjelder SOLAS regel V/19-1 med senere endringer som vedtatt til og med Resolusjon MSC.202(81):

1. Passasjerskip, inkludert hurtiggående passasjerfartøy, og
2. lasteskip, inkludert hurtiggående lastefartøy, med bruttotonnasje 300 og derover.

Avhengig av byggedato og radiodekningsområde skal skip ha utstyr for automatisk sending av LRIT-informasjon i henhold til nedenstående frister som fremgår av SOLAS regel V/19-1.4.1, jf. SOLAS regel V/19-1.5. Fristen er for:

1. Skip som er bygget på eller etter 31. desember 2008, ikrafttreddelsen av bestemmelsen.
2. Skip som er bygget før 31. desember 2008 og er sertifisert for å operere innenfor radiodekningsområdene A1 og A2 eller A1, A2 og A3, senest innen første radioinspeksjon etter 31. desember 2008.
3. Skip som er bygget før 31. desember 2008 og er sertifisert for å operere innenfor radiodekningsområdene A1, A2, A3 og A4, senest innen første radioinspeksjon etter 1. juli 2009. Når slike skip opererer innenfor radiodekningsområdene A1, A2 og A3, skal de forholde seg til fristen som beskrevet i nummer 2.

SOLAS regel V/19-1 gjelder ikke for skip som er utstyrt med AIS og utelukkende opererer innenfor radiodekningsområde A1.

Skip skal automatisk sende informasjon om skipets identitet, posisjon (lengde- og breddegrad), samt dato og tid for gitt posisjon.

System og utstyr skal minst være på nivå med standard som vedtatt av IMO ved resolusjon MSC.263(84). Utstyret om bord skal være av en type som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet og være testet i samsvar med Res. MSC.1/Circ. 1257. Dokumentasjon for slik testing skal oppbevares om bord.

System og utstyr som benyttes for å møte LRIT-kravene skal kunne være slått av om bord eller være i stand til å stanse distribusjon av LRIT-informasjon i følgende tilfelle:

1. Når internasjonale avtaler, regler eller standarder beskytter informasjon relatert til navigasjon.
2. I spesielle tilfelle og for kortest mulig varighet når operasjonen vurderes av skipsfører til å sette sikkerheten til skipet i fare. I slike tilfeller skal skipsfører informere Sjøfartsdirektoratet uten unødvendig opphold, registrere dette i dekkssdagboken, gi begrunnelse for beslutningen og angi perioden hvor utstyret var slått av.

§ 20

Sekstant, skipsur og kronometer

(1) Skip som skal ha sertifikat for større fart enn Nord- og østersjøfart, skal ha sekstant, nautisk almanakk og nødvendige tabeller.

(2) På skip som er utstyrt med elektronisk utstyr for posisjonsbestemmelse med global dekning, kan sekstant sløyfes. På alle skip skal navigatøren til enhver tid ha tilgang til ur/klokke for avlesning av korrekt tid og på skip som skal være utstyrt med sekstant m.v., skal det være kronometer eller ur som gir tilsvarende nøyaktighet.

§ 21

Kart m.v.

På alle skip skal det være nødvendige og oppdaterte kart, publikasjoner m.v. i samsvar med Sjøsikkerhetskonvensjonens Regel V/20.

§ 22

Lanterner og signalfigurer

(1) Alle skip skal ha lanterne og signalfigurer i henhold til sjøveisreglene, del C. topp-, side-, akter-, anker- og NUC-lanterner skal være fast montert. Påbudte lanterner skal være tilknyttet en nødkraftkilde i samsvar med Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel II-1/42.2.2 og Regel II-1/43.2.2.

(2) På skip med bruttotonnasje under 500 skal nødkraft til påbudte lanterner være tilstrekkelig for minst 12 timers drift.

(3) Nødkraftkilde for hurtigbåter skal minst tilfredsstillende bestemmelser i IMO Resolusjon A.373 (X).

(4) Elektriske lanterner og lanternekontrolltavler skal tilfredsstillende gjeldende forskrifter for elektriske anlegg om bord i skip. For fartøy mindre enn 15 m lengde aksepteres at lanterne er i henhold til Nordisk Båtstandard for yrkesbåter.

(5) På skip som er utrustet/bygget for spesielle oppgaver skal særskilt påbudte signalfigurer og elektriske lanterner som kreves for å vise hvilke oppgaver som utføres, være fast montert.

§ 23

Signaleringsutstyr

(1) Skip som bestemt i Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/21, skal ha internasjonal signalbok. Skip som foretar reiser hvor man kan regne med å benytte los eller anløpe utenlandsk havn, skal være utstyrt med signalflaggene G, H og Q samt de flagg som inngår i skipets kjenningssignal.

(2) For skip på 15 m lengde og derover skal det kunne dokumenteres at fløyten oppfyller kravene til lydsignalapparater i Sjøveisreglenes vedlegg III.

(3) Skip skal være utstyrt med det norske handelsflagg.

(4) Alle skip skal kunne gi signaler for havsnød i henhold til Sjøveisreglene, vedlegg IV.

(5) Bestemmelsene vedrørende signallamper i Sjø sikkerhetskonvensjonens Regel V/11 skal følges.

Kapittel 5

Styrehus og bro. Plassering av utstyr

§ 24

Styrehus og bro

(1) På skip og hurtigbåter skal sikten fra styrehus og bro være i samsvar med retningslinjer gitt i MSC/Circular 403, jf. punkt 3 i Circ. 403. eller ISO Standard 8468 4.1.

(2) På skip og hurtigbåter skal vinduene i styrehus være i samsvar med MSC/Circular 403, punkt 4. Frontvinduer på hurtigbåter kan dog helle akterover.

(3) Arrangement av styrehus.

a) Styrehus skal ha en slik størrelse og være utformet slik at hjelpemidler og utstyr kan plasseres på en hensiktsmessig måte. Dersom instrumenter skal plasseres under styrehustaket, må takhøyden være slik at det er fri sikt og gangpassasje på minst 190 cm. Kravet gjelder ikke for magnetkompassets reflektorordning.

b) Vinduer som kan bli utsatt for brytende sjø, skal ha utvendige eller innvendige blindlokk med hull for utsyn og arrangement for feste av blindlokkene.

- c) Temperatur og fuktighet i styrehus skal kunne reguleres av hensyn til navigasjonsutstyrets funksjonalitet.
 - d) For øvrig vises til ISO standard 8468 «Ship's bridge layout and associated equipment – Requirements and guidelines».
- (4) Alle skip som har bruttotonnasje på 50000 og derover og alle kjemikalieskip, gasskip og passasjerskip med bruttotonnasje på 10000 tonn og derover skal ha om bord skipets opplysninger om manøvreringsegenskaper i henhold til IMO resolusjon A.209 (VII) og A.601 (15). De kurver og diagrammer som fremgår av samme resolusjoner, skal være oppslått i styrehuset, slik at det ikke gir forstyrrende refleks i vinduene.

§ 25

Arrangement m.v. i styrehus og på brovinger

(1) Utstyr som vedrører navigering, manøvrering, overvåking, internt og eksternt samband, samt utstyr til bruk i nødssituasjoner skal være hensiktsmessig plassert. Utstyret skal ikke plasseres slik at det hindrer navigatøren i å ha oversikt over værdekket forenfor styrehuset.

(2) I skip utrustet kun med magnetkompassanlegg, skal magnetkompasset plasseres slik at avstand fra kompassbollens sentrum blir i samsvar med IMO resolusjon A.382 (X) og slik at intet utstyr kommer nærmere magnetkompasset enn angitt som utstyrets sikre kompassavstand. Bestemmelsen får ikke anvendelse for skip utstyrt med gyrokompass.

(3) På skip hvor Sjøfartsdirektoratet har gitt tillatelse til at vakthavende offiser på broen også ivaretar utkikksfunksjonen når det ikke er dagslys, gjelder dette på den betingelse at MSC-cirk. 566: «Guidelines on the Conduct of trials in which the officer of the navigational watch acts as the sole look-out in periods of darkness» oppfylles.

(4) Ved bygging av skip skal ISO Standard 8468 legges til grunn som veiledende retningslinjer og følges så langt det er formålstjenlig og praktisk mulig på det enkelte skip.

§ 26

Tilleggsstyrehus

(1) På skip som skal anvendes i spesialvirksomhet m.v. og dermed har behov for manøverplass utenfor ordinært broarrangement, skal tilleggsstyrehus være anordnet på hensiktsmessig måte og oppfylle de krav som er fastsatt for skipets ordinære styrehus i den utstrekning dette er mulig.

(2) I tilleggsstyrehus skal følgende utstyr forefinnes:

- a) Anordning for fjernmanøvrering av fremdriftsmaskineriet.
- b) Fast eller transportabelt utstyr for å gi de lyd- og lyssignaler som er foreskrevet i Sjøveisreglene.
- c) Anordning for manuell styring.
- d) Rorindikator, som kan ses fra hvilket som helst sted i tilleggsstyrehuset.
- e) Fartsmåler (logg), som kan være en slaveenhet.
- f) Gyrokompass, som kan være en slaveenhet.
- g) Radaranlegg, som kan være en slaveenhet, og som kan betjenes fra tilleggsstyrehuset.
- h) Utstyr for internt samband med prioriteringsbryter for styrehus og maskinrom eller egen separert linje til styrehus og maskinrom.
- i) Dybdemåleranlegg (ekkolodd), som kan betjenes fra tilleggsstyrehuset.
- j) Lanternekontroller.

Kapittel 6 Avsluttende bestemmelser

§ 27

Ikrafttredelse

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. november 1992.
- (2) Fra samme tid oppheves:
 - a) Forskrift av 24. august 1984 nr. 1578 om navigasjonshjelpemidler og bro- og styrhusarrangementer for skip, og
 - b) Forskrift av 30. juni 1987 nr. 563 om navigasjonshjelpemidler og bro-, og styrehus- og radioarrangementer for skip,
 - c) Forskrift av 5. oktober 1973 nr. 2 om data for manøvrering og stopping av skip, for såvidt angår,
 1. alle skip eller lekter hvis kjøll strekkes eller som er på tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. november 1992 og
 2. konvensjonsskip og lektere, hvis kjøll strekkes eller som er på tilsvarende byggetrinn, før 1. november 1992.
- (3) For ikke-konvensjonsskip og lekter hvis kjøll er strukket, eller som er på tilsvarende byggetrinn, før 1. november 1992 gjelder fortsatt de forskrift(ene) som gjaldt på den tid skipet eller lekteren ble bygget, med eventuelle endringer som er gjort gjeldende for eksisterende skip eller lektere.
- (4) Forskriftens § 19 H trer i kraft 1. januar 2009.

Forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften)

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 29. desember 1998 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 32 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 21, 23, 24, 25 og 39, jf. kgl. res. 27. november 1998 nr. 1095, kgl.res. 29. juni 2007, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet, delegeringsvedtak 25. juni 2007 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet. Videre fastsatt med hjemmel i lov 16. juni 1994 nr. 20 om tekniske kontrollorgan som har til oppgave å gjennomføre samsvarsvurderinger § 7, jf. delegeringsvedtak av 8. januar 1980 nr. 1 fra Miljøverndepartementet og delegeringsvedtak av 10. desember 1998 nr. 1568 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XXXII nr. 1 og vedlegg XIII nr. 56d (direktiv 96/98/EF endret ved direktiv 98/85/EF, direktiv 2001/53/EF, direktiv 2002/75/EF og direktiv 2002/84/EF). Endret 20 des 1999 nr. 1477, 22 mars 2002 nr. 312, 4 juni 2002 nr. 1003 (forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene), 7 april 2003 nr. 555, 8 des 2003 nr. 1738, 17 des 2004 nr. 1860, 4 feb 2005 nr. 109, 11 okt 2004 nr. 1342 jf. 4 feb 2005 nr. 110. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	651
§ 1 Formål	651
§ 2 Virkeområde	651
§ 3 Definisjoner	652
§ 4 Plikter	653
§ 5 Fravik	653

§ 6	Teknisk kontrollorgan	653
	Kapittel 2 Krav til utstyret, samsvarsvurdering og merking m.v.	654
§ 7	Krav til utstyret	654
§ 8	Prosedyrer for samsvarsvurdering.....	654
§ 9	Merking.....	654
§ 10	Teknisk nyvinning.....	655
§ 11	Prøving og vurdering av utstyr.....	655
§ 12	Skifte av utstyr i havn utenfor EØS	655
§ 13	Markedskontroll	655
§ 14	Tilbaketrekking av utstyr fra markedet m.v.	656
§ 15	Dokumentasjon	656
	Kapittel 3 Avsluttende bestemmelser	656
§ 16	Ikrafttredelse og overgangsregler	656
	Vedlegg A Utstyr som det finnes detaljerte prøvingsstandarder for i internasjonale dokumenter	656
	Vedlegg B Moduler for samsvarsvurdering	713
	Vedlegg C Minimumskrav som skal legges til grunn ved utpeking av teknisk kontrollorgan.....	722
	Vedlegg D Samsvarsmerke	723

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Formål

Formålet med denne forskriften er å øke sikkerheten til sjøs og å hindre havforurensning ved at de relevante internasjonale dokumenter får en ensartet anvendelse på utstyr som er oppført i vedlegg A, og som anbringes om bord på norske skip som skal ha internasjonale sertifikater.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for norske skip, med de presiseringer som fremgår av annet til åttende ledd.

(2) Denne forskriften gjelder for konstruksjon, produksjon, import og omsetning av utstyr til bruk om bord på:

- a) nytt skip, og
- b) eksisterende skip som ikke tidligere hadde slikt utstyr om bord, eller
- c) eksisterende skip når utstyr skiftes, unntatt hvis internasjonale konvensjoner tillater annet.

(3) Forskriften gjelder bare for utstyr på skip som skal ha internasjonale sertifikater i henhold til konvensjonene.

(4) Forskriften gjelder i tillegg radioutstyr for lasteskip som fastsatt i forskrift 17. desember 2004 nr. 1856 om radiokommunikasjon for lasteskip.

(5) Forskriften gjelder i tillegg redningsutstyr for lasteskip i innenriks fart som fastsatt i forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip.

(6) Forskriften gjelder i tillegg redningsutstyr for passasjerskip i innenriks fart som fastsatt i forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip.

(7) Forskriften gjelder ikke for utstyr som var anbrakt om bord før forskriftens ikraft-tredelse.

(8) Denne forskrift gjelder ikke for radioutstyr som omfattes av forskrift av 15. juni 1999 nr. 709 om EØS-godkjenning av maritimt radioutstyr, fastsatt av Post- og teletilsynet.

Endret ved forskrifter 7 april 2003 nr. 555, 17 des 2004 nr. 1860 (i kraft 1 jan 2005), 4 feb 2005 nr. 109, 11 okt 2004 nr. 1342 (i kraft 1 juli 2005, som endret ved forskrift 4 feb 2005 nr. 110.), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Prosedyrer for samsvarsvurdering*: Rutinene fastsatt i denne forskrift § 8 og vedlegg B.
- b) *Utstyr*: Utstyr oppført i vedlegg A som skal anbringes om bord i skip for å brukes i henhold til internasjonale dokumenter, eller som frivillig anbringes om bord for å brukes, og som skal godkjennes av flaggstatens myndigheter i henhold til internasjonale dokumenter.
- c) *Radiokommunikasjonsutstyr*: Utstyret som kreves i kapittel IV i SOLAS-konvensjonen av 1974 og de toveis VHF-radioapparater som kreves i regel III/6.2.1 i nevnte konvensjon, med senere endringer.
- d) *Internasjonale konvensjoner*:
 1. Den internasjonale konvensjon av 1966 om lastelinjer (LL66),
 2. Konvensjonen av 1972 om internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen (COLREG-konvensjonen),
 3. Den internasjonale konvensjon av 1973 om hindring av forurensning fra skip (MARPOL-konvensjonen),
 4. Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS-konvensjonen),
 med tilhørende protokoller og senere endringer.
- e) *Internasjonale dokumenter*: De relevante internasjonale konvensjoner samt relevante resolusjoner og rundskriv fra Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) og de internasjonale prøvingsstandarder som gjelder på området.
- f) *Merke*: Symbolet som er nevnt i § 9 og gjengitt i vedlegg D.
- g) *Teknisk kontrollorgan*: Ethvert organ som er utpekt til å foreta samsvarsvurderinger i henhold til EØS-avtalens tekniske regelverk.
- h) *Anbrakt om bord*: Installert eller plassert om bord i et skip.
- i) *Sikkerhetssertifikater*: De sertifikater som utstedes av en medlemsstat eller på vegne av medlemsstaten i samsvar med internasjonale konvensjoner.
- j) *Skip*: Ethvert skip som hører inn under de internasjonale konvensjoners virkeområde, for hvilke det er utstedt sikkerhetssertifikater av Sjøfartsdirektoratet eller av den de har bemyndiget.
- k) *Nytt skip*: Skip hvis kjøp strekkes, eller som er på et tilsvarende byggetrinn, på eller etter 1. januar 1999.
- l) *Tilsvarende byggetrinn*: Det byggetrinn hvor:
 1. bygging av et bestemt skip kan fastslås å være påbegynt; og
 2. det som er satt sammen av skipet, består av minst 50 tonn eller utgjør 1 prosent av den beregnede vekt av alt bygningsmateriale dersom dette er mindre.
- m) *Eksisterende skip*: Ethvert skip som ikke er et nytt skip.

- n) *Prøvingsstandarder*: De standarder som er vedtatt av:
1. Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO),
 2. Den internasjonale standardiseringsorganisasjon (ISO),
 3. Den internasjonale elektrotekniske standardiseringsorganisasjon (IEC),
 4. Den europeiske standardiseringsorganisasjonen (CEN),
 5. Den europeiske komité for elektroteknisk standardisering (CENELEC),
 6. Det europeiske standardiseringsinstitutt for telekommunikasjoner (ETSI),
- med senere endringer, og som er utarbeidet i samsvar med de relevante internasjonale konvensjoner samt med relevante resolusjoner og rundskriv fra IMO for å definere prøvingsmetoder og prøvingsresultater, men utelukkende i den form som er nevnt i vedlegg A.
- o) *Typegodkjenning*: Rutinene for vurdering av utstyr produsert i samsvar med relevante prøvingsstandarder, samt utstedelse av det aktuelle sertifikat.
- p) *Dennes representant*: Den som innenfor EØS representerer en produsent som er etablert utenfor EØS.
- q) *EØS*: Det europeiske økonomiske samarbeidsområdet. EØS omfatter EU-landene Belgia, Danmark, Finland, Frankrike, Hellas, Irland, Italia, Luxemburg, Nederland, Portugal, Spania, Storbritannia, Sverige, Tyskland og østerrike og EFTA-landene Island, Liechtenstein og Norge.
- r) *Distributør*: Leverandør, forhandler m.v. av skipsutstyr.

Endret ved forskrifter 7 april 2003 nr. 555, 8 des 2003 nr. 1738, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Plikter

- (1) Produsenten og dennes representant, importør og distributør av utstyr skal sørge for at utstyret er produsert, merket og distribuert i samsvar med bestemmelsene i denne forskrift.
- (2) Teknisk kontrollorgan skal sørge for at samsvarsvurdering foretas i henhold til bestemmelsene i denne forskriften.
- (3) Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 6

Teknisk kontrollorgan

- (1) Virksomhet som skal utføre oppgaver tillagt teknisk kontrollorgan skal oppfylle kravene i vedlegg C, og være utpekt av Nærings- og handelsdepartementet eller utpekende myndighet i annet land i EØS. En utpeking av teknisk kontrollorgan kan gis på bestemte vilkår og/eller avgrenses i tid.
- (2) Departementet eller den det bemyndiger, skal kontrollere at tekniske kontrollorgan oppfyller kriterier i vedlegg C. Kontrollen skal utføres hvert annet år.
- (3) Utpeking av teknisk kontrollorgan skal trekkes tilbake dersom kriteriene ovenfor ikke lenger er tilfredsstillt.

Kapittel 2

Krav til utstyret, samsvarsvurdering og merking m.v.

§ 7

Krav til utstyret

- (1) Utstyr som er oppført i vedlegg A, og som er anbrakt om bord på eller etter 1. januar 1999, skal oppfylle de relevante krav i internasjonale dokumenter.
- (2) At utstyret er i samsvar med de relevante krav i konvensjonene og IMOs relevante resolusjoner og sirkulærer, fastslås utelukkende i henhold til de relevante prøvingsstandarder og samsvarsvurderingsprosedyrer i vedlegg A. Når både IEC- og ETSI-prøvingsstandarder er angitt, skal standardene anses som alternativer. Produsenten eller dennes representant innenfor EØS kan da bestemme hvilken standard som skal benyttes.
- (3) Utstyr som er merket i henhold til § 9, eller på annen måte tilfredsstiller forskriftens krav, kan fritt markedsføres eller anbringes om bord i et skip.

§ 8

Prosedyrer for samsvarsvurdering

- (1) Prosedyrer for samsvarsvurdering som nevnt i vedlegg B omfatter en EF-typeprøving (modul B). Videre skal det, alt etter hvilken de i vedlegg A nevnte alternativer produsenten eller dennes representant velger, utstedes en:
 - a) EF-erklæring om typesamsvar (Modul C),
 - b) EF-erklæring om typesamsvar (kvalitetssikring av produksjonen) (Modul D),
 - c) EF-erklæring om typesamsvar (kvalitetssikring av produktet) (Modul E),
 - d) EF-erklæring om typesamsvar (produktverifisering) (Modul F), eller
 - e) full EF-kvalitetssikring (modul H).
- (2) I de tilfelle hvor utstyret er produsert enkeltvis eller i et lite antall og ikke er serie- eller masseprodusert, kan EF-verifisering av enheter (modul G) benyttes for samsvarsvurdering.
- (3) For å bekrefte at utstyr og komponenter oppfyller kravene i forskriften skal produsenten eller dennes representant utarbeide en skriftlig samsvarserklæring som angitt i vedlegg B.

§ 9

Merking

- (1) Utstyr som er i overensstemmelse med de relevante internasjonale dokumenter, og som er produsert i henhold til kravene i § 8, skal av produsenten eller dennes representant merkes i samsvar med vedlegg D. Merket påføres i avslutningen av produksjonsfasen.
- (2) Merket skal følges av identifikasjonsnummeret for det tekniske kontrollorgan som foretok samsvarsvurderingen, dersom det tekniske kontrollorganet deltok i produksjonskontrollfasen, samt de to siste tallene i året for påføring av merket.
- (3) Merket skal påføres utstyret eller utstyrets merkeplate slik at det er lett synlig, lett å lese og ikke kan slettes så lenge utstyret forventes å være i bruk. Dersom utstyret er av en slik art at dette ikke er mulig eller rimelig, skal merket påføres emballasjen, en etikett eller en brosjyre.
- (4) Påføring av merker eller preging skal ikke være villedende med hensyn til betydningen av merket og den grafiske utforming.

§ 10

Teknisk nyvinning

(1) Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, kan under særlige omstendigheter, i forbindelse med teknisk nyvinning, fravike fra bestemmelsen i § 7. Utstyret kan anbringes om bord når det gjennom prøving eller på annen måte kan konstateres at utstyret er like bra som utstyr som oppfyller kravene til prosedyrer for samsvarsvurdering. Den prøving som foretas, må ikke diskriminere mellom utstyr produsert i Norge og utstyr produsert i andre land innenfor EØS.

(2) Utstyr som faller inn under denne bestemmelse skal utstyres med et sertifikat som gir tillatelse til å anbringe utstyret ombord, og eventuelle bestemmelser i forbindelse med bruk av utstyret. Sertifikatet skal oppbevares ombord, og følge utstyret.

§ 11

Prøving og vurdering av utstyr

(1) Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger kan, med henblikk på prøving og vurdering, tillate at utstyr som ikke oppfyller krav til prosedyrer for overensstemmelse og ikke faller inn under § 10, kan anbringes om bord.

(2) Slikt utstyr skal utstyres med et sertifikat som gir tillatelse til å anbringe utstyret ombord, og skal inneholde bestemmelser vedrørende bruk. Tillatelse skal bare gis for en kort, begrenset periode, og skal til enhver tid følge utstyret.

(3) Utstyr som får tillatelse til å anbringes ombord etter denne bestemmelse, kan ikke erstatte utstyr som skal være ombord i henhold til internasjonale dokumenter.

§ 12

Skifte av utstyr i havn utenfor EØS

(1) Når utstyr må skiftes i en havn utenfor EØS, og det ikke er mulig å få EF-typegodkjent utstyr ombord innen rimelig tid, eller uten at dette medfører urimelige forsinkelser og omkostninger, kan annet utstyr anbringes ombord når:

- a) Utstyret følges av dokumentasjon utstedt av en anerkjent organisasjon tilhørende land utenfor EØS-området, som anses å tilsvare teknisk kontrollorgan. Bestemmelsen forutsetter at avtale om gjensidig anerkjennelse av slike organisasjoner er inngått mellom EF eller EFTA og det aktuelle tredjeland.
- b) Dersom det ikke er mulig å tilfredsstille kravene i bokstav a må utstyret ha dokumentasjon utstedt av tredjeland som er medlem i IMO og som har tiltrådt den eller de relevante internasjonale konvensjoner. Dokumentasjonen skal bekrefte at utstyret er i samsvar med de relevante IMO-krav. Utstyret kan anbringes ombord med forbehold av bestemmelsene i annet ledd.

(2) Rederiet eller skipsføreren skal straks underrette Sjøfartsdirektoratet om hvilken type utstyr det gjelder, samt gi en nærmere beskrivelse av utstyret. Det skal videre gis en utførlig begrunnelse for de omstendigheter som medfører at utstyret anbringes ombord.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 13

Markedskontroll

Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, kan føre tilsyn med utstyr som befinner seg hos forhandler og andre distributører i markedet.

§ 14

Tilbaketrekking av utstyr fra markedet m.v.

Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger skal treffe nødvendige tiltak for å trekke utstyret tilbake eller forby eller hindre at utstyret brukes om bord på skip, når det ved inspeksjon eller på annen måte fastslås at typegodkjent utstyr kan utgjøre en sikkerhetsrisiko for ombordværende eller medføre havforurensning.

§ 15

Dokumentasjon

Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger kan kreve at produsenten av utstyr eller dennes representant fremlegger rapporter fra inspeksjonen eller prøvingen foretatt i henhold til vedlegg B.

Kapittel 3

Avsluttende bestemmelser

§ 16

Ikrafttredelse og overgangsregler

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. januar 1999.
- (2) Utstyr oppført i vedlegg A som «Nytt produkt 2002», og som er produsert før 20. februar 2002, kan frem til 20. februar 2004 markedsføres og anbringes om bord.
Utstyr oppført i vedlegg A som «Nytt produkt 2003», og som er produsert før 23. mars 2003, samt produkter oppført under del 4 og 5 i vedlegg A og som er rattmerket og produsert før 23. mars 2003, kan frem til 23. mars 2005 markedsføres og anbringes om bord.
- (3) Utstyr som nevnt i annet ledd, gjelder kun utstyr som er rattmerket, godkjent, typegodkjent eller akseptert av Sjøfartsdirektoratet før denne forskrifts ikrafttredelse.

Endret ved forskrift 7 april 2003 nr. 555.

Vedlegg A

Utstyr som det finnes detaljerte prøvingsstandarder for i internasjonale dokumenter

Endret ved forskrift 7 april 2003 nr. 555.

Kommentarer som gjelder for hele vedlegg A

Generelt: I tillegg til de internasjonale prøvingsstandarder som er uttrykkelig nevnt, er det i de relevante konvensjoner fastsatt visse bestemmelser som skal etterprøves ved typeprøvingen (typegodkjenningen) i henhold til modulene for samsvarsvurdering i vedlegg B.

Kolonne 2: For utstyr som er merket «Nytt produkt 2002» i dette vedlegg vises det til § 17 i denne forskrift vedrørende salg og anbringelse om bord av utstyr produsert før 20. februar 2002 i en overgangsfase.

For utstyr som er merket «Nytt produkt 2003» i dette vedlegg vises det til § 17 i denne forskrift vedrørende salg og anbringelse om bord av utstyr produsert før 23. mars 2003 i en overgangsfase. 0

Kolonne 3: Når det vises til at produktet er «midlertidig fjernet» medfører dette at det ikke er krav til rattmerking. Slike produkter er midlertidig fjernet på grunn av at det ikke forefinnes

internasjonale prøvingsstandarder for disse produktene. Når internasjonale prøvingsstandarder er utarbeidet for produktet vil det igjen bli ført opp på listen, og det vil da være krav til rattmerking av produktet.

Kolonne 3: Når det vises til at produktet er «slettet» medfører dette at det ikke lenger er krav til rattmerking for dette produkt.

Kolonne 5: Dersom det vises til en IMO-resolusjon, dreier det seg om prøvingsstandardene i relevante deler av vedleggene til resolusjonen, med unntak av bestemmelser i selve resolusjonen.

Kolonne 5: Av hensyn til korrekt identifisering av de relevante prøvingsstandarder, skal tesrapporter og de relevante typegodkjenningssertifikatene spesifisere den anvendte prøvingsstandard og dennes versjon som angitt i kolonnen.

Kolonne 5: Når to sett av internasjonale prøvingsstandarder er oppført (adskilt av «>» eller adskilt av ordet «eller»), oppfyller hvert sett samtlige prøvingskrav for å dekke IMO's prestasjonsnormer. Prøving i henhold til det ene sett er dermed tilstrekkelig for å vise overenskomelse med kravene i de internasjonale dokumenter.

Kolonne 6: Modul H betyr modul H pluss EU-sertifikat for designundersøkelse.

1. REDNINGSUTSTYR

Kommentarer som gjelder for del 1 Redningsutstyr:

Kolonne 3 og 4: Hvor disse kolonner er delt i to deler for en utstyrsbetegnelse, vil øvre del, når relevant, være gjeldende for fartøy konstruert i henhold til HSC-koden før 1. juli 2002. Nedre del vil, når relevant, være gjeldende for fartøy som opererer i henhold til 2000 HSC-koden på eller etter 1. juli 2002.

Kolonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
1.1	Livbøyer	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.1 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1.3, 8.3 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X		
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.1 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.3 (2000 HSC Code).							

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
1.2	Posisjongi- vende lys til redningsutstyr. a. Til livbåter og mann-over- bord-båter b. Til livbøyer c. Til rednings- vester	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.1.3, III/22.1.2, III/22.3.1, III/32.1, III/32.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolu- sjon MSC.36 (63) 8.1, 8.3 & 8.10 (1994 HSC Code), IMO MSC/ Circ.885.	IMO Resolu- sjon MSC.81 (70), med unntak for krav til batteri som spesifisert i EN 394 (1993) som kun gjelder for lys til red- ningsvester		X	X	X		
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.1.3, III/22.1.2, III/22.3.1, III/32.1, III/32.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolu- sjon MSC.97 (73), 8.1, 8.3, 8.10 (2000 HSC Code), IMO MSC/ Circ.885.							
1.3	Røyksignaler for livbøyer	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.1.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.3 (1994 HSC Code).	IMO Resolu- sjon MSC.81 (70)		X	X	X		
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.1.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.3 (2000 HSC Code).							

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
1.4	Redningsvester	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.3 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70), med unntak for krav til batteri som spesifisert i EN 394 (1993) som kun gjelder for lys til redningsvester		X	X	X		
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC. 97 (73) 8.1, 8.3 (2000 HSC Code).							
1.5	Redningsdrakter og beskyttelsesdrakter – isolerte eller uisolerte	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.3, III/22.4, III/32.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.3 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X		
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.3, III/22.4, III/32.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC 97 (73) 8.1, 8.3 (2000 HSC Code).							
1.6	Redningsdrakter og beskyttelsesdrakter karakterisert som redningsvester	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.3, III/22.4, III/32.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.3 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X		

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/7.3, III/22.4, III/32.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.3 (2000 HSC Code).							
1.7	Termiske beskyttelsesmidler	Regel III/4.	Regel III/7.3, III/22.4, III/32.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X		
1.8	Fallskjermlys (pyrotekniske)	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/6.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.2 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X		X		
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/6.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC 97 (73) 8.1, 8.2 (2000 HSC Code).							
1.9	Håndbluss (pyrotekniske)	Regel III/4.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X		X		
1.10	Flytende røyksignaler (pyrotekniske)	Regel III/4.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X		X		
1.11	Linekastende apparater (pyrotekniske)	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/18 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.8 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X		X		

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/18 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.8 (2000 HSC Code).							
1.12	Oppblåsbare redningsflåter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/21.1, III/31.1 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/Circ.811, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X				
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/21.1, III/31.1 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/Circ.811, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (2000 HSC Code).							
1.13	Stive redningsflåter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/21.1, III/31.1.1.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/Circ.811, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X				

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/21.1, III/31.1.1.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/Circ.811, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (2000 HSC Code).							
1.14	Selvrettende redningsflåter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/26.2.4 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/Circ.809, ¹ IMO MSC/Circ.811, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X				
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/26.2.4 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/Circ.809, ¹ IMO MSC/Circ.811, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (2000 HSC Code).							
1.15	Overbygde vendbare redningsflåter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/26.2.4 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/Circ.809, ¹ IMO MSC/Circ.811, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6 8.7 & 8.10 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X				

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III//26.2.4 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/ Circ.809, ¹ IMO MSC/ Circ.811, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (2000 HSC Code).							
1.16	Friflyt- arrangement for redningsflåter (hydrostatiske utløserenheter)	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/13.4.2, III/26.2.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/ Circ.811, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1 & 8.6 (1994 HSC Code).	IMO Resolu- sjon MSC.81 (70)		X	X	X		
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/13.4.2, III/26.2.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/ Circ.811, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1 & 8.6 (2000 HSC Code).							
1.17	Livbåter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/21.1, III/31.1.1.1, III/31.1.2.1, III/31.1.6, III/31.1.7 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66).	IMO Resolu- sjon MSC.81 (70)		X			X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
1.18	Faste mann-overbord-båter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/21.2, III/31.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36(63) 8.1, 8.10 1994 HSC Code)	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X			X	
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/21.2, III/31.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.10 2000 HSC Code).							
1.19	Oppblåste mann-overbord-båter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/21.2, III/31.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X			X	
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/21.2, III/31.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (2000 HSC Code).							
1.20	Hurtiggående mann-overbord-båter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/26.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1 (1994 HSC Code), IMO MSC/Circ.809. ¹	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X			X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/26.3 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1 (2000HSC Code), IMO MSC/Circ.809. ¹							
1.21	Utsettingsarrangement med daviter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/23, III/33 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6 & 8.7 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X	X	
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/23, III/33 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6 & 8.7 (2000 HSC Code).							
1.22	Friflyt utsettingsarrangement	Midlertidig fjernet								
1.23	Frittfall utsettingsarrangement	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/33 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36(63) 8.1, 8.5 & 8.7 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)					X	
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/33 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5 & 8.7 (2000 HSC Code).							

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
1.24	Utsettingsarrangement til livbåter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.6 & 8.7 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X	X	
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6 & 8.7 (2000 HSC Code).							
1.25	Utsettingsarrangement til hurtiggående mann-over-bord-båt	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/26.3.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1 (1994 HSC Code), IMO MSC/Circ.809. ¹	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X		
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/26.3.2 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1 (2000 HSC Code), IMO MSC/Circ.809. ¹							
1.26	Utsettingsarrangement til a. livbåter og mann-over-bord-båter og b. redningsflåter som utsettes ved wirefall	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1 & 8.5 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X		

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1 & 8.5 (2000 HSC Code).							
1.27	Marine evakueringsystemer (MES)	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/15, III/26.2.1, III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.7 & 8.10 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X			X	
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/15, III/26.2.1, III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.7 & 8.10 (2000 HSC Code).							
1.28	Utstyr til ombordtaking av overlevende (Means of rescue)	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/26.4 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/Circ.810, ² IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.5 & 8.10 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.81 (70), MSC/Circ.810.		X				
		Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/26.4 & III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO MSC/Circ.810, ² IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5 & 8.10 (2000 HSC Code).							

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
1.29	Innskipningsleidere	Midlertidig fjernet								
1.30	Lysreflekterende materialer	Regel III/4.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66).	IMO Resolusjon A.658 (16) Anneks 2.		X	X	X		
1.31	Toveis VHF-radiotelefonapparater	Flyttet til 5.17 & 5.18.								
1.32	Radartransponder SART (9 GHz)	Flyttet til 4.18.								
1.33	Radarreflektor til livbåter og mann-overbord-båter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66).	IMO Resolusjon A.384 (X), EN/ISO 8729 (1998); IMO Resolusjon A.384 (X), ISO 8729 (1997).		X	X	X	X	
1.34	Kompass til livbåter og mann-overbord-båter	Flyttet til 4.23.								
1.35	Bærbart brannslukningsutstyr til livbåter og mann-overbord-båter	Flyttet til 3.38.								
1.36	Motor til livbåter og mann-overbord-båter	Regel III/4.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X		
1.37	Motor til mann-overbord-båter – påhengsmotor	Regel III/4	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X		
1.38	Søkelys til bruk i livbåter og mann-overbord-båter «Nytt produkt 2002»	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66).	IMO Resolusjon MSC.81 (70)		X	X	X		
1.39	åpne vendbare redningsflåter «Nytt produkt 2002»	Regel III/4, Regel X/3.	IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1, 8.5, 8.7 & 8.10 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.36 (63) Anneks 10 (1994 HSC Code).		X				

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel III/4, Regel X/3.	IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1, 8.5, 8.6, 8.7 & 8.10 (2000 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.97 (73) Anneks 11 (2000 HSC Code)						
1.40 ex 4.17	Mekanisk losheis	Regel V/17 (b).	Regel V/17 (f), IMO Resolusjon A.889 (21), IMO MSC// Circ.773.	ISO 799 (1986).		X	X	X		
		Regel V/23.	Regel V/23.6, IMO Resolusjon A.889 (21), IMO MSC/ Circ.773.							

2. HINDRING AV HAVFORURENSING

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	MARPOL 73/78-regel, med endringer, der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende MARPOL 73/78-regel, med endringer, samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
2.1	Oljefiltreringsutstyr (for et oljeinnhold i spillvannet på høyst 15 ppm)	Anneks I, Regel 16 (4) & (5).	Anneks I, Regel 16 (1) & (2).	IMO Resolusjon MEPC.60 (33).		X	X	X		
2.2	Detektorer for grensen mellom olje og vann	Anneks I, Regel 15 (3) (b).	Anneks I, Regel 15 (3) (b).	IMO Resolusjon MEPC.5 (XIII).		X	X	X		
2.3	Oljemålere/ oljefiltreringsutstyr	Anneks I, Regel 16 (4) & (5).	Anneks I, Regel 16 (1) & (2).	IMO Resolusjon MEPC.60 (33).		X	X	X		

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	MARPOL 73/78-regel, med endringer, der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende MARPOL 73/78-regel, med endringer, samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
2.4	Behandlingsenheter, som skal settes på eksisterende oljevannsepareringsutstyr (for et oljeinnhold i spillvannet på høyst 15 ppm)	Slettet.								
2.5	Overvåkings- og kontrollsystem for oljeutslipp fra oljetankskip	Anneks I, Regel 15 (3) (a).	Anneks I, Regel 15 (3).	IMO Resolusjon A.586 (14).		X	X	X		
2.6	Kloakkrenseanlegg	Anneks IV, Regel 8 (1) (b).	Anneks IV, Regel 8 (1) (b).	IMO Resolusjon MEPC.2 (VI).		X	X	X	X	
2.7	Forbrenningsanlegg om bord	Anneks VI, Regel 16 (2) (a).	Anneks VI, Regel 16 (2) (a).	IMO Resolusjon MEPC.76(40).		X	X	X	X	

3. BRANNBESKYTTELSE

Kommentarer som gjelder for del 3 Brannbeskyttelse

Kolonne 3 og 4: Hvor disse kolonner er delt i to deler for en utstyrsbetegnelse, vil øvre del referere til regler gjeldende for fartøy bygget før 1. juli 2002. Nedre del referer til fartøy bygget på eller etter 1. juli 2002 (men kan også gjelde for fartøy bygget før 1. juli 2002).

Kolonne 5: I kolonne 5 har flere utstyrsbetegnelser mer enn en teststandard oppført. Det er opp til selskapet som utfører testene å forsikre seg om at de relevante teststandardene anvendes slik at produktet møter de internasjonale krav som stilles til det i konvensjonen.

Kolonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.1	Underlag for dekkbelegg	Regel II-2/34.8, II-2/49.3.	Regel II-2/34.8, II-2/49.3.	IMO Resolusjon MSC.61(67) Anneks 1, Parts 2 & 6, Anneks 2, IMO MSC/Circ.1004		X				
		Regel II-2/4.4.4, II-2/6.3.	Regel II-2/4.4.4, II-2/6.3.							
3.2	Bærbare brannslukningsapparater	Regel II-2/6.1, Regel X/3.	Regel II-2/6, IMO Resolusjon A.602 (15), IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.7.7 & 7.8.4.1.3 (1994 HSC Code).	EN 3–1 (1996), 3–2 (1996), 3–3 (1994), 3–4 (1996), 3–5 (1996) + AC (1997), 3–6 (1995) + A1: (1999).		X	X	X		
		Regel II-2/10.3.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 4.1.2 (FSS Code).	Regel II-2/10.3, IMO Resolusjon A.602(15), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.7.4, 7.8.4.1.3. 7.17.3.7 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 4.1.2., 4.2.1 (FSS Code).							
3.3	Brannmannsutstyr: Beskyttelsesklær	Regel II-2/17.1.1.1, Regel X/3.	Regel II-2/17.1.1.1, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.10.3.1.1 (1994 HSC Code), IMO MSC/Circ.847.	EN 469 (1995), EN 531 (1995) + A1 (1998), EN 1486 (1996), ISO 15538 (2001)		X				
		Regel II-2/10.10.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1.1.1 (FSS Code).	Regel II-2/10.10.1, IMO Resolusjon MSC. 97 (73) 7.10.3.1.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC. 98 (73) Ch 3.2.1.1.1 (FSS Code).							

Ko- lonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.4	Brannmannsutstyr: Støvler	Regel II-2/17.1.1.2, Regel X/3.	Regel II-2/17.1.1.2, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 7.10.3.1.2 (1994 HSC Code).	EN 344 (1992) + AC (1993) + A1 (1997), EN 344-2 (1996), EN 345 (1992) + A1 (1997), EN 345-2 (1996) Class 2, IEC 60903 (1993).		X				
		Regel II-2/10.10.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1.1.2 (FSS Code).	Regel II-2/10.10.1, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.10.3.1.2 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1.1.2 (FSS Code).							
3.5	Brannmannsutstyr: Hansker	Regel II-2/17.1.1.2, Regel X/3.	Regel II-2/17.1.1.2, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.10.3.1.2 (1994 HSC Code), IMO MSC/Circ.847.	EN 659 (1996).		X				
		Regel II-2/10.10.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1.1.1 (FSS Code).	Regel II-2/10.10.1, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.10.3.1.2 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1.1.1 (FSS Code).							
3.6	Brannmannsutstyr: Hjelmer	Regel II-2/17.1.1.3, Regel X/3.	Regel II-2/17.1.1.3, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.10.3.1.3 (1994 HSC Code).	EN 443 (1997).		X				
		Regel II-2/10.10.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1.1.3 (FSS Code).	Regel II-2/10.10.1, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.10.3.1.3 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1.1.3 (FSS Code).							

Kolonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.7	Selvstendig trykkluft åndedrettsapparat ³	Regel II-2/17.1.2, Regel X/3. Regel II-2/10.10.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1, 3.2.1.2 (FSS Code).	Regel II-2/17.1.2.2, II-2/17.2, II-2/54.2.6.2, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.10.3.2.2, 7.10.3.2.3 (1994 HSC Code). Regel II-2/10.10.1, II-2/19.3.6.2 IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.10.3.2.2 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1.2, 3.2.1.3 (FSS Code).	EN 137 (1993), EN 136 (1998).		X				
3.8	Røykhjelm eller røykmaske som blir forsynt fra luftpumpe og luftslange ³	Regel II-2/17.1.2, Regel X/3.	Regel II-2/17.1.2.1 IMO Resolusjon MSC.36 (63) 7.10.3.2.1 (1994 HSC Code).	EN 138 (1994).		X				
3.9	Sprinklersystem komponenter for innredningen, arbeidsrom og kontrollrom ekvivalent til det som er referert til i SOLAS 74 Regel II-2/12.	Regel II-2/36.1.2, II-2/36.2, II-2/41–2.5, II-2/52.2. Regel II-2/7.5.3.2, II-2/7.5.5.2, II-2/10.6.1.1, II-2/10.6.1.2, II-2/10.6.2, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 8.1 (FSS Code).	Regel II-2//12, II-2/36.1.2, II-2/36.2, II-2/41–2.5, II-2/42.5.2, II-2/52.2. Regel II-2/7.5.3.2, II-2/7.5.5.2, II-2/10.6.1.1, II-2/10.6.1.2, II-2/10.6.2, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 8.1 (FSS Code).	IMO Resolusjon A.800(19).		X			X	
3.10	Dyser til fast installerte sprinkleranlegg til maskinrom	Midlertidig fjernet								



Ko- lonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.11	Brannsikre skiller av klasse «A» og «B» a) «A»-klasse skiller b) «B»-klasse skiller	Regel II-2/3.3.5, II-2/3.4.4	Regel II-2/3.3.5, II-2/3.4.4, II-2/16.11.	IMO Resolusjon A.754 (18), IMO Resolusjon MSC.61(67) Anneks 1, Part 3, and Anneks 2 (FTP Code). IMO MSC/Circ.916, IMO MSC/Circ.1004, IMO MSC/Circ.1005		X	X	X		
		Regel II-2/3.2.5, II-2/3.4.4.	Regel II-2/3.2.5, II-2.3.4.4.							
3.12	Anordninger som skal forhindre at ild sprer seg til lastetanker i oljetankskip (kun høyhastighets ventiler)	Regel II-2/59.1.5, II-2/59.1.9.4, II-2/59.2.	Regel II-2/59.1.5, II-2/59.1.9.4, II-2/59.2.	IMO MSC/Circ.677, MSC/Circ.1009		X	X	X		
		Regel II-2/4.5.3.3, II-2/4.5.3.4.1.4, II-2/4.5.6.1, II-2/16.3.2.2.3.	Regel II-2/4.5.3.3, II-2/4.5.3.4.1.4, II-2/4.5.6.1, II-2/16.3.2.2.3.							
3.13	Ubrennbare materialer	Regel II-2/3.1, Regel X/3.	Regel II-2/3.1, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.2.4 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon A.799(19), IMO Resolusjon MSC.61(67) Anneks 1, Part 1, and Anneks 2.		X	X	X		
		Regel II-2/3.33, Regel X/3.	Regel II-2/3.33, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.2.3 (2000 HSC Code).							
3.14	Andre materialer enn stål til rør som skal gå gjennom skiller av klasse «A» og «B»	Regel II-2/18.2.1.	Regel II-2/18.2.1.	IMO Resolusjon A.753(18), IMO Resolusjon A.754((18), IMO Resolusjon MSC.61(67) Anneks 1, Part 3.		X	X	X		
		Regel II-2/9.3.1, II-2/9.3.2.	Regel II-2/9.3.1, II-2/9.3.2.							

Kolonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.15	Andre materialer enn stål til rør som fører olje eller brennolje a. rør og koblinger b. ventiler c. fleksible rørrangementer	Regel II-2/15.2.8, II-2/18.2.2, Regel X/3.	Regel II-2/15.2.8, II-2/18.2.2, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.5.4 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon A.753(18), ISO 15540 (1999), ISO 15541 (1999)		X	X	X		
		Regel II-2/4.2.2.5.1, II-2/4.2.2.5.6, Regel X/3.	Regel II-2/4.2.2.5.1, II-2/4.2.2.5.6, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.5.4 (2000 HSC Code).							
3.16	Brannrør	Regel II-2/30.2, II-2/31.1.1 & II-2/47.	Regel II-2/30.2, II-2/31.1.1, II-2/47.	IMO Resolusjon A.754(18) IMO Resolusjon MSC.61(67) Anneks 1, Part 3, IMO MSC/Circ.916, IMO MSC/Circ.1004.		X	X	X		
		Regel II-2/9.4.1.1.2, II-2/9.4.1.2.1, II-2/9.4.2.	Regel II-2/9.4.1.1.2, II-2/9.4.1.2.1, II-2/9.4.2.							
3.17	Kontrollsystem komponenter for brannrør ⁴	Regel II-2/30.4.15, Regel X/3.	Regel II-2/30.4.15, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.9.3.3 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.61(67) Anneks 1, Part 4		X	X	X		
		Regel II-2/9.4.1.1.4.15, Regel X/3.	Regel II-2/9.4.1.1.4.15, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.9.3.3 (2000 HSC Code).							



Kolonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.18	Overflatematerialer og dørkbelegg med lav flammespredningsevne. ⁵ a. finer b. malingssystemer c. dørkbelegg d. rørisolasjonsdeksler	Regel II-2/3.8, II-2/34.3, II-2/34.7, II-2/49.1, II-2/49.2, Regel X/3.	Regel II-2/3.8, II-2/3.23.4, II-2/3.23.5, II-2/16.1.1, II-2/32.1.4.3.1, II 2/34.2, II 2/34.3, II-2/49.1, II-2/49.2, II-2/50.3.1, II 2/34.7, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.4.3.4, 7.4.3.5 & 7.4.3.6 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon A.653(16), IMO Resolusjon MSC.61(67), Anneks 1, Parts 2 & 5, and Anneks 2 ISO 1716 (1973). ⁶ IMO MSC/Circ.916 amended by IMO MSC/Circ.1008, IMO MSC/Circ.1004.		X	X	X		
		Regel II-2/3.29, II-2/5.3.2.4, II-2/6.2, Regel X/3.	Regel II-2/3.29, II-2/3.40.4, II-2/3.40.5, II-2/9.7.1.1.1, II-2/9.7.4.4.3.1, II-2/5.3.1.1, II-2/5.3.2.4, II-2/6.2 IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.4.3.4, 7.4.3.5 & 7.4.3.6 (2000 HSC Code).							
3.19	Forheng, gardiner og andre opphengte tekstiler	Regel II-2/3.23.3, Regel X/3. Regel II-2/3.40.3, II-2/9.2.2.3.2, Regel X/3.	Regel II-2/3.23.3, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.4.3.3.3 (1994 HSC Code). Regel II-2/3.40.3, II-2/9.2.2.3.2 IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.4.3.3.3 (2000 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.61(67) Anneks 1, Part 7		X	X	X		
3.20	Polstrede møbler	Regel II-2/3.23.6, Regel X/3.	Regel II-2/3.23.6, II-2/34.6, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.4.3.3.4 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon A.652(16), IMO Resolusjon MSC.61(67) Anneks 1, Part 8.		X	X	X		

Ko- lonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel II- /3.40.6,II-2/ 9.2.2.3.2, Regel X/3	Regel II- 2/3.40.6,II-2// 9.2.2.3.2, II- 2/5.3.3 IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.4.3.3.4 (2000 HSC Code).							
3.21	Sengeutstyr	Regel II- 2/3.23.7,II-2/ 26.2, Regel X/3.	Regel II-2/ 3.23.7, II-2/26.2 IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.4.3.3.5 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon A.688(17), IMO Resolusjon MSC.61(67) An- neks 1, Part 9.		X	X	X		
		Regel II- 2/3.40.7, II-2/9.2.2.3.2, Regel X3.	Regel II-2/ 3.40.7, II-2/ 9.2.2.3.2 IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.4.3.3.5 (2000 HSC Code).							
3.22	Brannspjeld	Regel II- 2//16.11.1.	Regel II-2/ 16, II-2/32, II-2/48.	IMO Resolusjon A.754(18), IMO Resolusjon MSC.61(67) An- neks 1, Part 3.		X	X	X		
		Regel II- 2/9.7.1.2.	Regel II- 2//9.7.1.1.							
3.23	Ubrennbare kanalgjennom- føringer i «A»- klasse skiller	Flyttet til 3.26.								
3.24	Elektriske kabel- gjennomføringer i «A»-klasse skiller	Flyttet til 3.26.								
3.25	Vinduer og lysventiler	Regel, II-2/33.	Regel II-2/33, MSC/Circ.847.	IMO Resolusjon A.754(18), IMO Resolusjon MSC.61(67) Anneks 1 Part 3, ISO 614 (1989), ISO 1095 (1989), ISO 1751 (1993), ISO 3254 (1989), ISO 3903 (1993), ISO 3904 (1994), IMO MSC/ Circ.1004.		X	X	X		

Ko- lonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel II-2/9.4.1.3.	Regel II-2/9.4.1.3, MSC/Circ.847.							
3.26	Gjennomføringer i «A»-klasse skiller a. elektriske kabelgjennomføringer b. rør, trunker, m.m. «Nytt produkt 2002»	Regel II-2/18.1.1.	Regel II-2/18.1.1.	IMO Resolusjon A.754(18), IMO Resolusjon MSC.61(67) Annex 1, Part 3.		X	X	X		
		Regel II-2/9.3.1.	Regel II-2/9.3.1.							
3.27	Gjennomføringer i «B»-klasse skille a. elektriske kabelgjennomføringer b. rør, trunker, kanaler m.m. «Nytt produkt 2002»	Regel II-2/18.1.2.	Regel II-2/18.1.2.	IMO Resolusjon A.754(18), IMO Resolusjon MSC.61(67) Annex 1, Part 3.		X	X	X		
		Regel II-2/9.3.2.	Regel II-2/9.3.2.							
3.28	Sprinkleranlegg (kun selve sprinklerhodet og automatisk utløsning og alarm dvs. strømningsbrytere, alarm panel) «Nytt produkt 2002»	Regel II-2/12.3, II-2/36.1.2, II-2/36.2, II-2/41-2.5 & II-2/52.2.	Regel II-2/12, II-2/36.1.2, II 2/36.2, II 2/41-2.5 and II-2/52.2.	EN 12259-1 (1999), EN 12259-2 (1999), EN 12259-3 (2000), EN 12259-4 (2000) EN 12259-5, ISO 6182-1 (1993), ISO 6182-2 (1993), ISO 6182-3 (1993), ISO 6182-4 (1993), ISO 6182-5 (1995)		X	X	X		

Ko- lonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel II-2/10.6.1.2, II-2/10.6.1.1, II-2/10.6.2 IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 8.1, Ch 8.2.5.2.3 (FSS Code).	Regel II-2/10.6.1.2, II-2/10.6.1.1, II-2/10.6.2 IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 8.1, Ch 8.2.5.2.3 (FSS Code).							
3.29	Brannslanger «Nytt produkt 2002»	Regel II-2/4.7.1, Regel X/3.	Regel II-2/4.7.1, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 7.7.8.5 (1994 HSC Code).	EN 671–2 (2001), EN ISO15540 (2001), EN ISO 15541 (2001), ISO 15540 (1999), ISO 15541 (1999)		X	X	X		
		Regel II-2/10.2.3.1.1, Regel X/3.	Regel II-2/10.2.3.1.1, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.7.5.5 (2000 HSC Code).							
3.30	Oksygen analyse- og gassdeteksjonsutstyr «Nytt produkt 2002»	Regel VI/3.1.	Regel II-2/59.5, II-2/59.4.4.1, II-2/62.17, II-2/59.5, Regel VI/3.1, MSC/Circ.774 (Fixed Installations).	EN 50104 (1999) Oxygen, EN 50054 (1991), EN 50057 (1999) Combustible Gases.		X	X	X		
		Regel II-2/4.5.7.1, II-2/4.5.7.2.1, II-2/4.5.7.2.2, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 15.2.4.2.4 (FSS Code).								
3.31	Fast installerte sprinkleranlegg til hurtiggående fartøy «Nytt produkt 2002»	Regel X/3.	IMO Resolusjon MSC.36 (63) 7.13.1 (1994 HSC Code), MSC/Circ.912.	IMO Resolusjon MSC.44(65), IMO Resolusjon A.800(19).		X	X	X	X	
			IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.13.1 (2000 HSC Code), IMO MSC/Circ.912.							

Ko- lonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.32	Brannhemmende materialer (unntatt møbler) til hurtiggående fartøy «Nytt produkt 2002»	Regel X/3.	IMO Resolusjon MSC.36 (63) 7.2.2 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.40(64), IMO Resolusjon MSC.90(71).		X	X	X		
			IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.2.2 (2000 HSC Code).							
3.33	Brannhemmende materialer til møbler til hurtiggående fartøy «Nytt produkt 2002»	Regel X/3.	IMO Resolusjon MSC.36 (63) 7.2.2 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.40(64), IMO Resolusjon MSC.90(71).		X	X	X		
			IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.2.2 (2000 HSC Code).							
3.34	Brannsikre skiller til hurtiggående fartøy «Nytt produkt 2002»	Regel X/3.	IMO Resolusjon MSC.36 (63) 7.2.1 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.45(65).		X	X	X		
			IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.2.1 (2000 HSC Code).							
3.35	Brannører om bord på hurtiggående fartøy «Nytt produkt 2002»	Regel X/3.	IMO Resolusjon MSC.36 (63) 7.2.1, 7.4.2.6 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.45(65).		X	X	X		
			IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.2.1, 7.4.2.6 (2000 HSC Code).							

Ko- lonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.36	Brannspjeld om bord på hurtiggående fartøy «Nytt produkt 2002»	Regel X/3.	IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.6.4 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.45(65).		X	X	X		
			IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.6.4 (2000 HSC Code).							
3.37	Gjennomføringer i brannsikre skiller på hurtiggående fartøy a. elektriske kabelgjennomføringer b. rør, trunker, kanaler m.m. «Nytt produkt 2002»	Regel X/3.	IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.4.2.6 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.45(65).		X	X	X		
			IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.4.2.6 (2000 HSC Code).							
3.38 Ex 1.35	Bærbart brannslukningsutstyr til livbåter og mann-overbordbåter	Regel III/4, Regel X/3.	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.48 (66), IMO Resolusjon A.602 (15) IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1.2 (1994 HSC Code).	EN 3–1 (1996), 3–2 (1996), 3–3 (1994), 3–4 (1996), 3–5 (1996) + AC (1997), 3–6 (1995) + A1 (1999).		X	X	X		
		Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1.2 (2000 HSC Code).								



Kolonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.39	Alternative arrangementer til halonslukkeanlegg komponenter i maskin- og pumperom – ekvivalente vannbaserte brannslukkingssystem komponenter «Nytt produkt 2002»	Regel II-2/10.1, II-2/63.1.3. Regel II-2/10.4.1.1.3, II-2/10.9.1.	Regel II-2/10.1 II-2/63.1.3. Regel II-2/10.4.1.1.3, II-2/10.9.1, II-2/10.9.3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 7.2.2 (FSS Code).	IMO MSC/ Circ.668, IMO MSC/ Circ.728.		X	X	X		
3.40	Lavt sittende ledelys (LLL) (kun komponenter) (Nytt produkt 2003)	Regel II-2/28.1.10, II-2/28.1.11, II-2/41–2.4.7. Regel II-2/13.3.2.5.1, II-2/13.3.2.5.2, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 11 (FSS Code).	Regel II-2/28.1.10, II-2/28.1.11, II-2/41–2.4.7. Regel II-2/13.3.2.5.1, II-2/13.3.2.5.2, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 11 (FSS Code).	IMO Resolusjon A.752 (18) or ISO 15370 (2001).		X	X	X	X	
3.41	Fluktmasker (EEBD) (Nytt produkt 2003)	Note ⁷ Regel II-2/1.2.2.2, II-2/13.3.4, II-2/13.4.3.	EN 400 (1993), EN 401 (1993), EN 402 (1993), EN 1146 (1997), EN 1061 (1996). Regel II-2/1.2.2.2, II-2/13.3.4, II-2/13.4.3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.2 (FSS Code), IMO MSC/ Circ.849.		X	X	X			

Kolonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.42	Nøytralgass-system komponenter (Nytt produkt 2003)	Regel II-2/62.1. Regel II-2/4.5.5.	Regel II-2/62, IMO MSC/ Circ.847. Regel II-2/4.5.5, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 15 (FSS Code), IMO MSC/ Circ.847.	IMO MSC/ Circ.1009, 677, 485, 450/Rev.1, 387, 353 and 282, IMO Resolusjon A.567(14) and Corr.1		X	X	X	X	
3.43	Frityrgryte-slukkesystem komponenter (automatisk eller manuell) (Nytt produkt 2003)	Note ^a Regel II-2/1.2.2.3, II-2/10.6.4, Regel X/3.	ISO 15371 (2000), ISO 6182-1 (1993), Regel II-2/1.2.2.3, II-2/10.6.4.2-5, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.7.6 (2000 HSC Code).			X	X	X	X	
3.44	Brannmanns-utstyr: Sikkerhetsline (Nytt produkt 2003)	Regel II-2/17.2, Regel X/3. Regel II-2/10.1, Regel X/3.	Regel II-2/17.2, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.10.3.3 (1994 HSC Code). Regel II-2/10.1, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.10.3.3 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 3.2.1.3 (FSS Code).	IMO MSC.98 (73) Ch 3.2.1.3 (FSS Code) ^a		X	X	X		
3.45	Ekvivallente faste gass-slukningssystem komponenter for maskinrom og pumperom (Nytt produkt 2003)	Regel II-2/7.1.1, II-2/63, Regel X/3.	Regel II-2/7.1.1, II-2/63, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.7.4 (1994 HSC Code).	IMO MSC/ Circ.848.		X	X	X		

Ko- lonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel II-2/10.4.1.1.1., II-2/10.9.1 Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 5.2.5 (FSS Code).	Regel II-2/10.4.1.1.1., II-2/10.9.1 IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.7.3.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 5.2.5 (FSS Code).							
3.46	Ekvivalente faste gass-sluknings system komponenter for maskinrom (aerosol systemer) (Nytt produkt 2003)	Regel II-2/7.1.1., Regel X/3.	Regel II-2/7.1.1., IMO Resolusjon MSC.36((63) 7.7.4 (1994 HSC Code).	IMO MSC/ Circ.1007		X	X	X		
		Regel II-2/10.4.1.1.1., Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 5.2.5 (FSS Code).	Regel II-2/10.4.1.1.1., IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.7.3.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 5.2.5 (FSS Code).							
3.47	Konsentrat for faste sluknings-system som bruker høyekspansivt skum i maskinrom og pumperom. ¹⁰ (Nytt produkt 2003)	Regel II-2/9.	Regel II-2/9.	IMO MSC/ Circ.670		X	X	X	X	
		Regel II-2/10.4.1.1.2.	Regel II-2/10.4.1.1.2., IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 6.2.2 (FSS Code).							

Kolonne 1	Kolonne 3	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
3.48	Faste vannbaserede brannslukkingssystem komponenter for bruk i kategori A maskinrom (Nytt produkt 2003)	Note ¹¹	IMO MSC/Circ.913.			X	X	X	X	
		Regel II-2/1.2.2.4, II-2/10.5.6, Regel X/3.	Regel II-2/1.2.2.4, II-2/10.5.6, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.7.3.2.1 (2000 HSC Code).							
3.49	Dyser for faste vannforstøvnings brannsluknings anlegg for spesial kategorirom, ro-ro lasterom, ro-ro rom og lasterom for kjøretøy (Nytt produkt 2003)	Regel II-2/37.1.3, II-2/54.2.9 Regel X/3.	Regel II-2/37.1.3, II-2/38.2.2, II-2/38-1.2, II-2/38-1/3, II-2/53.2.2.1.4, II-2/53.2.2, II-2/54.2.9, IMO Resolusjon MSC.36(63) 7.8.2 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon A.123 (V) (Performance), IMO MSC/Circ.914		X	X	X		
		Regel II-2/19.3.1.3, II-2/19.3.9, II-2/20.6.1.2, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.98 (73) Ch 7 –(FSS Code).	Regel II-2/19.3.1.3, II-2/19.3.9, II-2/20.6.1.1.3, II-2/20.6.1.2, II-2/20.6.1.3, II-2/20.6.1.4, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 7.8.2 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon 98 (73) Ch 7 (FSS Code).							
3.50	Kjemikaliebestandige beskyttelsesklær (Nytt produkt 2003)	Regel II-2/54.2.6.1.	Regel II-2/54.2.6.1.	EN 368 (1992), EN 369 (1993), EN 463 (1994), EN 943-2 (2001).		X	X	X		
		Regel II-2/19.3.6.1.	Regel II-2/19.3.6.1.							



4. NAVIGASJONSUTSTYR

Kommentarer som gjelder for del 4 navigasjonsutstyr

Kolonne 3 og 4: Hvor disse kolonner er delt i to deler for en utstyrsbetegnelse, vil øvre del referere til regler gjeldende for fartøy bygget før 1. juli 2002. Nedre del referer til fartøy bygget på eller etter 1. juli 2002 (men kan også gjelde for fartøy bygget før 1. juli 2002).

Kolonne 4: De nevnte ITU-henvisninger er de som det er referert til i de internasjonale konvensjoner og de relevante resolusjoner og sirkulærer fra IMO.

Kolonne 5: Hvis det henvises til EN/IEC 61162, skal det kontrolleres at den relevante prøvingsstandard omfatter den gjeldende del av EN/IEC 61162.

Kolonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
4.1	Magnetkompass	Regel V/12.(r).	Regel V/12 (b), IMO Resolusjon A.382 (X), IMO Resolusjon A.694 (17).	EN ISO 449 (1999), EN ISO 694 (2001), ISO 1069 (1973), ISO 2269 (1992), EN 60945 (1997) ISO 449 (1997), ISO 694 (2000), ISO 1069 (1973), ISO 2269 (1992), IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	
		Regel V/18.1.	Regel V/19.2.1.1, IMO Resolusjon A.382 (X), IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.2	Elektromagnetisk kursgiver (THD) (tidligere elektromagnetisk kompass)	Regel V/12(r), Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel V/12 (b), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.2.5, (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.86 (70) Annex 2, IMO Resolusjon A.694 (17).	EN ISO 11606 (2001), EN 60945 (1997), EN 61162; ISO 11606 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.3.5, IMO Resolusjon 97 (73) 13.2.5, (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.86 (70) Anneks 2, IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.3	Gyrokompas	Regel V/12 (r).	Regel V/12 (d), IMO Resolusjon A.424 (XI), IMO Resolusjon A.694 (17).	EN ISO 8728 (1998), EN 60945 (1997), EN 61162 ISO 8728 (1997), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
		Regel V/18.1.	Regel V//19.2.5.1, IMO Resolusjon A.424 (XI), IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.4	Radarutstyr	Flyttet til 4.34, 4.35 and 4.36.								
4.5	Automatisk radarplotteanlegg (ARPA)	Flyttet til 4.34.								
4.6	Ekkolodd	Regel V/12 (r), Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel V/12 (k), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.4 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.224 (VII) som endret ved IMO Resolusjon MSC.74 (69) Anneks 4, IMO Resolusjon A.694 (17).	EN ISO 9875 (1997), EN 60945 (1997), EN 61162; ISO 9875 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.3.1, IMO Resolusjon 97 (73) 13.4.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.224 (VII) som endret ved IMO Resolusjon MSC.74 (69) Anneks 4, IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.7	Farts- og distansemåle-anlegg (Logg) (SDME)	Regel V/12 (r), Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code). Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/12 (l), IMO Resolusjon A.824 (19), som endret ved IMO Resolusjon MSC.96(72) IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.3 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.694 (17). Regel V/19.2.3.4, IMO Resolusjon A.824 (19), as amended by IMO Resolusjon MSC.96(72) IMO Resolusjon 97 (73) 13.3 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 61023 (1999), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61023 (1999), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
4.8	Rorindikator, omdreining- og stignings-indikator	Delt i tre. Flyttet til 4.20 – 21 – 22.								

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
4.9	Indikator for svingehastighet	Regel V/12 (r), Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel V/12 (n), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.7.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.526 (13), IMO Resolusjon A.694 (17).	IMO Resolusjon A.526 (13), EN 60945 (1997), EN 61162; IMO Resolusjon A.526 (13), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
		Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.9.1, IMO Resolusjon 97 (73) 13.7.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.526 (13), IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.10	Radiopelleapparat	Slettet.								
4.11	Loran-C utstyr	Regel V/12 (r), Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel V/12 (p), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.6 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.694 (17), IMO Resolusjon A.818 (19).	EN 61075 (1993), EN 60945 (1997) EN 61162; IEC 61075 (1991), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
		Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000HSC Code).	Regel V/19.2.1.6, IMO Resolusjon 97 (73) 13.6 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.818 (19), IMO Resolusjon A.694 (17),							



Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
4.12	Chayka utstyr	Regel V/12 (r), Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel V/12 (p), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.6 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.818 (19), IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 61075 (1993), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61075 (1991), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
		Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.1.6, IMO Resolusjon 97 (73) 13.6 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.818 (19), IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.13	Decca navigasjonsutstyr	Slettet.								
4.14	GPS utstyr	Regel V/12 (r), Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel V/12 (p), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.6 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.819 (19), IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 61108–1 (1996), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61108–1 (1994), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
		Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.1.6, IMO Resolusjon 97 (73) 13.6 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.819 (19), IMO Resolusjon A.694 (17).							

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
4.15	GLO- NASS utstyr	Regel V/12 (r), Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel V/12 (p), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.6 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.53 (66), IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 61108–2 (1998), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61108–2 (1998), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
		Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.1.6, IMO Resolusjon 97 (73) 13.6 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.53 (66), IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.16	Selvstyreanlegg – HCS (tidligere autopilot)	Regel V/18.1.	Regel V/19.2.8.2, IMO Resolusjon A.342 (IX), som endret ved IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 3, IMO Resolusjon A.694 (17).	EN/ISO 11674 (2001), EN 60945 (1997), EN 61162; ISO 11674 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
4.17	Mekanisk losheis	Flyttet til 1.40.								
4.18 Ex 1.32	Radartransponder SART (9GHz)	Regel III/4, Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel III/6.2.2, Regel IV/7.1.3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.2.1.2 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.530 (13), IMO Resolusjon A.802 (19), IMO Resolusjon A.694 (17), TU-R M.628 –3 (11/93).	EN 61097–1 (1993), EN 60945 (1997); IEC 61097–1 (1992), IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel III/4, Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel III/6.2.2, Regel IV/7.1.3, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.7.1.3 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.530 (13), IMO Resolusjon A.802 (19), IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93).							
4.19	Radarutstyr til hurtiggående fartøy «Nytt produkt 2002»	Flyttet til 4.37.								
4.20 Ex 4.8	Rorindikator	Regel V/12 (r), Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel V/12 (m), IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.7.2 (1994 HSC Code) IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 60945 (1997); IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	
		Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.5.4, IMO Resolusjon 97 (73) 13.7.2 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.21 Ex 4.8	Omdreiningssindikator	Regel V/12 (r).	Regel V/12 (m), IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 60945 (1997); IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	
		Regel V/18.1.	Regel V/19.2.5.4, IMO Resolusjon A.694 (17).							

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
4.22 Ex 4.8	Stigningsindikator	Regel V/12 (r).	Regel V/12 (m), IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 60945 (1997); IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	
		Regel V/18.1.	Regel V/19.2.5.4, IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.23 Ex 1.34	Kompass til livbåter og mann-overbord-båter	Regel III/4, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	Regel III/34, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.48 (66) 4.4.8.5, 5.1.2.2.3.	EN ISO 613 (2001), ISO 10316 (1990) ISO 613 (2000), ISO 10316 (1990).		X	X	X	X	
		Regel III/4, Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 8.1.6 & 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel III/34, IMO Resolusjon 97 (73) 8.1.2 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.48 (66) 4.4.8.5, 5.1.2.2.3.							
4.24	Auto-matisk radarplot-teanlegg (ARPA) til hurtiggående fartøy «Nytt produkt 2002»	Flyttet til 4.37.								
4.25	Programmerbart selvstyreanlegg (ATA) «Nytt produkt 2002»	Flyttet til 4.35.								

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
4.26	Programmerbart selvstyreanlegg (ATA) til hurtiggående fartøy «Nytt produkt 2002»	Flyttet til 4.38.								
4.27	Elektronisk plotteanlegg (EPA) «Nytt produkt 2002»	Flyttet til 4.36								
4.28	Integrert brosystem (Nytt produkt 2003)	Regel V/18.7, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.4 (2000 HSC Code).	Regel V/19.6, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 15.4.3 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 1, IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 61209 (1999), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61209 (1999), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
4.29	Ferdskriver (VDR) (Nytt produkt 2003)	Regel V/18.1, V/20.2 Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/20, IMO Resolusjon A.861 (20), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.16 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 61996 (2001), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61996 (2000) IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
4.30	Elektronisk kart- og informasjonssystem (ECDIS) med reserveresystem, og Raster kartsystem (RCDS). (Nytt produkt 2003)	Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V//19.2.1.4, Regel V/19.2.1.5, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.8 (2000 HSC Code) IMO Resolusjon A.817 (19) som endret ved IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 5 and by IMO Resolusjon MSC.86 (70) Anneks 4, IMO Resolusjon A.694 (17).	EN 61174 (2002), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61174 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
4.31	Gyrokompas for hurtiggående fartøy (Nytt produkt 2003)	Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1;(1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.2.6 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.821 (19), IMO Resolusjon A.694 (17).	ISO 16328 (2001), EN 60945 (1997), EN 61162; ISO 16328 (2001) IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
		Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.4 (2000 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.2.6 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.821 (19), IMO Resolusjon A.694 (17).							
4.32	Automatisk identifikasjonssystem (AIS) (Nytt produkt 2003)	Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.4, IMO Resolusjon MSC.74 (69) Anneks 3, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.15 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.1371-1 (10/00). ¹²	EN 61993-2 (2002), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 61993-2 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
4.33	Selvsty- ringsan- legg (Nytt produkt 2003)	Regel V/18.7, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.4 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.8.2, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.12 (2000 HSC Code) IMO Resolusjon MSC.74 (69) Anneks 2, IMO Resolusjon A.694 (17).	IEC 62065 (2002), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 62065 (2002), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	
4.34	Radarut- styr med automatisk radarplot- teanlegg (ARPA).	Regel V/12 (r).	Regel V/12 (g), Regel V/12 (h), Regel V/12 (j), IMO Resolusjon A.278 (VIII) IMO Resolusjon A.477 (XII) som endret ved IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 4, IMO Resolusjon A.823 (19). IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).	EN 60936-1 (2000), EN 60872-1 (1998), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 60936-1 (1999), IEC 60872-1 (1998), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel V/18.1.	Regel V/19.2.3.2, Regel V/19.2.7.1, Regel V/19.2.8.1, IMO Resolusjon A.278 (VIII) IMO Resolusjon A.477 (XII) som endret ved IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 4, IMO Resolusjon A.823 (19). IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).							
4.35	Radarutstyr med automatisk plottingsutstyr (ATA).	Regel V/12 (r).	Regel V/12 (g), Regel V/12 (h), Regel V/12 (i), IMO Resolusjon A.278 (VIII) IMO Resolusjon A.477 (XII) som endret ved IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 4, IMO Resolusjon A.694 (17) ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).	EN 60936-1 (2000), EN 60872-2 (1998), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 60936-1 (1999), IEC 60872-2 (1998), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	



Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelsen	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel V/18.1.	Regel V/19.2.3.2, Regel V/19.2.7.1, Regel V/19.2.5.5, IMO Resolusjon A.278 (VIII) IMO Resolusjon A.477 (XII) som endret ved IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 4, IMO Resolusjon A.694 (17) ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).							
4.36	Radarutstyr med elektronisk plottehjelp (EPA).	Regel V/12 (r).	Regel V/12 (g), Regel V/12 (h), Regel V/12 (i), IMO Resolusjon A.278 (VIII) IMO Resolusjon A.477 (XII) som endret ved IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 4, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).	EN 60936-1 (2000), EN 60872-3 (1999), EN 60945 (1997), EN 61162; IEC 60936-1 (1999), IEC 60872-3 (1999), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
		Regel V/18.1.	Regel V/19.2.3.2, Regel V/19.2.3.3, Regel V/19.2.7.1, IMO Resolusjon A.278 (VIII) IMO Resolusjon A.477 (XII) som endret ved IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 4, IMO Resolusjon A.694 (17) ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).							
4.37	Radarutstyr med automatisk radarplotteanlegg (ARPA) for hurtiggående fartøy.	Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.5 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.820 (19), IMO Resolusjon A.823 (19), IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).	EN 60936-2 (1999), EN 60872-1 (1998), EN 61162, EN 60945 (1997); IEC 60936-2 (1998), IEC 60872-1 (1998), IEC 61162, IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	
		Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.5 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.823 (19), IMO Resolusjon A.820 (19), IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).							



Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
4.38	Radarutstyr med automatisk plottingsutstyr (ATA) for hurtiggående fartøy.	Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.13.1 (1994 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.36 (63) 13.5 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon A.820 (19), IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 4, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).	EN 60936-2 (1999), EN 60872-2 (1998), EN 61162, EN 60945 (1997); IEC 60936-2 (1998), IEC 60872-2 (1998), IEC 61162, IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	
		Regel X/3, IMO Resolusjon 97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.5 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.820 (19), IMO Resolusjon MSC.64 (67) Anneks 4, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.628-3 (11/93), ITU-R M.1177-2 (05/00).							
4.39	Radarreflektor. (Nytt produkt 2003)	Regel V/18.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel V/19.2.1.7, IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.13	IMO Resolusjon A.384 (X), EN 60945 (1997), EN ISO 8729 (1998); IMO Resolusjon A.384 (X), IEC 60945 (1996), ISO 8729 (1997).		X	X	X	X	

5. RADIOKOMMUNIKASJONSUTSTYR

Kommentarer som gjelder for del 5 Radiokommunikasjonsutstyr.

Kolonne 4: De nevnte ITU-henvisninger er de som det er referert til i de internasjonale konvensjoner og de relevante resolusjoner og sirkulærer fra IMO.

Kolonne 5: I tilfeller der det er er motstridende krav mellom IMO MSC/Circ.862, som det henvises til for flere utstyr, og internasjonale prøvingsstandarder, skal kravene i IMO MSC/Circ.862 ha forrang.

Kolonne 5: Hvis det henvises til EN/IEC 61162, skal det kontrolleres at den relevante prøvingsstandard omfatter den gjeldende del av EN/IEC 61162.

Kolonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.1	VHF-radioanlegg, som kan sende og motta DSC og radiotelefoni	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/7.1.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.6.1.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.7.1.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.385 (X), IMO Resolusjon A.524 (13), IMO Resolusjon A.803 (19) som endret ved IMO Resolusjon MSC.68 (68) Anneks 1, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.489-2 (10/95), ITU-R M.493-10 (05/00), ITU-R M.541-8 (10/97), ITU-R M.689-2 (11/93), IMO MSC/Circ.862.	ETS 300 162-1 (2000-12), EN 301 925 (V1.1.1), EN 300 338 (V1.2.1 1999.04), EN 300 828 (V1.1.1 1998-03), IMO MSC/Circ.862, EN 61162; IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-7 (1996), IEC 60945 (1996), IMO MSC/Circ.862, IEC 61162.		X	X	X	X	



Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.2	VHF DSC-vaktmottaker	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/7.1.2, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.6.1.2 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.7.1.2 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.803 (19), IMO Resolusjon MSC.68 (68) Anneks 1, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.489-2 (10/95), ITU-R M.493-10 (05/00), ITU-R M.541-8 (10/97).	EN 300 338 (V1.2.1 1999-04), EN 301 033 (V1.1.1 1998-08), EN 300 828 (V1.1.1 1998-03), EN 60945 (1997); IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-8 (1998), IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandards	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.3	NAVTEX-mottaker	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV//7.1.4, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.6.1.4 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.7.1.4 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.525 (13), IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.540-2 (06/90), ITU-R M.625-3 (10/95).	EN 300 065 V 1.1.3 (2001–5), EN 301 011 V1.1.1 (1998–09); IEC 61097-6 (1995), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X	
5.4	EGC-mottaker	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/7.1.5, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.6.1.5 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.7.1.5 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.570 (14), IMO Resolusjon A.664 (16), IMO Resolusjon A.694 (17).	ETS 300 460 Ed.1 (1997–11) +A1 (1997–11), EN 300 829 V1.1.1 (1998–03); IEC 61097-4 (1994), IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.5	HF-radioutstyr for mottak av marin sikkerhetsinformasjon (MSI) (HF-NBDP-radiotelex-mot-taker)	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 3.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/7.1.5, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.6.1.5 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.7.1.5 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.699(17), IMO Resolusjon A.700 (17), IMO Resolusjon A.806 (19), IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.491-1 (07/86), ITU-R M.492-6 (10/95), ITU-R M.540-2 (06/90), ITU-R M.625-3 (10/95), ITU-R M.688 (06/90).	ETS 300 067 Ed.1 (1992-09) +A1 (1998-09), EN 60945 (1997), EN 61162; ETS 300 067 Ed.1 (1992-09) +A1 (1998-09), IEC 60945 (1996), IEC 61162.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.6	406 MHz EPIRB (COSPAS-SARSAT)	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV//7.1.6, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.6.1.6 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.7.1.6 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.662 (16), IMO Resolusjon A.696 (17), IMO Resolusjon A.810 (19) som endret ved IMO Resolusjon MSC.56 (66) and IMO Resolusjon MSC.120 (74), IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.633-2 (05/00), ITU-R M.690-1 (10/95), IMO MSC/Circ.862.	ETS 300 066 V 1.3.1 (2001-01), EN 60945 (1997), MSC/Circ.862 ¹³ IEC 61097-2 (1994), IEC 60945 (1996), MSC/Circ.862.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.7	L-bånd EPIRB (INMARSAT)	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/7.1.6, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.6.1.6 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.7.1.6 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.662 (16), IMO Resolusjon A.812 (19), IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.632-3 (02/97), ITU-R M.690-1 (10/95), IMO MSC/Circ.862.	ETS 300 372 Ed.1 (1996-05), EN 60945 (1997), MSC/Circ.862; ¹³ IEC 61097-5 (1997), MSC/Circ.862.		X	X	X	X	
5.8	2182 kHz vaktmottaker	Slettet.								
5.9	Totone alarmsignalgenerator	Slettet.								

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.10	MF-radioanlegg som kan sende og motta DSC og radio-telefoni ¹⁴	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/9.1.1, IV/10.1.2, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.8.1.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.9.1.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.804 (19) som endret ved IMO Resolusjon MSC.68 (68) Anneks 2, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.493-10 (05/00), ITU-R M.541-8 (10/97).	EN 300 338 V1.2.1 (1999-04), ETS 300 373 ed.1 (1995-08) + A1 (1997-08), EN 60945 (1997), MSC/Circ.862, EN 61162; IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-9 (1997), IEC 60945 (1996), MSC/Circ.862, IEC 61162.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.11	MF DSC-vaktmottaker	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/9.1.2, Regel IV/10.1.3, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.8.1.2 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.9.1.2 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.804 (19) som endret ved IMO Resolusjon MSC.68 (68) Anneks 2, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.493-10 (05/00), ITU-R M.541-8 (10/97), ITU-R M.1173 (10/95).	EN 301 033 V1.1.1 (1998-08), EN 300 338 V1.2.1 (1999-04), EN 60945 (1997) IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-8 (1998), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.12	Inmarsat-B SES	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/10.1.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.9.1.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.10.1.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.570 (14), IMO Resolusjon A.808 (19), IMO Resolusjon A.694 (17), IMO MSC/Circ.862.	IEC 61097–10 (1999), MSC/Circ.862. IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	
5.13	Inmarsat-C SES	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/10.1.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.9.1.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.10.1.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.570 (14), IMO Resolusjon A.664 (16), ¹⁵ IMO Resolusjon A.807 (19) som endret ved IMO Resolusjon MSC.68 (68) Annex 4, IMO Resolusjon A.694 (17), IMO MSC/Circ.862.	ETS 300 460 ed.1 (1996–05) +A1 (1997–11), EN 300 829 V1.1.1 (1998–03), EN 61162, MSC/Circ.862; IEC 61097–4 (1994), IEC 60945 (1996), IEC 61162, MSC/Circ.862.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.14	MF/HF-radioanlegg, som kan sende og motta DSC, NBDP (radiotelex) og radiotelefon ¹⁶	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/10.2.1, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.9.2.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.10.2.1 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.806 (19) som endret ved IMO Resolusjon MSC.68 (68) Anneks 3, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.476-5 (10/95), ITU-R M.491-1 (07/86), ITU-R M.492-6 (10/95), ITU-R M.493-10 (05/00), ITU-R M.541-8 (10/97), ITU-R M.625-3 (10/95), ITU-R M.1173 (10/95), IMO MSC/Circ.862.	ETS 300 373 ed.1 (1995-08) + A1 1997-08), EN 300 338 V1.2.1 (1999-04), ETS 300 067 Ed.1 (1990-11) +A1 ;(1993-10), EN 60945 (1997), EN 61162, MSC/Circ.862; IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-9 (1997), IEC 61097-11 (2000), IEC 60945 (1996), IEC 61162, MSC/Circ.862.		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.15	MF/HF DSC-vaktmottaker	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/10.2.2, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.9.2.2 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 14.10.2.2 (2000 HSC Code), IMO Resolusjon A.806 (19) som endret ved IMO Resolusjon MSC.68 (68) Anneks 3, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.493-10 (05/00), ITU-R M.541-8 (10/97).	EN 301 033 V1.1.1 (1998-08), ETS 300 338 V1.2.1 (1999-04), EN 60945 (1997); IEC 61097-3 (1994), IEC 61097-8 (1998), IEC 60945 (1996)		X	X	X	X	
5.16	Aeronautisk toveis VHF-radioanlegg	Regel IV/14, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel IV/7.5, IMO Resolusjon 97 (73) 14.7.2 (2000 HSC Code) IMO Resolusjon MSC.80 (70) Anneks 1 and 2; IMO Resolusjon A.694 (17), ICAO Convention, Anneks 10, Radio Regulations.	EN 301 688 V1.1.1 (2000-07), EN 60945 (1997); EN 301 688 V1.1.1 (2000-07), IEC 60945(1996).		X	X	X	X	

Ko- lonne 1	Kolonne 2	Kolonne 3	Kolonne 4	Kolonne 5	Kolonne 6					
Nr.	Betegnelse	SOLAS 74-regel med endringer der det kreves «typegodkjenning»	Gjeldende SOLAS 74-regel med endringer samt de relevante IMO-resolusjoner og sirkulærer	Internasjonale prøvingsstandarder	Moduler for samsvarsvurdering					
					B+C	B+D	B+E	B+F	G	H
5.17 Ex 1.31	Transportabelt toveis VHF-radiotelefonapparat til livbåter	Regel III/4, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC.97 (73) 8.1.6 & 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel III/6.2.1, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.2.1.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon 97 (73) 8.2.1.1 (2000 HSC Code) IMO Resolusjon A.809 (19) Anneks 1, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.489-2 (10/95), ITU-R M.542.1 (07/82).	ETS 300 225 Ed 3 (1998-01), EN 300 828 V1.1.1 (1998-03), EN 60945 (1997); IEC 61097-12 (1996), IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	
5.18 Ex 1.31	Fastmontert toveis VHF-radiotelefonapparat til livbåt	Regel III/4, Regel X/3, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 14.13.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon MSC. 97 (73) 8.1.6 & 13.17.1 (2000 HSC Code).	Regel III/6.2.1, IMO Resolusjon MSC.36 (63) 8.2.1.1 (1994 HSC Code), IMO Resolusjon 97 (73) 8.2.1.1 (2000 HSC Code) IMO Resolusjon A.809 (19) Anneks 2, IMO Resolusjon A.694 (17), ITU-R M.489-2 (10/95).	EN 301 466 (2000-11), EN 60945 (1997); EN 301 466 (2000-11), IEC 60945 (1996).		X	X	X	X	

¹ MSC Circ.809 er kun gjeldende hvis utstyret skal anbringes om bord på ro-ro passasjerskip.

² For bruk ved ulykker som involverer farlig last kreves en overtrykksmaske.

³ Ikke inkludert i reglene i nytt kapittel II-2 (IMO Resolusjon MSC.99 (73)) eller FSS koden (IMO Resolusjon MSC.98 (73)).

⁴ Når uttrykket komponenter er brukt i kolonne nr. 2 kan dette bety at en enkelt komponent, en gruppe av komponenter eller hele systemet trenger å bli testet for å forsikre at de internasjonale kravene er tilfredsstillt.

⁵ Overflater referert til i regel II-2/34.3, 34.7, 49.1 og 49.2 i kolonne nr. 3 og 4 er de på skott, dekk, dørkelegg,

skottpanel og himlinger hvor relevant. Kravene beskrevet i disse regler er ikke ment å gjelde for plastikkør, elektriske kabler og møbler (ref. MSC/Circ.965).

⁶ Dersom overflatematerialet skal ha en bestemt maksimal kaloriverdi, måles denne i henhold til ISO 1716.

⁷ Skip konstruert før 1. juli 2002 skal ha oppfylt kravene i regel II-2/1.2.2 og II-2/13.4.3 (IMO Resolusjon MSC.99 (73)) ikke senere enn datoen for den første besiktelse etter 1. juli 2002.

⁸ Skip konstruert før 1. juli 2002 skal oppfylle kravene i regel II-2/1.2.2.3 og II-2/10.6.4 (IMO Resolusjon MSC.99 (73)) kun for nye installasjoner.

⁹ Denne standarden gjelder kun for skip konstruert på eller etter 1. juli 2002.

¹⁰ Faste slukkingssystem som bruker høyekspansivt skum i maskinrom og pumperom må fortsatt testes med det godkjente konsentratet til administrasjonens tilfredshet.

¹¹ Passasjerskip med en bruttotonnasje lik eller større enn 2000, unntatt hurtiggående passasjerskip, konstruert før 1. juli 2002 skal oppfylle kravene i regel II-2/1.2.2.4 and II-2/10.5.6 (IMO Resolusjon MSC.99 (73)) ikke senere enn 1. oktober 2005.

¹² ITU-R M.1371-1 Anneks 3 skal kun gjelde i overensstemmelse med kravene i IMO Resolusjon MSC.74 (69).

¹³ IMO MSC/Circ.862 gjelder kun for en eventuell fjernaktiveringsordning, ikke selve EPIRB.

¹⁴ Kravene til totone alarmsignalgenerator og sending i H3E er, i overensstemmelse med IMOs og ITUs beslutninger, ikke lenger gjeldende i prøvingsstandard.

¹⁵ Kun gjeldende hvis Inmarsat CSES inneholder EGC-funksjonene.

¹⁶ Kravene til totone alarmsignalgenerator og sending i H3E er, i overensstemmelse med IMOs og ITUs beslutninger, ikke lenger gjeldende i prøvingsstandard.

Vedlegg B

Moduler for samsvarsvurdering

EF-TYPEPRØVING (MODUL B)

1. Teknisk kontrollorgan skal fastslå og attestere at en prøve som er representativ for den planlagte produksjon, oppfyller bestemmelsene i de internasjonale dokumenter som gjelder for den.
2. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal inngi søknad om EF-typeprøving til teknisk kontrollorgan etter eget valg.

Søknaden skal omfatte

 - produsentens navn og adresse, og dessuten representantens navn og adresse dersom representanten har inngitt søknaden,
 - en skriftlig erklæring om at samme søknad ikke er inngitt samtidig til annet teknisk kontrollorgan,
 - den tekniske dokumentasjonen beskrevet i nr. 3.

Søkeren skal stille til rådighet for teknisk kontrollorgan et eksemplar som er representativt for den aktuelle produksjon, heretter kalt «type».¹ Teknisk kontrollorgan kan be om ytterligere prøver dersom prøvingsprogrammet krever det.
3. Den tekniske dokumentasjonen skal gjøre det mulig å vurdere om produktet er i samsvar med kravene i de internasjonale dokumenter som gjelder for det. Den skal, så langt det er nødvendig for vurderingen, omfatte produktets design, konstruksjonsstandard, framstilling, installasjon og funksjon i samsvar med beskrivelsen av den tekniske dokumentasjon i tillegget til dette vedlegg.
4. Teknisk kontrollorgan skal
 - 4.1. undersøke den tekniske dokumentasjonen og kontrollere at typen er produsert i samsvar med denne,
 - 4.2. utføre eller få utført passende undersøkelser og den prøving som er nødvendig for å kontrollere om kravene i gjeldende internasjonale dokumenter virkelig er anvendt,
 - 4.3. avtale med søkeren hvor undersøkelsene og den nødvendige prøving skal utføres.

5. Når typen tilfredsstiller bestemmelsene i gjeldende internasjonale dokumenter, skal teknisk kontrollorgan utstede et EF-typeprøvingssertifikat til søkeren. Sertifikatet skal inneholde produsentens navn og adresse, nærmere angivelse av utstyret, konklusjonene fra undersøkelsen, vilkårene for gyldigheten av sertifikatet og de data som er nødvendige for å identifisere den godkjente type.

En liste over de relevante delene i den tekniske dokumentasjonen skal vedlegges sertifikatet, og teknisk kontrollorgan skal oppbevare en kopi av den.

Dersom teknisk kontrollorgan nekter å utstede et typesertifikat til produsenten, skal det gi en detaljert begrunnelse for avslaget.

Dersom en produsent inngir en ny søknad om typegodkjenning av utstyr som det er gitt avslag på utstedelse av typesertifikat for, skal søknaden vedkommende inngir til teknisk kontrollorgan, inneholde all nødvendig dokumentasjon, herunder de tidligere prøvingsrapporter, begrunnelse for forrige avslag og nærmere angivelse av alle endringer utstyret har gjennomgått.
6. Søkeren skal informere teknisk kontrollorgan som har den tekniske dokumentasjonen for EF-typeprøvingssertifikatet, om alle endringer av det godkjente produktet som vil kreve en tilleggsgodkjenning, når disse endringene kan berøre produktets samsvar med kravene eller vilkårene som er fastsatt for bruken av det. Denne tilleggsgodkjenningen skal gis i form av et tillegg til det opprinnelige EF-typeprøvingssertifikatet.
7. Hvert teknisk kontrollorgan skal på anmodning oversende flaggmedlemsstatens myndigheter og andre tekniske kontrollorganer, relevante opplysninger om utstedte og tilbakekalte EF-typeprøvingssertifikater og tillegg.
8. Andre tekniske kontrollorganer kan få kopi av EF-typeprøvingssertifikatene og/eller tilleggene til dem. Vedleggene til sertifikatene skal stilles til rådighet for andre tekniske kontrollorganer.
9. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal oppbevare en kopi av EF-typeprøvingssertifikatene og tilleggene til dem sammen med den tekniske dokumentasjonen i minst ti år regnet fra siste produksjonsdag.

¹ En type kan omfatte flere produktvarianter forutsatt at forskjellene mellom dem ikke berører sikkerhetsnivået og de andre kravene til produktets kvalitet.

TYPESAMSVAR (MODUL C)

1. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal forsikre seg om og erklære at de berørte produkter er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet og tilfredsstiller kravene i de internasjonale dokumenter som gjelder for dem. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal påføre hvert produkt merket og utarbeide en skriftlig erklæring om samsvar.
2. Produsenten skal treffe alle nødvendige tiltak, slik at produksjonsprosessen sikrer at de framstilte produktene er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet og med kravene i de internasjonale dokumenter som gjelder for dem.
3. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal oppbevare en kopi av samsvarserklæringen i minst ti år regnet fra siste produksjonsdag.

KVALITETSSIKRING AV PRODUKSJONEN (MODUL D)

1. En produsent som oppfyller forpliktelsene fastsatt i nr. 2, skal forsikre seg om og erklære at de aktuelle produkter er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal påføre hvert produkt

merket og utarbeide en skriftlig erklæring om samsvar. Merket skal følges av identifikasjonssymbolet til teknisk kontrollorgan som er ansvarlig for tilsynet nevnt i nr. 4.

2. Produsenten skal anvende et godkjent kvalitetssystem for produksjonen, skal utføre inspeksjon og prøving av ferdige produkter som fastsatt i nr. 3 og skal være underlagt tilsynet nevnt i nr. 4.

3. *Kvalitetssystem*

- 3.1. Produsenten skal sende inn søknad om vurdering av sitt kvalitetssystem for de berørte produkter til et teknisk kontrollorgan etter eget valg.

Søknaden skal omfatte

- alle opplysninger som er relevante for den planlagte produktkategori,
- dokumentasjon for kvalitetssystemet,
- teknisk dokumentasjon for den godkjente typen og en kopi av EF-typeprøvingssertifikatet.

- 3.2. Kvalitetssystemet skal sikre at produktene er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet.

Alle forhold, krav og bestemmelser som produsenten har tatt hensyn til, skal være dokumentert på en systematisk og ordnet måte i form av skriftlige tiltak, rutiner og instruksjoner. Denne dokumentasjonen for kvalitetssystemet skal sikre en ensartet fortolkning av kvalitetsprogrammer, -planer, -håndbøker og -registre.

Den skal særlig omfatte en god beskrivelse av

- kvalitetsmålsettingene, organisasjonsplanen, ledernes ansvar og myndighet hva produktkvalitet angår,
- produksjonsprosessene, teknikkene for kvalitetskontroll og kvalitetssikring og de systematiske metoder og prosesser som vil bli anvendt,
- undersøkelsene og prøvingen som vil bli utført før, under og etter produksjonen, med angivelse av hvor ofte dette vil skje,
- kvalitetsregistrene, f.eks. inspeksjonsrapporter, kontrolldata og kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv,
- mulighetene for å kontrollere at den påkrevde produktkvalitet blir oppnådd, og at kvalitetssystemet fungerer effektivt.

- 3.3. Teknisk kontrollorgan skal vurdere kvalitetssystemet for å avgjøre om det oppfyller kravene nevnt i nr. 3.2. Det skal forutsette at kvalitetssystemer der den aktuelle harmoniserte standard anvendes, er i samsvar med disse kravene.

Revisjonsgruppen skal ha minst ett medlem med erfaring i å bedømme den aktuelle produkteknologi. I vurderingsrutinen skal det være inkludert en inspeksjon av produsentens anlegg.

Produsenten skal underrettes om vedtaket. Underretningen skal inneholde resultatene av undersøkelsen og et begrunnet vurderingsvedtak.

- 3.4. Produsenten skal påta seg å oppfylle forpliktelsene som følger av kvalitetssystemet slik det er godkjent, og å opprettholde det slik at det fortsatt fungerer hensiktsmessig og effektivt.

Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal holde teknisk kontrollorgan, underrettet om enhver planlagt endring i kvalitetssystemet.

Teknisk kontrollorgan skal vurdere de foreslåtte endringer og avgjøre om det endrede kvalitetssystemet fortsatt vil oppfylle kravene nevnt i nr. 3.2, eller om en ny vurdering er nødvendig.

Teknisk kontrollorgan skal underrette produsenten om sitt vedtak. Underretningen skal inneholde resultatene av undersøkelsen og et begrunnet vurderingsvedtak.

4. *Tilsyn på teknisk kontrollorgans ansvar*
 - 4.1. Formålet med tilsynet er å sikre at produsenten korrekt oppfyller forpliktelsene som følger av det godkjente kvalitetssystemet.
 - 4.2. Produsenten skal for inspeksjonsformål gi teknisk kontrollorgan adgang til produksjons-, inspeksjons-, kontroll- og lagringssteder og gi det alle nødvendige opplysninger, særlig
 - dokumentasjon for kvalitetssystemet,
 - kvalitetsregistre, f.eks. inspeksjonsrapporter, prøvingsdata og kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv.
 - 4.3. Teknisk kontrollorgan skal med jevne mellomrom utføre revisjoner for å forsikre seg om at produsenten opprettholder og anvender kvalitetssystemet, og det skal gi produsenten en revisjonsrapport.
 - 4.4. Teknisk kontrollorgan kan dessuten foreta uanmeldte besøk hos produsenten. Under slike besøk kan teknisk kontrollorgan om nødvendig utføre eller få utført prøving for å kontrollere at kvalitetssystemet fungerer tilfredsstillende. Teknisk kontrollorgan skal gi produsenten en rapport om besøket og en prøvingsrapport dersom det er utført prøving.
5. Produsenten skal i minst ti år regnet fra siste produksjonsdag ha til rådighet for de nasjonale myndigheter
 - dokumentasjonen nevnt i nr. 3.1 annet ledd annet strekpunkt,
 - endringene nevnt i nr. 3.4 annet ledd,
 - vedtakene og rapportene fra det meldte organ nevnt i nr. 3.4 siste ledd og i nr. 4.3 og 4.4.
6. Hvert teknisk kontrollorgan skal oversende flaggstatens myndigheter og andre tekniske kontrollorganer relevante opplysninger i forbindelse med utstedte og tilbakekalte godkjenninger av kvalitetssystemer.

KVALITETSSIKRING AV PRODUKTER (MODUL E)

1. En produsent som oppfyller forpliktelsene i nr. 2, skal forsikre seg om og erklære at de aktuelle produkter er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal påføre hvert produkt merket og utarbeide en skriftlig erklæring om samsvar. Merket skal følges av identifikasjonssymbolet til teknisk kontrollorgan som er ansvarlig for tilsynet nevnt i nr. 4.
2. Produsenten skal anvende et godkjent kvalitetssystem for endelig produktinspeksjon og prøving som angitt i nr. 3 og skal være underlagt tilsynet nevnt i nr. 4.
3. *Kvalitetssystem*
 - 3.1. Produsenten skal sende inn søknad om vurdering av sitt kvalitetssystem for de berørte produkter til teknisk kontrollorgan.

Søknaden skal omfatte

 - alle relevante opplysninger med hensyn til den planlagte produktkategori,
 - dokumentasjon for kvalitetssystemet,
 - teknisk dokumentasjon for den godkjente typen og kopi av EF-typeprøvingssertifikatet.
 - 3.2. Innenfor rammen av kvalitetssystemet skal hvert produkt undersøkes, og det skal utføres hensiktsmessig prøving for å sikre at produktet er i samsvar med de tilsvarende krav i internasjonale dokumenter. Alle faktorer, krav og bestemmelser som produsenten har fulgt, skal være dokumentert på en systematisk og ordnet måte i form av skriftlige retningslinjer, rutiner og instruksjoner. Denne dokumentasjonen

for kvalitetssystemet skal sikre en ensartet fortolkning av kvalitetsprogrammer, -planer, -håndbøker og -registre.

Den skal særlig omfatte en god beskrivelse av

- kvalitetsmålsettinger, organisasjonsplan, ledernes ansvar og myndighet hva produktkvalitet angår,
- undersøkelser og prøving som vil bli utført etter produksjonen,
- midler til å kontrollere at kvalitetssystemet fungerer effektivt,
- kvalitetsregistre, f.eks. inspeksjonsrapporter og prøvingsdata, kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv.

- 3.3. Teknisk kontrollorgan skal vurdere kvalitetssystemet for å avgjøre om det oppfyller kravene nevnt i nr. 3.2. Det skal anta at kvalitetssystemer som anvender vedkommende harmoniserte standard, er i samsvar med disse kravene.

Revisjonsgruppen skal ha minst ett medlem med erfaring i å bedømme den aktuelle produktteknologi. I vurderingsrutinen skal det være inkludert et besøk til produsentens anlegg.

Produsenten skal underrettes om vedtaket. Underretningen skal inneholde resultatene av undersøkelsen og et begrunnet vurderingsvedtak.

- 3.4. Produsenten skal påta seg å oppfylle forpliktelsene som følger av kvalitetssystemet slik det er godkjent, og å vedlikeholde det slik at det fortsatt fungerer hensiktsmessig og effektivt.

Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal holde det tekniske kontrollorgan som godkjente kvalitetssystemet, underrettet om enhver planlagt endring i kvalitetssystemet.

Teknisk kontrollorgan skal vurdere de foreslåtte endringer og avgjøre om det endrede kvalitetssystemet fortsatt vil oppfylle kravene nevnt i nr. 3.2, eller om en ny vurdering er nødvendig.

Teknisk kontrollorgan skal underrette produsenten om sitt vedtak. Underretningen skal inneholde resultatene av undersøkelsen og et begrunnet vurderingsvedtak.

4. Tilsyn på teknisk kontrollorgans ansvar

- 4.1. Formålet med tilsynet er å sikre at produsenten korrekt oppfyller forpliktelsene som følger av det godkjente kvalitetssystemet.

- 4.2. Produsenten skal for inspeksjonsformål gi teknisk kontrollorgan adgang til inspeksjons-, kontroll- og lagringssteder og skal gi det alle nødvendige opplysninger, særlig

- dokumentasjon for kvalitetssystemet,
- teknisk dokumentasjon,
- kvalitetsregistre, f.eks. inspeksjonsrapporter og prøvingsdata, kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv.

- 4.3. Teknisk kontrollorgan skal med jevne mellomrom utføre revisjoner for å forsikre seg om at produsenten opprettholder og bruker kvalitetssystemet, og det skal gi produsenten en revisjonsrapport.

- 4.4. Teknisk kontrollorgan kan dessuten foreta uanmeldte besøk hos produsenten. Under slike besøk kan organet om nødvendig utføre eller få utført prøving for å kontrollere at kvalitetssystemet fungerer tilfredsstillende. Teknisk kontrollorgan skal gi produsenten en rapport om besøket og en prøvingsrapport dersom det er utført prøving.

5. Produsenten skal i minst ti år regnet fra siste produksjonsdag ha til rådighet for de nasjonale myndigheter:

- dokumentasjonen nevnt i nr. 3.1 annet ledd tredje strekpunkt,
- endringene nevnt i nr. 3.4 annet ledd,

- vedtakene og rapportene fra teknisk kontrollorgan nevnt i nr. 3.4 siste ledd og i nr. 4.3 og 4.4.
- 6. Hvert teknisk kontrollorgan skal på anmodning oversende flaggstatens myndigheter og de andre tekniske kontrollorganene relevante opplysninger i forbindelse med utstedte og tilbakekalte godkjenninger av kvalitetssystemer.

PRODUKTVERIFISERING (MODUL F)

1. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området, skal forsikre seg om og erklære at produktene underlagt bestemmelsene i nr. 3 er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet.
2. Produsenten skal treffe alle nødvendige tiltak for at produksjonsprosessen sikrer produktens samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet. Produsenten skal påføre hvert produkt merket og utarbeide en erklæring om samsvar.
3. Teknisk kontrollorgan skal utføre passende undersøkelser og prøving for å kontrollere at produktet er i samsvar med kravene i de internasjonale dokumenter, enten ved å undersøke og prøve hvert enkelt produkt som angitt i nr. 4 eller ved å undersøke og prøve produktene på statistisk grunnlag som angitt i nr. 5, etter produsentens valg.
 - 3a. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal beholde en kopi av erklæringen om samsvar i minst ti år regnet fra siste produksjonsdag.
4. *Verifisering ved undersøkelse og prøving av hvert enkelt produkt*
 - 4.1. Alle produkter skal undersøkes enkeltvis, og nødvendig prøving skal utføres for å verifisere at de er i samsvar med typen beskrevet i EF-typeprøvingssertifikatet.
 - 4.2. Teknisk kontrollorgan skal sette eller få satt sitt identifikasjonssymbol på hvert godkjent produkt og utarbeide et skriftlig samsvarssertifikat i forbindelse med prøvingen som er utført.
 - 4.3. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal sørge for at det på anmodning er mulig å forevise flaggstatens myndigheter samsvarssertifikatene utstedt av teknisk kontrollorgan.
5. *Statistisk verifisering*
 - 5.1. Produsenten skal framlegge sine produkter i form av ensartede partier og treffe alle nødvendige tiltak slik at produksjonsprosessen sikrer at alle partier blir ensartet.
 - 5.2. Alle produkter skal være tilgjengelige for verifisering i form av ensartede partier. Det skal tas en stikkprøve fra hvert parti. Produktene i prøven skal undersøkes enkeltvis, og nødvendig prøving skal utføres for å sikre at de er i samsvar med de relevante kravene i internasjonale dokumenter, og for å avgjøre om partiet skal godkjennes eller avvises.
 - 5.3. Når det gjelder godkjente partier, skal teknisk kontrollorgan sette eller få satt sitt identifikasjonsnummer på hvert produkt og utarbeide et skriftlig samsvarssertifikat i forbindelse med prøvingen som er utført. Alle produktene i partiet kan markedsføres, bortsett fra dem som ble funnet ikke å være i samsvar.

Dersom et parti blir avvist, skal teknisk kontrollorgan eller vedkommende myndighet treffe passende tiltak for å hindre at partiet blir markedsført. Dersom avvising forekommer ofte, kan teknisk kontrollorgan innstille den statistiske verifiseringen inntil videre.

Produsenten kan på teknisk kontrollorgans ansvar sette organets identifikasjonsnummer på produktene under produksjonsprosessen.

- 5.4. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal sørge for at det på anmodning er mulig å forevise flaggstatens myndigheter samsvarssertifikatene utstedt av teknisk kontrollorgan.

ENHETSVERIFISERING (MODUL G)

1. Denne modulen beskriver rutinen der produsenten forsikrer seg om og erklærer at det aktuelle produkt, som det er utstedt et sertifikat som nevnt i nr. 2 for, er i samsvar med kravene i de internasjonale dokumenter som gjelder for det. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal påføre produktet merket og utarbeide en samsvarserklæring.
2. Teknisk kontrollorgan skal undersøke det enkelte produkt og utføre den nødvendige prøving for å sikre at produktet er i samsvar med de relevante krav i internasjonale dokumenter. Teknisk kontrollorgan skal sette eller få satt sitt identifikasjonsnummer på det godkjente produktet og utarbeide et samsvarssertifikat i forbindelse med prøvingen som er utført.
3. Formålet med den tekniske dokumentasjonen er å gjøre det mulig å vurdere om produktet er i samsvar med kravene i de internasjonale dokumenter, og å gjøre det mulig å forstå framstillingen av produktet, dets design og funksjon.

FULL KVALITETSSIKRING (MODUL H)

1. En produsent som oppfyller forpliktelsene i nr. 2, skal forsikre seg om og erklære at de aktuelle produkter oppfyller kravene i de internasjonale dokumenter som gjelder for dem. Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal påføre hvert produkt merket og utarbeide en skriftlig erklæring om samsvar. Merket skal følges av identifikasjonssymbolet til teknisk kontrollorgan som er ansvarlig for tilsynet nevnt i nr. 4.
2. Produsenten skal anvende et godkjent kvalitetssystem for design, produksjon, sluttkontroll av produkter og prøving som angitt i nr. 3 og være underlagt tilsyn som angitt i nr. 4.
3. *Kvalitetssystem*
 - 3.1. Produsenten skal sende inn søknad om vurdering av sitt kvalitetssystem til teknisk kontrollorgan.

Søknaden skal omfatte

 - alle relevante opplysninger med hensyn til den planlagte produktkategori,
 - dokumentasjon for kvalitetssystemet.
 - 3.2. Kvalitetssystemet skal sikre at produktene er i samsvar med kravene i de internasjonale dokumenter som gjelder for dem.

Alle faktorer, krav og bestemmelser som produsenten har benyttet, skal være dokumentert på en systematisk og ordnet måte i form av skriftlige retningslinjer, rutiner og instruksjoner. Denne dokumentasjonen for kvalitetssystemet skal sikre en ensartet fortolkning av kvalitetstiltak og -rutiner som kvalitetsprogrammer, -planer, -håndbøker og -registre.

Den skal særlig omfatte en god beskrivelse av

 - kvalitetsmålsettinger, organisasjonsplan, ledernes ansvar og deres myndighet hva produktkvalitet angår,
 - de tekniske spesifikasjoner for design, medregnet standarder, som vil bli anvendt, samt de virkemidler som vil bli brukt for at grunnleggende krav i de internasjonale dokumenter som gjelder for produktene, vil bli oppfylt,

- teknikkene for kontroll og verifisering av design, systematiske metoder og prosesser som vil bli anvendt under utformingen av produktene i forbindelse med den aktuelle produktkategori,
- de tilsvarende teknikker for produksjon, kvalitetskontroll og kvalitetssikring samt systematiske metoder og prosesser som vil bli brukt,
- undersøkelser og prøving som vil bli utført før, under og etter produksjonen, med angivelse av hvor ofte dette vil skje,
- kvalitetsregistre, f.eks. inspeksjonsrapporter, prøvingsdata og kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv,
- midler til å overvåke at den fastsatte produkt- og designkvalitet oppnås, og at kvalitetssystemet fungerer effektivt.

3.3. Teknisk kontrollorgan skal vurdere kvalitetssystemet for å avgjøre om det oppfyller kravene nevnt i nr. 3.2. Det skal anta at kvalitetssystemer som anvender den aktuelle harmoniserte standard, er i samsvar med kravene.

Revisjonsgruppen skal ha minst ett medlem med erfaring i å bedømme den aktuelle produktteknologi. I vurderingsrutinen skal det være inkludert et besøk til produsentens anlegg.

Produsenten skal underrettes om vedtaket. Underretningen skal inneholde konklusjonene fra undersøkelsen og et begrunnet vurderingsvedtak.

3.4. Produsenten skal påta seg å oppfylle forpliktelsene som følger av kvalitetssystemet slik det er godkjent, og å vedlikeholde det slik at det fortsatt fungerer hensiktsmessig og effektivt.

Produsenten eller dennes representant etablert i EØS-området skal holde teknisk kontrollorgan, underrettet om enhver planlagt endring i kvalitetssystemet.

Teknisk kontrollorgan skal vurdere de foreslåtte endringer og avgjøre om det endrede kvalitetssystemet fortsatt vil tilfredsstille kravene nevnt i nr. 3.2, eller om en ny vurdering er nødvendig.

Teknisk kontrollorgan skal underrette produsenten om sitt vedtak. Underretningen skal inneholde konklusjonene fra undersøkelsen og et begrunnet vurderingsvedtak.

4. EF-tilsyn på teknisk kontrollorgans ansvar

4.1. Formålet med tilsynet er å sikre at produsenten korrekt oppfyller forpliktelsene som følger av det godkjente kvalitetssystemet.

4.2. Produsenten skal for inspeksjonsformål gi teknisk kontrollorgan adgang til utformings-, produksjons-, inspeksjons-, prøvings- og lagringssteder og gi det alle nødvendige opplysninger, særlig

- dokumentasjon for kvalitetssystemet,
- kvalitetsregistre fastsatt i den del av kvalitetssystemet som gjelder design, f.eks. resultater av analyser, beregninger, prøving osv,
- kvalitetsregistre fastsatt i den del av kvalitetssystemet som gjelder produksjonen, f.eks. inspeksjonsrapporter og prøvingsdata, kalibreringsdata, rapporter om vedkommende personells kvalifikasjoner osv.

4.3. Teknisk kontrollorgan skal med jevne mellomrom utføre revisjoner for å forsikre seg om at produsenten opprettholder og bruker kvalitetssystemet, og gi produsenten en revisjonsrapport.

4.4. Teknisk kontrollorgan kan dessuten foreta uanmeldte besøk hos produsenten. Under slike besøk kan teknisk kontrollorgan om nødvendig utføre eller få utført prøving for å kontrollere om kvalitetssystemet fungerer tilfredsstillende. Organet skal gi produsenten en rapport om besøket og en prøvingsrapport dersom det er utført prøving.

5. Produsenten skal i minst ti år regnet fra siste produksjonsdag ha til rådighet for de nasjonale myndigheter:
 - dokumentasjonen nevnt i nr. 3.1 annet ledd annet strekpunkt,
 - endringene nevnt i nr. 3.4 annet ledd,
 - vedtakene og rapportene fra teknisk kontrollorgan nevnt i nr. 3.4 siste ledd og i nr. 4.3 og 4.4.
6. Hvert teknisk kontrollorgan skal på anmodning oversende flaggstatens myndigheter og andre tekniske kontrollorganer de relevante opplysninger i forbindelse med utstedte og tilbakekalte godkjenninger av kvalitetssystemer.
7. *Undersøkelse av design*
 - 7.1. Produsenten skal sende inn søknad om undersøkelse av design til det tekniske kontrollorgan.
 - 7.2. Søknaden skal gjøre det mulig å forstå framstillingen av produktet, dets design og funksjon og å vurdere om det er i samsvar med kravene i de internasjonale dokumenter.

Søknaden skal omfatte

 - spesifikasjonene for design, medregnet standarder, som er anvendt,
 - de nødvendige bevis for at de er tilstrekkelige, særlig når standardene nevnt i artikkel 5 ikke er anvendt i sin helhet. Bevisene skal omfatte resultatene av prøving utført av produsentens laboratorium eller av andre på vedkomendes vegne.
 - 7.3. Teknisk kontrollorgan skal gjennomgå søknaden, og når det finner at designen er i samsvar med de aktuelle bestemmelser i de internasjonale dokumenter, skal det utstede et EF-sertifikat for designundersøkelse til søkeren. Sertifikatet skal inneholde konklusjonene fra undersøkelsen, vilkårene for gyldigheten av denne, de nødvendige data for å identifisere den godkjente design og eventuelt en beskrivelse av produktets funksjon.
 - 7.4. Søkeren skal holde teknisk kontrollorgan som utstedte EF-sertifikatet for designundersøkelse, underrettet om alle endringer i den godkjente design. Endringer i den godkjente design krever tilleggsgodkjenning fra det tekniske kontrollorgan som utstedte EF-sertifikatet for designundersøkelse, når endringene kan innvirke på produktets samsvar med de grunnleggende krav i de internasjonale dokumenter eller de fastsatte vilkår for bruk av produktet. Tilleggsgodkjenningen skal gis i form av et tillegg til EF-sertifikatet for designundersøkelse.
 - 7.5. Teknisk kontrollorgan skal på anmodning, oversende flaggstatens myndigheter og andre tekniske kontrollorganer relevante opplysninger i forbindelse med:
 - utstedte EF-sertifikater for designundersøkelse og tillegg til dem,
 - tilbakekalte EF-godkjenninger av design og tilleggsgodkjenninger.

Tillegg til vedlegg B

Teknisk dokumentasjon som produsenten skal framlegge for teknisk kontrollorgan

Bestemmelsene i dette tillegg får anvendelse på samtlige moduler i vedlegg B.

Den tekniske dokumentasjonen nevnt i vedlegg B skal omfatte alle relevante opplysninger eller midler som produsenten anvender for å forsikre seg om at utstyret er i samsvar med de grunnleggende krav som får anvendelse på det.

Den tekniske dokumentasjonen skal gjøre det mulig å forstå framstillingen av produktet, dets design og funksjon samt vurdere om det er i samsvar med kravene i de relevante internasjonale dokumenter.

Dokumentasjonen skal, så langt det er nødvendig for vurderingen, inneholde

- en generell beskrivelse av produktet,
- konstruksjons- og produksjonstegninger, komponentlister, lister over delmontasjer, strømkretsskjemaer osv,
- beskrivelser og forklaringer som er nødvendige for å forstå nevnte tegninger og lister og produktets virkemåte,
- resultatene av konstruksjonsberegninger, undersøkelser som er utført på nøytralt grunnlag osv,
- nøytrale prøvingsrapporter,
- håndbøker for installasjon, bruk og vedlikehold.

Dersom det er relevant, skal konstruksjonsdokumentasjonen inneholde følgende:

- attester for utstyr som inngår i innretningen,
- attester og sertifikater for metoder ved produksjon og/eller inspeksjon og/eller kontroll av innretningen,
- ethvert annet dokument som gjør det mulig for teknisk kontrollorgan å foreta en bedre vurdering.

Vedlegg C

Minimumskrav som skal legges til grunn ved utpeking av teknisk kontrollorgan

1. Teknisk kontrollorgan skal være i samsvar med de relevante standarder i EN 45.000-serien.
2. Teknisk kontrollorgan skal være uavhengig og skal kontrolleres verken av produsenter eller leverandører.
3. Teknisk kontrollorgan skal være etablert i EØS-området.
4. Dersom teknisk kontrollorgan utsteder typegodkjenning på vegne av en medlemsstat, skal medlemsstaten forsikre seg om at teknisk kontrollorgans kompetanse, erfaring og personell er av en slik art at organet kan utstede typegodkjenninger i samsvar med kravene i dette direktiv og garantere et høyt sikkerhetsnivå.
5. Teknisk kontrollorgan skal kunne yte ekspertise på sjøfartsområdet.

Teknisk kontrollorgan er berettiget til å gjennomføre rutiner for samsvarsvurdering for enhver markedsdeltaker som er etablert i eller utenfor EØS-området.

Teknisk kontrollorgan kan gjennomføre rutiner for samsvarsvurdering i enhver medlemsstat eller tredjestat ved bruk av midler på sitt hovedkontor eller personale ved et datterforetak i utlandet.

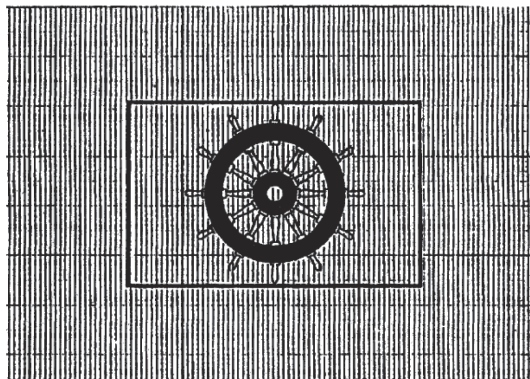
Dersom et datterforetak av teknisk kontrollorgan gjennomfører rutiner for samsvarsvurdering, skal alle dokumenter i forbindelse med rutinene for samsvarsvurdering utstedes av teknisk kontrollorgan og i dets navn, og ikke i datterforetakets navn.

Et datterforetak av teknisk kontrollorgan som er etablert i en medlemsstat, kan imidlertid utstede dokumenter i forbindelse med samsvarsvurdering dersom det er utpekt av den berørte medlemsstat.

Vedlegg D

Samsvarsmerke

Samsvarsmerket skal være i samsvar med følgende grafiske modell:



Dersom merket forminskes eller forstørres, skal størrelsesforholdet slik det framgår av figuren ovenfor, overholdes.

Merkets ulike komponenter skal ha tilnærmet samme vertikale mål, som skal være minst 5 mm.

Dette minstemålet kan fravikes når det gjelder små innretninger.

Forskrift 27. januar 1999 nr. 149 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer- og lasteskip som omfattes av den internasjonale sjøsikkerhetskonvensjonen, SOLAS 1974

Fastsatt Sjøfartsdirektoratet 27. januar 1999 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 13, 15, 16, 19, 20, 43 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII (direktiv 2002/84/EF). Endret 4 juni 2002 nr. 1058 (Forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene), 30 juni 2003 nr. 916, 8 des 2003 nr. 1742, 1. juni 2004 nr. 817. Opphevet fra 1 jan 2005 for så vidt angår lasteskip, jf. forskrift 17 des 2004 nr. 1856. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHOLD

Kapittel I Innledende bestemmelser	724
§ 1 Virkeområde	724
§ 2 Definisjoner	724
Kapittel II Generelle bestemmelser	725
§ 3 Plikter	725
§ 4 Fravik	726

Kapittel III Konvensjonsbestemmelser og koder	726
§ 5 Konvensjoner	726
§ 6 Koder	726
Kapittel IV Krav om sertifikat/tillatelse eller lignende	726
§ 7 Radiobesiktelser	726
§ 8 Sertifisering	727
§ 9 Tegninger	727
Kapittel V Funksjonskrav, radioinstallasjoner m.m.	727
§ 10 Funksjonskrav	727
§ 11 Radioinstallasjoner	727
§ 12 Vakthold	727
§ 13 Energikilder	728
§ 14 Ytelsesstandard	728
§ 15 Vedlikeholdskrav	728
§ 16 Radiopersonell	728
Kapittel VI Avsluttende bestemmelser	729
§ 17 Ikrafttredelse	729

Kapittel I Innledende bestemmelser

§ 1

Virkeområde

Forskriften gjelder for følgende norske skip:

- nye og eksisterende passasjerskip uansett størrelse på internasjonale reiser,
- lasteskip med en bruttotonnasje på 300 og derover på internasjonale reiser, og
- hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip på internasjonale reiser, og som ikke omfattes av forskrift av 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der-
som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder
tallverdien for denne som bruttotonnasje, hva angår krav til radioanlegg og sikker-
hetssertifikat for radio.
- Eksisterende skip*: Et skip som ikke er nytt skip.
- Fri-flyt satellitt nødradiopeilesender*: Nødradiopeilesender med automatisk frigjø-
ring som enten opererer i 406 MHz-båndet i COSPAS-SARSAT systemet eller i 1,6
GHz-båndet i Inmarsat-systemet.
- GMDSS*: Det globale maritime nød- og sikkerhetssystem (Global Maritime Distress
and Safety System).

- e) *GOC/GMDSS*: Generelt radiooperatørsertifikat i GMDSS (General Operator's Certificate).
- f) *Hurtiggående fartøy (High-Speed Craft)*: Et fartøy som i henhold til gjeldende bestemmelser skal ha sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy, eller et fartøy som har «Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate» i henhold til IMO-resolusjon. A373(X).
- g) *IMO (International Maritime Organization)*: FNs internasjonale skipsfartsorganisasjon.
- h) *Konvensjonsskip*: Skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel IV.
- i) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsfartøy.
- j) *Lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som skal slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
- k) *Nytt skip*: Skip hvor kjølen strekkes, eller som er på et liknende byggetrinn på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft.
- l) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- m) *Radioreglementet*: Det reviderte radioreglement, vedtatt av The World Administrative Radio Conference for the Mobile Service, med senere endringer.
- n) *Radiotjeneste*: Vakt og teknisk vedlikehold og reparasjoner, som utføres i henhold til radioreglementet, Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) 1974 og relevante oppdaterte anbefalinger fra IMO.
- o) *ROC/GMDSS*: Begrenset radiooperatørsertifikat i GMDSS (Restricted Operator's Certificate).
- p) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
- q) *STCW-koden*: Nærmere bestemmelser og veiledning vedrørende normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk som vedtatt ved 1995-konferansens resolusjon nr. 2, med senere endringer.
- r) *STCW-konvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978 med endringer 1995 og senere endringer.

Endret ved forskrift 8 des 2003 nr. 1742, 1 juni 2004 nr. 817, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel II

Generelle bestemmelser

§ 3

Plikter

(1) Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

(2) Skipsføreren skal sørge for at skipet til enhver tid, mens det er i sjøen, kan opprettholde kvalifisert radiovakt som beskrevet i § 12, og oppfylle alle funksjonskravene som beskrevet i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/4.

(3) Vaktansvarlig navigatør skal forsikre seg om at radioutstyret fungerer i overensstemmelse med bestemmelsene i STCW-kodens del A, kapittel VIII, avsnitt A-VIII/2, nr. 34.5.)

(4) Radiooperatør skal utføre radiovakt i overensstemmelse med bestemmelsene i STCW-koden del A, kapittel VIII, avsnitt A-VIII/2, nr. 86.

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 817, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Dette kan bare skje når det ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

Kapittel III

Konvensjonsbestemmelser og koder

§ 5

Konvensjoner

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel I som endret ved protokoll 1988 og kapittel IV, og STCW-konvensjonen for så vidt gjelder radiokommunikasjon og radiopersonell skal følges med de tillegg og fortolkninger som fremgår av denne forskrift.

§ 6

Koder

Bestemmelsene i STCW-kodens del A, kapittel IV for så vidt gjelder radiokommunikasjon og radiopersonell, og relevante bestemmelser i STCW-kodens del A, kapittel VIII for så vidt gjelder vakthold, skal følges.

Kapittel IV

Krav om sertifikat/tillatelse eller lignende

§ 7

Radiobesiktelser

(1) Inspeksjoner og besiktelser i tråd med bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel I del B skal følges. Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel I del B som endret ved protokoll 1988, skal følges.

(2) For lasteskip med bruttotonnasje på 300 og derover, men mindre enn 500, skal radiobesiktelser foretas i tilknytning til besiktelse for fartssertifikat, jf. forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.v.

(3) Begjæring om radiobesiktelser skal sendes Sjøfartsdirektoratet eller til den Sjøfartsdirektoratet har bemyndiget.

(4) Radiobesiktelse foretas av Sjøfartsdirektoratet, eller den Sjøfartsdirektoratet har bemyndiget.

§ 8

Sertifisering

(1) Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel I del B, som endret ved protokoll 1988, skal følges.

(2) Sjøfartsdirektoratet eller den Sjøfartsdirektoratet har bemyndiget, utsteder, fornyer og påtegner sikkerhetssertifikat for radio og tilhørende utstyrsliste.

(3) Skip som omfattes av denne forskriften skal ha gyldig konsesjon til å opprette og drive radioanlegg om bord i overensstemmelse med den til enhver tid gjeldende konsesjonsforskrift,¹ før et relevant sikkerhetssertifikat kan utstedes.

¹ Fastsatt av Post- og teletilsynet.

§ 9

Tegninger

(1) Nytt skip, og skip som gjennomgår ombygginger som medfører vesentlige endringer med hensyn til plassering av radioutstyr og antenner, skal sende tegninger og annen dokumentasjon, i 3 eksemplarer, til Sjøfartsdirektoratet, eller til den Sjøfartsdirektoratet har bemyndiget.

(2) Tegninger som nevnt i 1. ledd skal være tegnet i en målestokk som gjør det mulig å vurdere avstander vertikalt og horisontalt, og vise:

- a) den planlagte plasseringen av alle antenner, sett for- eller aktenfra, fra styrbord eller babord side, og ovenfra,
- b) den planlagte plasseringen av hvert enkelt radioutstyr,
- c) radioutstyrets tilkopling til hoved-, nød- og reservestrømkilde, og
- d) plassering av sikringer.

Kapittel V

Funksjonskrav, radioinstallasjoner m.m.

§ 10

Funksjonskrav

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/4 skal følges.

§ 11

Radioinstallasjoner

(1) Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/6 skal følges.

(2) Lasteskip skal oppdatere posisjonen i alt nødalarmutstyr minst hver 4. time. Dette kravet kan oppfylles ved hjelp av utstyr som oppdaterer posisjonen automatisk.

(3) Radioutstyr som inngår i radioinstallasjoner skal tilfredsstille den til enhver tid gjeldende forskrift om godkjenning av maritimt radioutstyr.¹

¹ Fastsatt av Post- og teletilsynet.

§ 12

Vakthold

(1) Bestemmelsene om radiovakthold i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/12 skal følges. I tillegg skal lyttevakt på VHF-kanal 16 som nevnt i regel IV/12.3 opprettholdes frem til 1. februar 2005.

(2) Bestemmelsene i nr. 34.5, 40.7 og 84–89 i STCW-kodens del A, kapittel VIII, avsnitt A-VIII/2 skal følges.

§ 13

Energikilder

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/13 skal følges.

§ 14

Ytelsesstandard

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/14 skal følges.

§ 15

Vedlikeholds krav

Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/15 skal følges. I tillegg skal fri-flyt nødradiopeilesender gjennomgå periodisk vedlikehold i overensstemmelse med den til enhver tid gjeldende forskrift om vilkår for periodisk vedlikehold av fri-flyt nødradiopeile-sendere.¹

¹ Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.
Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 817.

§ 16

Radiopersonell

(1) Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/16 skal følges. Radiopersonell skal være kvalifisert i overensstemmelse med STCW-konvensjonens kapittel IV, og STCW-kodens del A kapittel IV. Det skal føres radiodagbok¹ som bestemt i forskrift om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger.

(2) Alle vaktansvarlige navigatører og annet personell som benytter VHF radiotelefon til hjelp for sikker navigering, skal som minimum inneha Begrenset radiooperatørsertifikat (ROC/GMDSS).

(3) Radiopersonell skal som minimum inneha følgende radiosertifikater:

- a) Begrenset radiooperatørsertifikat (ROC/GMDSS) for betjening av radioutstyr for radiodekningsområde A1, og
- b) Generelt radiooperatørsertifikat (GOC/GMDSS), for betjening av radioutstyr for radiodekningsområdene A2, A3 eller A4.

(4) Krav til radiopersonell på passasjerskip:

- a) Alle vaktansvarlige navigatører skal være kvalifisert for nød- og sikkerhetsradiokommunikasjon, og inneha radiosertifikat som nevnt i 3. ledd, dersom skipet ikke har radiopersonell i egen stilling.
- b) Alarminstruksen skal vise hvem av de kvalifiserte vaktansvarlige navigatørene, eller radiopersonell i egen stilling, som er utpekt til kun å utføre radiokommunikasjonsplikter i tilfelle nød, i overensstemmelse med Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/16.2.

(5) Krav til radiopersonell på lasteskip:

- a) Minst to vaktansvarlige navigatører skal være kvalifisert for nød- og sikkerhetsradiokommunikasjon, og inneha radiosertifikat som nevnt i 3. ledd, dersom skipet ikke har radiopersonell i egen stilling.
- b) Skip med radioutstyr for radiodekningsområdene A2, A3 eller A4, som på tidspunktet for ikrafttreddelsen av denne forskrift kun har én kvalifisert vaktansvarlig navigatør, eller radiopersonell i egen stilling, skal oppfylle kravet i dette ledd bokstav a senest 31. desember 1999.

- c) Alarminstruksen skal vise hvem av de kvalifiserte vaktansvarlige navigatørene, eller radiopersonell i egen stilling, som er utpekt til å ha hovedansvaret for radiokommunikasjon i tilfelle nød, i overensstemmelse med Sjøsikkerhetskonvensjonens regel IV/16.1.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 916 (i kraft 1 juli 2003).

¹ Se forskrift av 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger § 14 og § 19.

Kapittel VI

Avsluttende bestemmelser

§ 17

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. februar 1999.

Endret ved forskrift 30 juni 2003 nr. 916 (i kraft 1 juli 2003, tidligere § 19).

3.1.4 DRIFT

Forskrift 10. april 1984 nr. 940 om kontroll av dykkesystem m.m. på norske skip i sjøen

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 10. april 1984 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 13, 43, 45, 47, jf. kgl. res. 16. februar nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 23 og 25, jf. kgl.res.27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og delegeringssvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF). Endret 11 okt 1996 nr. 978, 11 april 2003 nr. 491 (bl.a. tittel, forskriften opphevet for flyttbare plattformer fra 1 juli 2003), 4 feb 2005 nr. 101. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel I Generelt	731
§ 1 Definisjoner	731
§ 2 Anvendelse	731
§ 3 Godkjennelse og utstyr	731
§ 4 Anmeldelse av dykkesystem. Tegninger/dokumentasjon	732
§ 5 Besiktelser	732
§ 6 Sertifisering	732
Kapittel II Krav til dykkesystemet	733
§ 7 Konstruksjon	733
§ 8 Operasjonsmanual/instruks	733
§ 9 Ombygninger	733
Kapittel III Plassering av dykkesystem. Nødkraft	733
§ 10 Spesielle bestemmelser om plassering av dykkesystem	733
§ 11 Nødkraft	734
Kapittel IV Evakueringssystemer	734
§ 12 Evakueringssystemer	734
Kapittel V Ansvar/avvik/ikrafttredden	734
§ 13 Plikter	734
§ 14 Avvik	735
§ 15 Ikrafttredden	735
Vedlegg I Kapittel 2. Design og konstruksjon	735

Kapittel I

Generelt

§ 1

Definisjoner

1. *Dykkesystem*: Det anlegg og utstyr som er nødvendig for å utføre dykkeoperasjoner der dykkelokke benyttes til å transportere dykker under trykk mellom arbeidssted og overflatetrykkammer.
2. *Nytt dykkesystem*: Dykkesystem hvis bygging blir igangsatt etter denne forskrifts ikrafttredelse.
3. *Eksisterende dykkesystem*: Dykkesystem som ikke er nytt.
4. *Permanent dykkesystem*: Dykkesystem som skal være installert på et skip i mer enn 12 mnd.
5. *Temporært dykkesystem*: Dykkesystem som ikke er permanent.

Endret ved forskrift 11 april 2003 nr. 491 (i kraft 1 juli 2003), 4 feb 2005 nr. 101.

§ 2

Anvendelse

1. Denne forskrift gjelder for dykkesystemer m.m. plassert om bord i skip som er registrert eller skal registreres i norsk skipsregister.
2. I den utstrekning det finnes rimelig gjelder forskriften også det utstyr som brukes ved dykking uten bruk av dykkerklokke og for en- eller tomanns undervannsfarkoster med nødvendig hjelpeutstyr.
3. Sjøfartsdirektoratet kan også gi forskriften anvendelse på annet utstyr til bruk ved dykkeroperasjoner hvor dette finnes rimelig og praktisk.

Endret ved forskrift 11 april 2003 nr. 491 (i kraft 1 juli 2003).

§ 3

Godkjennelse og utstyr

1. Dykkesystem er gjenstand for godkjennelse og kontroll i henhold til denne forskrift.
2. Godkjennelse og kontroll utføres som følger:
 - 2.1. Dykkesystem sertifisert av anerkjent besiktelsesinstitusjon etter godkjente regler vedrørende forhold som nevnt i §§ 7, 9, 10 pkt. 1, 3 og 4 og § 123 pkt. 7 og 8, skal anses å være kontrollert og godkjent.
 - 2.2. Temporært dykkesystem som er godkjent av andre lands myndigheter etter IMO's «Code of Safety for Diving Systems», kapittel 2, vil av Sjøfartsdirektoratet kunne anses kontrollert og godkjent for de forhold som dekkes av koden.
 - 2.3. Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger besikter, godkjenner og utfører kontroll av usertifiserte dykkesystemer og gir nødvendige pålegg vedrørende forhold som nevnt i §§ 7, 9, 10 pkt. 1, 3 og 4 og § 12 pkt. 7 og 8.
 - 2.4. De regler for besiktelse, kontroll og godkjennelse som fremgår av punkt 2.1. og 2.3., gjelder også for utstyr som nevnt i § 2 pkt. 2.
 - 2.5. Sjøfartsdirektoratet besikter, godkjenner og utfører kontroll av de øvrige forhold vedrørende dykkesystemet som omfattes av fartssertifikatet for skip, samt de forhold som er nevnt under § 10 pkt. 2; § 11 og § 12 pkt. 1–6.

Endret ved forskrift 11 april 2003 nr. 491 (i kraft 1 juli 2003).

§ 4

Anmeldelse av dykkesystem. Tegninger/dokumentasjon

1. Før et dykkesystem installeres om bord eller vesentlige reparasjoner og forandringer blir utført, skal rederiet i god tid, og om mulig minst 1 måned før arbeidet igangsettes, sende melding til Sjøfartsdirektoratet.
2. Før et temporært dykkesystem som nevnt i § 3, pkt. 2.2. tas i bruk, skal rederen sende en kopi av systemets IMO Diving Systems Safety Certificate samt opplysning om hvilken standard som er benyttet ved godkjennelsen av systemet, jf. kodens pkt. 2.1.4., til Sjøfartsdirektoratet.
3. For usertifiserte dykkesystemer skal følgende dokumentasjon samtidig som nevnt i pkt. 1 sendes:
 - 3.1. Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger:
 - 3.1.1. 1 eksemplar av generalarrangementstegning som viser dykkesystemet og dets plassering på skipet. Tegningen skal bl.a. gi grunnlag for å vurdere om kravene i § 10 pkt. 1; 3 og 4 er etterkommet.
 - 3.1.2. Kort beskrivelse av dykkesystemet.
 - 3.1.3. Dokumentasjon som viser at §§ 7, 9 og 12 pkt. 7 og 8 er oppfylt.
 - 3.2. Sjøfartsdirektoratet:
 - 3.2.1. 1 eksemplar av generalarrangementstegning som viser dykkesystemet og dets plassering på skipet. Tegningen skal bl.a. gi grunnlag for å vurdere om kravene i § 10 pkt. 2 er etterkommet.
 - 3.2.2. 3 eksemplarer av arrangementstegning for hyperbarisk evakuering. Tegningene skal spesielt vise om § 12 pkt. 1–6 er etterkommet.
 - 3.2.3. Tegninger av den hyperbariske livbåt samt beregninger for og tegninger av utsettingsarrangement for denne.
 - 3.2.4. Eventuell dokumentasjon som viser at kravet i § 11 er etterkommet.
 - 3.2.5. 1 eksemplar av standard operasjonsmanual for dykkesystemet.
4. Ytterligere dokumentasjon kan forlanges innsendt.

Endret ved forskrift 11 april 2003 nr. 491 (i kraft 1 juli 2003), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5

Besiktelser

1. Dykkesystem skal besiktes under bygging og før det tas i bruk. Besiktelsen skal omfatte en grundig kontroll av dykkesystemet med tilhørende komponenter og utstyr m.m.
2. Dykkesystemet skal gjennomgå en årlig besiktelse for å sikre at dykkesystemet med tilhørende komponenter og utstyr holdes i forsvarlig stand. Tidspunkt for avholdt besiktelse skal påtegnes godkjennelseserklæringen eller sertifikatet.
3. Dykkesystem skal gjennomgå en periodisk besiktelse minst hvert 5. år for fornyelse av godkjennelseserklæring eller sertifikat. Besiktelsen skal omfatte en grundig kontroll av dykkesystemet med tilhørende komponenter og utstyr.

§ 6

Sertifisering

1. Dykkesystem som tilfredsstillter kravene i denne forskrift fullt ut, vil få utstedt et IMO Diving Systems Safety Certificate.
2. Når utstyr som nevnt i § 2 pkt. 2 og 3 er godkjent og kontrollert i henhold til denne forskrift, utsteder Sjøfartsdirektoratet en godkjennelseserklæring for utstyret.

3. Når utstyr er ombygget etter § 9 eller har fått dispensasjoner etter § 14, og utstyret er godkjent og kontrollert i henhold til denne forskrift, utsteder Sjøfartsdirektoratet en godkjennelseserklæring for utstyret.
4. Et sertifikat eller en godkjennelseserklæring kan gis forlenget gyldighet for en periode av inntil 5 måneder.
5. Gyldigheten av sertifikatet eller godkjennelseserklæringen opphører dersom dykkesystemet er gjenstand for vesentlige endringer uten godkjenning av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.
6. Temporært dykkesystem vil få en godkjenning for det aktuelle tidsrom i hvert enkelt tilfelle.

Kapittel II

Krav til dykkesystemet

§ 7

Konstruksjon

Dykkesystemet skal konstrueres til en standard som oppfyller IMO's «Code of Safety for Diving Systems»,¹ Chapter 2 Design and Construction (Vedlegg I).

¹ Res. A 536(13)

§ 8

Operasjonsmanual/instruks

Det skal finnes en standard operasjonsmanual/instruks basert på allment akseptert praksis om bord i ethvert norsk fartøy hvorfra det foretas ervervsmessig dykking. Manualen skal beskrive alle aktiviteter/prosedyrer som er nødvendige for å operere og vedlikeholde dykkesystemet med tilhørende installasjoner i h.h.t. denne forskrift.

Endret ved forskrift 11 okt 1996 nr. 978 (i kraft 1 juli 1997).

§ 9

Ombygninger

Eksisterende dykkesystemer som er gjenstand for forandringer eller ombygninger av omfattende art, skal tilfredsstille kravene til et nytt dykkesystem så langt det er rimelig og praktisk mulig.

Kapittel III

Plassering av dykkesystem. Nødkraft

§ 10

Spesielle bestemmelser om plassering av dykkesystem

1. Dykkesystemet med tilhørende gassflasker skal ikke installeres i maskinrom.
2. Hvor dykkesystemet er plassert på fritt dekk, skal systemet være tilfredsstillende beskyttet mot sjø, is samt skade som kan påføres fra andre aktiviteter om bord.
3. Dykkesystemet med tilhørende utstyr skal være forsvarlig festet til skipets struktur. Tilbørlig hensyn skal tas til de relative bevegelser mellom komponentene. Innfestingen av dykkesystemet skal tåle belastning som følge av største krengning og trim etter definert skadet stabilitets tilstand.

4. Oksygenflasker skal installeres i godt ventilerte rom, eller på fritt dekk. Oksygenflasker skal ikke plasseres nær brennbart materiale.

Endret ved forskrift 11 april 2003 nr. 491 (i kraft 1 juli 2003).

§ 11

Nødkraft

Dersom skipets ordinære nødkraftkilde også skal gi nødkraft til dykkesystemet, skal nødkraftkilden være dimensjonert for denne tilleggsbelastning.

Endret ved forskrift 11 april 2003 nr. 491 (i kraft 1 juli 2003).

Kapittel IV Evakueringssystemer

§ 12

Evakueringssystemer

1. Det skal på skipet være anordnet et evakueringssystem som er egnet til forsvarlig evakuering av alle dykkere under trykk til en posisjon hvor skipet ikke representerer noen fare for dykkerne.
2. Evakueringssystemet skal omfatte en hyperbarisk livbåt eller en evakueringsenhet som gir tilsvarende sikkerhet.
3. Benyttes hyperbarisk livbåt, skal denne konstrueres, bygges og utrustes i samsvar med de til enhver tid gjeldende krav til livbåter, så langt dette er praktisk mulig ut ifra livbåtens spesielle funksjon som evakueringsenhet for dykkere under trykk.
4. For temporære dykkesystemer kan andre evakueringssystemer enn de som er nevnt i pkt. 2, ovenfor godtas i hvert enkelt tilfelle.
5. Utsettingsarrangementet skal så langt det er praktisk mulig, på skip tilfredsstille de til enhver tid gjeldende krav til utsettingsarrangement for redningsmidler og for båter som fires og heises med personer om bord.
6. Tiden fra siste dykker går inn i evakueringsenheten og til denne er 100 m fra skipet skal ikke overstige 15 min.
7. Evakueringsenheten skal ha et forråd som kan opprettholde livsviktige funksjoner til dykkerne er brakt i sikkerhet og være utstyrt slik at atmosfæren kan overvåkes og reguleres.
8. Evakueringsenheten skal ha medisinsluse og være utstyrt slik at dykkerene kan puste uavhengig av atmosfæren.

Endret ved forskrifter 11 okt 1996 nr. 978 (i kraft 1 juli 1997), 11 april 2003 nr. 491 (i kraft 1 juli 2003).

Kapittel V Ansvar/avvik/ikrafttreden

§ 13

Plikter

1. Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

2. For dykkesystemet er også det firma som har påtatt seg å utføre dykkeoperasjonen (dykkeentreprenøren) ansvarlig for at forskriften overholdes vedrørende de materielle krav til dykkesystemet.

Endret ved forskrift 11 april 2003 nr. 491 (i kraft 1 juli 2003), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 14

Avvik

Sjøfartsdirektoratet kan fravike kravene i denne forskrift dersom spesielle grunner gjør det nødvendig eller rimelig.

§ 15

Ikrafttreden

1. Forskriften trer i kraft 1. juni 1984 for nye dykkesystemer m.m.
2. For eksisterende dykkesystemer m.m. trer § 3 vedrørende kontrollordningen og § 7 for så vidt gjelder Vedlegg I pkt. 2.2.7. i kraft 1. juni 1984.
3. For øvrig trer forskriften i kraft 1. juni 1986 for eksisterende dykkesystemer m.m.
4. Fra ovennevnte datoer trer forskrifter av 21. februar 1980 om kontroll m.v. av dykkesystemer ut av kraft, og oppheves 1. juni 1986.

Vedlegg I

Kapittel 2. Design og konstruksjon

2.1. Alminnelige bestemmelser

- 2.1.1. Så langt det er rimelig og praktisk mulig skal et dykkesystem være konstruert og bygget slik at svikt ved en enkelt del ikke fører til en farlig situasjon.
- 2.1.2. Dykkesystemer og deres deler skal være konstruert for de forhold som de er sertifisert til å operere under.
- 2.1.3. Materialer for deler av dykkesystemer skal passe til det bruk de er tiltenkt.
- 2.1.4. Alle deler av et dykkesystem skal konstrueres, bygges og testes i henhold til internasjonale eller nasjonale standarder¹ som er godkjent av administrasjonen eller merkespesifikasjoner som kan godtas av administrasjonen, jf. forskriftens § 7.
- 2.1.5. Ved konstruksjon av trykkbeholdere med tilhørende deler som dører, hengsler, lukkemekanismer og gjennomføringer, må det tas hensyn til virkningen av hardhendt behandling og uhell i tillegg til konstruksjonsparametre som trykk, temperatur, vibrasjon, drifts- og miljømessige forhold.
- 2.1.6. Alle deler av et dykkesystem skal være konstruert, bygget og arrangert slik at det er lett å foreta rengjøring, desinfeksjon, inspeksjon og vedlikehold.
- 2.1.7. Et dykkesystem skal omfatte det kontrollutstyr som er nødvendig for sikker gjennomføring av dykkeroperasjoner.

¹ F.eks. standarder gitt av anerkjente klassifikasjonsselskaper som har regler for dykkesystemer som kan godkjennes av administrasjonen.

2.2. Overflatekompresjonskammer

- 2.2.1. Et dykkesystem skal minimum omfatte enten ett overflatekompresjonskammer med to atskilte rom, eller to sammenkoplede atskilte rom som er konstruert slik at det er mulig for personell å komme inn eller gå ut mens ett rom eller kammer forblir under trykk. Alle dører skal være konstruert slik at eventuelle låsemekanismer kan betjenes fra begge sider.

- 2.2.2. Hvis et overflatekompresjonskammer skal brukes under forhold hvor det er meningen at en person skal forbli under trykk i et sammenhengende tidsrom på mer enn 12 timer, skal det være utformet slik at det er mulig for de fleste dykkere å stå oppreist og å ligge bekvemt utstrakt på sin egen køy. Det minste av de to rommene skal være stort nok for minst to personer. Ett av rommene skal være oppholdsrom.
- 2.2.3. Oppholdsrommet og andre rom beregnet brukt til dekompresjon skal ha en sluse hvor mat, medisiner og utstyr kan bringes inn i kammeret mens de som er der inne er under trykk.
- 2.2.4. Sluser skal være konstruert slik at utilsiktet åpning under trykk ikke kan forekomme, om nødvendig skal det finnes sperrer som forhindrer dette.
- 2.2.5. Hvert trykkkammer skal ha vinduer som gjør det mulig å observere de som er der inne fra utsiden.
- 2.2.6. Et overflatekompresjonskammer skal ha tilfredsstillende omgivelser og bekvemmeligheter for de personer som bruker det under hensyntagen til type og varighet av dykkeoperasjon. Dersom kammeret er tenkt benyttet i mer enn 12 timer, skal det også være toalettbequemmeligheter. Toalett hvor tømning av avfallet kan foretas til utsiden skal være utstyrt med passende sperrer.
- 2.2.7. Dykkesystemet skal tillate sikker overføring av en person under trykk fra dykkerklokken til overflatekompresjonskammeret (og omvendt).

2.3. Dykkerklokker

- 2.3.1. En dykkerklokke skal:
 - 1. være utstyrt med tilfredsstillende beskyttelse mot mekaniske skader ved håndteringsoperasjon;
 - 2. være utstyrt med et ekstra løftepunkt konstruert for å tåle hele vekten av klokken i luft inkludert ballast og utstyr samt vekten av dykkere som befinner seg i klokken;
 - 3. være utstyrt på en slik måte at hver dykker som bruker klokken kan komme inn i og forlate den på en sikker måte og slik at en bevisstløs dykker kan tas opp i en tørr klokke.
- 2.3.2. Dører til dykkerklokken skal være konstruert slik at utilsiktet åpning ved normale operasjoner ikke er mulig. Alle dører skal være konstruert slik at eventuelle lukkemekanismer kan betjenes fra begge sider.
- 2.3.3. En dykkerklokke skal ha tilfredsstillende omgivelser og bekvemmeligheter for de personer som benytter den, under hensyntagen til type og varighet av dykkeoperasjoner.
- 2.3.4. Hver dykkerklokke skal ha vinduer som gjør det mulig for den som befinner seg inne i klokken å observere dykkere utenfor.
- 2.3.5. Dykkerklokker skal være konstruert slik at det er tilfredsstillende plass for det antall personer det er regnet med skal befinne seg i den samt for utstyret.

2.4. Andre trykkbeholdere

- 2.4.1. Spesiell oppmerksomhet må vies konstruksjon av og valg av materiale til bygging av trykkbeholdere som skal inneholde oksygen.
- 2.4.2. Oksygen og gasser med oksygen volumprosent på mer enn 25 % skal oppbevares på flasker eller trykkbeholdere som er beregnet for slike gasser.

2.5. Rør, ventiler, koblinger og slanger

- 2.5.1. Rørsystemer skal være konstruert slik at det er minst mulig støy inne i dykkerklokken og overflatekompresjonskammeret ved normal drift.
- 2.5.2. Et overflatekompresjonskammer skal utstyres med de ventiler, måleinstrumenter og annet tilbehør som er nødvendig for å kontrollere og monitorere det innvendige

- trykk og forhold av betydning for sikkerheten for hvert rom fra et sentralt sted på utsiden av kammeret.
- 2.5.3. På utsiden av dykkerklokken skal det være det antall ventiler, måleinstrumenter og koblinger som er nødvendig for å monitorere og kontrollere forhold av betydning for sikkerheten inne i dykkerklokken. Utvendig trykk på dykkerklokken skal også monitoreres fra innsiden av dykkerklokken.
- 2.5.4. Alle rørgjennomføringer på kamre skal være utstyrt med to avstengningsventiler så nær gjennomføringen som mulig. Der hvor dette er hensiktsmessig, skal dette være en tilbakeslagsventil.
- 2.5.5. Alle overflatekompresjonskamre og dykkerklokker som kan settes under trykk enkeltvis skal styres med overtrykkalarm eller overtrykksventil. Ved overtrykksventiler skal det installeres en hurtigvirkende manuell avstengningsventil mellom kammeret og overtrykksventilen. Denne ventilen skal være forseglet i åpen stilling. Denne forsegling skal brytes når ventilen stenges. Ventilen skal være lett tilgjengelig for den som overvåker driften av kammeret. Alle andre trykkbeholdere og flasker skal styres med anordning for sikring mot overtrykk.
- 2.5.6. Rørsystemer som kan bli utsatt for høyere trykk enn det de er konstruert for skal styres med innretning for sikring mot overtrykk.
- 2.5.7. Alle materialer som brukes i oksygensystemer skal være forenlige med oksygen ved arbeidstrykk og strømningshastighet.
- 2.5.8. Bruk av høytrykks oksygenrør skal så vidt mulig reduseres ved hjelp av en trykkreduksjonssenheter så nær oppbevaringsflaskene som mulig.
- 2.5.9. Fleksible slanger, med unntak av umbilicaler, skal reduseres til et minimum.
- 2.5.10. Oksygenslanger skal så vidt mulig være av brannhemmende materiale.
- 2.5.11. Rørsystemer som fører blandingsgasser eller oksygen under høyt trykk skal ikke føres gjennom oppholdsrom, motorrom eller tilsvarende rom.
- 2.5.12. Eksosledninger skal styres med antisugeinnretning på inntakssiden.
- 2.5.13. Gasser som luftes ut fra dykkesystemet skal luftes ut til friluft vekk fra antennelseskilder, personell eller hvilket som helst område hvor tilstedeværelsen av slike gasser kan medføre fare.
- 2.5.14. Alle høytrykksrør skal være godt beskyttet mot mekaniske skader.
- 2.5.15. Rørsystemer som inneholder gasser med mer enn 25 % oksygen skal behandles som systemer som inneholder ren oksygen.
- 2.5.16. Oksygensystemer med større trykk enn 1,72 bar må ha langsomt åpne avstengningsventiler. Unntatt er avstengningsventiler for trykkavgrensning.

2.6. Pustegassforsyning, lagring og temperaturkontroll

- 2.6.1. Overflatekompresjonskammer og dykkerklokke skal ha nødvendig utstyr for å tilføre og opprettholde riktig pustegassblanding for dykkerne på alle dybder ned til maksimum operasjonsdybde.
- 2.6.2. I tillegg til det som er nevnt i 2.6.1., skal overflatekompresjonskammer og dykkerklokke ha et innebygget pustegass-system (BIBS) for oksygen, terapeutisk gass eller blandingsgass med minst en pustemaske for hver person som oppholder seg i kammeravdelinger med samme trykk. Pustegass-systemet må være innrettet slik at farlige gasskonsentrasjoner unngås.
- 2.6.3. Dykkerklokke skal ha et selvforstyrt pustegass-system som kan opprettholde tilfredsstillende pustegass for det personell som er i klokken på maksimum operasjonsdybde i minst 24 timer.
- 2.6.4. Oksygenbeholdere skal installeres på godt ventilerte steder.

- 2.6.5. Oksygenbeholdere skal ikke lagres nær brennbare stoffer.
- 2.6.6. Dykkesystem og pustegassbeholdning skal ikke plasseres i rom med maskineri dersom ikke maskineriet har tilknytning til dykkesystemet. Dersom dykkesystemet av operasjonelle årsaker plasseres i fareområder, skal det elektriske anlegget være i samsvar med de krav som gjelder for slikt utstyr i fareområder. Dykkesystemer må ikke tillates plassert i fareområder klassifisert som sone 0.¹
- 2.6.7. Et dykkesystem skal inkludere de nødvendige anlegg og utstyr som er nødvendig for å holde dykkerne i forsvarlig temperaturløse under normale operasjonsforhold.
- 2.6.8. Klokken skal være utstyrt slik at dykkerne i en nødsituasjon kan holdes i temperaturløse i minst 24 timer.
Dette kravet kan oppfylles ved bruk av passivt utstyr som medfølger i dykkerklokken.
- 2.6.9. For rørsystemer og gasslagringsflasker/trykkbeholdere skal følgende fargekode brukes:

Navn:	Symbol:	Fargekode:
Oksygen	(O ₂)	Hvit
Nitrogen	(N ₂)	Sort
Luft	(Luft)	Hvit og sort
Karbondioksyd	(CO ₂)	Grå
Helium	(He)	Brun
Oksygen/Helium blandet gass	(O ₂ He)	Hvit og brun

I tillegg skal hver flaske/trykkbeholder merkes med navn og symbol som nevnt ovenfor for de gasser den inneholder. Merkingen og fargekodingen på gassoppbevaringsflaskene skal være synlig fra ventilenden.

¹ Se «Code of Safety for Diving Systems» pkt. 1.3.11., samt «Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units» (MODU-koden), kapittel 6, pkt. 6.1: «Sone 0: der det permanent eller i lange perioder finnes eksplosiv gass eller luftblanding.»

2.7. Håndteringssystem for dykkerklokker

- 2.7.1. Et dykkersystem skal være utstyrt med et hovedhåndteringssystem som sikrer forsvarlig transport av dykkerklokken mellom arbeidsstedet og overflatekompresjonskammeret.
- 2.7.2. Håndteringssystemet skal være konstruert med tilstrekkelige sikkerhetsfaktorer som tar i betraktning miljømessige og driftsmessige betingelser, innbefattet de dynamiske belastninger som oppstår mens dykkerklokken håndteres gjennom grenseflaten mellom luft og vann.
- 2.7.3. Håndteringssystemet skal muliggjøre jevn og lettkontrollert håndtering av dykkerklokken.
- 2.7.4. Under normale forhold skal senking av dykkerklokken ikke kontrolleres av bremses, men av vinsjenes drivkraftsystem.
- 2.7.5. Hvis energiforsyningen til håndteringssystemet svikter, skal bremsene settes på automatisk.
- 2.7.6. I tilfelle av feil i en enkelt del av hovedhåndteringssystemet, skal det finnes en alternativ måte å bringe klokken tilbake til overflatekompresjonskammeret på. Dessuten skal det finnes mulighet for tilbakehenting av klokken i nødstilfelle, dersom både hovedmåte og alternativ måte svikter. Hvis dette innebærer oppstigning ved hjelp av oppdrift skal klokken ha tilstrekkelig stabilitet til å holde en i alt vesentlig opprett stilling, og det skal finnes innretninger som hindrer utilsiktet utløsning av ballastvektene.

- 2.7.7. Håndterings- og tilkoplingssystemer skal muliggjøre lettvtint og fast tilkopling eller frakopling av dykkerklokken til overflatekompresjonskammeret. Dette skal også gjelde om forholdene er slik at skipet eller den flytende innretningen ruller, stamper eller har slagside innenfor de på forhånd fastsatte operasjonelle grenser.
- 2.7.8. Når krafttilførsel system brukes i tilkoplingsoperasjonen, skal det i tilfelle svikt i den normale krafttilførsel finnes et hjelpekraftsystem eller en annen tilfredstillende måte å kople dykkerklokken til overflatekompresjonskammeret på.

2.8. Plasseringen av dykkesystem på skip eller flytende innretning

- 2.8.1. Dykkesystem og pustegassutstyr skal plasseres i rom eller steder med tilstrekkelig ventilasjon og tilfredsstillende elektrisk belysning.
- 2.8.2. Der hvor noen del av dykkesystemet er plassert på dekk, må man være spesielt oppmerksom på nødvendigheten av å skaffe tilfredsstillende beskyttelse mot sjø, ising og skader som kan oppstå om bord på grunn av andre aktiviteter om bord på skipet eller den flytende innretningen.
- 2.8.3. Det skal være mulig å påse at dykkesystem og hjelpeutstyr er forsvarlig festet til skip eller flytende innretning og at tilstøtende utstyr er tilsvarende sikret. Det må tas hensyn til den relative bevegelse mellom systemets deler. I tillegg skal festeanordninger oppfylle de operasjonskrav som gjelder for skipet eller den flytende innretningen.

2.9. Forebygging, varsling og slokking av brann

- 2.9.1. Alt materiale og utstyr som brukes i forbindelse med dykkesystemet skal, så langt det er praktisk mulig, være av brannhemmende type for å redusere brannfare og antenneskilder til et minimum.
- 2.9.2. Innvendige rom i skip eller flytende innretninger hvor dykkesystem eller tilhørende hjelpeutstyr er plassert skal ha strukturell brannsikring på samme måte som kontrollstasjoner¹ som avgrenser hovedsoner.
- 2.9.3. Innvendige rom som inneholder dykkeutstyr som f.eks. overflatekompresjonskamre, dykkerklokker, gasslager, kompressorer, og kontrollsoner, skal være tilfredsstillende dekket av automatisk brannvarslings- og alarmsystem og tilfredsstillende brannslukningssystem.
- 2.9.4. Transportable brannslukningsapparater av godkjent type og konstruksjon skal fordeles utover i rom som inneholder dykkesystem. Ett av de transportable brannslukningsapparatene skal oppbevares nær inngangen til rommet.
- 2.9.5. Der hvor trykkbeholdere er plassert i lukkede rom, skal det finnes et manuelt utløst overrislingsanlegg med en kapasitet på 10 liter/m²/min. på projeksjonsarealet av et horisontalt plan for å kjøle og beskytte trykkbeholdere i tilfelle av utvendig brann. Dersom trykkbeholdere er plassert på åpent dekk, kan brannslanger anses å gi tilstrekkelig beskyttelse.
- 2.9.6. Hvert rom i et overflatekompresjonskammer skal være tilfredsstillende utstyrt for slokking av innvendig brann slik at man får rask og effektiv fordeling av slukningsmidler til alle deler av rommet.

¹ «Kontrollstasjoner» som definert i Regel 3 og vist til i Regel 20, Kapittel II-2 i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974.

2.10. Elektrisk system

- 2.10.1. Alle elektriske installasjoner og utstyr, innbefattet kraft- og tilførselsordninger, skal være konstruert for de omgivelser de skal virke i, slik at man reduserer risikoen for brann, eksplosjon, elektrisk sjokk og avgivelse av giftige gasser og galvanisk virkning på overflatekompresjonskammer eller dykkerklokke til et minimum.

- 2.10.2. I tilfelle av svikt i den elektriske hovedkrafttilførselen til dykkesystemet, skal det være tilgjengelig en uavhengig elektrisk kraftkilde slik at dykkeoperasjonen kan avsluttes på forsvarlig måte. Det er tillatt å bruke skipets elektriske nødkraftkilde som nødkilde for elektrisk kraft hvis denne har tilstrekkelig kapasitet til å dekke dykkesystemet og nødbelastning for fartøyet samtidig.
- 2.10.3. Den alternative elektrisk kraftkilden skal plasseres utenfor maskinrommet for å sikre at den virker i tilfelle av brann eller andre ulykker som bevirker at den elektriske hovedkraftinstallasjonen svikter.
- 2.10.4. Hvert overflatekompresjonskammer og hver dykkerklokke skal ha så god normal- og nødbelysning at den som befinner seg inne i det kan avlese målere og betjene systemet inne i hvert rom.

2.11. Kontrollsystem

- 2.11.1. Dykkesystemet skal være ordnet slik at sentralisert kontroll av sikker operasjon kan opprettholdes under alle værforhold.
- 2.11.2. Det skal ved den sentrale kontrollposisjonen som et minimum finnes overvåkingsmuligheter for følgende parametre for hvert rom der det er dykkepersonell:

Parametre	Rom	
	Overflatekompresjonskammer	Dykkerklokke
Trykk eller dybde ¹	0	0 ²
Temperatur ¹	0	
Fuktighet ¹	0	
Partielt oksygentrykk	0	0
Partielt CO ₂ trykk	0	0

¹ Disse parametre skal vises kontinuerlig.

² Trykk eller dybde både på innsiden og utsiden av klokken skal vises.

- 2.11.3. Inne i klokken skal det finnes mulighet for uavhengig overvåking av oksygen- og karbondioksydnivå.

2.12. Kommunikasjons- og lokaliseringssystemer

- 2.12.1. Kommunikasjonssystemer skal være beregnet for direkte toveis kommunikasjon mellom kontrollposisjon og
- dykker i vann
 - dykkerklokke
 - hvert rom i kammeret
 - dykkesystemets håndteringsposisjoner
 - dynamisk posisjonsrom
 - bro, skipets kommandosentral eller boredekk.
- 2.12.2. Alternative måter å kommunisere med dykkere i kompresjonskammer og dykkerklokke skal være tilgjengelig i nødtilfelle.
- 2.12.3. Hvert overflatekompresjonskammer og hver dykkerklokke skal være tilkopleet taleomformer når gassystemer innbefattet helium brukes.
- 2.12.4. Det skal finnes et uavhengig trådløst nødkommunikasjonssystem for kommunikasjon med dykkere i dykkerklokken.
- 2.12.5. En dykkerklokke skal ha en nødsender med en frekvens på 37,5 kHz som skal hjelpe personell på overflaten til å lokalisere og holde kontakt med dykkerklokken dersom den fysiske forbindelsen til overflaten kuttes.

Forskrift 17. mars 1987 nr. 175 om bemanning av norske skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 17. mars 1987 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 15, 16, 43 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 21 des 1987 nr. 1110, 27 sep 1991 nr. 634, 15 sep 1992 nr. 703, 14 des 1995 nr. 1099, 27 april 1999 nr. 539, 29 des 2004 nr. 1816, 4 feb 2005 nr. 98 (bl.a. hjemmel). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Definisjoner	741
§ 2	Virkeområde	742
§ 3	Arbeidstid, hviletid og arbeidstidsordninger	742
§ 4	Sikkerhetsbemanning	742
§ 5	Bemanningsoppgave	744
§ 6	Kvalifikasjonskrav	744
§ 7	Mangler ved den fastsatte sikkerhetsbemanning	744
§ 8	Tilleggsbemanning	744
§ 9	Dokumentasjon	745
§ 10	Plikter	745
§ 11	Innredning og utrustning	745
§ 12	Sakkyndig råd – Rådet for maritime sertifikater og bemanning	745
§ 13	Fravik	745
§ 14	Ikrafttredelse m.v.	745

§ 1

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

1. *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
 - 1.1. *Hurtiggående passasjerskip*
 - 1.1.1. *Utenriks fart*: Passasjerskip som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 12 passasjerer, og som er i stand til å oppnå en hastighet i meter pr. sekund (m/s) som er lik eller større enn: $3.7 \nabla^{0.1667}$
der:
 ∇ = deplasement tilsvarende konstruksjonsvannlinjen (m³).
 - 1.1.2. Passasjerskip som nevnt i 1.1.1 og som kan oppnå en hastighet på 20 knop eller mer.
 2. *Andre skip*: Alle skip unntatt passasjerskip.
 3. *Fartsområder*: For inndeling av fartsområder gjelder det som er fastsatt i forskrift av 4. november 1981 om fartsområder.
 4. *Tonn*: Bruttotonnasje i henhold til den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer 1969 med senere endringer, slik denne tonnasje er angitt i fartøyet målebrev. For fartøyer som har en nasjonal bruttotonnasje anført i anmerkningsrubrikken, er det den nasjonale tonnasje som skal legges til grunn.
 5. *Fremdriftsmaskineriets effekt*: Fremdriftsmaskineriets samlede bremseeffekt i kW i henhold til maskinfabrikantens spesifisering (1 kW = 1,36 HK).

6. *Sertifiseringslovgivningen*: Den til enhver tid gjeldende lov om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen, med tilhørende forskrifter.
7. *Skipsledelsen*: Skipsfører, overstyrmann, maskinsjef, førstemaskinist og forpleiningssjef.
8. *Forpleining*: Arbeid og tjenester i forbindelse med personers underbringelse om bord.
9. *Alternering*: Vekselvis tjenestegjøring i flere arbeidsområder.
10. *Døgn*: Tiden fra kl. 0000 til kl. 2400.
11. *Godkjent*: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 539 (i kraft 1 juli 1999), 29 des 2004 nr. 1816 (i kraft 1 jan 2005), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Virkeområde

1. Denne forskrift gjelder for norske passasjerskip uansett størrelse, og andre norske skip på 50 tonn og derover, med mindre annet fremgår av nr. 2 nedenfor eller de følgende paragrafer.
2. For følgende norske skip kommer forskriften bare til anvendelse i den utstrekning dette bestemmes av Sjøfartsdirektoratet i det enkelte tilfelle:
 - 2.1. Andre skip enn passasjerskip under 50 tonn.
 - 2.2. Fritidsbåter.
 - 2.3. Skip som kun anvendes i opplærings- og undervisningsøyemed.
 - 2.4. Skip som anvendes i los- eller redningstjeneste.
 - 2.5. Skip som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen, herunder tang og tare.
 - 2.6. Skip som ikke har mekanisk fremdriftsmiddel.

Endret ved forskrift 14 des 1995 nr. 1099 (fra 1 jan 1996). For eksisterende fartøy med løpende sertifikater blir dog den endrede definisjon å legge til grunn ved første besiktelse for opprettholdelse eller utstedelse av vedkommende sertifikat, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Arbeidstid, hviletid og arbeidstidsordninger

1. Arbeidstiden og hviletiden skal være i henhold til de til enhver tid gjeldende bestemmelser om arbeidstid og hviletid i lov, forskrift eller gyldig tariffavtale.
2. Sjøfartsdirektoratet skal ved fastsettelsen av sikkerhetsbemanningen ta hensyn til hvilke arbeidsordninger som skal benyttes og de til enhver tid gjeldende bestemmelser om arbeidstid og hviletid i lov, forskrift eller gyldig tariffavtale. Opplysninger om arbeidsordningen skal innsendes av rederiet før sikkerhetsbemanningen fastsettes.

Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 539 (i kraft 1 juli 1999).

§ 4

Sikkerhetsbemanning

1. På hvert enkelt skip som omfattes av denne forskrift skal Sjøfartsdirektoratet ved særskilt vurdering fastsette den sikkerhetsbemanning med bestemte stillingsbetegnelser, kvalifikasjonskrav m.v. som er nødvendig for å ivareta skipets og de ombordværendes sikkerhet.
2. På skip hvis største lengde er 15 meter eller derover eller på skip som i henhold til målebrev utstedt før 16. desember 1983 er på 25 brutto register tonn¹ eller derover, skal den som skal tjenestegjøre som skipsfører eller dekksoffiser, ha sertifikat i henhold til sertifikatlovgivningen.

- På skip hvor fremdriftsmaskineriets effekt er på 750 kW eller mer, skal den som skal tjenestegjøre som maskinoffiser ha sertifikat i henhold til sertifikatlovgivningen.
3. Maskinoffiser kreves ikke i innenriks fart på:
 - 3.1. Passasjerskip med flermotoranlegg hvor fremdriftsmaskineriets effekt er mindre enn 750 kW og hvor det er minst to uavhengige maskinrom.
 - 3.2. Hurtiggående passasjerskip med flermotoranlegg hvor fremdriftsmaskineriets effekt er mindre enn 1.500 kW og hvor det er minst to uavhengige maskinrom.
 4. Sjøfartsdirektoratet kan i det enkelte tilfelle fastsette at det skal kreves sertifikat for å gjøre tjeneste som maskinoffiser på skip med mindre fremdriftsmaskineri enn nevnt i nr. 2 andre ledd, dersom det er nødvendig på grunn av skipets type, virksomhet, type maskineri, dets tekniske utstyr, fartsområdet, operasjonsområdet eller andre spesielle sikkerhetsmessige forhold.
 5. Ved bemanningsfastsettelsen skal det ved vurderingen tas hensyn til bl.a. skipenes tekniske standard, fremdriftsmaskineriets effekt, driftsmessige og organisatoriske ordninger, alternering, stillingskombinasjoner eller/– og overlappende kompetanse, tonnasje, fartsområde, samt den arbeidsordning som skal legges til grunn i det enkelte tilfelle. I denne forbindelse skal forholdene legges best mulig til rette for størst mulig trivsel om bord både i arbeid og fritid.
 6. Den sikkerhetsbemanning som fastsettes i henhold til denne paragraf, skal dekke de aktuelle sikkerhetsrelaterte oppgaver om bord, herunder:
 - 6.1. Påbudt vakthold i sjøen og under land i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om vakthold på passasjer- og lasteskip.
 - 6.2. Betjening og ettersyn av redningsmateriell og brannslukningsutstyr, herunder påbudte øvelser.
 - 6.3. Betjening, driftsteknisk ettersyn og kontroll av maskineri, automasjon, overvåking- og kontrollsystemer.
 - 6.4. Betjening, driftsteknisk ettersyn og kontroll av navigasjonsutstyr og kommunikasjonsutstyr.
 - 6.5. Fortøyning av skipet.
 - 6.6. Forpleining av besetningen.
 - 6.7. Overvåke at lasten blir plassert og sikret med hensyn til stabilitet og trim, hindring av brann, forurensning etc.
 - 6.8. Klargjøring av skipet for reisen (sjøklaring).
 - 6.9. Føre tilsyn med inntak av bunkers, proviant, rekvisita m.v.
 - 6.10. Påbudt renhold.
 - 6.11. Annet sikkerhetsarbeide.
 7. På passasjerskip skal sikkerhetsbemanningen også kunne ivareta passasjerenes sikkerhet under normal drift og i nødsituasjoner.

For passasjerskip i innenriks fart:

 - 7.1. For å dokumentere dette skal det innsendes en evakueringsanalyse til Sjøfartsdirektoratet.
 - 7.2. Evakueringsanalysen skal vise oppgaver og disponering av personell gjennom hele forløpet av evakueringsprosessen.
 - 7.3. For å kunne verifisere evakueringsanalysen, kan Sjøfartsdirektoratet dessuten kreve at det blir gjennomført en evakueringsdemonstrasjon.
 - 7.4. Foruten det som er nevnt under nr. 6 i paragrafen her, skal det tas hensyn til de til enhver tid gjeldende bestemmelser om radiobetjening² og helsepersonell.³
 - 7.5. Dersom sikkerheten til passasjerer søkes ivaretatt på grunnlag av nytt utstyr eller nye driftsmessige løsninger, kan sikkerhetsbemanningen fastsettes som en tidsbegrenset prøveordning.

For skip i utenriks fart skal relevante regler i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS 74) med senere endringer og tilføyelser følges.

8. Når summen av de elektriske generatorenes påstemplede ytelse er over 1.200 kW og/eller når spenningen er over 1.000 volt, skal det i hvert enkelt tilfelle vurderes om elektriker skal pålegges. Det samme gjelder for likestrømsanlegg uansett effekt og spenning.

Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 539 (i kraft 1 juli 1999), endret 21. august 2006, i kraft 1. september 2006.

¹ Brutto registertonn (BRT) i henhold til målereglene som var i kraft før den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer 1969 trådte i kraft.

² Forskrift av 11. november 1991 nr. 731 om radiotelegradi og radiotelefoni på passasjer- og lasteskip og forskrift av 27. januar 1999 nr. 149 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer- og lasteskip som omfattes av den internasjonale sjø sikkerhetskonvensjonen, SOLAS 1974.

³ Forskrift av 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbequemligheten m.v.

§ 5

Bemanningsoppgave

1. Skip som omfattes av denne forskrift skal være utstyrt med en bemanningsoppgave utferdiget av Sjøfartsdirektoratet. Oppgaven skal inneholde opplysninger om bemanningens størrelse, sammensetning, kvalifikasjonskrav og om operasjons- eller fartsområdet, jf. § 4.
2. Bemanningsoppgaver utstedt av Sjøfartsdirektoratet før denne forskrifts ikrafttredelse gjelder inntil ny bemanningsoppgave er utstedt og tatt i bruk i henhold til denne forskrift.
3. Bemanningsoppgaven skal være oppslått om bord på en slik måte at alle ombordværende uten vansker kan gjøre seg kjent med innholdet. Det samme gjelder ethvert annet offentlig dokument referert til i bemanningsoppgaven.
4. Før sikkerhetsbemanning fastsettes skal alle nødvendige opplysninger innsendes til Sjøfartsdirektoratet. I den forbindelse skal bl.a. angis om det tas sikte på konvensjonelle stillingskategorier, alternering eller skipsmekanikere, jf. §§ 4 og 6.

Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 539 (i kraft 1 juli 1999).

§ 6

Kvalifikasjonskrav

Kvalifikasjoner for påbudt personell i henhold til bemanningsoppgaven skal være i samsvar med sertifiseringslovgivningen og med forskrift om radiotelegrafi og radiotelefoni.

Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 539 (i kraft 1 juli 1999).

§ 7

Mangler ved den fastsatte sikkerhetsbemanning

Dersom det oppstår mangler ved den fastsatte sikkerhetsbemanning, kan skipet ikke avgå fra havn, jf. § 10, med mindre det dreier seg om en kort reise hvor de angitte funksjoner i § 4 nr. 6 blir ivarettatt og under forutsetning av at arbeidsordningen og bestemmelser om hviletiden ikke blir berørt. I slike tilfeller skal avvik fra fastsatt bemanning innføres i skipets dagbok. Sjøfartsdirektoratet skal informeres ved utdrag av dagboken.

Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 539 (i kraft 1 juli 1999).

§ 8

Tilleggsbemanning

Spørsmålet om eventuell tilleggsbemanning avgjøres av skipsføreren i samråd med redet. Før avgjørelse treffes skal det innhentes uttalelse fra den øvrige skipsledelse, organisasjonenes tillitsvalgte og/eller skipets verne- og miljøutvalg. Ved vurderingen av eventuell tilleggsbemanning skal det særlig legges vekt på i hvilken utstrekning besetningen tiltenkes andre oppgaver enn slike som er forutsatt i henhold til § 4.

Skipets sikkerhets- og tilleggsbemanning skal være tilstrekkelig stor i forhold til alle oppgaver som utføres av skipets besetning i tilknytning til skipets drift, om bord eller annet sted,

til at alt personell som omfattes av de til enhver tid gjeldende bestemmelser om hviletid, blir i stand til å overholde disse bestemmelser.

Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 539 (i kraft 1 juli 1999).

§ 9

Dokumentasjon

Sjøfartsdirektoratet kan når som helst innkreve dokumentasjon vedrørende bemanningen, f.eks. registreringsskjema for arbeidstid og hviletid, tariffavtaler, kvalifikasjoner m.v.

Oversikt over dokumentasjon m.v. som nevnt i første ledd skal alltid finnes ombord. Oversikten skal gis på skjema som fastsettes av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 539 (i kraft 1 juli 1999).

§ 10

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 11

Innredning og utrustning

Ved bygging av skip eller når ombygging av skip gjør det nødvendig å vurdere bemanningens størrelse, skal det utferdiges en bemanningsoversikt som grunnlag for å bestemme innredningens og redningsutstyrets omfang.

§ 12

Sakkyndig råd – Rådet for maritime sertifikater og bemanning

Sjøfartsdirektoratet kan bestemme at saker av prinsipiell betydning blir forelagt Rådet for maritime sertifikater og bemanning. Det samme gjelder andre saker når det finnes grunn til det.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 13

Fravik

1. I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Dette kan bare skje når det ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.
2. Ved fart i krigsfarvann kan det fastsettes en særskilt bemanning som avviker fra den bemanningsoppgave som gjelder for skipet.

Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 539 (i kraft 1 juli 1999).

§ 14

Ikrafttredelse m.v.

1. Denne forskrift trer i kraft straks.
2. Fra samme tid oppheves forskrift 17. februar 1983 om bemanning av norske skip.

Forskrift 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 21. mai 1987 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 11, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 29, 30, 43 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 21 des 1987 nr. 1110, 2 des 1988 nr. 1001, 10 feb 1989 nr. 79, 1 sep 1989 nr. 1016, 15 sep 1992 nr. 702, 3 aug 1993 nr. 798, 22 april 1997 nr. 994, 18 sep 1997 nr. 1011, 29 des 1998 nr. 1461, 4 juni 2002 nr. 963 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringer), 4 okt 2002 nr. 1120, 1. juni 2004 nr. 808. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel I Generelle bestemmelser	748
§ 1-1 Virkeområde.....	748
§ 1-2 Plikter.....	748
§ 1-3 Definisjoner.....	748
§ 1-4 Typegodkjenning av utstyr.....	750
Kapittel II Skip som transporterer flytende kjemikalier i bulk	750
§ 2-1 Virkeområde.....	750
§ 2-2 Definisjoner.....	751
§ 2-3 Besiktelse og utstedelse av sertifikat.....	751
§ 2-4 Tegninger.....	752
§ 2-5 Arrangement m.v.....	752
§ 2-6 Ventilasjon i lastepumperom m.v.....	752
§ 2-7 Gassmåleutstyr.....	752
§ 2-8 Sikkerhets- og verneutstyr.....	752
§ 2-9 Spesielle sikkerhetstiltak.....	752
§ 2-10 Sikkerhetsoffiser.....	753
§ 2-11 Litteratur og oppslag.....	753
§ 2-12 Legekontroll.....	753
Kapittel III Skip som transporterer flytende gasser i bulk	753
§ 3-1 Virkeområde.....	753
§ 3-2 Definisjoner.....	754
§ 3-3 Besiktelse og utstedelse av sertifikat.....	754
§ 3-4 Tegninger.....	755
§ 3-5 Arrangement m.v.....	755
§ 3-6 Ventilasjon i lastepumperom m.v.....	755
§ 3-7 Gassmåleutstyr.....	755
§ 3-8 Sikkerhets- og verneutstyr.....	755
§ 3-9 Spesielle sikkerhetstiltak.....	755
§ 3-10 Sikkerhetsoffiser.....	756
§ 3-11 Driftskrav.....	756
§ 3-12 Litteratur og oppslag.....	756
§ 3-13 Legekontroll.....	756

Kapittel IV Transport av faste bulklaster på lasteskip og lektere	757
§ 4-1 Virkeområde	757
§ 4-2 Definisjoner	757
Del 1. Transport av faste bulklaster andre enn korn	757
§ 4-3 Virkeområde	757
§ 4-4 Generelle krav	758
§ 4-5 Tilleggskrav til transport av bulklaster som kan bli flytende under transport	758
§ 4-6 Tilleggskrav til transport av bulklaster med kjemiske egenskaper som kan utgjøre en fare under transporten	758
§ 4-7 Tilleggskrav til transport av spesialavfall i bulk	758
§ 4-8 Tilleggskrav til transport av faste bulklaster klassifisert som «farlige laster»	758
Del 2. Transport av korn i bulk	759
§ 4-9 Virkeområde	759
§ 4-10 Konvensjonsbestemmelser og spesielle krav	759
Kapittel V Transport av pakket farlig gods	759
Del 1. Generelle bestemmelser	759
§ 5-1 Virkeområde	759
§ 5-2 Definisjoner	759
§ 5-3 Sakkyndig myndighet	760
§ 5-4 Avskippers plikter	761
§ 5-5 Avvisning av gods	761
Del 2. Transport på passasjerskip	761
§ 5-6 Virkeområde	761
§ 5-7 Opplæring	761
§ 5-8 (Opphevet 18. september 1997 nr. 1011)	761
§ 5-9 Virkeområde	761
§ 5-10 Virkeområde	761
§ 5-11 Klasseinndeling	762
§ 5-12 Krav til identifikasjon	762
§ 5-13 Krav til emballasje og transportable tanker	763
§ 5-14 Krav til merking	763
§ 5-15 Krav til dokumentasjon	763
§ 5-16 Uhellsinstruksjoner m.v.	763
§ 5-17 Sikkerhetsbestemmelser	764
§ 5-18 Krav til tankkjøretøy m.v.	764
§ 5-19 Krav til stuing og atskillelse	764
§ 5-20 Avvik fra krav til stuing og atskillelse i henhold til fotnote 1 i vedlegg 1 og 2	764
§ 5-21 Farlig gods i begrensede mengder	765
Del 3. Transport av pakket farlig gods på lasteskip og lektere	765
§ 5-22 Virkeområde for del 3	765
§ 5-23 Konvensjonsbestemmelser og spesielle krav	765
Del 4. Transport av farlig gods på forsyningsskip til/fra og mellom installasjoner på norsk kontinentalsokkel	766
§ 5-24 Virkeområde	766
§ 5-25 Fravik fra § 5-24	766
Del 5. Transport av pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall	767
§ 5-26	767

Kapittel VI Transport av pakket gods som ikke omfattes av bestemmelsene- i kapittel V	767
§ 6-1 Definisjon	767
§ 6-2 Virkeområde	767
§ 6-3 Konvensjonsbestemmelser og spesielle krav	768
Kapittel VII Andre bestemmelser	768
§ 7-1 Kontroll	768
§ 7-2 Klage	768
§ 7-3 Fravik	768
§ 7-4 Ikrafttredelse og opphevelse av forskrifter	768
Vedlegg 1 Stuingsplan i henhold til ADR for vegtransportenheter og andre transportenheter som tankkjøretøy, tankcontainere og andre containere	768
Vedlegg 2 Atskilleelsesplan	771

Kapittel I

Generelle bestemmelser

§ 1-1

Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder for norske skip, med mindre noe annet er uttrykkelig bestemt.
- (2) Denne forskrift gjelder for nye og eksisterende skip, bortsett fra lasteskip og lektere, slik det fremgår av de enkelte kapitler og paragrafer.
- (3) Skip som avviker fra vanlige skipstyper hvor bestemmelsene i denne forskrift ikke kan etterkommes fullt ut, skal tilfredsstille de krav Sjøfartsdirektoratet bestemmer i hvert enkelt tilfelle.
- (4) For lasteskip og lektere gjelder forskrift 1. juli 2006 om frakt av farlig last på lasteskip og forskrift 1. juli 2006 om frakt av last på lasteskip.

Endret 29. juni 2006, i kraft 1. juli 2006, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 1-2

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 1-3

Definisjoner

- (1) I denne forskrift betyr:
 - a) *Akseptert*: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av:
 1. Godkjent besiktelsesinstitusjon,
 2. teknisk kontrollorgan,
 3. annen navngitt offentlig/privat institusjon eller
 4. administrasjonen i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
 - b) *Arbeidsrom*: Rom utenfor lastetankområdet som anvendes til bysse, pentrier som inneholder kokeplate, lagerrom og stores rom, andre verksteder enn de som utgjør en del av maskinrommet, og liknende rom og sjakter til slike rom.

- c) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet.¹ Der-
som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder
tallverdien for denne som bruttotonnasje.
- d) *Container*: En enhet transportutstyr,
 - 1. av permanent karakter og følgelig av tilstrekkelig styrke til å være egnet til
gjentatt bruk;
 - 2. spesielt konstruert for å forenkle transport av varer, for en eller flere trans-
portmåter, uten mellomliggende omlasting.
- e) *Containeravstand*: En avstand på minst 6,10 meter i langskips retning og minst 2,40
meter i tverskips retning. Denne avstand kan benyttes til å plassere en nøytral con-
tainer eller containere.
- f) *Fellesrom*: De deler av innredningen som brukes til saler, spiserom, salonger og
liknende permanent innbygde rom.
- g) *Flammepunkt*: Flammepunkt for en brennbar væske er den laveste temperatur hvor
dens damper danner en tennbar blanding med luft.
- h) *Godkjent besiktelsesinstitusjon*: Dersom ikke annet er bestemt i denne forskrift, er
følgende besiktelsesinstitusjoner godkjent:
 - 1. American Bureau of Shipping
 - 2. Bureau Veritas
 - 3. Det norske Veritas
 - 4. Germanischer Lloyd
 - 5. Lloyds Register of Shipping.
- i) *Godkjent*:
 - 1. For utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om
skipsutstyr: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til
nevnte forskrift.
 - 2. For annet utstyr: Godkjent eller akseptert av Sjøfartsdirektoratet.
 - 3. For tegninger: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- j) *Kontrollstasjon*: Rom hvor skipsradioen, hovednavigasjonsutstyret eller det elek-
triske nødskrankeanlegget er anbrakt, eller hvor brannmelderutstyret er sentralisert.
Dette inkluderer ikke spesialbrannmelderutstyr, som det er mest hensiktsmessig å
plassere på tankdekket.
- k) *Kort internasjonal reise*: Se forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder
§ 14.
- l) *Lastearbeidsrom*: Rom innenfor lastetankområdet som anvendes til verksted og la-
gerrom, herunder inkludert stores rom på mer enn 2 m² i areal som kan brukes til
lastehåndteringsutstyr.
- m) *Lastekontrollrom*: Rom som anvendes til kontroll av lastehåndteringsoperasjoner.
- n) *Liten kystfart*: Se forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder § 9.
- o) *Lukket container*: Container som omslutter innholdet med permanente vegger.
- p) *MARPOL 73/78*: Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra
skip, 1973, slik den er endret ved tilleggsprotokollen av 1978, med senere endringer.
- q) *Mil*: Nautisk mil.
- r) *INF-koden* (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear
Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships): Internasjo-
nale sikkerhetsregler for transport av pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og
høyradioaktivt avfall om bord på skip, vedtatt av IMO ved resolusjon MSC.88(71),
med eventuelle endringer.
- s) *Organisasjonen*: Den internasjonale skipsfartsorganisasjon (IMO).

- t) *Roll on/roll off skip*: Et skip som har et eller flere dekk, enten lukket eller åpent, men normalt ikke oppdelt og som strekker seg i skipets hele lengde, hvor gods normalt kan lastes og losses i horisontal retning.
 - u) *Rom i innredningen*: Rom anvendt til fellesrom, korridorer, toaletter, lugarer, kontorer, mannskapsrom, sykerom, kinorom, fritids- og hobbyrom, frisør, pentrier som ikke inneholder kokeplate og liknende rom.
 - v) *Sjøsikkerhetskonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med senere tilføyelser og endringer (SOLAS-74).
 - w) *Tankdekk*: Den del av skipet som inneholder lastetanker, sloptanker, lastepumperom inkludert pumperom, kofferdammer, ballasttank eller tomrom i forbindelse med lastetanker og medregnet luftområdet i skipets fulle bredde og lengde over disse områder av skipet. Hvor det er anordnet tanker utenfor lasterommet, kofferdam, ballasttank eller tomrom aktenfor akterste lasterom eller forenfor forre lasterom skal disse ikke medtas i lasteområdet.
 - x) *Typegodkjent*:
 - 1. For utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 - 2. For annet utstyr: Godkjent eller akseptert av Sjøfartsdirektoratet.
 - y) *Åpen container*: Container som ikke er lukket.
- (2) Forøvrig gjelder de definisjoner som er inntatt i Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- (3) Med uttrykket «administrasjon» i Sjøsikkerhetskonvensjonen menes Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 4 okt 2002 nr. 1120, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ Se § 12 i forskrift av 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøyer.

§ 1-4

Typegodkjenning av utstyr

Utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr, skal være typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.

Kapittel II

Skip som transporterer flytende kjemikalier i bulk

§ 2-1

Virkeområde

- (1) Bestemmelsene i dette kapittel kommer til anvendelse for kjemikalietankskip, uansett størrelse, på nasjonale og internasjonale reiser.
- (2) Nye skip skal følge bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonen kap. VII, del B, samt bestemmelsene i IBC-koden.
- (3) Eksisterende skip skal følge anbefalingene i BCH-koden som krav.
- (4) Eksisterende kjemikalietankskip, som underkastes større reparasjoner, endringer eller modifikasjoner, skal følge bestemmelsene for nye skip.
- (5) For ethvert skip som konverteres til kjemikalietankskip, skal datoen for den påbegynte konvertering være avgjørende for om skipet skal følge bestemmelsene for nye kjemikalietankskip eller for eksisterende.

§ 2-2

Definisjoner

- (1) I dette kapittel betyr:
 - a) *BCH-koden* (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk): Kode for bygging og utrustning av skip som fører farlige kjemikalier i bulk, vedtatt av sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon Res. A.212 (VII), med de endringer som organisasjonen måtte vedta.
 - b) *Eksisterende skip*: Skip som ikke er nytt skip. Likt med eksisterende skip regnes skip som innkjøpes i utlandet.
 - c) *Flytende kjemikalier*: Laster med et absolutt damptrykk som ikke overskrider 2,8 bar ved 37,8 °C.
 - d) *IBC-koden* (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk): Den internasjonale kjemikaliekode for bygging og utrustning av skip som fører farlige kjemikalier i bulk, vedtatt av Sjøikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC. 4(48) med de endringer som organisasjonen måtte vedta.
 - e) *Kjemikalietankskip*: Skip som er bygget eller innrettet og brukt til transport i bulk av ethvert flytende produkt som er oppført i kapittel 17 i Den internasjonale kjemikaliekode, IBC-koden eller kap. VI i BCH-koden.
 - f) *MARPOL 73/78 – Annex II*: Regler om hindring av forurensning av skadelige, flytende stoffer som transporteres i bulk. Det vises her også til forskrift av 2. april 1987 nr. 230 om hindring av forurensning ved skadelige flytende stoffer som transporteres i bulk.
 - g) *Nytt skip*: Skip hvis kjøp strekkes eller som er på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. juli 1986.
 - h) «*På et tilsvarende byggetrinn*» betyr det trinn hvor:
 1. bygging av et bestemt skip kan fastslås å være påbegynt; og
 2. det som er satt sammen av skipet består av minst 50 tonn eller utgjør 1 % av den beregnende vekt av byggematerialet, dersom dette er mindre.
- (2) For øvrig gjelder IBC-kodens og BCH-kodens definisjoner.

§ 2-3

Besiktelse og utstedelse av sertifikat

- (1) Før et skip settes i fart med transport av flytende kjemikalier i bulk, skal det besiktes. Senere skal skipet besiktes i samsvar med Sjøikkerhetskonvensjonens bestemmelser.
- (2) For skip som er klassifisert i en godkjent besiktelsesinstitusjon, skal besiktelsesinstitusjonen avgi en skriftlig erklæring til Sjøfartsdirektoratet om at skipet tilfredsstillende henholdsvis IBC-kodens eller BCH-kodens regler for transport av flytende kjemikalier.
- (3) Besiktelsesinstitusjonen skal tilstille Sjøfartsdirektoratet en oppgave over de laster skipet er godkjent for å transportere.
- (4) Skip som ikke har klasse i en anerkjent besiktelsesinstitusjon, skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet.
- (5) Når skipet er funnet i overensstemmelse med bestemmelsene i dette kapittel utstedes henholdsvis et Internasjonalt sertifikat vedrørende transport i bulk av farlige kjemikalier (IBC sertifikat) eller et sertifikat vedrørende transport i bulk av farlige kjemikalier (BCH sertifikat). Skip som ikke er kjemikalieskip skal ha Internasjonalt sertifikat for hindring av forurensning ved transport av skadelige, flytende stoffer i bulk (NLS sertifikat). Sertifikatene utstedes av Sjøfartsdirektoratet.

§ 2-4

Tegninger

I tillegg til tegninger som forlangt innsendt iht. andre forskrifter, skal følgende tegninger i 1 eksemplar innsendes til Sjøfartsdirektoratet:

- a) Generalarrangementstegninger som tydelig viser: Ventilasjonsarrangement i pumpe-rom, gassluser og gassfarlige rom, arrangement av sloptanker.
- b) Plan over tankarrangement.

§ 2-5

Arrangement m.v.

Følgende minimumskrav gjelder, med mindre spesielle bestemmelser skal følges iht. IBC-kodens kap. 15 og BCH-kodens kap. IV:

- a) Nye skip skal følge IBC-kodens regel 3.1 til og med 3.7.
- b) Eksisterende skip skal følge BCH-kodens regel 2.6 til og med 2.9.
- c) I tillegg til kravene i IBC-kodens regel 3.2 og BCH-kodens 2.7 skal atkomst til rom for nødbrannpumpe e.l. plassert i gassfarlig område skje gjennom en gassluse.

§ 2-6

Ventilasjon i lastepumperom m.v.

Følgende minimumskrav gjelder, med mindre spesielle bestemmelser skal følges iht. IBC-kodens kap. 15 og BCH-kodens kap. IV:

- a) Nye skip skal følge IBC-kodens regel 12.1 til og med 12.3.
- b) Eksisterende skip skal følge BCH-kodens regel 3.1 og 3.2.

§ 2-7

Gassmåleutstyr

Følgende minimumskrav gjelder, med mindre spesielle bestemmelser skal følges iht. IBC-kodens kap. 15 og BCH-kodens kap. IV:

- a) Nye skip skal følge IBC-kodens regel 13.1 og 13.2.
- b) Eksisterende skip skal følge BCH-kodens regel 3.9 til og med 3.12.

§ 2-8

Sikkerhets- og verneutstyr

Følgende minimumskrav gjelder, med mindre spesielle bestemmelser skal følges iht. IBC-kodens kap. 15 og BCH-kodens kap. IV:

- a) Nye skip skal følge IBC-kodens regel 14.1 og 14.2.
- b) Eksisterende skip skal følge BCH-kodens regel 3.16.

§ 2-9

Spesielle sikkerhetstiltak

(1) Det må påses at ingen begir seg ned i lastetanker, rom rundt slike tanker, rom for utstyr som skal benyttes ved laste-/losseoperasjoner og andre lukkede rom før en har forsikret seg om at rommet er fritt for giftige gasser og at det er tilstrekkelig oksygen i rommet, eller at det benyttes nødvendig sikkerhetsutstyr, og at en ansvarlig offiser er til stede.

(2) Ved lasting/lossing skal følgende iakttas:

- a) verneutstyr skal brukes ved arbeidsoperasjonene,
- b) enhver operasjon i forbindelse med lasting, lossing eller tankrengjøring skal bare utføres etter spesialinstruks og under direkte ledelse av en av skipets offiser eller folk fra land med spesialutdanning,

- c) varselskilt med opplysning om faren ved lasten skal settes opp ved landgangen. Teksten skal alltid inneholde følgende: Fare (Danger), (Lastens navn inntas), Ingen besøkende (No visitors), Bruk av åpen ild og røyking forbudt (No smoking or open lights).
- (3) Reparasjonsarbeider, for eksempel reparasjon på pumper, ventiler, armatur, ompakking av pakkbokser o.l., skal utføres etter nøyaktig arbeidsinstruks og under ledelse av en av skipets offiserer. Skipets fører skal sørge for at slik arbeidsinstruks foreligger om bord for nødvendige reparasjonsarbeider.

§ 2-10

Sikkerhetsoffiser

- (1) En av skipets offiserer skal oppnevnes til sikkerhetsoffiser.
- (2) Skipets sikkerhetsoffiser skal påse at sikkerhetsutstyr og verneutstyr som er påbudt i henhold til denne forskrift, til enhver tid er i forsvarlig stand, og at det lagres på forsvarlig måte om bord. Han skal påse at utstyret blir brukt. Han skal videre påse at de spesielle sikkerhetstiltak blir fulgt.

§ 2-11

Litteratur og oppslag

- (1) Skipets reder eller fører skal sørge for at nødvendig faglitteratur finnes om bord som dekker vedkommende last med hensyn til brann- og eksplosjonsfare, giftighet, helsefare, sykdomssymptomer, forholdsregler ved skade på utstyr, last og person m.m. Tanker Safety Guide (Chemicals) utgitt av International Chamber of Shipping bør has om bord. Medical First Aid Guide for the Use in Accidents Involving Dangerous Goods skal has om bord.
- (2) Oppslag med opplysninger om lastens fysiske data og mulige helseskader samt forholdsregler ved uhell eller ulykker, skal settes opp i samtlige messer på engelsk og norsk.

§ 2-12

Legekontroll

Besetningen om bord på skip som fører kjemikalier, kan legeundersøkes i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter om legeundersøkelse av arbeidstakere på skip.¹

¹ Forskrift av 19. oktober 2001 nr. 1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip.

Kapittel III

Skip som transporterer flytende gasser i bulk

§ 3-1

Virkeområde

- (1) Bestemmelsene i dette kapittel kommer til anvendelse for gasskip på nasjonale og internasjonale reiser.
- (2) Nye skip skal følge bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonen kap. VII, del C, samt bestemmelsene i IGC-koden.
- (3) Eksisterende skip skal følge anbefalingene i Gas Carrier Code som krav.
- (4) Eksisterende gasskip, som underkastes større reparasjoner, endringer eller modifikasjoner, skal følge bestemmelsene for nye skip.
- (5) For ethvert skip som konverteres til gasskip, skal datoen for den påbegynte konvertering være avgjørende for om skipet skal følge bestemmelsene for nye gasskip eller for eksisterende.

§ 3-2

Definisjoner

- (1) I dette kapittel betyr:
 - a) *Eksisterende skip*: Skip som ikke er nytt skip. Likt med eksisterende skip regnes skip som innkjøpes i utlandet.
 - b) *Flytende stoffer*: Laster med absolutt damptrykk over 2,8 bar eller høyere ved en temperatur på 37,8 °C. Se forøvrig kap. XVII i IBC-koden.
 - c) *Gas Carrier Code* (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk): Kode for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk, slik den er vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon A. 328(IX) med endringer.
 - d) *Gasskip*: Lasteskip bygget eller innrettet og brukt til transport i bulk av enhver flytende gass eller annet produkt oppført i kapittel 19 i Den internasjonale gasskipskode.
 - e) *IGC-koden* (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk): Den internasjonale gasskipskode, Den internasjonale kode for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk, vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen ved resolusjon MSC. 5(48), med de endringer organisasjonen måtte vedta.
 - f) *Nytt skip*: Skip hvis kjøp er strukket eller på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. juli 1986.
 - g) «*På et tilsvarende byggetrinn*» betyr det trinn hvor:
 1. bygging av et bestemt skip kan fastslås å være påbegynt; og
 2. det som er satt sammen av skipet består av minst 50 tonn eller utgjør 1 % av den beregnede vekt av byggematerialet, dersom dette er mindre.
- (2) For øvrig gjelder IGC-kodens og Gas Carrier Codes definisjoner.

§ 3-3

Besiktelse og utstedelse av sertifikat

- (1) Før et skip settes i fart med transport av flytende gasser i bulk, skal det besiktes. Senere skal skipet besiktes i samsvar med Sjøsikkerhetskonsvensjonens bestemmelser.
- (2) For skip som er klassifisert i en anerkjent besiktelsesinstitusjon, skal besiktelsesinstitusjonen avgi en skriftlig erklæring til Sjøfartsdirektoratet om at skipet tilfredsstiller henholdsvis IGC-kodens, Gas Carrier Code's eller kode for eksisterende gasskips regler for transport av flytende gasser.
- (3) Besiktelsesinstitusjonen skal i alle tilfelle tilstille Sjøfartsdirektoratet en oppgave over de laster skipet er godkjent for å transportere, eventuelt de laster skipet ikke er godkjent for å transportere.
- (4) Skip som ikke har klasse i en godkjent besiktelsesinstitusjon, skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet.
- (5) Når skipet er funnet i overensstemmelse med bestemmelsene i dette kapittel utstedes henholdsvis et Internasjonalt sertifikat vedrørende transport av kondenserte gasser i bulk (IGC sertifikat), et sertifikat vedrørende transport av kondenserte gasser i bulk i samsvar med Gas Carrier Code, eller et sertifikat vedrørende transport av kondenserte gasser i bulk i samsvar med kode for eksisterende gasskip. Sertifikatet utstedes av Sjøfartsdirektoratet.

§ 3-4

Tegninger

I tillegg til tegninger som er forlangt innsendt i hht. andre forskrifter, skal følgende tegninger i 1 eksemplar innsendes Sjøfartsdirektoratet:

- a) Generalarrangementstegning som tydelig viser primær- og sekundærbarrierer, koferdammer, brennoljetanker mot lastetankområdet, dobbeltbunnstanker, plassering av arbeidsrom, kontrollrom, lastekontrollrom, åpninger til innredning, eventuelle luker i 1. hyttedekk, gassluser m.v.
- b) Plan over tankarrangement.
- c) Arrangement for fast opplagte gassmålesystemer. Opplegg av rørledninger for gassmåling med bærbart utstyr.
- d) Prinsipp-diagram som viser arrangement for gassfriing og gassmåling i lastetankene.

§ 3-5

Arrangement m.v.

Følgende minimumskrav gjelder, med mindre spesielle bestemmelser skal følges i hht. IGC-kodens kap. 17 og Gas Carrier Code kap. XVII:

- a) Nye skip skal følge IGC-kodens regel 3.1 til og med 3.8.
- b) Eksisterende skip skal følge Gas Carrier Code regel 3.1 til og med 3.8.

§ 3-6

Ventilasjon i lastepumperom m.v.

Følgende minimumskrav gjelder, med mindre spesielle bestemmelser skal følges i hht. IGC-kodens kap. 17 og Gas Carrier Code XVII:

- a) Nye skip skal følge IGC-kodens regel 12.1 og 12.2.
- b) Eksisterende skip skal følge Gas Carrier Code regel 12.1 og 12.2.

§ 3-7

Gassmåleutstyr

Følgende minimumskrav gjelder, med mindre spesielle bestemmelser skal følges i hht. IGC-kodens kap. 17 og Gas Carrier Code kap. XVII:

- a) Nye skip skal følge IGC-kodens regel 13.1 til og med 13.6.
- b) Eksisterende skip skal følge Gas Carrier Code regel 13.1 til og med 13.6.

§ 3-8

Sikkerhets- og verneutstyr

- (1) Nye skip skal følge IGC-kodens regel 14.1 til og med 14.4.
- (2) Eksisterende skip skal følge Gas Carrier Code 14.1 til og med 14.9.

§ 3-9

Spesielle sikkerhetstiltak

(1) Det må påses at ingen begir seg ned i lastetanker, rom rundt slike tanker, rom for utstyr som skal benyttes ved laste-/losseoperasjoner og andre lukkede rom før en har forsikret seg om at rommet er fri for giftige gasser og at det er tilstrekkelig oksygen i rommet, eller at det benyttes nødvendig sikkerhetsutstyr, og at en ansvarlig offiser er tilstede.¹

(2) Ved inspeksjon i rom rundt lastetanker på gasskip som er delvis fylt med perlittisolasjon e.l., skal det ved inspeksjon benyttes trykkluftapparater. Instruks skal være utarbeidet.

(3) Ved lasting/lossing skal følgende iakttas:

- a) verneutstyr skal brukes ved arbeidsoperasjonene,
 - b) enhver operasjon i forbindelse med lasting, lossing eller tankrengjøring skal bare utføres etter spesialinstruks og under direkte ledelse av en av skipets offiserer eller folk fra land med spesialutdanning,
 - c) varselskilt med opplysning om faren ved lasten skal settes opp ved landgangen. Teksten skal alltid inneholde følgende: Fare (Danger), (Lastens navn inntas), Ingen besøkende (No visitors), Bruk av åpen ild og røyking er forbudt (No smoking or open lights).
- (4) Reparasjonsarbeider, for eksempel reparasjon på pumper, ventiler, armatur, ompakking av pakkbokser o.l., skal bare utføres etter nøyaktig arbeidsinstruks og under ledelse av en av skipets offiserer. Skipets fører skal sørge for at slik arbeidsinstruks foreligger om bord for nødvendige reparasjonsarbeider.

¹ Jf. forskrift av 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere.

§ 3-10

Sikkerhetsoffiser

- (1) En av skipets offiserer skal oppnevnes til sikkerhetsoffiser.
- (2) Skipets sikkerhetsoffiser skal påse at sikkerhetsutstyr og verneutstyr som er påbudt i henhold til denne forskrift, til enhver tid er i forsvarlig stand, og at det lagres på forsvarlig måte om bord. Han skal påse at dette utstyret blir brukt. Han skal videre påse at de spesielle sikkerhetstiltak blir fulgt.

§ 3-11

Driftskrav

Følgende minimumskrav gjelder, med mindre spesielle bestemmelser skal følges i henhold til IGC-kodens kap. 17 og Gas Carrier Code kap. XVII:

- a) Nye skip skal følge IGC-kodens regel 18.1 til og med 18.9.
- b) Eksisterende skip skal følge Gas Carrier Code regel 18.1 til og med 18.9.

§ 3-12

Litteratur og oppslag

- (1) Skipets reder eller fører skal sørge for at nødvendig faglitteratur finnes om bord som dekker vedkommende last med hensyn til brann- og eksplosjonsfare, giftighet, helsefare, sykdomssymptomer, forholdsregler ved skade på utstyr, last og person m.m. Tanker Safety Guide (Chemicals) utgitt av International Chamber of Shipping bør has om bord. Medical First Aid Guide for the Use in Accidents Involving Dangerous Goods skal has om bord.
- (2) Oppslag med opplysninger om lastens fysiske data og mulige helseskader samt om forholdsregler ved uhell eller ulykker, skal settes opp i samtlige messer på engelsk og norsk.

§ 3-13

Legekontroll

Besetningen om bord på skip som fører giftige kondenserte gasser kan legeundersøkes i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter om legeundersøkelse av arbeidstakere på skip.¹

¹ Forskrift av 11. januar 2001 nr. 21 om vern av arbeidstakere på skip mot eksponering for kjemikalier § 20.

Kapittel IV

Transport av faste bulklaster på lasteskip og lektere

§ 4-1

Virkeområde

- (1) Bestemmelsene i dette kapittel skal omfatte:
 - a) Norske lasteskip og lektere som transporterer faste bulklaster på nasjonale og internasjonale reiser.
 - b) Utenlandske lasteskip og lektere som transporterer faste bulklaster fra norsk havn, herunder havn på Svalbard og Jan Mayen.
- (2) I utenlandske havner hvor strengere regler er gjort gjeldende, må norske skip etterkomme disse.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4-2

Definisjoner

I dette kapittel betyr:

- a) *BC-koden*: IMOs Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes vedtatt ved resolusjon A.434(XI), med senere tilføyelser og endringer.
- b) *Bulklast*: Last som består av faste stoffer i partikkel- eller kornaktig form inklusiv konsentrater med eller uten vanninnhold, som regel av homogen sammensetning, som lastes direkte i skipets lasterom uten emballasje.
- c) *Erklæring om transport av farlig last*: Erklæring vedrørende spesielle krav for skip som transporterer farlig last (Document of Compliance Regarding Special Requirements of Ships Carrying Dangerous Goods) i henhold til SOLAS Kapittel II-2, regel 54.3. Sjøfartsdirektoratet fastsetter erklæringens tekst.
- d) *Kornkoden*: IMOs International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk vedtatt av Sjøsikkerhetskomiteen 23. mai 1991 (MSC. Res. 23(59)), med senere tilføyelser og endringer.
- e) *Kornlignende materialer*: Betegnelsen dekker hvete, havre, rug, ris, mais, belgfrukter, frø og produkter av disse som oppfører seg tilsvarende korn i naturlig tilstand.
- f) *Manual for sikring av last*: Manual som krevet i SOLAS kap. VI og VII (Cargo Securing Manual), utarbeidet i henhold til IMOs retningslinjer (MSC/Circ.745).
- g) *Spesialavfall*: Faste stoffer som inneholder eller er forurenset av en eller flere bestanddeler som omfattes av BC-koden og som ikke er beregnet til noen direkte anvendelse, men som fraktes med henblikk på dumping, burning eller andre deponeringsmetoder.

Del 1. Transport av faste bulklaster andre enn korn

§ 4-3

Virkeområde

Bestemmelsene i del 1 gjelder for lasteskip og lektere som transporterer faste bulklaster andre enn korn.

§ 4-4

Generelle krav

- (1) Lasteskip og lektere som transporterer faste bulklaster andre enn korn, skal følge bestemmelsene i SOLAS kapittel VI Del A og Del B.
- (2) Lasteskip og lektere skal dessuten følge bestemmelsene i BC-koden seksjon 1 til 6 vedrørende krav til forsiktighetsregler, trimmeprosedyrer med videre.
- (3) Sertifikater for last, som utstedes i norsk havn skal alltid inneholde de opplysninger som er angitt i BC-kodens seksjon 4 vedrørende blant annet fuktighetsgrense for transport, bulklastens rasvinkel og fuktighetsinnhold under lasting.

§ 4-5

Tilleggskrav til transport av bulklaster som kan bli flytende under transport

Ved transport av laster som er oppført i Appendix A i BC-koden og andre laster som kan bli flytende under transport, skal bestemmelsene i seksjon 7 og 8 i BC-koden følges. Slike stoffer skal gjennomgå periodiske undersøkelser hver 6. måned i henhold til Appendix D¹ i BC-koden.

¹ Laboratorieundersøkelser iht. BC-koden, Appendix D utføres for tiden av Sintef, Avdeling for Bergteknikk.

§ 4-6

Tilleggskrav til transport av bulklaster med kjemiske egenskaper som kan utgjøre en fare under transporten

Ved transport av de stoffer som er oppført i Appendix B i BC-koden og andre laster med kjemiske egenskaper som kan utgjøre en fare under transport, skal bestemmelsene i kodens Appendix B og seksjon 9 følges.

§ 4-7

Tilleggskrav til transport av spesialavfall i bulk

Ved transport og håndtering av spesialavfall i bulk skal bestemmelsene i seksjon 10 i BC-koden følges.

§ 4-8

Tilleggskrav til transport av faste bulklaster klassifisert som «farlige laster»

- (1) Lasteskip og lektere som skal transportere faste bulklaster klassifisert som «farlige laster» i SOLAS regel VII/2, skal følge bestemmelsene i SOLAS kap. VII, Del A.
- (2) Følgende lasteskip med fartsområde stor kystfart og større fart skal oppfylle de spesielle kravene i SOLAS regel II-2/54 til transport av farlig gods:
 - a) Lasteskip med bruttotonnasje på 500 og over, som er kjølstрукket etter 1. september 1984.
 - b) Lasteskip med bruttotonnasje mindre enn 500, som er kjølstрукket etter 1. februar 1992.
- (3) Når lasteskip som angitt i 2. ledd er besiktet og funnet i overensstemmelse med kravene i SOLAS regel II-2/54, vil skipet få utstedt «Erklæring om transport av farlig last». Slik erklæring utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, for et tidsrom inntil 5 år.
- (4) Besiktelse for utstedelse og fornyelse av «Erklæring om transport av farlig last» som nevnt i 3. ledd skal utføres som følger:

- a) For lasteskip med bruttotonnasje på 500 og over skal besiktelser og gyldighetsdato harmoniseres med skipets «Sikkerhetssertifikat for konstruksjon».
- b) For lasteskip med bruttotonnasje mindre enn 500 skal besiktelser og gyldighetsdato harmoniseres med skipets «Fartssertifikat».

Del 2. Transport av korn i bulk

§ 4-9

Virkeområde

Bestemmelsene i del 2 gjelder for lasteskip og lektre som transporterer korn eller kornlignende materialer i bulk.

§ 4-10

Konvensjonsbestemmelser og spesielle krav

- (1) Lasteskip og lektre som transporterer korn eller kornlignende materialer i bulk skal følge bestemmelsene i SOLAS kapittel VI del A og del C, samt bestemmelsene i Kornkoden.
- (2) Tidligere godkjenning for transport av korn i bulk gitt i samsvar med denne forskrift før endringene av 22. april 1997 nr. 994, forskrift om transport av korn i skip av 10. juli 1970 eller etterfølgende forskrifter, vil fortsatt være gyldig, forutsatt at verken fartøyet's fartsområde, konstruksjon, lasteevne eller fribord er endret etter at godkjennelsen ble gitt. Ved forandring av fartøyet's fartsområde, konstruksjon, lasteevne eller fribord skal bestemmelsene i SOLAS kapittel VI del A og del C, samt bestemmelsene i Kornkoden for fartøy konstruert etter 25. mai 1980 følges.

Kapittel V

Transport av pakket farlig gods

Del 1. Generelle bestemmelser

§ 5-1

Virkeområde

Dette kapittel gjelder for transport av pakket farlig gods til sjøs på nasjonale og internasjonale reiser, slik det framgår av de enkelte deler i kapitlet.

§ 5-2

Definisjoner

- (1) I dette kapittel betyr:
 - a) *ADR*: Den til enhver tid gjeldende europeiske avtale om internasjonal vegtransport av farlig gods datert 30. september 1957 med dens bilag og vedlegg.
 - b) *EmS* (Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods): IMO's anbefalinger for prosedyrer i nødtilfeller.
 - c) *Erklæring om transport av farlig last*: Erklæring vedrørende spesielle krav for skip som transporterer farlig last (Document of Compliance Regarding Special Requirements for Ships Carrying Dangerous Goods) i henhold til SOLAS kapittel II-2, regel 54.3. Sjøfartsdirektoratet fastsetter erklæringens tekst.

- d) *Farlig gods:*
 - 1. På reise i innenriks fart med passasjerskip: Stoffer som omfattes av IMDG-koden eller ADR.
 - 2. På reise i innenriks fart med lasteskip: Stoffer som omfattes av bestemmelsene i IMDG-koden.
 - 3. På internasjonal reise: Stoffer som omfattes av bestemmelsene i IMDG-koden.
 - e) *Fartsområder:* Et nærmere definert farvann et fartøy kan trafikere slik det er fastsatt i den til enhver tid gjeldende forskrift om fartsområder.
 - f) *Ferge:* Passasjerskip som også er spesielt innrettet for transport av biler, jernbanevogner og andre kjøretøy.
 - g) *Fiske- og fangstfartøy:* Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen, herunder tang og tare.
 - h) *Forsyningsskip:* Skip som er bygd og utstyrt for å utføre forsyningstjenester, ankerhåndtering og andre liknende tjenester.
 - i) *Hurtiggående passasjerskip:* Passasjerskip som oppnår en hastighet på 25 knop eller mer.
 - j) *IMDG-koden* (International Maritime Dangerous Goods Code): International Maritime Organizations kode for farlig gods vedtatt ved resolusjon A.81(IV) med senere endringer.
 - k) *Lasteskip:* Et skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy eller lekter, og som ikke brukes i Sjøforsvarets tjeneste.
 - l) *Lekter:* Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri, som skal slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
 - m) *MFAG:* (Medical First Aid Guide): IMO's anbefalinger om førstehjelp ved uhell hvor farlig gods er involvert.
 - n) *Pakket farlig gods:* Farlig gods pakket i forskriftsmessig emballasje i henhold til bestemmelsene i IMDG-koden og/eller ADR. Som pakket farlig gods regnes også vegtransportenhet som medfører uemballert farlig gods i tank.
 - o) *Passasjer:* Enhver person om bord med unntak av:
 - 1. Skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord,
 - 2. og barn under 1 år.
 - p) *Passasjerskip:* Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
 - q) *Stuing på dekk:* Stuing på åpent dekk.
 - r) *Stuing under dekk:* Stuing på dekk eller del av dekk som er værtett for vær og sjø.
 - s) *Tankkjøretøyenhet:* Motorvogn med en eller flere faste tanker bestemt for transport av væsker, faste stoffer eller gasser.
 - t) *Vegtransportenhet:* Motorvogn med eller uten tilkoplet tilhenger.
- (2) For øvrig gjelder IMDG-kodens definisjoner.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-3

Sakkyndig myndighet

(1) Sjøfartsdirektoratet kan bistå med supplerende opplysninger om IMDG-kodens anvendelse. Hva angår transport av radioaktive stoffer, klasse 7, kan fører eller reder innhente supplerende opplysninger fra Statens Strålevern.

(2) Sjøfartsdirektoratets stasjoner vil også kunne bistå med supplerende opplysninger.

§ 5-4*Avskippers plikter*

Farlig gods som frembys for sjøtransport skal være forskriftsmessig merket, emballert og ledsaget av nødvendige transportdokumenter.

§ 5-5*Avvisning av gods*

- (1) Farlig gods som ikke er i samsvar med dette kapittel, skal avvises for transport. Gods i skadet emballasje skal alltid avvises.
- (2) Dersom spesielle værforhold tilsier det, kan skipets fører avvise transportenheten.

Del 2. Transport på passasjerskip**§ 5-6***Virkeområde*

Sjøsikkerhetskonsvensjonens kapittel VII samt bestemmelsene i den til enhver tid gjeldende IMDG-kode, kommer til anvendelse. Koden skal anvendes også hvor koden bare inneholder en anbefaling.

§ 5-7*Opplæring*

Alle besetningsmedlemmer som skal utføre oppgaver som omfatter vurdering og behandling av pakket farlig gods på passasjerskip, skal gis opplæring i håndtering av – og sikkerhetstiltak for – pakket farlig gods. Opplæringen må kunne dokumenteres.

§ 5-8

(Opphevet 18. september 1997 nr. 1011)

A. Transport på passasjerskip i utenriks fart

§ 5-9*Virkeområde*

(1) Bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonsvensjonens kapittel VI, Del A, og kapittel VII, del A skal følges. Kravet om å ha godkjent «Manual for sikring av last» om bord skal være oppfylt senest 31. desember 1997. Manualen skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

(2) IMDG-kodens bestemmelser og anbefalinger skal følges.

(3) Passasjerskip som er kjølstрукket på eller etter 1. september 1984, skal dessuten oppfylle de spesielle krav om transport av pakket farlig gods i SOLAS kap. II-2, regel 41. Slike passasjerskip skal også oppfylle kravene i SOLAS kapittel II-2, regel 54. Når et skip er besiktet og funnet i overensstemmelse med disse kravene, vil skipet få utstedt «Erklæring om transport av farlig last». Slik erklæring utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiges for et tidsrom på inntil 5 år.

B. Transport på passasjerskip i innenriks fart

§ 5-10*Virkeområde*

(1) Sjøsikkerhetskonsvensjonens kap. VII, samt den til enhver tid gjeldende IMDG-kode skal følges.

(2) Som alternativ til reglene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kap. VII og IMDG-koden, kan reglene i Del 2 B (§ 5-11 til § 5-21) anvendes for transport av farlig gods anbrakt på eller i vegtransportenheter og andre transportenheter som tankkjøretøy, tankcontainere og andre containere, når godset føres på passasjerskip i innenriks fart.

(3) Rutiner for sikring av last skal innarbeides i sikkerhetsstyringssystemet for fartøyet.

(4) Om avvisning av gods vises til § 5-5.

§ 5-11

Klasseinndeling

Farlig gods er inndelt i følgende klasser:

Klasse 1 IMDG undergruppe: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5 og 1.6	Eksplorative stoffer og gjenstander
Klasse 2 IMDG undergruppe: 2.1, 2.2 og 2.3 ADR bokstav: F, A, O, T, TF, TC, TO, TFC og TOC	Gasser, komprimerte, flytende eller oppløst under trykk
Klasse 3 IMDG undergrupper: 3.1. (Flammepunkt under -18°C) 3.2. (Flammepunkt fra -18°C til $+23^{\circ}\text{C}$) 3.3 (Flammepunkt fra $+23^{\circ}\text{C}$ til $+61^{\circ}\text{C}$)	Brannfarlige væsker
Klasse 4.1	Brannfarlige faste stoffer
Klasse 4.2	Selvantennende stoffer
Klasse 4.3	Stoffer som avgir brennbare gasser i kontakt med vann
Klasse 5.1	Oksiderende stoffer
Klasse 5.2	Organiske peroksider
Klasse 6.1	Giftige stoffer
Klasse 6.2	Infeksjonsfremmende stoffer
Klasse 7	Radioaktivt materiale
Klasse 8	Etsende stoffer
Klasse 9	Forskjellige farlige stoffer og gjenstander

§ 5-12

Krav til identifikasjon

(1) IMDG-koden: Pakket farlig gods skal identifiseres i henhold til IMDG-kodens generelle del, bind 1, kapittel 7.1.

(2) ADR: Pakket farlig gods kan alternativt identifiseres i henhold til ADRs alminnelige bestemmelser, margnr. 2002 og avsnitt B under de enkelte klasser.

(3) For brannfarlige væsker i klasse 3, skal også væskens flammepunkt være angitt som beskrevet i IMDG-kodens generelle del, bind 1, kapittel 5.1.3, eller gjennom betegnelse av faregrad som beskrevet i ADRs margnr. 2300.

§ 5-13

Krav til emballasje og transportable tanker

(1) Emballasje for pakket farlig gods skal være godkjent i henhold til IMDG-kodens generelle del, Annex 1. Mellomstore bulkcontainere (IBC) skal være godkjent i henhold til IMDG-kodens generelle del, nr. 26.

(2) Transportable tanker skal være godkjent i henhold til IMDG-kodens avsnitt 13 i den generelle delen.

(3) Emballasje for pakket farlig gods (herunder IBC) som er godkjent i henhold til ADRs vedlegg A.5 og A.6 er tillatt. Vedrørende tankkjøretøy vises til § 5-18 i denne forskrift.

(4) Transport av pakket farlig gods som ikke er emballert i henhold til denne paragraf, skal avvises.

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 808.

§ 5-14

Krav til merking

(1) *IMDG-koden:* Farlig gods skal merkes tydelig i samsvar med IMDG-koden før det frembyes for sjøtransport.

(2) *ADR:* Pakket farlig gods kan alternativt være merket i henhold til ADR.

(3) Transport av pakket farlig gods som ikke er merket i henhold til denne paragraf skal avvises.

§ 5-15

Krav til dokumentasjon

(1) For all transport av pakket farlig gods skal det være et transportdokument som inneholder korrekt varebetegnelse (riktig skipningsnavn) for godset. Transport i samsvar med IMDG-koden skal tilfredsstille de krav som stilles til dokumentasjon i IMDG. Transport i samsvar med ADR skal tilfredsstille de krav som stilles til dokumentasjon i ADR.

(2) Transportdokument kan være «Deklarasjon for Farlig Gods» i henhold til IMDG-koden. Videre kan det være transportdokument (fraktbrev e.l.) med transportuhellskort i henhold til ADR, eller fraktbrev i henhold til lov av 21. mai 1971 nr. 47 om brannfarlige varer samt væsker og gasser under trykk.

(3) Transportdokument skal leveres skipets fører.

(4) Transport av pakket farlig gods som ikke kan dokumenteres i henhold til denne paragraf, skal avvises.

§ 5-16

Uhellsinstruksjoner m.v.

(1) Med sikte på uhell eller nødsituasjoner plikter avskiperen å avgi en skriftlig informasjon om:

- a) Hva slags fare som knytter seg til de farlige stoffer som transporteres, og hvilke sikkerhetstiltak som er nødvendig for å avverge dem.
- b) Hva som skal gjøres og hvilken behandling som skal gis personer som er kommet i kontakt med de transporterte stoffer eller stoffer avgitt fra dem.
- c) Forholdsregler ved brann og i særdeleshet om hva slags brannslukningsmedium som ikke må brukes.
- d) Forholdsregler ved skade på emballasje for farlige stoffer som transporteres.

(2) Instruksjonene skal være utarbeidet for hvert farlig stoff eller klasse av farlige stoffer som transporteres. Transportuhellskort kan godtas dersom det foreligger i skandinavisk eller engelsk tekst.

(3) «Emergency Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods» (EmS) og «Medical First Aid Guide» (MFAG) for bruk ved uhell hvor farlig gods er involvert, skal finnes om bord.

(4) Skriftlige instruksjoner kan unnlates når det vises til EmS nummer og MFAG nummer i transportdokumentene.

(5) Et sett av disse instruksjoner eller henvisninger til EmS og MFAG skal leveres skipets fører. Disse instruksjoner må være tilgjengelig for skipets besetning.

§ 5-17

Sikkerhetsbestemmelser

(1) Transportenhetene skal plasseres i oppmerkede soner eller på spesielle anviste plasser. Ved plassering må det sikres at det er tilkomst til transportenheten.

(2) Røyking på vogndekk er strengt forbudt. Likeledes er det forbudt å røyke i parkerte biler på vogndekket. Skilt om dette oppsettes på godt synlig sted. På delvis åpen/lukket ferge, gjelder røykeforbud også på overliggende fritt dekk.

(3) Skip som transporterer pakket farlig gods i samsvar med denne forskrift, skal være utstyrt med brann- og sikkerhetsutstyr i henhold til IMDG-kodens nødprosedyrer for skip som fører pakket farlig gods (EmS) og veiledning for medisinsk førstehjelp (MFAG), tilpasset hvilke typer farlig gods som skal transporteres i det enkelte samband.

(4) Skipets fører må påse at det er ombord utstyr som er dekkende i forhold til de typer farlig gods som fraktes i vedkommende samband.

§ 5-18

Krav til tankkjøretøy m.v.

(1) Tankkjøretøy og motorvogn for transport av visse eksplosiver skal være godkjent av vedkommende myndighet (for innenlandsk transport Direktoratet for brann- og elsikkerhet). Tankkjøretøy registrert i annet land må være godkjent i henhold til ADR i vedkommende land.

(2) Sjåføren skal påse at tankkjøretøy og motorvogn med transport av farlig last holdes under oppsyn under overfarten. Hvis en uforutsett hendelse skulle inntreffe, skal sjåføren omgående varsle skipets fører og utføre gjøremål i henhold til uhellsinstruksjon.

§ 5-19

Krav til stuing og atskillelse

(1) Pakket farlig gods som er anbrakt på eller i vegtransportenheter og andre transportenheter som tankkjøretøy, tankcontainere og andre containere, skal stues og atskilles i henhold til atskillelsesplan i IMDG-koden (15.4.2) eller i samsvar med anvisningene i vedlegg 1 og 2 til denne forskrift.

(2) Tomme beholdere, emballasje eller forpakninger som tidligere har vært brukt til transport av pakket farlig gods, skal behandles som farlig gods, med mindre de er rengjort eller det er truffet tilstrekkelige tiltak for å eliminere alle farer av klasse 1–9. Slik rengjøring eller slike tiltak skal dokumenteres.

§ 5-20

Avvik fra krav til stuing og atskillelse i henhold til fotnote 1 i vedlegg 1 og 2

(1) Pakket farlig gods på transportenhet tillates transportert når denne plasseres i de spesielle oppmerkede områder eller på godkjent anvist plass.

(2) Det tillates 1 transportenhet pr. tur i henhold til denne unntaksregel.

(3) På åpne ferger hvor transportenheten kan plasseres på åpne dekk, kan det likevel i visse tilfeller tillates flere transportenheter under hensyntagen til fergens brannslukningsutstyr og fergens utrustning for øvrig. Det skal minst være 1,5 meter fri passasje rundt transportenheten. Sjøfartsdirektoratets tillatelse må innhentes for den enkelte ferge. Slike tillatelser gis for en bestemt tidsperiode, maksimalt for 5 år av gangen.

§ 5-21

Farlig gods i begrensede mengder

Transportdokument for begrensede mengder som transporteres enten i henhold til IMDG-koden eller ADR, skal fremlegges uoppfordret ved ombordlasting.

- a) IMDG-koden: Pakket farlig gods i begrensede mengder kan transporteres i henhold til IMDG-kodens avsnitt 18. På transportdokumentet skal tilføyes «begrensede mengder» eller «limited quantities».
- b) ADR:
 1. Pakket farlig gods i begrensede mengder som i ADRs margnr. 10011 er tillatt transportert på en transportenhet, tillates ført uten restriksjoner. I transportdokumentet skal det være angitt: «Overskrider ikke begrensede mengder i henhold til margnr. 10011» eller «Load not exceeding the exemption limits prescribed in marginal 10011».
 2. For begrensede mengder i klasse 1, eksplosiver, kan disse ikke overstige en mengde på 50 kg.
 3. Tom emballasje i begrensede mengder skal behandles i henhold til § 5-19 i denne forskrift.
 4. For å beregne begrenset mengde ved transport av ulike stoffer vises det til ADR, del 1 – Alminnelige bestemmelser om transport av farlig gods i alle klasser.
 5. Farlig gods på hurtiggående passasjerskip:
Om bord i hurtiggående passasjerskip tillates generelt ikke transport av pakket farlig gods. Unntaksvis kan inntil 5 kg netto tillates for klasse 1 eller inntil 25 kg brutto av andre klasser, med mindre det er angitt enda mindre mengde i ADR eller IMDG. Det forutsettes da oppbevaring i egnet kasse e.l. på åpent dekk og forsvarlig atskillelse.

Del 3. Transport av pakket farlig gods på lasteskip og lektere

§ 5-22

Virkeområde for del 3

Bestemmelsene i del 3 gjelder for lasteskip og lektere som transporterer pakket farlig gods.

§ 5-23

Konvensjonsbestemmelser og spesielle krav

(1) Lasteskip i utenriks fart skal følge bestemmelsene i SOLAS kapittel VI, del A og SOLAS kapittel VII, del A. Kravet om å ha godkjent «Manual for sikring av last» skal være oppfylt senest 31. desember 1997. Manualen skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

(2) Følgende lasteskip med fartsområde stor kystfart og større fart skal oppfylle de spesielle kravene i SOLAS regel II-2/54 til transport av farlig gods:

1. Lasteskip med bruttotonnasje 500 og over, som er kjølsturket etter 1. september 1984.
2. Lasteskip med bruttotonnasje mindre enn 500, som er kjølsturket etter 1. februar 1992.
- (3) Når lasteskip som angitt i 2. ledd er besiktet og funnet i overensstemmelse med kravene i SOLAS regel II-2/54 vil skipet få utstedt «Erklæring om transport av farlig last». Slik erklæring utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, for et tidsrom inntil 5 år.
- (4) Besiktelse for utstedelse og fornyelse av «Erklæring om transport av farlig last» som nevnt i 3. ledd, skal utføres som følger:
 1. For lasteskip med bruttotonnasje på 500 og over skal besiktelser og gyldighetsdato harmoniseres med skipets «Sikkerhetssertifikat for konstruksjon».
 2. For lasteskip med bruttotonnasje mindre enn 500 skal besiktelser og gyldighetsdato harmoniseres med skipets «Fartssertifikat».
- (5) For lasteskip i innenriks fart og lektere i alle fartsområder får SOLAS kapittel VI, del A og SOLAS kapittel VII, del A tilsvarende anvendelse, med følgende tillegging:
 1. «Manual for sikring av last», eller et tilsvarende dokumentert system for sikring av last skal innføres innen 31. desember 1997. Det kreves ikke at slik manual eller system for disse fartøysgrupper er godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.
- (6) Lasteskip og lektere i alle fartsområder skal følge IMDG-kodens bestemmelser og anbefalinger.

Del 4. Transport av farlig gods på forsyningsskip til/fra og mellom installasjoner på norsk kontinental-sokkel

§ 5-24

Virkeområde

Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel VII samt bestemmelsene i den til enhver tid gjeldende IMDG-kode kommer til anvendelse. Koden skal også anvendes hvor den bare inneholder en anbefaling.

§ 5-25

Fravik fra § 5-24

- (1) IMDG-kodens krav til merking, dokumentasjon og stuing kan fravikes, dersom nedenstående krav er oppfylt.
 - a) Merking:

Godset må føres i lukket container, og hvert kolli må merkes med fareseddel. Containere som inneholder produkter som er klassifisert i henhold til IMDG-koden, skal forsynes med fareseddel med minstestørrelse 10x10 cm. Fareseddelen skal være godt synlig for skipets besetning.
 - (2) Merking i samsvar med andre internasjonale transportkoder med basis i FNs rekommandasjon for transport av farlig gods tillates.
 - a) Dokumentasjon:
 1. Skipets fører og besetning må til enhver tid vite hvilken type og mengde farlig gods som føres, og hvor godset er plassert. Dette må fremgå av lasteliste.

2. Skipets reder eller fører skal sørge for at nødvendig faglitteratur som dekker vedkommende last med hensyn til brann- og eksplosjonsfare, giftighet, helsefare, sykdomssymptomer, forholdsregler ved skade på utstyr, last og person m.m. finnes om bord.
 3. Oppslag med opplysninger om forholdsregler ved uhell eller ulykker skal settes opp på synlige steder.
- b) Stuing:
1. Stuing av containere med farlig gods forutsettes å skje på åpent dekk. Farlig gods som etter IMDG-koden skal stues:
 - 1.1. «away from» kan stues i samme container når:
 - 1.1.1. godset ikke kan gi uønskede reaksjoner
 - 1.1.2. godset ikke er av forskjellig fareklasse.
 - 1.2. «separated from» kan stues i samme container på samme vilkår forutsatt atskillelse på 3 meter.
 2. «Separated by a complete compartement or hold from» kan stues på åpent dekk i forskjellige containere med minst 3 meters avstand.
- (3) Kun gods emballert i henhold til IMDG-kodens krav til emballasje, Annex 1 (Packing Recommendations), tillates innlastet.

Del 5. Transport av pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall

§ 5-26

SOLAS kapittel VII del D og INF-koden, om særskilte krav til transport av pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall, gjelder for skip omfattet av denne forskrift.

Endret ved forskrift 4 okt 2002 nr. 1120.

Kapittel VI

Transport av pakket gods som ikke omfattes av bestemmelsene- i kapittel V

§ 6-1

Definisjon

Manual for sikring av last: Manual som krevet i SOLAS kapittel VI (Cargo Securing Manual), utarbeidet i henhold til IMOs retningslinjer (MSC/Circ.745).

§ 6-2

Virkeområde

Bestemmelsene i kapittel VI gjelder for passasjerskip, lasteskip og lektere som skal transportere pakket gods som ikke kommer inn under definisjonen av «pakket farlig gods» i kapittel V, men som likevel utgjør en fare for skipet eller personer om bord slik at det kan være behov for å ta forholdsregler.

§ 6-3

Konvensjonsbestemmelser og spesielle krav

(1) Passasjerskip og lasteskip i utenriks fart skal følge bestemmelsene i SOLAS kapittel VI, del A. Kravet til godkjent «Manual for sikring av last» skal være oppfylt senest 31. desember 1997. Manualen skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

(2) For lasteskip i innenriks fart og lektere i alle fartsområder får SOLAS kapittel VI, del A tilsvarende anvendelse, med følgende tillegning: «Manual for sikring av last» eller et tilsvarende dokumentert system for sikring av last skal innføres innen 31. desember 1997. Det kreves ikke at slik manual eller system for disse fartøysgrupper er godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

Kapittel VII Andre bestemmelser

§ 7-1

Kontroll

Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, kan kontrollere at forskriftens bestemmelser blir fulgt på norske skip og utenlandske skip i norske havner.

§ 7-2

Klage

Vedtak truffet i medhold av denne forskrift kan påklages etter forvaltningslovens § 28.

§ 7-3

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

§ 7-4

Ikrafttredelse og opphevelse av forskrifter

- (1) Denne forskrift trer i kraft 21. mai 1987.
- (2) På samme tid oppheves:
 - a) Forskrift av 16. september 1908 nr. 3814 angående transport av spesielt ildsfarlig stoff om bord på skip uten passasjerskipssertifikat.
 - b) Kap. II, kap. III, kap. IV og kap. V i forskrift av 30. november 1979 nr. 7 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods.
- (3) Kapittel IV trer i kraft for utenlandske skip på Svalbard og Jan Mayen fra den tid Kongen bestemmer.

Vedlegg 1

Stuingsplan i henhold til ADR for vegtransportenheter og andre transportenheter som tankkjøretøy, tankcontainere og andre containere

ADR-KLASSE 1		Kolonne 1		Kolonne 2	
		Passasjerskip		Passasjerskip som ikke fører flere enn 12 passasjerer	
		På dekk	Under dekk	På dekk	Under dekk
Eksplosive stoffer i Klasse 1.1B og 1.2B	I	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Tillatt
1.1C, 1.2C, 1.3C, 1.1D, 1.2D, 1.5D, 1.1E, 1.2E, 1.1G, 1.6N	II	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Tillatt
1.2G, 1.3G	III	Tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Tillatt
1.1F, 1.2F, 1.4F	IV	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Tillatt
1.2H, 1.3H	V	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Tillatt
1.1J, 1.2J, 1.3J	VI	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Tillatt
1.1L, 1.2L, 1.3L	VII	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Ikke tillatt
1.4B, 1.4C, 1.4D, 1.4E, 1.4G, 1.4S	VIII	Tillatt	Tillatt	Tillatt	Tillatt

* Dersom passasjerene bare består av sjåfører og medhjelpere for transportenhetene med farlig gods, kan det tas med inntil 1 person pr. 3 meter av fartøyetts totale lengde selv om tallet vil overstige 25, og denne kolonnen kan da fortsatt anvendes.

¹ Unntak er tillatt iht. § 5-20.

ADR-KLASSE 2, 3 og 4		Kolonne 1		Kolonne 2	
		Passasjerskip		Passasjerskip som ikke fører flere enn 25 passasjerer*	
		På dekk	Under dekk	På dekk	Under dekk
Gasser	2				
1. Ikke brannfarlig gass under bokstav A og O		Tillatt	Ikke tillatt ¹	Tillatt	Ikke tillatt ¹
2. Brannfarlig gass under bokstav F		Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Ikke tillatt ¹
3. Giftige gasser under bokstavene T, TF, TC, TO, TFC og TOC		Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Ikke tillatt ¹
Brannfarlig væsker	3				
Væsker med flammepunkt under 23 °C c.c. (ADR faregrad (a) og (b)).		Ikke tillatt ¹	Ikke tillatt ¹	Tillatt	Ikke tillatt ¹

ADR-KLASSE 2, 3 og 4		Kolonne 1		Kolonne 2	
		Passasjerskip		Passasjerskip som ikke fører flere enn 25 passasjerer*	
		På dekk	Under dekk	På dekk	Under dekk
Væsker med flammepunkt fra og med 23 til og med 61 °C c.c., samt UN nr. 1202. (ADR faregrad (c)).		Tillatt	Tillatt	Tillatt	Tillatt
Brannfarlige faste stoffer	4,1				
UN nr. 1944, 1945, 2254 og 2623		Tillatt	Tillatt	Tillatt	Tillatt
øvrige av klassen brannfarlige faste stoffer		Ikke tillatt ¹	Ikke tillatt ¹	Tillatt	Ikke tillatt ¹
Selvantennende stoffer	4,2	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Ikke tillatt ¹	Ikke tillatt
Stoffer som avgir brannbare gasser ved kontakt med vann	4,3	Ikke tillatt ¹	Ikke tillatt ¹	Tillatt	Ikke tillatt ¹

* Dersom passasjerene bare består av sjåfører og medhjelpere for transportenhetene med farlig gods, kan det tas med inntil 1 person pr. 3 meter av fartøyet's totale lengde selv om tallet vil overstige 25, og denne kolonnen kan da fortsatt anvendes.

¹ Unntak er tillatt iht. § 5-20.

ADR-KLASSE 5, 6, 7, 8 og 9		Kolonne 1		Kolonne 2	
		Passasjerskip		Passasjerskip som ikke fører flere enn 25 passasjerer*	
		På dekk	Under dekk	På dekk	Under dekk
Oksiderende stoffer	5,1	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Ikke tillatt
Organiske peroksider	5,2	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Ikke tillatt
Giftige stoffer	6,1	Ikke tillatt ¹	Ikke tillatt	Tillatt	Ikke tillatt
Smittefarlige stoffer	6,2	Ikke tillatt ¹	Ikke tillatt	Tillatt	Tillatt
Radioaktive stoffer	7	Tillatt	Tillatt	Tillatt	Tillatt
Etsende stoffer UN nr. 1052, 1744, 1789, 1790 og 2576	8	Ikke tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Ikke tillatt
øvrige UN nr.		Tillatt	Ikke tillatt	Tillatt	Tillatt
Farlig stoffer og gjenstander	9	Tillatt	Ikke tillatt ¹	Tillatt	Tillatt

* Dersom passasjerene bare består av sjåfører og medhjelpere for transportenhetene med farlig gods, kan det tas med inntil 1 person pr. 3 meter av fartøyet totale lengde selv om tallet vil overstige 25, og denne kolonnen kan da fortsatt anvendes.

¹ Unntak er tillatt iht. § 5-20.

Vedlegg 2

Atskilleelsesplan

ADR Klasse	1 I	1 II	1 III	1 IV	1 V	1 VI	1 VII	1 VIII	2 (i), (iii)	2 (ii)	3
1 I		2	2	2	2	2	4		4	2	4
1 II	2			2	2	2	4		4	2	4
1 III	2			2	2	2	4		4	2	4
1 IV	2	2	2		2	2	4		4	2	4
1 V	2	2	2	2		2	4		4	2	4
1 VI	2	2	2	2	2		4		4	2	4
1 VII	4	4	4	4	4	4	4		4	2	4
1 VIII									2	2	2
2 (i), (iii)	4	4	4	4	4	4	4	2			2
2 (ii)	2	2	2	2	2	2	2	2			1
3	4	4	4	4	4	4	4	2	2	1	
4,1	4	4	4	4	4	4	4	2	1		
4,2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	1	2
4,3	4	4	4	4	4	4	4	2			1
5,1	4	4	4	4	4	4	4	2	2		2
5,2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	1	2
6,1	2	2	2	2	2	2	2				
6,2	4	4	4	4	4	4	4	4	4		3
7	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2
8	4	4	4	4	4	4	4	2	1		
9	2	2	2	2	2	2	2				

ADR klasse	4,1	4,2	4,3	5,1	5,2	6,1	6,2	7	8	9
1 I	4	4	4	4	4	2	4	2	4	2
1 II	4	4	4	4	4	2	4	2	4	2
1 III	4	4	4	4	4	2	4	2	4	2
1 IV	4	4	4	4	4	2	4	2	4	2
1 V	4	4	4	4	4	2	4	2	4	2
1 VI	4	4	4	4	4	2	4	2	4	2
1 VII	4	4	4	4	4	2	4	2	4	2
1 VIII	2	2	2	2	2		4	2	2	
2 (i), (iii)	1	2		2	2		4	2	1	
2 (ii)		1			1		2	1		
3		2	1	2	2		3	2		
4,1		1		1	2		3	2	1	
4,2	1		1	2	2	1	3	2	1	1

4,3		1		2	2		2	2	1	
5,1	1	2	2		2	1	3	1	2	1
5,2	2	2	2	2		1	3	2	2	1
6,1		1		1	1		1			
6,2	3	3	2	3	3	1		3	3	1
7	2	2	2	1	2		3		2	
8	1	1	1	2	2		3	2		
9		1		1	1					

BEMERKNINGER: Tallene i ovenstående plan har følgende betydning:

- ¹. Atskilles med en avstand på 3 meter.
- ². Avstanden skal være minst 12 meter i vannrett plan (lengde- og bredderetning).
- ³. Avstanden skal være minst 20 meter i vannrett plan (lengde- og bredderetning).
- ⁴. Avstanden skal være minst 40 meter i vannrett plan (lengde- og bredderetning).
 - (i) Gasser under bokstav F.
 - (ii) Gasser under bokstav A og O.
 - (iii) Gasser under bokstavene T, TF, TC, TO, TFC og TOC.

Forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. juni 1987 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 11, 12, 21, 22, og 43, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XXII nr. 1 (direktiv 89/686/EØF). Endret 5 nov 1987 nr. 876, 24 juli 1989 nr. 662, 20 okt 1989 nr. 1118, 15 sep 1992 nr. 696, 6 juli 1993 nr. 746 (i kraft 1 juli 1995 iflg. forskrift 9 mai 1995 nr. 467), 14 des 1995 nr. 1097, 14 des 1995 nr. 1103, 25 jan 2000 nr. 169, 4 juni 2002 nr. 1074 (kunngjort i sin helhet etter endringene). Jf. kgl.res. av 2. august 1991. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	773
§ 1 Virkeområde	773
§ 2 Definisjoner	774
§ 3 Plikter	775
§ 4 Fravik	775
§ 5 Kontroll, besiktelser, prøving m.m.	775
§ 6 Om utstyret generelt	775
Kapittel 2 Atkomstmidler m.m.	775
§ 7 Kontroll m.m. av faste og flyttbare atkomstmidler og passasjer om bord	775
§ 8 Atkomstmidler for los m.m.	776
§ 9 Landganger, fallrep, personheisanlegg m.m.	776
Kapittel 3 Lukningsanordninger, plassering av last m.m.	777
§ 10 Luker, lukedeksel m.m.	777
§ 11 Porter i skipssiden	777
§ 12 Føringsavdekklaster	777
§ 13 Ombord- og ilandkjøring og plassering av kjøretøy m.m. på ferjer	778
§ 14 Stabilitet	779

Kapittel 4 Sikkerhetstiltak ved fare for gassdannelse, oksygenmangel m.m. i lukkede rom o.l.	780
§ 15 Kontroll av gassfare m.m.	780
§ 16 Fareplaner m.m.	780
§ 17 Sikkerhetstiltak ved utførelse av inspeksjoner, arbeid m.m.	781
§ 18 Ventilering i lasterom o.l. hvor kjøretøy anvendes	781
§ 19 Førning av truck eller kran	782
Kapittel 5 Sikkerhetstiltak under helikopteroperasjoner på skip med helikopterdekk/landingsdekk/landingsområde/nødlandingsområde/område for vinsjoperasjoner	782
§ 20 Sikkerhetstiltak m.m.	782
§ 21 Grunnlag for helikopteroperasjoner	782
§ 22 Kommunikasjon m.m. under helikopteroperasjoner	783
§ 23 Andre særlige tiltak under helikopteroperasjoner	783
§ 24 Særskilte tiltak på tankskip og OBO-skip	784
§ 25 Kontroll	784
Kapittel 6	784
Kapittel 7 Andre sikkerhetstiltak	784
§ 30 Spesielle driftsbetingelser for fartøy med passasjersertifikat, eller med tillatelse til begrenset passasjerbefordring	784
§ 31 Sikkerhets- og evakueringsplan for lekter	785
§ 32 Skilter og oppslag	785
§ 33 Oppbevaring og bruk av brennstoff, sprengstoff og visse giftige produkter	785
§ 34 Varselskilt ved radar	785
Kapittel 8 Avsluttende bestemmelser	786
§ 35 Ikrafttredelse m.v.	786
Vedlegg 1 Bestemmelser vedrørende losheiser, fallrepsplattformer, opphengningsarrangement og landganger	786
Vedlegg 2 Bestemmelser om bruk av arbeidsutstyr til midlertidig arbeid i høyden	789

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

(1) Denne forskriften med tilhørende vedlegg gjelder for nye og eksisterende norske skip, herunder lekter, med en bruttotonnasje på 50 og derover, med mindre annet fremgår av de enkelte paragrafer, samt for mindre skip og lektere i den utstrekning Sjøfartsdirektoratet anser dette for rimelig og praktisk gjennomførlig.

(2) Forskriften gjelder ikke for fiske- og fangstfartøy.

(3) Skip som i forsknings- og opplæringsøyemed benyttes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen, skal også tilfredsstille de krav som er fastsatt for den aktuelle virksomhet i vedkommende forskrift for fiske- og fangstfartøy.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Bemannet leker*: Lekter som har fått fastsatt bemanning etter de til enhver tid gjeldende forskrifter om bemanning av norske skip.
- b) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der- som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder tallverdien for denne som bruttotonnasje.
- c) *Dekkslast*: Last som føres på åpent dekk.
- d) *Faste atkomstmidler*: Faste ledere, faste passasjer og plattformer.
- e) *Flyttbare atkomstmidler*: Ledere/stiger, gangpassasjer o.l. som anordnes midlerti- dig for særskilte formål.
- f) *Godkjent, typegodkjent og akseptert*:
 - 1. For utstyr som omfattes av skipsutstyrsforskriften: Typegodkjent av tek- nisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 - 2. For annet utstyr:
 - 2.1 Godkjent: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet, med unn- tak av radioutstyr som godkjennes av Post- og teletilsynet.
 - 2.2 Typegodkjent: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.
 - 2.3 Akseptert: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon, annen offentlig eller privat institusjon eller administrasjon i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- g) *Helikopterdekk*: Spesielt dekk som er bygget for landing og avgang av helikopter.
- h) *ISO*: Den internasjonale standardiseringsorganisasjonen.
- i) *Landingsområde*: Område på skipet som er oppmerket for landing og avgang av helikoptre (f.eks. del av tankdekk, lukedeksel o.l.).
- j) *Lastelinjekonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om lastelinjer som ble un- dertegnet i London den 5. april 1966 med senere endringer, herunder endringer fore- tatt ved 1988-Protokollen til Lastelinjekonvensjonen 1966.
- k) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsfartøy.
- l) *Lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som skal slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
- m) *Område for vinsjoperasjon*: Område på skipet som er oppmerket for vinsjoperasjon, men ikke landing (f.eks. del av tankdekk, lukedeksel o.l.).
- n) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offent- lig tillatelse til å føre passasjerer.
- o) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
- p) *Verneverdig skip*: Skip som har fått slik status etter godkjennelse av Riksantikvaren, eller den han bemyndiger. Dette status opprettholdes så lenge Riksantikvaren gjen- nom egen avtale med eieren, finner at de antikvariske betingelser er opprettholdt.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Kontroll, besiktelser, prøving m.m.

(1) Skipets fører skal sørge for at de påbud, kontrolltiltak, m.m. som følger av i denne forskrift, gjennomføres slik det fremgår av den enkelte bestemmelse.

(2) Sjøfartsdirektoratets stasjon kan når som helst undersøke om krav, påbud m.m. oppfylles og gjennomføres i samsvar med disse bestemmelser.

(3) Fører og reder skal sørge for at utstyr som omhandlet i denne forskrift er gjennomgått og prøvet av produsent og installatør og oppfyller de krav som Sjøfartsdirektoratet har fastsatt for det enkelte utstyr i samsvar med vedlegget til denne forskrift.

§ 6

Om utstyret generelt

Denne forskrifts bestemmelser om sikkerhetstiltak m.m. skal ikke være til hinder for at man om bord benytter annet utstyr, materiale, innretninger, apparater e.l., eller gjennomfører andre tiltak som representerer minst den samme grad av sikkerhet som etter denne forskrift.

Kapittel 2

Atkomstmidler m.m.

§ 7

Kontroll m.m. av faste og flyttbare atkomstmidler og passasjer om bord

(1) Faste og flyttbare atkomstmidler skal vedlikeholdes på en forsvarlig måte. Oppstår det skade på et atkomstmiddel, skal dette om nødvendig avspærres inntil nødvendig reparasjon er foretatt.

(2) Bevegelige plattformer med tilhørende utstyr skal kontrolleres og merkes i samsvar med den til enhver tid gjeldende forskrift om laste- og losseinnretninger på skip.

(3) Når det føres dekkslast, skal det settes opp holdetau eventuelt anordnes passasjer over lasten på steder der folk om bord må ferdes. Holdetau eller avsperringer skal ellers også settes opp når det er fare for at noen kan falle over bord, ned i rom, tanker o.l.

§ 8

Atkomstmidler for los m.m.

(1) Skip som skal benytte los, skal ha losleider eller losheis som anført i regel 17, kapittel V i SOLAS 1974.

(2) Losheiser skal oppfylle bestemmelsene i vedlegget til denne forskrift. Losleidere skal oppfylle Norsk Standard (NS) 6247 eller ISO-standard nr. 799.

(3) Losleidere og losheiser skal kontrolleres og holdes i forsvarlig stand. Før losheis benyttes, skal den kontrolleres og funksjonsprøves.

§ 9

Landganger, fallrep, personheisanlegg m.m.

(1) Alle skip skal ha om bord tilfredsstillende atkomstmiddel slik at iland- og ombordstigning kan foregå uten fare.

(2) Atkomstmidlene må anbringes slik at de ikke er til hinder for en sikker utsetting av redningsbåtene og må være i forsvarlig avstand fra åpninger i skipssiden, og skal så vidt mulig være slik at ingen må passere under hengende last når de anvendes. Atkomstmidler som fallrep bør vise akterover og skal i opphengt stilling hvile mot slett skipsside. Er ikke dette mulig på grunn av skipets konstruksjon, kan forsvarlig støttearrangement anordnes.

(3) På skip med bruttotonnasje under 300 skal atkomstmidlene være til Sjøfartsdirektoratets tilfredshet, men skal i størst mulig utstrekning tilfredsstille kravene til godkjent utstyr.

(4) Når atkomstmiddel for ombord- og ilandstigning anbringes, skal følgende etterkommes:

- a) Under atkomstmidlet skal det anordnes et nett mellom skipsside og land. Videre skal det anordnes god belysning av atkomstmidlet.
- b) I rekkverk og skanseledning skal det være port e.l. for anbringelse av fallrep eller gangvei. Om atkomstmidlet likevel må legges over skanseledningen/rekken, skal det være trapp eller trinn med håndrekke som fører fra atkomstmidlet og ned til dekket. Rekketrappen skal sikres på forsvarlig måte.
- c) Benyttes atkomstmidler fra land, skal disse være i forsvarlig stand og kunne anbringes på forsvarlig måte.
- d) Ligger skipet til ankers, skal det benyttes fallrep med påsatt plattform nederst.
- e) Rekketau og taunett skal være montert på sidene av atkomstmidlet og ved begge plattformene når atkomstmidlet er i bruk.
- f) Største tillatte skråstilling for landganger er 35°. Største tillatte skråstilling for kombinerte landganger og fallrep er 50°.

(5) Fallrep med tilhørende plattformer skal oppfylle NS 6249 eller ISO-standard nr. 5488.

(6) Gangveier skal oppfylle bestemmelsene i vedlegg til denne forskrift eller ISO-standard nr. 7061.

(7) Fallrep skal ha lengde slik at det ved 55° (50° for faste trinn) med horisontalplanet minst rekker ned til 1 meter over vannlinjen ved ugunstig trim og dypgående. Er avstanden fra dekket til vannlinjen over 10 meter, skal fallrepet ved en vinkel på 50° med horisontalplanet minst rekkes ned til 1 meter over vannlinjen ved ugunstig trim og dypgående. Teleskopiske fallrep tillates for lengder opp til 30 meter.

(8) Personheisanlegg skal være i overensstemmelse med den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere. Vedlikehold og kontroll av heisanlegg skal utføres i overensstemmelse med ISO-standard nr. 8383–1984.

Kapittel 3

Lukningsanordninger, plassering av last m.m.

§ 10

Luker, lukedeksel m.m.

- (1) Alle luker, lukningsmidler m.m. skal oppfylle de til enhver tid gjeldende lastelinjebestemmelser, og lasteromsluker skal være forsvarlig lukket og skalket når skipet ikke befinner seg i havn.
- (2) Ved lasting eller lossing fra rom hvor ikke alle luker eller lukedekslar/pontonger er tatt av, skal det være sikringsanordninger som forhindrer at disse faller ned.
- (3) Luker, skjærstokker, pontonger etc. skal når de tas av plasseres på dekk i en avstand av minst 600 mm fra lukekarm eller lukeåpning. Lukedekslar skal være sikret når de står i åpen stilling.
- (4) Mekanisk opererte lukedekslar må kun behandles av kyndige personer.
- (5) Åpninger i dekk som ikke er beskyttet av lukekarmer e.l. med netto høyde på 750 mm over dekk, skal være effektivt avsperrert. Åpninger i dekk skal være godt belyst.
- (6) Hvor det kreves truckavvisere og disse er demonterbare, skal det påses at disse er på plass før kjøring med trucker igangsettes.
- (7) Svømmebasseng skal sikres ved at det spennes over et nett e.l. når de ikke er i bruk.

§ 11

Porter i skipssiden

- (1) Manøverspaker og ratt til mekanisk opererte porter i skipssiden, skal være sikret når de ikke er i bruk.
- (2) Før porter i skipssidene, baug eller akterskip åpnes, skal nødvendige avsperringer og verneinnretninger være på plass. Portene skal bare opereres av kyndige personer.
- (3) Utsatte porter i skipssidene, baug og akterskip skal være lukket og skalket før skipet går fra kai eller laste-/losseplass, og andre porter i skipssidene skal være lukket og skalket før skipet forlater havn. Det skal foreligge instruks om kjøring, åpning og lukking av slike porter.

§ 12

Føring av dekkslast

- (1) Ved føring av dekkslast gjelder følgende generelle krav:
 - a) Skipet eller lekteren skal være godkjent for føring av dekkslast.
 - b) Det skal foreligge opplysninger om maksimum dekkslast som kan føres. Nødvendige beregninger skal foreligge om bord.
 - c) Lukeåpninger på værdekk som tildekkes av last, skal være forskriftsmessig lukket og skalket. Ventilatorer og lufrør skal være effektivt beskyttet.
 - d) Dekkslast skal være forsvarlig stuert og slik at overvann får fritt avløp fra dekk.
 - e) Når deleskott (binger) for føring av dekkslast anvendes, skal det sørges for åpninger slik at overvann ikke kan samle seg.
 - f) Dekkslasten skal være plassert og surret slik at den ikke forskyver seg.
 - g) Surringer skal kunne strammes og frigjøres på en lettvinnt måte under reisen.
 - h) Når dekkslast plasseres slik at den effektive høyde av skanseledning eller rekkverk blir redusert, skal det anbringes passasjer eller holdtau i samsvar med § 7 tredje ledd.
 - i) Utganger fra innredning og maskinrom, samt nødutganger skal ikke blokkeres av dekkslast.
 - j) Dekkslasten skal ikke plasseres slik at den hindrer øyeblikkelig bruk av redningsredskapene.

- k) Tanker og rennesteiner skal kunne peiles til enhver tid.
 - l) Dekkslast skal være plassert slik at den ikke hindrer navigering og manøvrering av skipet. Lasten skal ikke være sjenerende for utsynet fra broen, skjermes for lanterner og signaler eller vanskeliggjøre bruk av påbudt utstyr.
 - m) Det skal være lett atkomst til brannhydrantene.
 - n) Dekkslast skal ikke hindre atkomst eller bruk av ankerutrustning, ankerspill, vinsjer eller fortøyningsarrangementer.
- (2) Ved føring av fisk e.l. i binger på dekk, skal bestemmelsene i den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip etterkommes.
- (3) Skip med bruttotonnasje under 50 som ikke har om bord stabilitetsoppgaver for føring av dekkslast i samsvar med den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip, skal før avgang med dekkslast om mulig krenkes tilstrekkelig eller undersøkes på annen måte slik at skipets fører har forvisset seg om at skipets stabilitet er betryggende for den reisen som skal foretas. Det skal tas hensyn til lastens egenskaper og forhold som kan inntreffe under reisen.

§ 13

Ombord- og ilandkjøring og plassering av kjøretøy m.m. på ferjer

- (1) På åpne eller delvis åpne ferjer kan Sjøfartsdirektoratet godkjenne at passasjerene sitter i kjøretøyene under ombord- og ilandkjøring og under overfarten, når ferjen anvendes i beskyttet farvann eller mindre fart, og følgende krav er oppfylt:
- a) Ferjens fortøynings- og låsearrangement m.m. til kjørebord er i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip. Under ombord- og ilandkjøring skal ferjekaibru være fastlåst til ferjens recess.
 - b) Kjøretøyene skal plasseres slik at klaringen på den ene siden av kjøretøyet er minst 60 cm og slik at det er tilstrekkelig passasje med fri atkomst til sidene på ferjen.
 - c) Passasjer til innredning, nødutganger, brann- og redningsutstyr skal ikke sperres.
- (2) På lukkede ferjer kan Sjøfartsdirektoratet etter en nærmere vurdering gi særskilt tillatelse til at passasjerene opp holder seg i kjøretøyene under ombord- og ilandkjøring.
- (3) På lukkede ferjer er det forbudt å oppholde seg på bildekk, under overfarten fra havn til havn.
- (4) Før skipet avgår fra havn skal besetningen kontrollere at alle passasjerene har forlatt bildekket.
- (5) Adkomsten til bildekket skal være avlåst under overfarten.
 - (6) Utganger fra bildekket skal være tydelig merket.
 - (7) Det skal installeres høyttaleranlegg som også dekker bildekket til bruk for informasjon til passasjerene.
- (8) Benyttes samme landgang for passasjerer og biler, skal det sørges for at passasjerene kan bevege seg uhindret av biler over landgang og til og fra passasjerenes oppholdsplasser.
- (9) Motorvogners fremdriftsmotor og andre forbrenningsmotorer innmontert i motorvogn eller tilhenger, skal være stoppet under transporten. Innretninger som er drevet med åpen flamme, skal ha hovedventilen på gass eller brennveskebeholder stengt slik at alle flammer er slukket. Godt synlig skilt om dette skal være opp satt om bord.
- (10) Andre forbrenningsmotorer enn kjøretøyet fremdriftsmotor kan tillates å være i gang under transport på delvis lukkede ferjer dersom bilen eller tilhengeren plasseres på den åpne delen av bildekket, og på åpne ferjer dersom bilen eller tilhengeren plasseres i akterkant av bildekket. Tillatelsen gis under hensyntagen til behovet pga. reises lengde og formålet med bruk av forbrenningsmotoren m.v.
- (11) Når kjøretøyet parkeres om bord, skal parkeringsbremsen være på og laveste gir koplet inn.

- (12) Når det er påkrevd, skal kjøretøyene være surret og sikret mot forskyvning.
 - (13) Porter på bildekket skal under overfarten være lukket og skalket.
 - (14) Røyking og bruk av åpen ild er forbudt på bildekk. Skilt om dette skal være oppsatt på et lett synlig sted.
 - (15) Fører av kjøretøy skal rette seg etter anvisninger m.m. som gis ved oppslag eller av ferjebesetningen i medhold av denne paragraf.
 - (16) På lukkede ferjer i korte riksveisamband kan Sjøfartsdirektoratet etter nærmere vurdering gi særskilt tillatelse til at passasjerene sitter i kjøretøyene under overfarten.
- Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 14

Stabilitet

- (1) Stabilitetsoppgaver og hjelpemidler som skal oppbevares om bord:
 - a) Ett godkjent eksemplar av hver av de tegninger og beregninger som dokumenterer skipets stabilitet i intakt og eventuelt skadet tilstand.
 - b) Et regneeksempel som viser bruken av KG-grensekurvene og eventuelle andre hjelpemidler for kontroll av skipets stabilitet for de aktuelle lastetilstander. Hjelpemidler som skal benyttes i tillegg til – eller som erstatning for – KG-grensekurver for vurdering av skipets stabilitet, skal ha vært forelagt Sjøfartsdirektoratet for godkjenning.
 - c) Dersom skipet skal føre korn, eller annen tørr bulklast som har en naturlig skråningsvinkel mindre enn 35° skal det være godkjente beregninger for føring av slik last. For eksisterende skip uten slik godkjennelse, vises det til i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS 1974), kapittel VI, del C, regel 9.2.
- (2) Ved alminnelig drift skal det sørges for at:
 - a) Det tas hensyn til stabilitetsopplysninger samt aktuelle forutsetninger for godkjenning av disse, bl.a. værtette og vanntette lukningsmidler, sleping, fordeling av last, passasjerer, tunge kjøretøyer, trelast,¹ ising og eventuell bruk av vannballast, rulle-dempingstanker, vekseltanker m.v.
 - b) Skipet lastes slik at det i alle lastetilstander får tilstrekkelig stabilitet og at skipsføreren etter vurdering av bl.a. skipets manøvreringsegenskaper tar de nødvendige forholdsregler for å oppnå en forsvarlig trim under hele reisen med den lastekondisjonen skipet har.
 - c) Avgangs- og ankomsttilstand er i samsvar med stabilitetsoppgavene og at skipets tyngdepunkt ligger på tillatt side av KG-grensekurvene.
 - d) Samlet vekt av dekkslast ikke overskrider 3 % av skipets dødvekt eller 30 bruttotonn hvis 3 % av dødvekten blir større, med mindre annet fremgår av de godkjente stabilitetsberegninger.
 - e) Det tas hensyn til vektøkning som følge av at dekkslasten kan absorbere eller samle vann. Inklusive den forutsatte vektøkning, skal det ikke lastes dypere enn til lastelinjen for vedkommende fart og årstid.
 - f) Om skipet anvendes i farvann hvor ising kan forekomme, skal godkjente lastetilstander med is være om bord. Ved lasting vinterstid skal det også tas rimelig hensyn til forventet nedising og endring av dypgående og stabilitet under reisen. Under slike omstendigheter må ikke fartøyet lastes helt ned til lastelinjen for vedkommende fart og årstid.
 - g) Konsekvensene av tap av kranlast vurderes spesielt dersom det ved laste-/losseoperasjoner til havs benyttes motballastering for å balansere kreggende momenter pga. vekt i kran.

¹ Vedrørende stuing av trelast, vises det til IMO-Code of Safe Practice for Ships carrying timber deck cargo (A.287 VIII), og Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966 dersom skipet har trelastfribord.

Kapittel 4

Sikkerhetstiltak ved fare for gassdannelse, oksygenmangel m.m. i lukkede rom o.l.

§ 15

Kontroll av gassfare m.m.

(1) Før noen uten godkjent åndedrettsbeskyttelse går inn i tank, trange, innesluttete rom, tunneler e.l. der det er mulighet for at det kan være gass eller for lite oksygen (surstoff), skal man ha forvisset seg om at luften der inne er ufarlig ved at det foretas nødvendig kontroll. Målinger skal foretas i forskjellig høydenivå og om nødvendig gjentatte ganger.

(2) For å kunne utføre denne kontrollen, skal det være om bord minst ett instrument for måling av hydrokarboner og minst ett instrument for måling av oksygeninnholdet i luften eller om luften i rommet inneholder giftige eller helse farlige gasser. På tankskip og tanklektere skal det være minst to instrumenter for måling av hydrokarboner. Om det føres last som krever at det anvendes spesielt utstyr for måling av giftige, helsefarlige eller eksplosjonsfarlige gasskonsentrasjoner, skal det være slikt utstyr om bord. Instrumenter i henhold til dette punkt skal tilfredsstille kravene til CENELEC (European Committee for Electrotechnical Standardization) eller IEC (International Electrotechnical Commission).

(3) De som skal utføre målingene, skal ha fått nødvendig opplæring i å anvende utstyret.

(4) Trykkluftapparatene skal kontrolleres minst en gang pr. måned. Minst en gang i året skal apparatene kontrolleres av sakkyndig person. Minst en gang hvert 5. år skal trykkluftapparatene vanntrykkprøves. (Nr. 3 tilsvarer IBC koden 14.2.5 og BCH-koden 3.16.8).

§ 16

Fareplaner m.m.

(1) Alle dører, luker, mannlokk m.m. i atkomster til gassfarlige rom eller rom hvor det kan være oksygenmangel, skal være tydelig merket med skilt eller klebeplakater som angir den fare for gassforgiftning og/eller oksygenmangel som en kan utsettes for i de enkelte rom.

(2) På steder hvor skilt og klebeplakater lett kan bli ødelagt eller tilsmusset, skal selve luken, mannlokket e.l. i tillegg males i den samme fargekode som skiltene.

(3) Varselskiltene og klebeplakatene farger skal være i overensstemmelse med Norsk Standard NS 6033, eller NS 4210, med nødvendig tekst og ha norsk og engelsk tekst som klart uttrykker følgende:

FARE	ANGER
OKSYGEN MANGEL	LACK OF OXYGEN
(Symbol)	
FARE	ANGER
GIFTIG GASS	POISON GAS
(Symbol)	
FARE	ANGER
EKSPLOSIV ATMOSFÆRE	EXPLOSIVE ATMOSPHERE
(Symbol)	

§ 17

Sikkerhetstiltak ved utførelse av inspeksjoner, arbeid m.m.

(1) Arbeide i tank, rom, tunnel e.l. hvor det kan være fare for forgiftning eller mangel på oksygen, tillates kun under forutsetning av at godkjent trykkluftapparat eller friskluftsapparat benyttes. Før arbeid settes i gang i tank, trange, innsluttede rom, tunnel, og ellers hvor det kan være fare for ansamling av gass, skal det foretas omhyggelig utlufting, og i større rom skal det anvendes mekanisk ventilering. Så lenge arbeid pågår skal det være kontinuerlig ventilasjon.

(2) Om bord i skip med en bruttotonnasje på 200 og derover som har tanker eller inne-lukkede rom hvor forholdene gjør det nødvendig med bl.a. inspeksjon i tankene, skal det være et godkjent trykkluftapparat. Skip med en bruttotonnasje på 500 og derover skal ha minst to godkjente trykkluftapparater om bord. Trykkluftapparat tilhørende brannmannsutstyret kan medregnes i det foreskrevne antall trykkluftapparater. Skipet skal ha om bord et tilstrekkelig antall reservebeholdere med luft eller et særskilt fylleaggregat for trykkluftbeholderne. Fylleaggregatet skal ha vann- og oljeutskiller, samt ha anordning for anbringelse av filter i luftinntak.

(3) Før inspeksjoner, opphold eller arbeid igangsettes i tank eller rom hvor det kan være fare for at det kan ha oppstått gassdannelser eller oksygenmangel, og under rengjøring av tank som inneholder kokosolje, fiskeolje, talg eller tilsvarende, samt ved fjerning av rust o.l. fra tank eller rom, skal overordnede varsles og oksygeninnholdet og gasskonsentrasjonen i rommet/tanken kontrolleres, jf. § 15 første ledd.

(4) Så lenge inspeksjonen og arbeidet pågår skal oksygeninnholdet og gasskonsentrasjonen i rommet/tanken kontrolleres med korte mellomrom. Arbeidet skal overvåkes av minst to personer hvorav den ene er utstyrt med trykkluftapparat og er spesielt trent i bruken av dette, og den andre er utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som er godkjent til bruk i eksplosjonsfarlige områder, for raskest mulig å kunne varsle skipsledelsen, jf. de til enhver tid gjeldende forholdsregler for sveising eller annen bruk av åpen flamme m.v. om bord i tankskip i drift i forskrift om sikringstiltak mot brann på skip.

(5) Til belysning av tanker og rom hvor det føres spesiell ildsfarlig last eller av rom og tanker som ikke er gassfri, må det kun nyttes godkjent belysningsarrangement. Transportable lamper skal være luftdrevet eller ha batteri som energikilde.

§ 18

Ventilering i lasterom o.l. hvor kjøretøy anvendes

(1) Truck e.l. som drives med forbrenningsmotor, kan bare anvendes i lasterom eller andre rom, når rommet er forsynt med effektiv mekanisk ventilasjon slik det fremgår i forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere. Ventilasjonen skal være i drift så lenge truck eller annet maskineri drevet med forbrenningsmotor benyttes i rommene. Det skal likeledes påses at bensin, propan- og dieselmotorer er riktig justert og godt vedlikeholdt.

(2) Trucker skal ikke forlates med motoren i gang.

(3) I rom hvor truck med forbrenningsmotor blir benyttet, skal det være oppslag med advarsel om eksosforgiftning.

(4) På skip hvor det i lasterom skal anvendes kjøretøy som nevnt i første ledd, skal det være instrumenter om bord som kan angi CO-konsentrasjonen. Måleinstrumentene skal benyttes når lasting og lossing foregår, og hvis en ellers har mistanke om at det finnes eksosgass i rommene.

§ 19

Føring av truck eller kran

Besetningsmedlemmer som pålegges å kjøre truck eller kran, skal være opplært til dette, og skal være over 18 år.

Kapittel 5

Sikkerhetstiltak under helikopteroperasjoner på skip med helikopterdekk/landingsdekk/landingsområde/nødlandingsområde/område for vinsjoperasjoner

§ 20

Sikkerhetstiltak m.m.

- (1) Følgende sikkerhetstiltak skal være oppfylt under helikopteroperasjoner:
 - a) Det skal være utarbeidet instruks og sjekkliste tilpasset den type helikopteroperasjoner (landing, nødlanding og vinsjoperasjoner) som er aktuell om bord i vedkommende skip. Instruksen skal inneholde opplysninger om maksimum helikopterstørrelse, tillatt vekt og rotordiameter ved landing/nødlanding på vedkommende skip, og skal være i samsvar med godkjenning etter gjeldende forskrifter vedrørende bygging av passasjer-, lasteskip og lektere.
 - b) Alle personer om bord skal være instruert i henhold til instruksen. Skilt om at røking er forbud og skilt som angir at ingen uvedkommende skal oppholde seg på området når helikopteroperasjoner pågår, skal settes opp på lett synlige steder. Skiltene skal ha norsk og engelsk tekst.

§ 21

Grunnlag for helikopteroperasjoner

- (1) Før helikopteret tillates benyttet ved helikopteroperasjoner, til og fra skipet, skal det være brakt på det rene at følgende bestemmelser er oppfylt:
- (2) Helikopteret skal være registrert i et selskap som har tillatelse fra de nasjonale myndigheter i det land hvor selskapet er registrert til å drive helikopterflyvning i forbindelse med skip.
- (3) Til helikopter/helikopterselskap/nasjonale luftfartsmyndigheter skal det kunne dokumenteres (arrangementstegning), eller gis opplysninger på annen måte om helikopterdekks/landingsområdets/vinsjesonens beliggenhet og størrelse (diameter) innenfor oppmerket felt, maksimum vekt som helikopterdekk styrkemessig er godkjent for, avstand fra senter til nærliggende hindringer, høyder og type av slike hindringer, merking, belysning m.v.
- (4) Umiddelbart før landing/vinsjoperasjon skal helikopterflyveren om nødvendig kunne informeres om skipets slingring og stamping, vindstyrke og relativ retning, slik at helikopterflyveren ut fra opplysninger som nevnt i tredje ledd ovenfor, samt ut fra skipets kurs og manøvrering m.v. kan vurdere om påtenkte helikopteroperasjoner kan foretas på en sikker måte.
- (5) For helikopterlanding i rene nødssituasjoner gjelder i prinsippet samme prosedyrer som i tredje og fjerde ledd ovenfor, men hvor det legges særlig vekt på angivelse av størrelsen av den fri dekksplass e.l. som er til rådighet for en nødlanding. Tilstrekkelig brannslukningsutstyr skal likeledes være lett tilgjengelig og klar til bruk.

(6) Helikopteret må ha sambandsutstyr som egner seg for en sikker kommunikasjon med skipet. Om sambands-/kommunikasjonsutstyr i forbindelse med helikopteroperasjoner, vises til den til enhver tid gjeldende forskrift om radiotelegrafi og radiotelefoni for skip.

§ 22

Kommunikasjon m.m. under helikopteroperasjoner

(1) Ved forberedelse til helikopteroperasjoner som landing/vinsjoperasjoner, skal følgende iakttas:

(2) Skipets radioutstyr skal være klart for øyeblikkelig bruk når helikopter er under flyvning til eller fra skipet og under landing/vinsjoperasjon. Skipets radiooperatør skal være kjent med lokale sambandsinstrukser og forestå formidling av meldinger til og fra angitte landstasjoner. Ved helikopteranløp i mørke og usiktbart vær, i områder med stor skipstrafikk bør, og når det anses nødvendig, skal andre skip informeres ved utsending av tryggingssending på den frekvens som i hvert tilfelle er mest hensiktsmessig.

(3) For sending av peile signaler til hjelp for navigeringen under helikoptertransport skal skipsstasjonene bruke frekvensen i samsvar med bestemmelsene i Radioreglementet enten ved manuell nøkling av hoved- eller reservesender, eller ved automatisk utsending fra radiofyr. Skipet skal alltid informere helikopteret om frekvens, utstrålingsklasse og skipets kjenningsignal. Radiooperatøren skal fra det sted der VHF-utstyret betjenes ha full oversikt over operasjonsområdet og dets nærmeste omgivelser, eventuelt ha direkte forbindelse med helidekkvakt som har full visuell oversikt som nevnt.

(4) I tilfelle svikt i radiokommunikasjonen skal tilfredsstillende arrangement avtales for kommunikasjon mellom skip og helikopter, eksempelvis ved bruk av morselampe således:

- a) Konstant lys – skipet er klart til å ta imot helikopteret.
- b) En serie korte lysblink – skipet kan ikke ta imot helikopteret, men ventetiden vil ikke overstige 15 minutter.
- c) Vedvarende sending av signalet «N» (–) – skipet kan ikke ta imot helikopteret, og ventetiden vil overstige 15 minutter.
- d) Blinkende rødt lys – helikopteret må komme seg bort fra skipet.

(5) For øvrig kommer de til enhver tid fastsatte signaler i Den internasjonale Signalebok til anvendelse.

§ 23

Andre særlige tiltak under helikopteroperasjoner

(1) Før og under helikopteroperasjoner skal det om bord treffes nødvendige beredskapstiltak, og mann-overbord-båt skal være klar for utsetting. På forsyningsskip og hjelpefartøy kan bestemmelsen om beredskapstiltak om bord begrenses, dersom skipets fører finner dette forsvarlig.

(2) Før helikopteroperasjoner tillates, skal området være klart for hindringer. Det skal kontrolleres at rigg, ventilasjonshetter, rekkverk o.l. er tatt ned og sikret i overensstemmelse med godkjent tegning.

(3) Dersom det anvendes nett for sklisikring av helikopterdekk m.v., skal det påses at nettet er strammet forsvarlig og festet til alle festepunkter slik at jevn stramming oppnås.

(4) Før helikopteroperasjoner skal det være trykk på brannledningen på dekk. Brannslanger og utstyret skal være klare til bruk, men ikke ligge løs på dekket.

(5) To livbøyer skal være utstyrt med bøyelys, røksignal og line av tilstrekkelig lengde, være plassert og være klare til bruk på fast plass i umiddelbar nærhet av helikopterdekket.

(6) Personer som deltar i helikopteroperasjonen skal være utstyrt med arbeids-/flytevest og godkjent hjelm.

(7) Før helikopteroperasjoner om natten må det kontrolleres at all belysning rundt dekket og flombelysning av dekket er i orden.

§ 24

Særskilte tiltak på tankskip og OBO-skip

Ved landing/vinsjeoperasjoner på tank- og OBO-skip som ikke er gassfrie skal følgende tiltak iakttas i tillegg til bestemmelsene i § 21:

- a) Umiddelbart før landing eller vinsjeoperasjoner skal helikoptre foreta utladning til sjøen av eventuell statisk oppladning i helikopteret.
- b) Kun helikopter med 2 motorer skal anvendes.
- c) Trykkvakuumventiler til lastetanker skal løftes og lukkes mindre enn en halv time før helikopteroperasjoner.
- d) Alle åpninger i lastetanker skal være stengt før landing.
- e) Tankrengjøring må ikke utføres under helikopteroperasjonen.
- f) Rotoren skal holdes i gang under oppholdet. Dersom rotoren i et nødtilfelle må stoppes, skal også helikopterets motorer stoppes og alt elektrisk utstyr slås av og batteriene utkoples. Oppstarting tillates ikke før det er kontrollert at det ikke finnes farlig gass/luftblanding rundt helikopteret. Før start må skipet manøvreres slik at vinden blåser eventuell gass bort fra startområdet for helikopteret.

§ 25

Kontroll

(1) Om bord i skipet skal det påses at bestemmelsene i dette kapittel blir fulgt, og dessuten at relevante krav nevnt i den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip er etterkommet. Eventuelt kan dette gjøres i samarbeid/samråd med helikopterselskap.

(2) Sjøfartsdirektoratets stasjon kan foreta nødvendig tilsyn og kontroll med at bestemmelsene i dette kapittel til enhver tid oppfylles.

Kapittel 6

(Kapittelet opphevet ved forskrift 1 jan 2005 nr. 8.)

Kapittel 7

Andre sikkerhetstiltak

§ 30

Spesielle driftsbetingelser for fartøy med passasjersertifikat, eller med tillatelse til begrenset passasjerbefordring

- (1) For alle fartøy som benytter seil gjelder følgende bestemmelser:
 - a) Seil må kun benyttes når det er tilstrekkelig bemanning om bord for å håndtere seil og rigg, og når føreren for øvrig finner det forsvarlig ut fra hensynet til passasjerenes og fartøyets sikkerhet.
 - b) Fører og mannskap må ha erfaring med bruk av seil og rigg.
 - c) Dersom det er grunn til å anta at bruk av seil kan sette fartøy og passasjerer i fare, skal seil tas ned og maskin benyttes.

(2) For fartøy kun med tillatelse til begrenset passasjerbefordring må det legges særlig vekt på at fartøyet kun opereres under sjø- og værforhold som ligger godt innenfor den sikkerhetsmargin som fartøyet er egnet for i relasjon til størrelse, type, hastighet, fartsområde m.v. Spesielt gjelder dette for anvendelse utover beskyttet farvann.

(3) Fartøyet fører skal sørge for at bestemmelsene i paragrafen blir fulgt.

§ 31

Sikkerhets- og evakueringsplan for lekter

På bemannet lekter skal det utarbeides en sikkerhets- og evakueringsplan. Planen skal slås opp om bord, slik at de ombordværende lett kan gjøre seg kjent med den.

§ 32

Skilter og oppslag

(1) Påbudte skilt og oppslag på alle skip i utenriks fart, og på passasjerskip i innenriks fart, skal være avfattet på norsk og engelsk. På øvrige skip i innenriks fart skal teksten være på norsk.

(2) Teksten på skilt og oppslag skal alltid være leselig, og skal derfor om nødvendig belyses.

(3) Varselskilt skal ha minst 20 mm høye bokstaver og forbudsskilt minst 30 mm høye bokstaver.

(4) Om ikke annet er bestemt, skal fargene være i overensstemmelse med Norsk Standard NS 6033 eller NS 4210.

§ 33

Oppbevaring og bruk av brennstoff, sprengstoff og visse giftige produkter

(1) Dersom det er behov for å oppbevare motorbrennstoff om bord i annet enn fast anordnede tanker, skal slikt brennstoff være anbrakt i egnet beholder i eget lett tilgjengelig godt ventilert rom/skap med dør kun til åpent dekk. Skott og dør til rommet/skapet skal ha brannisolasjon tilsvarende A60.

(2) Oppbevares sprengstoff om bord, skal dette lagres i originalemballasje i stålkasser og oppbevares i eget låsbart skap/rom atskilt fra brannfarlige og giftige produkter. Sprengstoff og tennsatser skal lagres atskilt, og mengden av sprengstoff skal begrenses til minimumsbehovet.

(3) Ved anvendelse av sprengstoff, krutt, tennmidler e.l., skal det ved hvert enkelt oppdrag/ekspedisjon tas kontakt med Direktoratet for brann- og elsikkerhet for utarbeidelse av instruks om anvendelsen.

(4) Oppbevaring og bruk av giftige stoffer og forbud mot anskaffelse, oppbevaring og bruk av metanol, samt anskaffelse, oppbevaring og bruk av absolutt alkohol om bord i skip, skal skje i samsvar med bestemmelsene i den til enhver tid gjeldende forskrift herom fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

§ 34

Varselskilt ved radar

Under arbeid i radarmast skal radaranlegg være avslått. Ved hvert radaranlegg skal det være oppsatt synlig skilt med tekst: Arbeid i radarmast pågår.

Kapittel 8

Avsluttende bestemmelser

§ 35

Ikrafttredelse m.v.

- (1) Denne forskrift trer i kraft den 1. juli 1987.
- (2) Fra samme tid oppheves:
 - a) Forskrift av 13. august 1970 om dekkslast,
 - b) Forskrift av 13. desember 1976 om anordninger på og under dekk og om skipets verneutstyr.
 - c) Forskrift av 1. mars 1978 om forbud mot bruk av asbest om bord i skip.

Vedlegg 1

Bestemmelser vedrørende losheiser, fallrepsplattformer, opphengningsarrangement- og landganger

Vedlegget er endret ved forskrift 25 jan 2000 nr. 166 (i kraft 1 april 2000).

1. Losheiser, fallrepsplattformer, opphengningsarrangement og landganger skal tilfreds-
stille bestemmelsene nedenfor:
2. Krav til losheiser
 - 2.1. Losheiser skal konstrueres for en statisk belastning som er lik vekten av oppheng-
ningsarrangementet og lederseksjonen samt belastningen av det maksimale antall
personer ! 150 kp som heisen skal godkjennes for.
 - 2.2. Under beregningene skal det tas hensyn til at skipet kan ha en krenkning på 5,.
 - 2.3. For stål- og aluminiumskonstruksjoner skal det regnes med en sikkerhet mot mate-
rialets flytegrense på 2,5. For aluminium skal flytegrensen regnes ved 0,2 % perma-
nent forlengelse. Tauverk skal ha en sikkerhet mot brudd på 8, ståltau 6 og kjetting,
sjakler ringer o.l. 5.
 - 2.4. Vinsj kan være elektrisk, hydraulisk eller luftdrevet og skal være selvsperrende fra
full hastighet. I tillegg skal vinsj kunne betjenes med håndkraft. Sveiven skal ikke
kunne rotere ved bruk av motor.
 - 2.4.1. Vinsj skal være utstyrt med sikkerhetsanordning som automatisk kobler ut
krafttilførselen for å hindre overbelastning dersom losheisen henger seg
opp eller kjøres for langt opp. Dersom motorens maksimale vriment er
slik at overbelastning av opphengningstauene utover det som er nevnt i nr.
3 ikke kan finne sted, kan sikkerhetsarrangementet ovenfor sløyfes.
 - 2.4.2. På manøverpanel for vinsj skal det være montert en nødstoppanordning
som skal kunne bryte krafttilførselen til motoren.
 - 2.4.3. Vinsjens manøverhendel skal være tydelig merket med «Opp» («Hoist»),
«Ned» («Lower») og «Stopp» («Stop»). Manøverhendelen skal gå tilbake
til null-stilling når den slippes.
 - 2.5. Enhver elektrisk innretning som er tilknyttet heisens lederseksjon skal opereres
med en spenning som ikke overstiger 25 volt.
 - 2.6. Lederseksjonen skal være minst 2,5 meter lang og slik utstyrt at losen gis sikkert
håndfeste. Trinnene skal ha ru overflate e.l., og det skal være en:
 - 2.6.1. beskyttelsesbøyle, som bør være foret og plassert slik at den gir god støtte
for losen, (uten å hindre hans bevegelse),

- 2.6.2. uttrigger i nedre ende med en totalbredde på minst 1,8 meter. I hver ende av uttriggeren skal det være ruller som skal kunne rulle fritt på skipssiden under operasjon,
 - 2.6.3. fleksibel nedre del som består av en kort losleider, minst 8 trinn, til bruk for losen under entring til og fra losbåten og som skal tilfredsstille kravene til en vanlig losleider.
3. Prøving av losheiser
- 3.1. Enhver losheis skal prøves med en belastning på 2,2 ganger arbeidsbelastningen. Under denne prøve må prøvebelastningen senkes ved full hastighet en strekning som ikke er mindre enn 5 meter, og deretter stoppes så raskt som mulig, for å demonstrere selvsperringen. Losheisen skal leveres med verkstedsertifikat som angir at den har vært prøvet etter ovennevnte krav.
 - 3.2. Etter montering om bord skal det foretas funksjonsprøving.
4. Krav til fallreps-plattformer
- 4.1. Øvre og eventuelle mellomliggende plattformer beregnes for en statisk belastning på 500 kp/m^2 + belastning fra fallrep eller landgang opphengt på ugunstigste måte med belastning som oppført i NS 6249 nr. 6.1.4.
 - 4.2. Nedre plattform beregnes for en statisk belastning på 500 kp/m^2 . (Plattformene skal være horisontal når fallrepet er i bruk.) Hvis det er anordnet med luke i nederste plattform med adgang til/fra losleideren gjennom luken, må åpningen ikke være mindre enn $750 \times 750 \text{ mm}$.
 - 4.3. Plattformene skal minst ha en fri flate på $600 \times 600 \text{ mm}$ og et 1000 mm høyt rekkverk.
 - 4.3.1. Rekkverk beregnes for en belastning på 50 kp pr. rekkestøtte eller 50 kp pr. m rekke fordelt jevnt på rekkestøttene dersom dette gir en større belastning. Kraften tenkes å virke horisontalt på toppen av rekkestøttene.
 - 4.3.2. Rekkestøttene skal være sikret slik at de ikke løsner. Sammenleggbare eller regulerbare rekkverk skal være sikret mot å klappe sammen.
 - 4.4. Mellom rekkestøttene skal det være faste rekker eller forbindelse med rekketau, ståltau, kjetting e.l. Maksimum tillatt avstand mellom rekketauene er 330 mm . I tillegg skal det være arrangement for taunett eller seilduk i hele rekkens høyde. Taunett eller seilduk skal leveres av produsenten sammen med fallrepet.
 - 4.5. Nedre plattform skal ha en bøyle eller et ekstra sterkt rekkverk beregnet til bruk ved entring fra og til båt.
 - 4.6. Ører, surringsbeslag, ringer og opphengingsarrangement skal være av eldningstregt stål eller tilsvarende slitesterk utførelse.
 - 4.7. Detaljerte tegninger og beregninger av plattformene skal være tilgjengelig, sammen med tegning av de aktuelle typer fallrep og/eller landganger som skal benyttes sammen med plattformen.
 - 4.7.1. Plattformer som skal benyttes sammen med fallrep og/eller landganger, skal prøvebelastes sammen med de aktuelle typer fallrep og/eller landganger.
 - 4.8. For øvre og eventuelle mellomliggende plattformer skal prøvelasten være $600 \text{ kp/m}^2 + 50 \%$ av total vekt av fallrep eller landgang som nevnt i NS 6249 nr. 6.1.4. for mellomplattformer 50% av den del som henger nedenfor plattformen. Under prøven skal plattformen være opphengt på normal måte som om bord og prøvelasten fra fallrep eller landgang skal henge i festeanordningen for disse.

Nedre plattform skal være opphengt på normal måte på fallrep og/eller landgang og prøvebelastes med 600 kp/m^2 .

5. Krav til opphengingsarrangement m.v.
 - 5.1. Hvor det forlanges fallrep skal det arrangeres en davit e.l. for fallrep på hver side av skipet.

Daviten skal konstrueres med en sikkerhet på minst 2,5 i forhold til materialets garanterte flytegrense og for de belastninger som er nevnt i NS 6249 nr. 6.1.4. med atkomstmidlet plassert i ugunstigste stilling (for aluminium regnes flytegrensen ved 0,2 % permanent forlengelse).
 - 5.2. Fallrepvinsjer skal beregnes for de krefter som overføres fra fallrepet i ugunstigste stilling, og med en belastning som nevnt i NS 6249 nr. 6.1.3. Kreftene skal regnes å virke i ytre ståtaulag.
 - 5.2.1. Vinsjen skal i alle tilfelle være selvsperrende for de krefter som overføres fra fallrepet i ugunstigste stilling med en belastning på 1,5 ganger den belastning som er nevnt i NS 6249 nr. 6.1.3.
 - 5.2.2. Sveiv for manuell betjening av vinsj må være slik arrangert at den ikke kan rotere dersom vinsjen kjøres med motor.
 - 5.3. Fallrepvinsj eller en prototype skal være prøvet med statisk belastning og moment på 1,5 ganger den belastning som nevnt i NS 6249 nr. 6.1.3. Under denne prøve skal styrken av ståtaufestet på trommelen og selvsperringen prøves.
 - 5.4. Alle vinsjer skal være forsynt med skilt som klart angir typebetegnelse og største tillatte belastning i ytre ståtaulag.
 - 5.5. Kjetting, ståtau, sjakler, ringer o.l. som benyttes til opphengning/opphiving av fallrep/landganger skal være sertifisert. Alle løse deler skal være ført opp på arrangementstegningen med posisjonsnummer, S.W.L. og bruddlast. Posisjonsnummer skal være stemplet på delen, slik at det er mulig å kontrollere at hver enkelt del er kommet på riktig plass. Arrangementstegningen skal vise hele anlegget og skal sendes om bord sammen med hver leveranse. Sertifikatene for kjetting, sjakler, ringer, ståtau, tauverk e.l. skal oppbevares om bord sammen med arrangementstegningen.
6. Krav til landganger
 - 6.1. Landganger for personbruk beregnes for en statisk belastning på 300 kp/m^2 + landgangens vekt. Den flaten som blir belastet regnes som landgangens lengde x lysåpningen mellom vangene.
 - 6.2. Landganger for last- og personbruk hvor belastningen vil komme over det som tilsvarer 300 kp/m^2 og spesielle landganger for passasjerskip vurderes og godkjennes i hvert enkelt tilfelle. Ønsket tillatt belastning må oppgis.
 - 6.3. Landganger skal minst ha en fri bredde mellom rekkverk på 600 mm og et minst 1000 mm høyt rekkverk på hver side. Landganger som skal benyttes på passasjerskip i rutegående trafikk, skal ha en fri bredde mellom vangene på minst 850 mm eller som er tilpasset rullestolbrukere.
 - 6.4. Rekkverk beregnes for en belastning på 50 kp pr. rekkestøtte eller 50 kp pr. m rekke fordelt jevnt på rekkestøttene dersom dette gir en større belastning. Kraften tenkes å virke horisontalt på toppen av rekkestøttene. Maksimum tillatt avstand mellom rekkestøttene er 1,5 m. Rekkestøttene skal være sikret slik at de ikke klapper sammen.

Mellom rekkestøttene skal det være fast rekke eller forbindelse med rekke, tau, ståtau, kjetting e.l. Maksimum tillatt avstand mellom rekketauene er 330 mm. I tillegg skal det være arrangement for taunett, seilduk o.l. i hele rekkens høyde for å hindre at folk faller ut. Taunettet eller seilduk skal leveres med landgangen av produsenten. Dersom avstanden mellom rekketauene ikke overstiger 250 mm kan taunettet eller seilduken sløyfes.

- 6.5. Landgangen skal være utstyrt med trinn som gir godt fotfeste når landgangen er skråstilt. Største tillatte skråstilling for landganger er 35°. Landganger utstyrt med trinn som for fallrep kan godkjennes for anvendelse i skråstilling opp til 55°. Landgangen skal på et synlig sted tydelig merkes med største tillatte bruksvinkel.
- 6.6. Dersom landgangen i tillegg skal benyttes som fallrep, gjelder bestemmelsene i NS 6249.
- 6.7. Landgangen, eller en prototype, skal være prøvebelastet i horisontal stilling uten rekkverk, opplagret i begge ender. Prøvelasten skal være 400 kp/m² jevnt fordelt og nedbøyningen skal ikke være mer enn 1/100 for stål og 1/75 for aluminium av landgangens frie spenn. Prøven skal ikke medføre permanent deformasjon. Landganger med fast (ikke sammenleggbart) rekkverk som utgjør en integrert del av landgangen kan medtas i styrken og behøver ikke fjernes under prøvebelastningene.

Vedlegg 2

Bestemmelser om bruk av arbeidsutstyr til midlertidig arbeid i høyden

1. *Generelle bestemmelser*

- 1.1. Dersom det i henhold til artikkel 6 i direktiv 89/391/EØF og artikkel 3 i direktiv 2001/45/EF ikke er mulig å utføre midlertidig arbeid i høyden på en sikker måte og under egnede ergonomiske forhold fra en passende overflate, velges det arbeidsutstyr som er best egnet til å sikre og opprettholde trygge arbeidsforhold. Kollektive vernetiltak skal prioriteres framfor personlige vernetiltak. Arbeidsutstyret skal være dimensjonert for arbeidet som skal utføres, og for forutsigbare belastninger, slik at arbeidstakerne kan forflytte seg uten risiko.

Den mest hensiktsmessige atkomstveien til midlertidige arbeidsplasser i høyden velges ut fra hvor ofte arbeidstakerne forflytter seg, atkomstveiens høyde og hvor lenge den er i bruk. Den valgte atkomstvei skal også kunne brukes til evakuering i en nødsituasjon. Forflytning mellom atkomstvei og arbeidsplattformer, stillasgulv eller gangbroer må ikke medføre ytterligere risiko for fall.

- 1.2. Bruk av stiger som arbeidsplattform ved utføring av arbeid i høyden skal begrenses til forhold der, med hensyn til nr. 1.1, annet og sikrere arbeidsutstyr ikke vil være hensiktsmessig fordi risikoen er liten og enten fordi bruk av stigen er kortvarig eller fordi det foreligger forhold på arbeidsplassen som arbeidsgiveren ikke kan endre.
- 1.3. Bruk av tau som atkomstvei og for å innta arbeidsstillinger skal bare tillates når det av risikovurderingen framgår at arbeidet kan utføres på en sikker måte, og når det ikke vil være hensiktsmessig å bruke annet, sikrere arbeidsutstyr.

På bakgrunn av risikovurderingen og særlig når arbeidets varighet og de ergonomiske belastninger tilsier det, skal det skaffes til veie et arbeidssete med egnet utstyr.

- 1.4. Avhengig av hvilken type arbeidsutstyr som velges på bakgrunn av det foregående, skal det fastslås hvilke tiltak som er egnet til å minimere risikoen arbeidstakere utsettes for ved bruk av denne typen utstyr. Ved behov skal det monteres sikringsinnretninger mot fall. Disse innretningene må være utformet på en slik måte, og være så sterke, at de kan hindre eller stoppe fall og i størst mulig grad hindre at arbeidstakerne skades. Kollektive fallsikringsinnretninger kan opphøre bare på atkomststeder med stiger eller trapper.
- 1.5. Når det i forbindelse med utføringen av en bestemt arbeidsoppgave er nødvendig å midlertidig fjerne en kollektiv fallsikringsinnretning, skal det iverksettes effektive

sikkerhetstiltak som kompenserer for dette. Arbeidsoppgaven kan ikke utføres før tiltakene er iverksatt. Når den bestemte arbeidsoppgaven er fullført, endelig eller midlertidig, skal den kollektive fallsikringsinnretningen settes opp igjen.

- 1.6. Midlertidig arbeid i høyden kan utføres bare når værforholdene ikke utgjør en risiko for arbeidstakernes sikkerhet og helse.

2. *Særlige bestemmelser om bruk av stiger*

- 2.1. Stiger skal oppstilles slik at de er stødige under bruk. Bærbare stiger skal hvile på et stabilt, bæredyktig og fast underlag i egnet størrelse slik at trinnene forblir vannrette. Stiger som henger skal festes på en sikker måte og, med unntak av taustiger, på en slik måte at de ikke kan forskyve seg eller begynne å svinge.
- 2.2. Bærbare stiger skal hindres fra å skli under bruk ved å sikre de nedre eller øvre endeklossene eller ved å bruke en sklisikker innretning, eller på andre måter som er like effektive. Ved atkomst fra stige skal stigen være tilstrekkelig mye høyere enn atkomstnivåets høyde, med mindre det er iverksatt andre tiltak som gjør at arbeidstakerne kan holde seg fast på en sikker måte. Stiger som er satt sammen av flere deler, og skyvestiger skal brukes slik at de ulike delene ikke kan forskyves i forhold til hverandre. Mobile stiger skal sikres før de tas i bruk.
- 2.3. Stiger skal brukes slik at arbeidstakerne hele tiden har et sikkert grep og står støtt. Særlig når arbeidstakere må bære noe mens de står på stige, er det viktig at de fremdeles kan ha et sikkert grep.

3. *Særlige bestemmelser om bruk av stillaser*

- 3.1. Dersom dimensjonsberegningen for det aktuelle stillaset ikke er tilgjengelig eller ikke inneholder informasjon om de planlagte oppstillingene, skal det gjøres en styrke- og stabilitetsberegning, med mindre stillaset monteres i henhold til en allment anerkjent standardmodell.
- 3.2. Avhengig av det valgte stillasets kompleksitet skal en kvalifisert person utarbeide en veiledning for montering, bruk og demontering. Veiledningen kan utformes som en generell plan, med utfyllende og detaljerte opplysninger om det aktuelle stillaset.
- 3.3. De bærende delene i stillaset skal sikres mot utglidning, enten ved at de festes til underlaget, utstyres med en sklisikker innretning eller på andre, like effektive måter, og den belastede overflaten skal ha tilstrekkelig bæreevne. Stillaset skal være stabilt. Utsiktet forflytning av rullestillaser ved arbeid i høyden skal forhindres ved hjelp av egnede innretninger.
- 3.4. Stillasgulvenes dimensjoner, form og plassering skal være tilpasset arbeidets karakter og den belastning arbeidet medfører, og bidra til at arbeid og forflytning kan skje på en sikker måte. Stillasgulvene skal monteres slik at de enkelte bestanddelene ikke kan forskyve seg ved normal bruk. Det skal ikke forekomme noen farlige mellomrom mellom de deler som utgjør stillasgulvet og de loddrette, kollektive fallsikringsinnretningene.
- 3.5. Når enkelte deler av et stillas ikke er ferdige til bruk, for eksempel under montering, demontering eller endringer, skal disse delene merkes med varselstilt i henhold til de nasjonale bestemmelser som gjennomfører direktiv 92/58/EØF, og på en egnet måte avgrenses fysisk for å hindre atkomst til det farlige området.
- 3.6. Montering, demontering eller store endringer av stillaser skal skje bare under tilsyn av en kvalifisert person og av arbeidstakere som har fått passende spesialopplæring i arbeidet som skal utføres, særlig med hensyn til mulige risikoer i følge bestemmelsene i artikkel 7 i direktiv 89/655/EØF, og særlig med hensyn til:
 - a) forståelse av planer for montering, demontering eller endringer av det aktuelle stillaset,

- b) sikkerhet ved montering, demontering eller endringer av det aktuelle stillaset,
- c) tiltak for å redusere fallrisikoen for personer og gjenstander,
- d) sikkerhetstiltak i tilfelle værromslag som kan virke negativt inn på sikkerheten til det aktuelle stillaset,
- e) tillatte belastninger,
- f) all annen risiko som ovennevnte montering, demontering eller endring kan medføre.

Personen som har tilsynet og de berørte arbeidstakerne skal ha tilgang til monterings- og demonteringsplanen nevnt i nr. 3.2 og eventuelle instruksjoner i den.

4. Særlige bestemmelser om bruk av tau som atkomstvei og for å innta arbeidsstillinger

4.1 Ved bruk av tau som atkomstvei og for å innta arbeidsstillinger skal følgende vilkår være oppfylt:

- a) Systemet skal omfatte minst to tau med separate fester. Det ene tauet brukes til atkomst, nedstigning og støtte (arbeidstau) og det andre til sikkerhet (sikkerhetstau).
- b) Arbeidstakerne skal være utstyrt med og bruke en egnet sele, som skal være festet til sikkerhetstauet.
- c) Arbeidstauet skal være utstyrt med en innretning for sikker opp- og nedstigning samt et automatisk låsesystem som hindrer brukeren i å falle dersom vedkommende mister kontrollen over bevegelsene sine. Sikkerhetstauet skal ha bevegelig fallsikringsutstyr som følger arbeidstakerens bevegelser.
- d) Verktøy og annet utstyr som arbeidstakerne bruker, skal være sikret til arbeidstakernes seler eller arbeidssete eller på en annen, egnet måte.
- e) Arbeidet skal planlegges og overvåkes grundig slik at arbeidstakere kan få øyeblikkelig hjelp i en nødssituasjon.
- f) De berørte arbeidstakerne skal i henhold til bestemmelsene i artikkel 7 i direktiv 89/655/EØF få egnet spesialopplæring i arbeidet som skal gjøres, særlig med henblikk på framgangsmåter under redningsarbeid.

I unntakstilfeller, dersom risikovurderingen tilsier at bruken av to tau vil gjøre arbeidet farligere, kan bruk av ett tau tillates, forutsatt at det er iverksatt egnede sikkerhetstiltak som garanterer sikkerheten i henhold til nasjonal lovgivning og/eller praksis.

Vedlegg 2 tilføyd ved forskrift 21 sep 2004 nr. 1312.

Forskrift 15. september 1992 nr. 704 om driftsordninger på norske skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. september 1992 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 14 og 43, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret ved forskrift 27 april 1999 nr. 538. Endret 1. juni 2004 nr. 885 (forskriften kunngjort i sin helhet). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	792
§ 1 Virkeområde	792
§ 2 Definisjoner	792

§ 3	Plikter	793
§ 4	Fravik	793
	Kapittel 2 Besiktelse, kontroll og godkjenning	793
§ 5	Besiktelse og kontroll	793
§ 6	Godkjenning	793
	Kapittel 3 Vaktordninger i maskinrom	794
§ 7	Hovedregel – bemannet maskinrom	794
§ 8	Unntak – Drift med periodevis ubemannet maskinrom	794
§ 9	Ubemannet maskinrom – varighet	794
	Kapittel 4 Driftsbetingede hjelpemidler og funksjonskrav	794
§ 10	Personellalarm (dødmannsalarm)	794
§ 11	Selvstyreranlegg	795
§ 12	Intern kommunikasjon	796
	Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser	797
§ 13	Ikrafttredelse	797

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

(1) Denne forskriften gjelder for norske passasjerskip uansett størrelse og andre norske skip med en bruttotonnasje på 50 og derover som skal praktisere:

- a) drift med periodevis ubemannet maskinrom
- b) vakthold/tjeneste med en person alene i maskinrommet
- c) brovaktrutiner¹ som krever bruk av selvstyring og internt kommunikasjonsanlegg

(2) Forskriften gjelder både nye og eksisterende skip.

(3) Forskriftens § 10 gjelder et hvert skip med en bruttotonnasje på 500 og derover, uansett om skipet er godkjent for drift med periodevis ubemannet maskinrom eller ikke.

(4) Forskriften gjelder fiske- og fangstfartøyer.

(5) Forskriften gjelder ikke fritidsbåter som brukes utenfor næringsvirksomhet.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ Jf. forskrift 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip.

§ 2

Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) *Andre skip*: Alle skip unntatt passasjerskip.
- b) *Anerkjente klasseinstitusjoner*:
 1. Det norske Veritas.
 2. Lloyd's Register of Shipping.
 3. Bureau Veritas.
 4. Germanischer Lloyd.
 5. American Bureau of Shipping.

- c) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der-
som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder
tallverdien for denne som bruttotonnasje.
- d) *Godkjent*: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- e) *Klassifisert skip*: Skip som har klasse i anerkjent klasseinstitusjon.
- f) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offent-
lig tillatelse til å føre passasjerer.
- g) *Vaktholdforskriften*: Den til enhver tid gjeldende forskrift om vakthold på passasjer-
og lasteskip.
- h) *Vaktordning*: En arbeidsordning hvoretter arbeidstiden for skipets besetning helt el-
ler delvis er delt opp i vakter og hvor hele besetningen normalt skal være om bord.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i hen-
hold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften
her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spe-
sielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig.
Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Besiktelse, kontroll og godkjennelse

§ 5

Besiktelse og kontroll

(1) Når nye anlegg og installasjoner og/eller endringer av eksisterende anlegg er av-
sluttet, skal anleggene besiktes og funksjonsprøves i nødvendig grad av Sjøfartsdirektoratet/
anerkjent klasseinstitusjon.

(2) For skip som har fått godkjent driftsformer etter § 8, § 10, § 11 og § 12 skal kontroll
og funksjonsprøving av anlegg foretas av personalet om bord med regelmessige mellomrom.
Funksjonsprøvingen skal innføres i dekk-/maskindagboken.

§ 6

Godkjennelse

(1) Sjøfartsdirektoratet godkjenner driftsopplegget på det enkelte skip på grunnlag av
melding fra en stasjon i Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseinstitusjon.

(2) Når de tekniske betingelser for godkjennelsen ikke lenger er til stede, eventuelt at
klassetilføyelse er strøket, skal en stasjon i Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseinstitu-
sjon gi skriftlig melding til Sjøfartsdirektoratet om dette.

Kapittel 3

Vaktordninger i maskinrom

§ 7

Hovedregel – bemannet maskinrom

Maskinrommet skal normalt være kontinuerlig bemannet.

§ 8

Unntak – Drift med periodevis ubemannet maskinrom

- (1) Skip som skal godkjennes for drift med periodevis ubemannet maskinrom, jf. § 9, må oppfylle følgende vilkår:
- a) Klassifiserte skip skal oppfylle vedkommende klasseinstitusjons regler for instrumentering og automatisering, og ha vedkommende institusjons klassesettilføyelse for drift med periodevis ubemannet maskinrom.
 - b) Skip som ikke er klassifisert, skal oppfylle de krav som fremgår av Det norske Veritas regler om drift med periodevis ubemannet maskinrom.
- (2) Skip med fremdriftseffekt over 750 kW kan ikke praktisere drift med periodevis ubemannet maskinrom under følgende forhold:
- a) ved manøvrering inn og ut av havn
 - b) innenfor sikkerhetssone omkring oljeinstallasjoner til havs
 - c) når farvannet må anses sterkt trafikkert
 - d) når siktbarheten er nedsatt.

§ 9

Ubemannet maskinrom – varighet

- (1) For passasjerskip fastsetter Sjøfartsdirektoratet hvor lenge maskinrommet kan være ubemannet i hvert enkelt tilfelle, avhengig av driftsforhold m.v. Lengden av den ubemannede periode skal normalt begrenses til 2 timers varighet.
- (2) For andre skip enn passasjerskip skal drift med periodevis ubemannet maskinrom begrenses til perioder som bestemt av vedkommende klasseinstitusjonsregler. Perioden mellom hvert tilsyn skal ikke overstige 24 timer.

Kapittel 4

Driftsbetingede hjelpemidler og funksjonskrav

§ 10

Personellalarm (dødmannsalarm)

- (1) På skip med en bruttotonnasje på 500 og derover er det ikke tillatt å være alene i maskinrommet med mindre det er montert automatisk personellalarm (dødmannsalarm).¹
- (2) Alarmsystemet skal oppfylle følgende krav:²
- a) Personellarmen skal være slik innrettet at den gir alarm på bro, i offiserenes lugarer, messer og oppholdsrom dersom den ikke blir kvittert fra maskinrommet. Alarmen skal utløses automatisk etter en på forhånd innstilt tidsperiode som ikke skal overstige 30 minutter.
 - b) Det skal være montert forvarselssignal i maskinrommet som trer i virksomhet 3 minutter før alarmen som kreves i bokstav a blir aktivisert.
 - c) Alarmsystemet skal settes i funksjon på følgende måte:

1. Automatisk når vakthavende maskinist eller maskinpasser må betjene maskinrommet på grunn av maskinromsalarmer.
 2. Manuelt av vakthavende maskinist eller maskinpasser når denne betjener maskinrommet for rutinekontroller.
 - d) Alarmsystemet skal slås av av vakthavende maskinist/maskinpasser når vedkommende har forlatt maskinrommet. Når alarmsystemet er satt i funksjon automatisk i overensstemmelse med bokstav c nr. 1, skal det ikke være mulig å slå av systemet før maskinisten/maskinpasseren har kvittert alarmen i maskinrommet.
 - e) Personellalarmen kan også sette i gang maskinistenes alarm.³
- ¹ I samsvar med IMO Assembly Resolusjon A.481 (XII), vedlegg 2, del 7 «Engineering Watchkeeping», punkt 7.3
- ² I samsvar med IMO Assembly Resolusjon A.686 (17), del 7.1. «Personnel Alarm».
- ³ En alarm som betjenes fra maskinkontrollrommet eller manøvreringsplattform, dersom dette passer best, for å varsle personell i maskinistenes innredning om at hjelp trengs i maskinrommet, jf. IMO Assembly Resolusjon A.686 (17) punkt 2.3.5.

§ 11

Selvstyreranlegg

Før brovaktfunksjoner med vakrutiner som krever bruk av selvstyring kan praktiseres, må følgende krav være oppfylt:¹

- a) Generelt
 1. Innenfor grensene for et skips manøvreringsevne skal selvstyreren, sammen med kilden til kursinformasjon, være i stand til å holde et skip på en forhånds satt kurs med minimal bruk av skipets styreanlegg.
 2. Selvstyreranlegget skal tilpasse seg skipets forskjellige styreegenskaper under ulike vær- og lasteforhold, og sikre pålitelig drift under de rådende miljø- og normale driftsforhold.
- b) Skifte fra selvstyring til manuell styring og omvendt
 1. Skifte fra selvstyring til manuell styring og omvendt skal være mulig ved enhver rorposisjon og kunne utføres i en eller høyst to manuelle operasjoner, innenfor et tidsrom på 3 sekunder.
 2. Skifte fra selvstyrer til manuell styring skal være mulig under alle forhold, innbefattet enhver svikt i det automatiske kontrollsystemet.
 3. Ved skifte fra manuell styring til selvstyring skal selvstyreren kunne bringe fartøyet inn på den forhåndssatte kursen.
 4. Kontrollinstrumentene for skifte skal være plassert like ved hverandre i umiddelbar nærhet av hovedplass for styring.
 5. Det skal finnes tydelig indikasjon på hvilken styringsmetode som er i bruk til enhver tid.
- c) Alarm- og signalanlegg
 1. Det skal finnes kursmonitor som aktiverer et «ute av kurs» lydsignal etter et kursavvik på forhåndsinnstilt størrelse.
 2. Informasjonen som trengs for å sette i gang kursmonitoren skal komme fra en uavhengig kilde.
 3. Alarmsignaler, med både lyd og lys, skal finnes for å varsle om svikt eller reduksjon i krafttilførslen til selvstyrer eller monitor, når dette har innvirkning på en sikker drift av utstyret.
 4. Alarmsignalenes plassering skal være nær tilknyttet til hovedplass for styring.
- d) Kontrollinstrumenter
 1. Antall kontrollinstrumenter skal være så lavt som mulig og de skal være utformet på en måte som utelukker utilsiktet bruk.

2. Med mindre muligheter for automatisk regulering er innebygget i installasjonen, skal selvstyrene være utstyrt med kontrollorganer for å justere for virkninger av vær og skipets bevegelser.
 3. Selvstyrene skal være utformet slik at den sikrer kursforandring til styrbord ved å dreie bryteren for kurssetting i urviserens retning. Normale kursforandringer bør være mulig ved å foreta bare en innstilling av bryteren for kurssetting.
 4. Med unntak av bryteren for kurssetting, skal aktivering av noe annet instrument ikke virke inn på skipets kurs i noen særlig grad.
 5. Øvrige kontrollinstrumenter for følgersystem skal rette seg etter de samme bestemmelsene i denne paragraf.
- e) Rorvinkelbegrensning
- I utstyret skal det være innebygget mulighet til å oppnå rorvinkelbegrensning under automatisk drift. Det skal også finnes mulighet til å indikere når begrensingsvinkelen er nådd.
- f) Tillatt giring

Det skal være innebygget mulighet til å hindre unødvendig aktivering av roret på grunn av normal giringsbevegelse.

¹ I samsvar med IMO Assembly Resolusjon A.342 (IX). «Recommendation on Performance Standard for Automatic Pilots», punkt 1 til 6, og IMO Assembly Resolusjon A.574 (14). «Recommendation on General Requirements for Electronic Navigational Aids».

§ 12

Intern kommunikasjon

(1) Før brovaktfunksjoner med vakrutiner som krever bruk av internt kommunikasjonsanlegg kan praktiseres, skal følgende krav være oppfylt:¹

(2) Alle skip som praktiserer vaktordning skal være utstyrt med purre-/kalleanlegg med følgende funksjoner:

- a) Det skal være forbindelse fra bro til styrmannenes lugarer, dekksmannskapenes lugarer, og lugarer til andre besetningsmedlemmer som kan gjøre tjeneste som dekksvakt og alle messer og dagrom.
- b) Det skal kunne gis kallesignal fra broen til hver enkelt lugar, messe og dagrom med påfølgende taleforbindelse begge veier.
- c) I soverom skal arrangementet være slik at liggende personer må stå opp for å svare på kallesignal og for å tale.
- d) Det skal være prioritet fra bro dersom anlegget er avhengig av, eller er del av andre talesamband om bord.
- e) Anlegget skal være tilkoblet lysnett og nødkraftkilde (ikke nødkraftkilde for radio-stasjon). Det skal være automatisk omkobling dersom hovedkraftkilden svikter.

(3) Alle skip som praktiserer arbeidsordning der hele besetningen er i tjeneste samtidig, skal være utstyrt med internt kommunikasjonsutstyr som gjør det mulig for vakthavende offiser å tilkalle assistanse til broen ved behov.

¹ IMO Assembly Resolusjon A.481 (XII), vedlegg 2, del 2. «Bridge Watchkeeping», punkt 2.2 og 2.3.

Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser

§ 13

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. november 1992.

Fra samme dato oppheves forskrift 17. februar 1983 nr. 148 om driftsordninger for skipsmaskinanlegg.

Forskrift 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 27. april 1999 med hjemmel i lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) § 506. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 14, 15, 16, 19 og 20 jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. EØS-avtalen vedlegg XIII (Rdir. 94/58/EF med endring av Rdir. 98/35/EF). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel I Innledende bestemmelser	797
§ 1 Virkeområde	797
§ 2 Definisjoner	798
Kapittel II Generelle bestemmelser	798
§ 3 Plikter	798
§ 4 Fravik	798
Kapittel III Krav til vakthold	799
§ 5 Skikkethet til tjeneste	799
§ 6 Vaktordninger og prinsipper	799
§ 7 Brovakt	799
§ 8 Maskinvakt	800
Kapittel IV Avsluttende bestemmelser	800
§ 9 Ikrafttredelse	800
Vedlegg A Normer knyttet til vakthold	800
Vedlegg B Veiledning knyttet til vakthold	816

Kapittel I Innledende bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- Denne forskrift med tilhørende vedlegg A og B gjelder for norske passasjer- og lasteskip på 50 tonn og derover.

2. For skip under 50 tonn gjelder forskriften med vedlegg i stor kystfart, eller større fartsområde.
3. Vedlegg A til forskriften er obligatoriske krav som ikke kan fravikes, og vedlegg B inneholder generelle driftsveiledninger for vaktgående personell.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift med vedlegg betyr:

1. *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
2. *Lasteskip*: Skip som anvendes til transport av last i fast eller flytende form eller skip som av Sjøfartsdirektoratet er sertifisert som lasteskip, og som ikke er passasjerskip eller fiske- og fangstfartøy.
3. *Broen*: Styrehus og brovinge unntatt bestikkklugar, kartrom eller annet avlukke i akterkant av styrehus.
4. *Kvalifisert besetningsmedlem*: Person som tilfredsstiller krav til språkkunnskaper og som er sertifisert for brovaktteneste i samsvar med den til enhver tid gjeldende forskrift om kvalifikasjonskrav.
5. *Purre- og kalleanlegg*: Internt kommunikasjonsanlegg i henhold til gjeldende bestemmelser i forskrift om driftsordninger på norske skip.
6. *Selvstyreranlegg*: Innretning som består av styreenhet og kompass sammenligningsutstyr (kursavvikeralarm) i henhold til gjeldende bestemmelser i forskrift om driftsordninger på norske skip.
7. *Sjøgående skip*: Skip med fartsområde større enn fartsområde 2 (beskyttet farvann).
8. *Sjøveisregler*: Forskrift av 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen med senere endringer.
9. *Tonn*: Bruttotonnasje i henhold til den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer 1969, med senere endringer, slik denne tonnasje er angitt i fartøyets målebrev. For fartøy som har en nasjonal bruttotonnasje anført i anmerkningsrubrikken, er det den nasjonale tonnasje som skal legges til grunn.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel II

Generelle bestemmelser

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Dette kan bare skje når det ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

Kapittel III

Krav til vakthold

§ 5

Skikkethet til tjeneste

Med formål å forebygge trøtthet skal

1. det etableres og håndheves hvileperioder¹ for vaktgående personell, og
2. kreves at vaktordningen innrettes slik at effektiviteten til alt vaktgående personell ikke blir nedsatt på grunn av trøtthet, og at tjenesten må være lagt slik til rette at første vakt ved begynnelsen av en reise og etterfølgende avløsningsvakter er tilstrekkelig uthvilt og ellers i stand til å gjøre tjeneste.

¹ Jf. lov av 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden på skip med senere endringer.

§ 6

Vaktordninger og prinsipper

1. Rederier, skipsførere, maskinsjefer og alt vaktgående personell skal være oppmerksom på krav, prinsipper og veiledning i denne forskrift som det er nødvendig å oppfylle og iakttas for å sikre at forsvarlig uavbrutt vakt eller vakter som er tilpasset de rådende omstendigheter og forhold, holdes på alle skip til enhver tid.
2. Skipsføreren skal forvisse seg om at vaktordningene er tilstrekkelig med hensyn til å holde forsvarlig vakt eller vakter, de rådende omstendigheter og forhold tatt i betraktning, og under skipsførerens overordnede ledelse at;
 - 2.1. ansvarshavende vaktoffiserer på broen er ansvarlig for sikker navigering av skipet på sine vakter, da de til enhver tid skal være fysisk til stede på broen eller på et direkte tilknyttet sted så som kartrommet eller kontrollrommet på broen;
 - 2.2. radiooperatører er ansvarlig for å holde uavbrutt radiovakt på aktuelle frekvenser på sine vakter;
 - 2.3. ansvarshavende vaktoffiserer på maskinvakt under ledelse av maskinsjefen, er umiddelbart tilgjengelige og klare til å betjene maskinrom og er, når det kreves, fysisk til stede i maskinrommet på sine vakter; og
 - 2.4. passende og effektiv vakt eller vakter til enhver tid holdes av hensyn til sikkerheten når skipet er for anker eller fortøyd og, dersom skipet fører farlig last, at slik vakt eller vakter er lagt til rette på en måte som fullt ut ivaretar hensynet til den farlige lastens art, mengde, innpakking og stuing og til særskilte forhold som hersker om bord, på sjøen eller på land.
3. Vaktlister skal slås opp på lett tilgjengelige steder.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 7

Brovakt

1. Brovakten skal utføres i samsvar med bestemmelsene i vedlegg A.
2. Brovaktfunksjonene omfatter navigering, manøvrering, kommunikasjon, styring og utkikk. Betjening av nevnte funksjoner skal være slik det fremgår av denne paragrafs nr. 2.1, 2.2 og 2.3.
 - 2.1. Navigering, manøvrering og kommunikasjon. Disse funksjoner skal ivaretas av skipets fører eller ansvarshavende vaktoffiserer på broen.
 - 2.2. Styring. På skip hvor bemanningen er fastsatt under hensyn til at skipet er utstyrt med selvstyreranlegg og purre- og kalleanlegg, kan ansvarshavende vaktoffiser

på broen ha tilsynet med og betjene disse funksjonene alene, unntatt når det forekommer:

- tåke eller nedsatt sikt, eller
- trangt eller urent farvann, eller
- sterk trafikk, eller
- andre spesielle farer.

I slike tilfeller skal det på ethvert skip enten skiftes til manuell styring eller være vedvarende overvåking av kurs og kontroll av skipets selvstyring. I slike tilfeller skal et kvalifisert besetningsmedlem styre skipet eller overvåke kursen på selvstyreranlegget.

- 2.3. Utkikk. Det skal alltid holdes forsvarlig utkikk i samsvar med vedlegg A, del 3.1, og i overensstemmelse med Sjøveisreglenes bestemmelser. Under forutsetninger som er nevnt i vedlegg A del 3.15 kan ansvarshavende vaktoffiser på broen inneha utkikkfunksjonen alene i dagslys.

§ 8

Maskinvakt

1. Vakthold i maskinrommet skal utføres i samsvar med vedlegg A.
2. Vakter skal settes i maskinrommet i henhold til gjeldende forskrift om driftsordninger på norske skip.

Kapittel IV

Avsluttende bestemmelser

§ 9

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 1999.

Fra samme tid oppheves forskrift av 30. juni 1987 nr. 580 om vakthold for dekksavdelingen og maskinavdelingen på norske skip med vedlegg for så vidt gjelder passasjer- og lasteskip.

Vedlegg A

Normer knyttet til vakthold

Vaktordninger og prinsipper som skal iakttas

Del 1. Sertifikater

1. Vakthavende dekksoffiser på brovakt eller dekksvakt skal være behørig kvalifisert i samsvar med bestemmelsene i kapittel II, eller kapittel VII i forhold til pliktene som er forbundet med brovakt eller dekksvakt.
2. Vakthavende maskinoffiser skal være behørig kvalifisert i samsvar med bestemmelsene i kapittel III, eller kapittel VII i forhold til pliktene som er forbundet med maskinvakt.

Del 2. Planlegging av reise

Allmenne krav

- 3 Den ønskede reisen skal være planlagt på forhånd idet det tas hensyn til all relevant informasjon, og enhver kurs som er fastsatt skal kontrolleres før reisen begynner.
- 4 Maskinsjefen skal, i samråd med skipsføreren, på forhånd avgjøre den ønskede reisens behov, idet det tas hensyn til krav til drivstoff, vann, smøremidler, kjemikalier, forbruksvarer og andre reservedeler, verktøy, materiell og alt annet som kreves.

Planlegging for hver reise

- 5 Før hver reise skal føreren på hvert skip forvisse seg om at den ønskede seilingsruten fra avgangshavnen til første anløpshavn planlegges med bruk av adekvate og passende kart og andre nautiske publikasjoner som er nødvendige for den ønskede reisen og som inneholder nøyaktig, fullstendig og oppdatert informasjon vedrørende navigasjonsmessige begrensninger og faremomenter som er av permanent eller forutsigbar natur, og som er relevante for sikker navigering av skipet.

Verifikasjon og fremvisning av planlagt seilingsrute

- 6 Når planleggingen av seilingsruten er verifisert, idet det tas hensyn til all relevant informasjon, skal den planlagte seilingsruten fremvises klart på passende kart og være kontinuerlig tilgjengelig for den vakthavende offiseren, som skal verifisere hver kurs som skal følges før denne tas i bruk under reisen.

Avvik fra planlagt seilingsrute

- 7 Dersom det under en reise tas en avgjørelse om å endre den neste anløpshavnen i den planlagte seilingsruten, eller dersom det er nødvendig for skipet å avvike betydelig fra den planlagte seilingsruten av andre grunner, skal en endret seilingsrute være planlagt før det foretas betydelige avvik fra den opprinnelig planlagte seilingsruten.

Del 3. Vakthold underveis

Prinsipper som gjelder allment for vakthold

- 8 Partene skal gjøre rederier, skipsførere, maskinsjefer og vakthavende personell oppmerksomme på følgende prinsipper, som skal iakttas for å sikre at trygge vakter opprettholdes til alle tider.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

- 9 Føreren på hvert skip har plikt til å forvisse seg om at vaktordningene er adekvate med hensyn til å opprettholde en trygg brovakt. Under skipsførerens overordnede ledelse er de vakthavende dekksoffiserene ansvarlige for å navigere skipet trygt i de tidsrom de har vakt, der de skal være særskilt opptatt av å unngå sammenstøt og grunnstøting.
- 10 Maskinsjefen på hvert skip har plikt til, i samråd med skipsføreren, å forvisse seg om at vaktordningene er adekvate med hensyn til å opprettholde en trygg maskinvakt.

Vern av det marine miljøet

- 11 Skipsføreren, offiserer og mannskaper skal være klar over de alvorlige virkningene av forurensning av det marine miljøet som skyldes skipets drift eller uhell, og skal ta alle mulige forholdsregler for å hindre slik forurensning, særlig innenfor rammen av relevante internasjonale regler og havneregler.

Del 3–1 – Prinsipper som skal iakttas for brovakt

- 12 Vakthavende dekksoffiser er skipsførerens stedfortreder og har det primære ansvaret til alle tider for sikker navigering av skipet og for oppfyllelse av Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972.

Utkikk

- 13 Forsvarlig utkikk skal holdes til alle tider i samsvar med regel 5 i Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972, og skal tjene følgende formål:
 - 13.1 opprettholdelse av en permanent tilstand av årvåkenhet ved bruk av syn og hørsel og andre tilgjengelige midler med hensyn til enhver betydelig endring av driftsmiljøet;
 - 13.2 fullstendig bedømmelse av situasjonen og risikoen for sammenstøt, grunnstøting og andre farer for navigeringen; og
 - 13.3 oppdagelse av skip og fly i nød, skipbrudne personer, vrak, gjenstander i sjøen og andre farer for sikker navigering.
- 14 Utkikken må være i stand til å vie oppgaven med å holde forsvarlig utkikk sin fulle oppmerksomhet, og skal ikke utføre eller bli satt til å utføre plikter som kan komme i konflikt med denne oppgaven.
- 15 Pliktene til utkikken og rormannen er atskilte, og rormannen skal ikke anses å være utkikk under styringen, unntatt på små skip der der er fritt utsyn i alle retninger fra styreposisjonen og det ikke foreligger nedsatt nattsyn eller noen annen hindring med hensyn til å holde en forsvarlig utkikk. Vakthavende dekksoffiser kan være eneste utkikk i dagslys under forutsetning av at det ved alle slike anledninger:
 - 15.1 er foretatt en omhyggelig vurdering av situasjonen og fastslått uten tvil at det er trygt å gjøre dette;
 - 15.2 tas fullt hensyn til alle relevante faktorer, herunder, men ikke begrenset til:
 - værsituasjon
 - sikt
 - trafikk tetthet
 - nærhet til farer for navigeringen
 - oppmerksomheten som kreves når det navigeres i eller nær trafikkseparasjonssystemer; og
 - 15.3 finnes bistand som er umiddelbart tilgjengelig og som kan tilkalles til broen når en hvilken som helst endring i situasjonen krever det.
- 16 Når det tas en avgjørelse om at sammensetningen av brovakten er tilstrekkelig til å sikre at det kan holdes en forsvarlig utkikk, skal skipsføreren ta hensyn til alle relevante faktorer, herunder de som er beskrevet i dette avsnitt i koden, samt følgende faktorer:
 - 16.1 sikt, værsituasjon og sjøtilstand;
 - 16.2 trafikk tetthet, og andre aktiviteter som forekommer i området der fartøyet seiler;
 - 16.3 oppmerksomheten som kreves når det navigeres i eller nær trafikkseparasjonssystemer eller andre seilingsruteordninger;
 - 16.4 den ekstra arbeidsbelastningen som utgjøres av skipets funksjoner, umiddelbare driftskrav og påregnede manøvrer;
 - 16.5 skikkethet for tjeneste for hvert av besetningsmedlemmene som kan tilkalles og som inngår i vekten;
 - 16.6 kjennskap til og tillit til den yrkesmessige kompetansen til skipets offiserer og mannskaper;
 - 16.7 erfaringen hver vakthavende dekksoffiser har og den enkelte offisers fortrolighet med skipets utstyr, prosedyrer og manøvreringsegenskaper;

- 16.8 aktiviteter som finner sted om bord på skipet til enhver tid, herunder aktiviteter knyttet til radiokommunikasjon, og tilgjengelighet av bistand som omgående kan tilkalles til broen om det kreves;
- 16.9 driftsmessig status for instrumenter og kontroller på broen, herunder alarmsystemer;
- 16.10 ror- og propellstyring og skipets manøvreringsegenskaper;
- 16.11 størrelsen på skipet og synsfeltet fra kommandoposisjonen;
- 16.12 utformingen av broen, i den utstrekning en slik utforming kan hindre en person som inngår i vekten i å oppdage, ved bruk av syn eller hørsel, en hvilken som helst utvikling utenfor broen; og
- 16.13 enhver annen relevant standard, prosedyre eller veiledning vedrørende vaktordninger og skikkethet for tjeneste som er vedtatt av Organisasjonen.

Vaktordninger

- 17 Når det skal tas en avgjørelse om sammensetningen av brovakten, som kan innbefatte kvalifiserte mannskaper, skal det blant annet tas hensyn til følgende faktorer:
 - 17.1 ikke på noe tidspunkt skal broen være ubemannet;
 - 17.2 værforholdene, sikten og hvorvidt det er dagslys eller mørke;
 - 17.3 nærhet til farer for navigeringen som kan gjøre det nødvendig for vakthavende offiser å utføre ekstra navigasjonsplikter;
 - 17.4 bruk av og driftsklar tilstand for navigasjonshjelpemidler så som radar eller elektroniske posisjonsgivende innretninger og ethvert annet utstyr som har betydning for sikker navigering av skipet;
 - 17.5 hvorvidt skipet er utstyrt med selvstyring;
 - 17.6 hvorvidt plikter knyttet til radiotjeneste skal utføres;
 - 17.7 alarmer, indikatorer og kontroller for ubemannede maskinrom (UMS) som finnes på broen, prosedyrer for deres bruk og begrensninger; og
 - 17.8 alle uvanlige krav som kan bli stilt til brovakten som et resultat av særskilte omstendigheter ved skipets drift.

Overtakelse av vakt

- 18 Vakthavende dekksoffiser skal ikke overlate vekten til avløsende offiser dersom det er grunn til å tro at sistnevnte ikke er i stand til å utføre sine vaktholdsplikter effektivt, og i slike tilfeller skal skipsføreren underrettes.
- 19 Avløsende offiser skal forvisse seg om at alle som inngår i den aktuelle vekten, er fullt i stand til å utføre sine plikter, særlig med hensyn til deres tilpasning til nattnett. Avløsende offiserer skal ikke ta over en vakt før synet deres fullt ut har tilpasset seg lysforholdene.
- 20 Før de tar over vekten, skal avløsende offiserer forvisse seg om skipets antatte eller sanne posisjon og bekrefte dets rute, kurs og fart og eventuelt UMS-kontroller og skal merke seg alle farer for navigeringen som kan påregnes i løpet av vekten.
- 21 Avløsende offiserer skal personlig forvisse seg om følgende forhold:
 - 21.1 stående ordrer og andre av skipsførers særskilte instruksjoner vedrørende navigeringen av skipet;
 - 21.2 posisjon, kurs, fart og skipets dypgang;
 - 21.3 rådende og ventede forhold hva angår tidevann, strøm, vær, sikt og virkningen av disse faktorene på kurs og fart;
 - 21.4 prosedyrer for bruk av hovedmaskineri til å manøvrere når hovedmaskineriet kontrolleres fra broen; og
 - 21.5 navigasjonssituasjonen, herunder, men ikke begrenset til:
 - 21.5.1 driftsklar tilstand for alt navigasjons- og sikkerhetsutstyr som er i bruk eller som med sannsynlighet vil bli brukt i løpet av vekten,

- 21.5.2 feil ved gyrokompass og magnetiske kompass,
 - 21.5.3 tilstedeværelsen av og bevegelsen til skip i sikte eller som vites å være i nærheten,
 - 21.5.4 forholdene og farene som man med sannsynlighet vil møte i løpet av vekten, og
 - 21.5.5 de mulige virkningene av krenkning, trim, vannets saltholdighet og skipets bevegelse i vannet («squat») på klaringen under kjølen.
- 22 Dersom vakthavende dekksoffiser på noe tidspunkt skal avløses når en manøver eller annen handling for å unngå en fare finner sted, skal avløsningen av denne vaktsoffiseren først skje etter at handlingen er fullført.

Utøvelse av brovakt

- 23 Den vakthavende dekksoffiseren skal:
- 23.1 holde vakt på broen;
 - 23.2 under ingen omstendighet forlate broen før behørig avløsning har funnet sted;
 - 23.3 hele tiden være ansvarlig for sikker navigering av skipet, selv om skipsføreren befinner seg på broen, inntil vedkommende offiser er særskilt informert om at skipsføreren har påtatt seg ansvaret for vekten og dette er forstått av begge; og
 - 23.4 underrette skipsføreren dersom det oppstår tvil om hvilke tiltak som skal treffes for å ivareta sikkerheten.
- 24 På vekten skal kursen som holdes og posisjon og fart kontrolleres med passende mellomrom ved hjelp av ethvert tilgjengelig og nødvendig navigasjonshjelpemiddel for å sikre at skipet følger den planlagte kursen.
- 25 Den vakthavende dekksoffiseren skal ha fullt kjennskap til plasseringen og betjeningen av alt sikkerhets- og navigasjonsutstyr om bord på skipet og skal være oppmerksom på og ta hensyn til slikt utstys driftsbegrensninger.
- 26 Den vakthavende dekksoffiseren skal ikke utføre eller bli satt til å utføre plikter som kan komme i konflikt med sikker navigering av skipet.
- 27 Vakthavende dekksoffiserer skal gjøre mest mulig effektiv bruk av alt navigasjonsutstyr som står til deres disposisjon.
- 28 Når det benyttes radar, skal den vakthavende dekksoffiseren ha i minne nødvendigheten av å oppfylle, til alle tider, de gjeldende bestemmelsene om bruk av radar i Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen.
- 29 I nødsfall skal den vakthavende dekksoffiseren ikke nøle med å bruke ror, maskineri og lydsignalapparater. Likevel skal endringer i maskinturtall varsles på forhånd når dette er mulig, eller det skal gjøres effektiv bruk av UMS-maskinkontroller som finnes på broen i samsvar med gjeldende prosedyrer.
- 30 Vakthavende dekksoffiserer skal kjenne sine skips egenskaper hva angår manøvrering og behandling av skipet, herunder stoppedistanser, og forstå at slike egenskaper kan være ulike fra skip til skip.
- 31 Det skal gjøres forsvarlige opptegnelser på vekten av bevegelser og aktiviteter knyttet til navigeringen av skipet.
- 32 Det er av særskilt stor viktighet at vakthavende dekksoffiser til alle tider forvisser seg om at det holdes forsvarlig utkikk. På skip med et atskilt kartrom kan vakthavende dekksoffiser foreta kortvarige besøk på kartrommet når dette er absolutt påkrevd for den nødvendige utførelsen av navigasjonsplikter, men skal først forvise seg om at det er trygt å gjøre dette og at det holdes forsvarlig utkikk.
- 33 Driftsprøving av skipets navigasjonsutstyr skal foretas på sjøen så ofte som praktisk mulig og slik omstendighetene tillater, særlig før ventede farlige situasjoner som har betydning for navigeringen. Når det er relevant, skal denne prøvingen alltid registreres. Slik prøving skal også foretas før ankomst til eller avgang fra havn.
- 34 Den vakthavende dekksoffiseren skal foreta regelmessige kontroller for å forvise seg om at:
- 34.1 personen som styrer skipet eller selvstyringen holder riktig kurs;

- 34.2 standard kompassfeil bestemmes minst én gang i løpet av vekten og, når det er mulig, etter enhver større kursendring; standard- og gyrokompassene sammenliknes ofte og datterkompassene synkroniseres med moderkompassene;
 - 34.3 selvstyringen testes manuelt minst én gang i løpet av vekten;
 - 34.4 posisjonslanterner og signallampe og annet navigasjonsutstyr fungerer skikkelig;
 - 34.5 radioutstyret fungerer skikkelig i samsvar med punkt 86 i dette avsnittet; og
 - 34.6 alarmer, indikatorer og kontroller for ubemannede maskinrom fungerer skikkelig.
 - 35 Den vakthavende dekksoffiseren skal ha i minne nødvendigheten av å oppfylle, til alle tider, gjeldende krav i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS), 1974.¹ Den vakthavende dekksoffiseren skal ta hensyn til:
 - 35.1 nødvendigheten av å sette en person til å styre skipet og å skifte over til manuell styring i god tid for å gjøre det mulig å håndtere en potensielt farlig situasjon på en sikker måte; og
 - 35.2 at det med et skip under selvstyring er særdeles farlig å la en situasjon utvikle seg til et punkt der den vakthavende dekksoffiseren er uten bistand og må bryte kontinuiteten i utviklingen for å handle i en nødsituasjon.
- ¹ Se regel V/19, V/19-1 og V/19-2.
- 36 Vakthavende dekksoffiserer skal være helt fortrolige med bruken av alle elektroniske navigasjonshjelpemidler som finnes om bord, herunder deres muligheter og begrensninger, og skal bruke hvert av disse hjelpemidlene etter behov og skal ha i minne at ekkoloddet er et verdifullt navigasjonshjelpemiddel.
 - 37 Den vakthavende dekksoffiseren skal alltid bruke radar når det er eller ventes å bli nedsatt sikt, og til alle tider i sterkt trafikkerte farvann, idet det tas tilstrekkelig hensyn til radarens begrensninger.
 - 38 Den vakthavende dekksoffiseren skal sikre at radarskalaene som benyttes endres med tilstrekkelig hyppige mellomrom slik at ekko oppdages så tidlig som mulig. Offiseren skal ha i minne muligheten av at små eller svake ekko ikke oppdages.
 - 39 Når radar er i bruk, skal den vakthavende dekksoffiseren alltid velge en passende radarskala og følge nøye med på skjermen, og offiseren skal sikre at plotting eller systematisk analyse blir påbegynt i god tid.
 - 40 Den vakthavende dekksoffiseren skal underrette skipsføreren omgående:
 - 40.1 dersom det er eller ventes å bli nedsatt sikt;
 - 40.2 dersom trafikkforholdene eller andre skips bevegelser gir grunn til uro;
 - 40.3 dersom det oppstår vansker med å holde kursen;
 - 40.4 dersom land eller et seilingsmerke ikke er i sikte, eller det ikke lykkes å lodde dybden, innen den tiden dette skulle ha skjedd;
 - 40.5 dersom det uventet skjer at land eller et seilingsmerke er i sikte eller en endring i dybdemålingene inntreffer;
 - 40.6 ved maskinhavari, svikt i fjernkontroll av fremdriftsmaskineri, styremaskinhavari eller svikt i annet absolutt nødvendig navigasjonsutstyr, en alarm eller en indikator.
 - 40.7 dersom radioutstyret har en feilfunksjon;
 - 40.8 i hardt vær, dersom det er tvil om muligheten for værskade;
 - 40.9 dersom skipet står overfor en fare for navigeringen, så som is eller et vrak; og
 - 40.10 i enhver annen nødsituasjon eller dersom det er tvil.
 - 41 Uten hensyn til kravet om omgående å underrette skipsføreren under de nevnte omstendighetene skal vakthavende dekksoffiserer dessuten ikke nøle med å treffe umiddelbare tiltak for å ivareta skipets sikkerhet når omstendighetene krever det.

- 42 Den vakthavende dekksoffiseren skal gi vaktgående personell alle relevante instruksjoner og opplysninger som vil sikre at det holdes en trygg vakt, herunder forsvarlig utkikk.

Vakthold under ulike forhold og i ulike områder

Klarvær

- 43 Den vakthavende dekksoffiseren skal foreta hyppige og nøyaktige kompasspeilinger av skip som nærmer seg som et middel til å oppdage risikoen for sammenstøt tidlig og ha i minne at en slik risiko noen ganger kan eksistere også når en merkbar endring i peilingen klart foreligger, særlig når man nærmer seg et svært stort skip eller et slep eller når avstanden til skipet man nærmer seg er liten. Den vakthavende dekksoffiseren skal også ta tidlige og klare forholdsregler i samsvar med gjeldende Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972, og deretter kontrollere at slike tiltak har den ønskede virkning.
- 44 I klarvær skal, når det er mulig, den vakthavende dekksoffiseren alltid prøve ut radaren.

Nedsatt sikt

- 45 Når det er eller ventes å bli nedsatt sikt, skal det fremste ansvaret til vakthavende dekksoffiser være å oppfylle de relevante reglene i Internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, 1972, særlig med hensyn til å gi lydsignaler, gå med sikker fart og å ha maskinene klare til øyeblikkelig manøvrering. Dessuten skal den vakthavende dekksoffiseren:
- 45.1 underrette skipsføreren;
 - 45.2 sette forsvarlig utkikk;
 - 45.3 tenne posisjonslanterner; og
 - 45.4 betjene og bruke radaren.

Når det er mørkt

- 46 Skipsføreren og den vakthavende dekksoffiseren skal, når det settes utkikk, ta behørig hensyn til utstyret på broen og navigasjonshjelpemidler som er tilgjengelige for bruk, deres begrensninger; prosedyrer og sikkerhetstiltak som er gjennomført.

Kystfarvann og sterkt trafikkerte farvann

- 47 Kartet om bord med størst målestokk, som er passende for området og korrigert i henhold til den sist tilgjengelige informasjonen, skal benyttes. Posisjonsbestemmelse skal foretas med hyppige mellomrom, og alltid med bruk av mer enn en metode når forholdene tillater det.
- 48 Den vakthavende dekksoffiseren skal klart identifisere alle relevante seilingsmerker.

Navigering med los om bord

- 49 Losenes plikter og forpliktelser til tross, deres nærvær om bord fritar ikke skipsføreren eller den vakthavende dekksoffiseren fra deres plikter og forpliktelser med hensyn til skipets sikkerhet. Skipsføreren og losen skal utveksle informasjon vedrørende navigasjonsprosedyrer, lokale forhold og skipets karakteristika. Skipsføreren og/eller den vakthavende dekksoffiseren skal samarbeide nært med losen og hele tiden føre nøye kontroll med skipets posisjon og bevegelse.
- 50 Dersom den vakthavende dekksoffiseren er i noen som helst tvil når det gjelder losens handlinger eller hensikter, skal den vakthavende dekksoffiseren søke avklaring hos losen, og er det fortsatt tvil, skal den vakthavende dekksoffiseren underrette skipsføreren og treffe hvilke som helst tiltak som er nødvendige før skipsføreren innfinner seg.

Skip for anker

- 51 Dersom skipsføreren anser det påkrevd, skal det holdes kontinuerlig brovakt når skipet ligger for anker. Når skipet ligger for anker, skal den vakthavende dekksoffiseren:

- 51.1 bestemme og plote skipets posisjon i det kartet som passer så snart det er praktisk mulig;
- 51.2 når forholdene tillater det, skal offiseren kontrollere med tilstrekkelig hyppige mellomrom om skipet stadig er sikkert oppankret ved å ta peilinger av faste seilingsmerker eller lett gjenkjennelige landemerker;
- 51.3 forvisse seg om at det holdes forsvarlig utkikk;
- 51.4 forvisse seg om at det foretas periodiske inspeksjonsrunder på skipet;
- 51.5 observere meteorologiske forhold og tidevannsførhold samt sjøens tilstand;
- 51.6 underrette skipsføreren og treffe alle nødvendige tiltak dersom skipet dregger;
- 51.7 forvisse seg om at hovedmaskineriet og øvrig maskineri holdes driftsklart i samsvar med skipsføreren instruksjoner;
- 51.8 underrette skipsføreren dersom sikten forverres;
- 51.9 forvisse seg om at skipet viser riktige lanterner og signalfigurer og gir korrekte lydsignaler i samsvar med alle gjeldende regler; og
- 51.10 ta forholdsregler for å verne miljøet mot forurensning fra skipet og følge gjeldende regler om forurensning.

Del 3–2 – Prinsipper som skal iakttas for maskinvakt

- 52 Betegnelsen «maskinvakt», slik den anvendes i del 3–2, 4–4 og 4–4 i dette avsnitt, betyr enten en person eller en gruppe personell som vekten består av eller en ansvarsperiode for en offiser der offiserens fysiske nærvær i maskinrom kan være, eller ikke være, påkrevd.
- 53 «Vakthavende maskinoffiser» er maskinsjefens stedfortreder og har det fremste ansvaret til alle tider for sikker og effektiv drift og vedlikehold av maskineri som har betydning for skipets sikkerhet, og er ansvarlig for nødvendig inspeksjon, betjening og prøving av alt maskineri og utstyr som tilhører maskinvaktens ansvarsområde.

Vaktordninger

- 54 Sammensetningen av maskinvakten skal til alle tider være tilstrekkelig til å ivareta sikker drift av alt maskineri som har betydning for skipets drift i enten automatisk eller manuell modus, og være tilpasset rådende omstendigheter og forhold.
- 55 Når det skal tas en avgjørelse om sammensetningen av maskinvakten, som kan innbefatte kvalifiserte mannskaper, skal det blant annet tas hensyn til følgende faktorer:
 - 55.1 skipstype og maskineriets type og tilstand;
 - 55.2 tilstrekkelig tilsyn til alle tider for maskineri som har betydning for sikker drift av skipet;
 - 55.3 enhver særskilt driftsmodus som er påkrevd på grunn av forhold som vær, is, forurenset vann, grunt farvann, nødsituasjoner, begrensning av skade eller forurensning;
 - 55.4 maskinvaktens kvalifikasjoner og erfaring;
 - 55.5 sikkerhet for menneskeliv, skip, last og havn, og vern av miljøet;
 - 55.6 etterlevelse av internasjonale, nasjonale og lokale regler og bestemmelser; og
 - 55.7 opprettholdelse av skipets normale drift.

Overtakelse av vakt

- 56 Den vakthavende maskinoffiseren skal ikke overlate vekten til avløsende offiser dersom det er grunn til å tro at sistnevnte åpenbart ikke er i stand til å utføre sine vaktholdsplikter effektivt, og i slike tilfeller skal maskinsjefen underrettes.
- 57 Avløsende offiser skal forvisse seg om at alle som inngår i den aktuelle vekten, tilsynelatende er fullt i stand til å utføre sine plikter effektivt.

- 58 Før de tar over maskinvakten, skal avløsende offiserer minst forvise seg om følgende forhold:
- 58.1 stående ordrer og maskinsjefens særskilte instruksjoner vedrørende driften av skipets systemer og maskineri;
 - 58.2 arten av alt arbeid som utføres på maskineri og systemer, personellet som gjør arbeidet og potensielle faremomenter;
 - 58.3 nivå og, når det er aktuelt, tilstand for vann eller rester i rennesteiner, ballast-tanker, sloptanker, reservetanker, ferskvannstanker, kloakktanker og særskilte krav med hensyn til bruk eller fjerning av innholdet i disse;
 - 58.4 tilstand og nivå for brennolje i reservetankene, bunnfellingstanken, dagtanken og andre oppbevaringsmidler for brennolje;
 - 58.5 særskilte krav knyttet til fjerning av kloakk fra sanitærsystemet;
 - 58.6 tilstand og driftsmodus for ulike hoved- og hjelpesystemer, herunder fordelings-systemet for elektrisk kraft;
 - 58.7 når det er aktuelt, tilstand for overvåkings- og reguleringsutstyr, og hvilket utstyr som betjenes manuelt;
 - 58.8 når det er aktuelt, tilstand og driftsmodus for automatisk kjelekontrollutstyr så som flammekontrollsystemer, grensekontrollsystemer, forbrenningskontroll, kontrollsystemer for regulering av brennoljetilførsel og annet utstyr knyttet til drift av dampkjeler;
 - 58.9 potensielle ugunstige forhold som følge av dårlig vær, is, forurenset vann eller grunt farvann;
 - 58.10 særskilte driftsmåter som er påkrevd ved utstyrssvikt eller ugunstige forhold ved skipets tilstand;
 - 58.11 rapporter fra maskinmannskaper vedrørende oppgavene de er satt til å utføre;
 - 58.12 tilgjengelighet av brannsløkkingsmidler; og
 - 58.13 hvor fullstendig maskindagboken er ført.

Utøvelse av maskinvakt

- 59 Den vakthavende maskinoffiseren skal påse at de etablerte vaktordningene opprettholdes og at mannskaper som inngår i maskinvakten bidrar til sikker og effektiv drift av fremdriftsmaskineriet og hjelpeutstyret under ledelse av maskinoffiseren.
- 60 Den vakthavende maskinoffiseren skal hele tiden være ansvarlig for arbeidsoperasjoner i maskinrommet, selv om maskinsjefen befinner seg i maskinrommet, inntil vedkommende offiser er særskilt informert om at maskinsjefen har påtatt seg ansvaret for vakten og dette er forstått av begge.
- 61 Alle som inngår i maskinvakten skal være fortrolige med de vaktholdspliktene de skal utføre. Alle som inngår i maskinvakten skal dessuten i forhold til skipet de gjør tjeneste om bord på, ha kjennskap til:
- 61.1 bruken av egnede interne sambandssystemer;
 - 61.2 rømningsveier fra maskinrom;
 - 61.3 alarmsystemene for maskinrom, og være i stand til å skille mellom de ulike alarmene med særlig oppmerksomhet rettet mot alarmen for brannsløkkingsmidler; og
 - 61.4 antall, plassering og typer av utstyrsenheter for brannsløkking og skadekontroll i maskinrom, dessuten deres bruk og de ulike forsiktighetsreglene som skal iakttas.
- 62 Ethvert maskineri som ikke fungerer tilfredsstillende og som ventes å feilfungerer eller som krever særskilt behandling, skal identifiseres, sammen med ethvert tiltak som allerede er iverksatt. Det skal utarbeides planer for videre tiltak dersom dette er påkrevd.

- 63 Når maskinrom er bemannet, skal den vakthavende maskinoffiseren til alle tider være rede og i stand til å betjene fremdriftsmaskineriet for å ivareta behovet for endringer i retning eller fart.
- 64 Når maskinrom er periodevis ubemannet, skal maskinoffiseren på beredskapsvakt være umiddelbart tilgjengelig og kunne tilkalles til maskinrom.
- 65 Alle ordrer fra broen skal utføres omgående. Endringer i retning eller fart for hovedfremdriftsenhetene skal registreres, med mindre en administrasjon har avgjort at et bestemt skips størrelse og karakteristika gjør det upraktisk å foreta slike registreringer. Den vakthavende maskinoffiseren skal sikre at kontrollene for hovedfremdriftsenheten, når de er i modus for manuell drift, er under kontinuerlig tilsyn ved beredskap eller manøvrering.
- 66 Nødvendig oppmerksomhet skal vies pågående vedlikehold av og støtte for alt maskineri, herunder mekaniske, elektriske, elektroniske, hydrauliske og luftdrevne systemer, deres kontrollapparat og tilknyttede sikkerhetsutstyr, alt utstyr til systemer som betjener rom i innredningen og registrering av bruk av lagervarer og reservedeler.
- 67 Maskinsjefen skal forvisse seg om at den vakthavende maskinoffiseren er informert om alt forebyggende vedlikehold, all skadekontroll og alle reparasjoner som skal foretas i løpet av maskinvakten. Den vakthavende maskinoffiseren skal ha ansvaret for å isolere, å sørge for omløp for og å tilpasse alt maskineri som det skal arbeides på og som tilhører maskinvaktens ansvarsområde, og skal føre oversikt over alt arbeid som utføres.
- 68 Når maskinrommet er satt i beredskap, skal den vakthavende maskinoffiseren påse at alt maskineri og utstyr som kan bli brukt under manøvrering, er klart til bruk omgående, og at en tilstrekkelig kraftreserve er tilgjengelig for styremaskinen og andre behov.
- 69 Vakthavende maskinoffiserer skal ikke utføre eller bli satt til å utføre plikter som kan komme i konflikt med deres tilsynsplikter når det gjelder hovedfremdriftssystemet og hjelpeutstyr. De skal uavbrutt føre tilsyn med hovedfremdriftsanlegget og hjelpesystemer inntil de er behørig avløst og skal med jevne mellomrom inspisere maskineriet de har ansvaret for. De skal også sørge for at det går et tilstrekkelig antall runder i maskinrom og styremaskinrom for å observere og rapportere feilfunksjoner ved utstyret eller utstyrs-havari, å foreta eller lede rutinemessige justeringer, nødvendig vedlikehold og alle andre nødvendige oppgaver.
- 70 Vakthavende maskinoffiserer skal instruere alle andre personer som inngår i maskinvakten for å informere dem om potensielt farlige forhold som kan virke negativt inn på maskineriet eller bringe menneskeliv eller skip i fare.
- 71 Den vakthavende maskinoffiseren skal forvisse seg om at det føres tilsyn med maskinvakten og skal sørge for at det settes inn nytt vaktpersonell dersom personell på maskinvakten blir ute av stand til å ivareta sine plikter. Maskinvakten skal ikke la maskinrom være uten tilsyn på en måte som vil hindre manuell betjening av maskinanlegg eller trotler.
- 72 Den vakthavende maskinoffiseren skal treffe nødvendige tiltak for å begrense virkningene av skader som skyldes utstyrshavari, brann, vanninntrengning, brudd, sammenstøt, grunnstøting eller andre forhold.
- 73 Før vakten avsluttes, skal den vakthavende maskinoffiseren påse at alle hendelser knyttet til hoved- eller hjelpemaskineriet som har funnet sted i løpet av maskinvakten, er nedtegnet på en passende måte.
- 74 Den vakthavende maskinoffiseren skal samarbeide med enhver maskinist som har ansvar for vedlikeholdsarbeid ved alt forebyggende vedlikehold, all skadekontroll og alle reparasjoner. Dette skal omfatte, men ikke nødvendigvis være begrenset til:
 - 74.1 å isolere og å sørge for omløp for maskineri det skal arbeides på;
 - 74.2 å tilpasse resten av anlegget slik at det fungerer tilfredsstillende og sikkert i den tiden vedlikeholdet pågår;
 - 74.3 å føre oversikt over, i maskindagboken eller annet passende dokument, utstyret som det er arbeidet på og personellet som har tatt del i arbeidet, og hvilke sikkerhetstiltak som ble iverksatt og av hvem, som en hjelp for avløsende offiserer og for å kunne dokumentere arbeidet; og

- 74.4 å teste og sette i drift det reparerte maskineriet eller utstyret når det er nødvendig.
- 75 Den vakthavende maskinoffiseren skal forvisse seg om at alle mannskaper i maskinrommet som utfører vedlikeholdsplikter, er tilgjengelige for å bistå ved manuell betjening av maskineri i tilfelle av svikt i automatisk utstyr.
- 76 Den vakthavende maskinoffiseren skal ha i minne at endringer i fart som skyldes feilfunksjon ved maskineriet, eller ethvert tap av styring, kan bringe sikkerheten for skip og menneskeliv i fare. Broen skal umiddelbart underrettes i tilfelle av brann og før tiltak treffes i maskinrom som kan forårsake reduksjon i skipets fart, nær forestående svikt i styresystemet, stans i skipets fremdriftssystem eller en hvilken som helst endring i generering av elektrisk kraft eller liknende trussel mot sikkerheten. Denne underretningen skal om mulig gis før endringene foretas, for å gi broen så mye tid som mulig til å treffe et hvilket som helst mulig tiltak for å unngå en potensiell sjøulykke.
- 77 Den vakthavende maskinoffiseren skal underrette maskinsjefen uten opphold:
- 77.1 når en maskinskade eller feilfunksjon oppstår som kan utgjøre en fare for sikker drift av skipet;
- 77.2 når en hvilken som helst feilfunksjon oppstår som antas å kunne forårsake skade på eller havari av fremdriftsmaskineri, hjelpemaskineri eller overvåkings- og styresystemer; og
- 77.3 i enhver nødsituasjon eller dersom det er tvil om hvilken avgjørelse som skal tas eller hvilke tiltak som skal treffes.
- 78 Uavhengig av kravet om å underrette maskinsjefen under de ovennevnte omstendighetene skal den vakthavende maskinoffiseren ikke nøle med å treffe tiltak omgående for å ivareta sikkerheten til skipet, skipets maskineri og mannskap når omstendighetene krever det.
- 79 Den vakthavende maskinoffiseren skal gi vaktpersonellet alle relevante instruksjoner og opplysninger som sikrer at det holdes en trygg maskinvakt. Rutinemessig vedlikehold av maskineriet, utført som forefallende arbeid som del av et trygt vakthold, skal innpasses som en fast del av vaktrutinen. Omfattende reparasjonsvedlikehold som medfører reparasjoner på elektrisk, mekanisk, hydraulisk, luftdrevet eller tilhørende elektronisk utstyr over hele skipet skal utføres med den vakthavende maskinoffiserens og maskinssjefens vitende. Det skal føres oversikt over slike reparasjoner.

Maskinvakt under ulike forhold og i ulike områder

Nedsatt sikt

- 80 Den vakthavende maskinoffiseren skal påse at luft- og damptrykk holdes kontinuerlig oppe slik at lydsignaler kan gis og at ordrer fra broen vedrørende endringer i fart og retning omgående etterkommes til alle tider, og dessuten at hjelpemaskineriet som brukes til manøvrering lett kan benyttes.

Kystfarvann og sterkt trafikkerte farvann

- 81 Den vakthavende maskinoffiseren skal påse at alt maskineri som har betydning for manøvreringen av skipet, omgående kan settes i modus for manuell drift når offiseren underrettes om at skipet er i sterkt trafikkert farvann. Den vakthavende maskinoffiseren skal også påse at en tilstrekkelig kraftreserve er tilgjengelig for styring og andre manøvreringsbehov. Nødstyring og annet hjelpeutstyr skal være klart til øyeblikkelig bruk.

Skip for anker

- 82 Når skipet er for anker i åpen sjø, skal maskinsjefen samrå seg med skipsføreren om den maskinvaktordningen som er benyttet under reisen, skal opprettholdes.
- 83 Når et skip er for anker på åpen red eller under hvilke som helst andre forhold må sies å være oppankret i sjøen, skal den vakthavende maskinoffiseren påse at:
- 83.1 det holdes en effektiv maskinvakt;
- 83.2 det foretas periodisk inspeksjon av alt maskineri som er i drift og i beredskap;

- 83.3 hoved- og hjelpemaskineri holdes klart til øyeblikkelig bruk i samsvar med ordrer fra broen;
- 83.4 det iverksettes tiltak for å verne miljøet mot forurensning fra skipet, og at gjeldende regler for hindring av forurensning følges; og
- 83.5 alle skadekontrollsystemer og brannsløkkingsanlegg er driftsklare.

Del 3–3 – Prinsipper som skal iakttas for radiovakt

Allmenne bestemmelser

- 84 Administrasjonene skal gjøre rederier, skipsførere og personell som utfører radiovakt hold oppmerksomme på følgende bestemmelser, som skal følges for å sikre at tilstrekkelig sikkerhetsmessig radiovakt holdes mens skipet er i sjøen. Ved etterlevelsen av denne kode skal det tas hensyn til Radioreglementet.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Vaktordninger

- 85 Når radiovaktordninger bestemmes, skal skipsføreren på hvert sjøgående skip:
- 85.1 påse at radiovakten holdes i samsvar med de relevante bestemmelsene i Radioreglementet og SOLAS-konvensjonen;
 - 85.2 påse at de primære radiovaktholdspliktene ikke blir skadelidende på grunn av at radiotrafikk som ikke er relevant for sikker bevegelse av skipet og sikker navigering, vies oppmerksomhet; og
 - 85.3 ta hensyn til radioutstyret som er installert om bord og dets driftsmessige status.

Utøvelse av radiovakt

- 86 Radiooperatøren som utfører radiovaktholdsplikter, skal:
- 86.1 påse at det holdes vakt på frekvensene som er spesifisert i Radioreglementet og SOLAS-konvensjonen; og
 - 86.2 jevnlig kontrollere driften av radioutstyret og dets kraftkilder i løpet av vakten og underrette skipsføreren om alle observerte tilfeller av svikt i dette utstyret.
- 87 Kravene i Radioreglementet og SOLAS-konvensjonen om føring av radiotelegraf- eller eventuelt radiodagbok skal oppfylles.
- 88 Ansvar for journalføring i tilknytning til radiotjeneste, i samsvar med kravene i Radioreglementet og SOLAS-konvensjonen, ligger til den radiooperatøren som har fått tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner. Følgende forhold, sammen med tidspunktene da forholdene inntraff, skal journalføres:
- 88.1 et sammendrag av radiokommunikasjon som omfatter nødmeldinger, hastemeldinger og sikkerhetsmeldinger;
 - 88.2 viktige hendelser knyttet til radiotjenesten;
 - 88.3 skipets posisjon minst én gang om dagen når det er relevant; og
 - 88.4 et sammendrag av tilstanden for radioutstyret, herunder utstyrets kraftkilder.
- 89 Journalene skal oppbevares på det stedet nødkommunikasjon over radio skjer, og skal gjøres tilgjengelige:
- 89.1 for inspeksjon som foretas av skipsføreren; og
 - 89.2 for inspeksjon som foretas av en hvilken som helst av administrasjonens bemyndigede tjenestemenn og av enhver behørig bemyndiget inspektør som utøver kontroll i henhold til artikkel X i konvensjonen.

Del 4. Vakthold i havn

Prinsipper som gjelder alt vakthold

Allment

- 90 På ethvert skip som er trygt fortøyd eller ligger trygt for anker under normale forhold i havn, skal skipsføreren sørge for at det holdes en egnet og effektiv vakt for å ivareta sikkerheten. Særkrav kan være nødvendige for særskilte typer av fremdriftssystemer eller hjelpeutstyr om bord på skip og for skip som fører risikofylte, farlige, giftige eller meget brannfarlige materialer eller andre særskilte typer av last.

Vaktordninger

- 91 Dekksvaktordningene i havn skal til alle tider være tilstrekkelige til å:
- 91.1 ivareta sikkerheten for menneskeliv, skip, havn og miljø, og ivareta sikker drift av alt maskineri som er knyttet til lasting og lossing;
 - 91.2 oppfylle internasjonale, nasjonale og lokale regler; og
 - 91.3 opprettholde orden og normale rutiner om bord på skipet.
- 92 Skipsføreren skal bestemme sammensetningen og varigheten av dekksvakten på grunnlag av fortøynings- og ankringsforholdene, skipets type og arten av plikter.
- 93 Dersom skipsføreren finner det nødvendig, skal en kvalifisert offiser lede dekksvakten.
- 94 Det nødvendige utstyret skal være tilrettelagt på en slik måte at det gir effektivt vakthold.
- 95 Maskinsjefen skal, i samråd med skipsføreren, påse at maskinvaktordningene er tilstrekkelige til å opprettholde en sikker maskinvakt i havn. Når det tas avgjørelse om sammensetningen av maskinvakten, der egnede mannskaper som skal utføre plikter i maskinrommet kan inngå, skal det blant annet tas hensyn til følgende forhold:
- 95.1 på alle skip med fremdriftskraft på 3.000 kW og mer skal en offiser alltid lede maskinvakten;
 - 95.2 på skip med fremdriftskraft på mindre enn 3.000 kW kan det, når skipsføreren tillater det og i samråd med maskinsjefen, holdes maskinvakt uten at en offiser leder vakten; og
 - 95.3 offiserer skal, når de leder en maskinvakt, ikke utføre eller bli satt til å utføre noen som helst oppgave eller plikt som vil kunne komme i konflikt med deres tilsynsplikt når det gjelder skipets maskineri.

Overtakelse av vakt

- 96 En vakthavende dekksoffiser eller maskinoffiser skal ikke overlate vakten til avløsende offiser dersom det er grunn til å tro at sistnevnte åpenbart ikke er i stand til å utføre sine vaktholdsplikter effektivt, og i slike tilfeller skal enten skipsføreren eller maskinsjefen underrettes. Avløsende dekksoffiserer eller maskinoffiserer skal forvisse seg om at alle som inngår i den aktuelle vakten, tilsynelatende er fullt i stand til å utføre sine plikter effektivt.
- 97 Dersom en viktig arbeidsoperasjon utføres på det tidspunktet da vaktskifte skal finne sted, skal denne fullføres av offiseren som skal avløses, unntatt når skipsføreren eller maskinsjefen gir annen ordre.

Del 4–1 – Overtakelse av dekksvakt

- 98 Før overtagelse av dekksvakt skal avløsende offiser være underrettet om følgende forhold av den vakthavende dekksoffiseren:
- 98.1 vanddybden der skipet ligger, skipets dypgang, nivå og tidspunkt for høy- og lavvann; sikringen av fortøyingene, ankerplasseringen og hvor mye kjetting

- 98.2 som er ute, og andre forhold ved fortøyningene som er av betydning for skipets sikkerhet; hovedmaskineriets tilstand og dets beredskap i nødsituasjoner;
- 98.3 alt arbeid som skal utføres om bord; art, mengde og plassering av last som er tatt om bord eller som enda er om bord, og lasteavfall om bord etter at skipet er ferdig losset;
- 98.4 vannstanden i rennesteiner og ballasttanker;
- 98.5 lanterner som vises eller lys- og lydsignaler som gis;
- 98.6 antallet besetningsmedlemmer som kreves om bord og nærvær av andre personer om bord;
- 98.7 brannslukkingsutstyrets tilstand;
- 98.8 alle særskilte havneregler;
- 98.9 skipsførerens stående og særskilte ordrer;
- 98.10 sambandslinjene som er tilgjengelige mellom skipet og personell på land, herunder havnemyndigheter, i tilfelle en nødsituasjon skulle oppstå eller bistand er nødvendig;
- 98.11 alle andre forhold av betydning for sikkerheten til skipet, dets mannskap og last eller for vern av miljøet mot forurensning;
- 98.12 fremgangsmåten ved varsling av rette myndighet i tilfelle av miljøforurensning som skyldes virksomhet på skipet.
- 99 Før de overtar en dekksvakt, skal avløsende offiserer verifisere at:
 - 99.1 fortøyningene og ankerkjettingene er tilstrekkelig sikret;
 - 99.2 de foreskrevne lanterner eller lyd- og lyssignaler vises eller gis korrekt;
 - 99.3 sikkerhetstiltak og brannvernregler iakttas;
 - 99.4 de er oppmerksomme på enhver risikofylt eller farlig last som lastes eller losses og tiltak som skal iverksettes i tilfelle av søl eller brann;
 - 99.5 ingen ytre vilkår eller forhold setter skipet i fare og at eget skip ikke utgjør en fare for andre skip.

Del 4–2 – Overtakelse av maskinvakt

- 100 Før de overtar en maskinvakt, skal avløsende offiserer være underrettet om følgende forhold av den vakthavende maskinoffiseren:
 - 100.1 stående ordrer for dagen, særskilte ordrer vedrørende skipets drift, vedlikehold, reparasjoner av skipets maskineri eller kontrollutstyr;
 - 100.2 arten av alt arbeid som blir utført på maskineri og systemer om bord, personell som er involvert og potensielle farer;
 - 100.3 når det er aktuelt, nivå og tilstand for vann eller rester i rennesteiner, ballasttanker, sloptanker, kloakktanker og særskilte krav med hensyn til bruk eller fjerning av innholdet i disse;
 - 100.4 særskilte krav knyttet til fjerning av kloakk fra sanitærsystemet;
 - 100.5 tilstand og beredskapsnivå for bærbart brannslukkingsutstyr og faste brannslukkingsinstallasjoner og branndeteksjonssystemer;
 - 100.6 personer som er godkjent som reparatører og som er i ferd med å utføre reparasjoner av maskineri og utstyr om bord, deres arbeidssted og reparasjonsfunksjoner, så vel som alt annet autorisert personell og det nødvendige mannskapet;
 - 100.7 alle havneregler vedrørende utslipp fra skipet, brannslukkingskrav og skipets beredskap, særlig når det er fare for dårlig vær;
 - 100.8 sambandslinjene som er tilgjengelige mellom skipet og personell på land, herunder havnemyndigheter, i tilfelle en nødsituasjon skulle oppstå eller bistand er nødvendig;

- 100.9 alle andre forhold av betydning for sikkerheten til skipet, dets mannskap og last eller for vern av miljøet mot forurensing; og
 - 100.10 fremgangsmåten ved varsling av rette myndighet i tilfelle av miljøforurensning som skyldes virksomhet knyttet til maskineri og utstyr om bord.
- 101 Avløsende offiserer skal, før de overtar en maskinvakt, forvisse seg om at de har fått alle nødvendige opplysninger om forholdene som er omtalt ovenfor fra offiseren de avløser, og:
- 101.1 være fortrolige med eksisterende og potensielle kraft-, varme- og lyskilder og deres distribusjon;
 - 101.2 kjenne til tilgjengelighet av og tilstand for skipets drivstoff, smøremidler og all vannforsyning; og
 - 101.3 være rede til å gjøre skipet og dets maskineri klart for beredskaps- eller nødsituasjoner så langt det lar seg gjøre og slik det er påkrevd.

Del 4–3 – Utøvelse av dekksvakt

- 102 Den vakthavende dekksoffiseren skal:
- 102.1 gå runder med jevne mellomrom for å inspisere skipet;
 - 102.2 være særskilt oppmerksom på:
 - 102.2.1 tilstanden for og sikringen av landgang, ankerkjetting og fortøyninger, særlig ved tidevannsskifte eller på kaiplass med sterk stigning eller sterkt fall, og, når det er nødvendig, treffe tiltak for å sikre at de er i normal brukstilstand,
 - 102.2.2 dypgang, klaring under kjølen og skipets tilstand med henblikk på å unngå farlig slagside eller trim under arbeid med last eller ballast,
 - 102.2.3 værforhold og sjøgang,
 - 102.2.4 iakttagelse av alle regler vedrørende sikringstiltak og brannvern,
 - 102.2.5 vannstanden i rennesteiner og tanker,
 - 102.2.6 alle personer om bord og hvor de befinner seg, særlig personer som befinner seg i avsides eller innelukkede rom, og
 - 102.2.7 visning av lanterner og bruk av lys- og lydsignaler når det er påkrevd;
 - 102.3 treffe nødvendige tiltak for å beskytte skip, personer om bord og last i dårlig vær eller når stormvarsel mottas;
 - 102.4 ta alle nødvendige forholdsregler for å hindre forurensning av miljøet fra skipet;
 - 102.5 når det oppstår en nødsituasjon som truer skipets sikkerhet, gi alarm, underrette skipsføreren og treffe alle tiltak som er mulige for å hindre skade på skipet, dets last og personer om bord, og om nødvendig be om hjelp fra myndigheter i land eller fra skip i nærheten;
 - 102.6 være klar over skipets stabilitetstilstand slik at brannvesenet i land kan orienteres om den omtrentlige mengde vann som kan pumpes om bord uten fare for skipet;
 - 102.7 tilby hjelp til skip eller personer i nød;
 - 102.8 ta nødvendige forholdsregler for å forebygge ulykker eller skade når propellene skal tørnes; og
 - 102.9 å føre inn i den aktuelle dagboken alle viktige hendelser som angår skipet.

Del 4–4 – Utøvelse av maskinvakt

- 103 Vakthavende maskinoffiserer skal vie følgende forhold særskilt oppmerksomhet:
- 103.1 iakttakelse av alle ordrer, særskilte driftsprosedyrer og regler vedrørende risikofylte forhold og forebygging av disse innenfor alle områdene vaktoffiseren har ansvaret for;
 - 103.2 instrumenterings- og kontrollsystemer, overvåking av all kraftforsyning, alle komponenter og systemer som er i drift;
 - 103.3 teknikkene, metodene og prosedyrene som er nødvendige for å hindre overtredelse av forurensningsregler gitt av lokale myndigheter; og
 - 103.4 rennesteinenes tilstand.
- 104 Vakthavende maskinoffiserer skal:
- 104.1 gi alarm i nødsituasjoner når omstendighetene etter vaktoffiserens oppfatning krever det, og treffe alle tiltak som er mulige for å hindre skade på skip, personer om bord og last;
 - 104.2 være oppmerksom på dekksoffiserens behov knyttet til utstyret som trengs til lasting eller lossing og dessuten kravene som ballastsystemer og andre kontrollsystemer for skipets stabilitet stiller;
 - 104.3 foreta hyppige kontrollrunder for å fastslå mulige tilfeller av feilfunksjon eller svikt, og omgående iverksette tiltak i slike tilfeller for å ivareta sikkerheten for skip, laste- og losseoperasjoner, havn og miljø;
 - 104.4 påse at nødvendige forholdsregler tas innenfor vaktoffiserens ansvarsområde for å forebygge ulykker eller skade på skipets ulike elektriske, elektroniske, hydrauliske, luftdrevne og mekaniske systemer;
 - 104.5 påse at det føres tilfredsstillende oversikt over alle viktige hendelser som angår drift, tilpassing eller reparasjon av skipets maskineri.

Del 4–5 – Vakt i havn på skip som fører risikofylt last

Allment

- 105 Skipsføreren på hvert skip som fører last som er risikofylt, det være seg eksplosiv, brannfarlig, giftig, helsefarlig eller miljøskadelig last, skal påse at trygge vaktordninger opprettholdes. På skip som fører risikofylt last i bulk skal dette sikres ved at en behørig kvalifisert offiser eller offiserer og eventuelt mannskaper skal være umiddelbart tilgjengelige, også når skipet er trygt fortøyd eller trygt oppankret i havn.
- 106 På skip som fører risikofylt last på annen måte enn i bulk, skal skipsføreren ta alle mulige hensyn til den risikofylte lastens art, mengde, innpakning og stuing og til alle særskilte forhold om bord, til vanns og på land.

Vedlegg B

Veiledning knyttet til vakthold

Veiledning vedrørende vaktordninger og prinsipper som skal iakttas

Del 3–1. Veiledning om brovakt

Innledning

- 2 Særskilt veiledning kan være nødvendig for spesielle skipstyper og dessuten for skip som fører risikofylt, farlig, giftig eller meget brannfarlig last. Skipsføreren bør gi slik driftsveiledning slik det enkelte tilfellet tilsier.
- 3 Det er avgjørende at ansvarshavende vaktoffiserer på broen forstår at effektiv utførelse av deres plikter er nødvendig av hensyn til sikkerheten for menneskeliv og eiendom til sjøs og for å hindre forurensning av det marine miljøet.

Forvaltning av broressurser

- 4 Rederiene bør utarbeide veiledning om forsvarlige prosedyrer på broen og fremme bruk av sjekklistesom er tilpasset hvert skip, idet det tas hensyn til nasjonal og internasjonal veiledning.¹

¹ «ICS Bridge Procedures Guide (Witherby Marine Publishing, 32/36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, UK)» kan være til hjelp ved utarbeidelsen av kursopplegg.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

- 5 Rederiene bør også utarbeide veiledning til skipsførere og ansvarshavende vaktoffiserer på broen på hvert skip om nødvendigheten av kontinuerlig vurdering av hvordan brovaktressursene fordeles og brukes, på grunnlag av for eksempel følgende prinsipper for forvaltning av broressurser:
 - 5.1 et tilstrekkelig antall kvalifiserte personer bør være på vakt for å sikre at alle plikter kan utføres effektivt;
 - 5.2 alle som inngår i brovakten bør ha passende kvalifikasjoner og være skikket til å utføre sine plikter effektivt og virkningsfullt, eller ansvarshavende vaktoffiserer på broen bør ta hensyn til enhver begrensning i de tilgjengelige personenes kvalifikasjoner eller skikkethet når vedkommende tar avgjørelser om navigering og drift;
 - 5.3 pliktene bør på en klar og utvetydig måte tildeles bestemte personer, som bør bekrefte at de forstår sine ansvarsområder;
 - 5.4 oppgavene bør utføres i en klart prioritert rekkefølge;¹
 - 5.5 ingen som inngår i brovakten bør få tildelt flere plikter eller vanskeligere oppgaver enn vedkommende kan utføre på en effektiv måte;
 - 5.6 den enkelte bør til alle tider plasseres der vedkommende kan utføre sine plikter på den mest effektive og virkningsfulle måten, og bør omplasseres når omstendighetene krever det;
 - 5.7 de som inngår i brovakten, bør ikke få tildelt noen forskjellige plikter, oppgaver eller plasseringer før ansvarshavende vaktoffiserer på broen er sikker på at endringen kan foretas effektivt og virkningsfullt;

- 5.8 instrumenter og utstyr som anses å være nødvendig for effektiv utførelse av plikter, bør være lett tilgjengelig for personer i brovakten som benytter det aktuelle utstyret;
- 5.9 meddelelser mellom personer som inngår i brovakten, bør være klare, raske, pålitelige og relevante for oppgavene som skal utføres;
- 5.10 aktivitet som ikke er absolutt nødvendig og forstyrrelser bør unngås, stoppes eller fjernes;
- 5.11 alt broutstyr bør fungere skikkelig, og dersom så ikke er tilfelle, bør ansvarshavende vaktoffiser på broen ta hensyn til enhver feilfunksjon som kan foreligge når avgjørelser om driften skal tas;
- 5.12 all avgjørende informasjon bør samles inn, bearbeides og tolkes og foreligge lett tilgjengelig for de som har behov for den for å utføre sine plikter;
- 5.13 materiell som ikke er absolutt nødvendig, bør ikke plasseres på broen eller på annet sted der det foregår arbeid; og
- 5.14 alle som inngår i brovakten, bør til alle tider være forberedt på å reagere effektivt og virkningsfullt på endringer i forholdene.

¹ «ICS Bridge Procedures Guide (Witherby Marine Publishing, 32/36 Aylesbury Street, London EC1R 0ET, UK)» kan være til hjelp ved utarbeidelsen av kursopplegg.
Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Del 3–2. Veiledning om maskinvakt

- 6 Særskilt veiledning kan være nødvendig for spesielle typer fremdriftssystemer eller hjelpeutstyr og for skip som fører risikofylte, farlige, giftige eller meget brannfarlige materialer eller andre spesielle typer last. Maskinsjefen bør gi slik driftsveiledning slik det enkelte tilfellet tilsier.
- 7 Det er avgjørende at ansvarshavende vaktoffiserer på maskinvakt forstår at effektiv utførelse av deres vaktholdsplikter er nødvendig av hensyn til sikkerheten for menneskeliv og eiendom til sjøs og for å hindre forurensning av det marine miljøet.
- 8 Før de tar over maskinvakten, bør avløsende offiserer:
 - 8.1 være fortrolige med plasseringen og bruken av utstyret som skal ivareta sikkerheten for menneskeliv i et risikofylt eller giftig miljø;
 - 8.2 forvisse seg om at materiell til bruk ved førstehjelp i en nødsituasjon er lett tilgjengelig, særlig materiell som er nødvendig for behandling av brannsåre og skåldsår; og
 - 8.3 være oppmerksomme på, når skipet er trygt forankret eller fortøyd i havn:
 - 8.3.1 lasteaktiviteter, status for vedlikeholds- og reparasjonsfunksjoner og all annen virksomhet som berører vakten, og
 - 8.3.2 hjelpemaskineriet som betjener passasjer- eller mannskapsinnredningen, laste- og losseoperasjoner, driftsvannforsyning og avgasssystemer.

Del 3–3. Veiledning om radiovakt

Allment

- 9 Radioreglementet foreskriver blant annet at hver skipsradiostasjon skal være autorisert, være under overordnet myndighet av en skipsfører eller en annen person som er ansvarlig for skipet, og bare være betjent under kontroll av personell med passende kvalifikasjoner.

- Radioreglementet foreskriver dessuten at en nødalarm bare skal sendes når skipsføreren eller en annen person som er ansvarlig for skipet, har bemyndiget dette.
- 10 Skipsføreren bør ha i minne at alt personell som har fått ansvar for å sende en nødalarm, må få instruksjon med hensyn til alt radioutstyr om bord på skipet, ha gode kunnskaper om utstyret og være i stand til å betjene det på forskriftsmessig måte i samsvar med regel I/14, punkt 1.4. Dette bør føres inn i dekksgdagboken eller radiodagboken.
 - 11 I tillegg til kravene om radiovakthold, bør enhver skipsfører på et sjøgående skip forvisse seg om at:
 - 11.1 skipets radiostasjon er forsvarlig bemannet med henblikk på utveksling av allmenne meddelelser – særlig offentlige meldinger, idet det tas hensyn til begrensningene som følger av pliktene til de som er bemyndiget til å bruke stasjonen, og
 - 11.2 radioutstyret om bord, og nødkraftkildene dersom slike er installert, vedlikeholdes i en effektiv driftstilstand.
 - 12 Nødvendig instruksjon og informasjon om bruk av radioutstyr og prosedyrer for nød- og sikkerhetsformål bør gis regelmessig til alle relevante besetningsmedlemmer av personen som ifølge alarminstruksjonen har det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner. Dette bør føres inn i radiodagboken.
 - 13 Skipsføreren på ethvert skip som ikke er omfattet av SOLAS-konvensjonen, bør kreve at det holdes et forsvarlig radiovakthold slik administrasjonen fastsetter, idet det tas hensyn til Radioreglementet.

Drift

- 14 Før reisen tar til, bør radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner, forvisse seg om at:
 - 14.1 alt radioutstyr til bruk for nød- og sikkerhetsformål og reservekraftkilden er i en effektiv driftstilstand, og at dette er ført inn i radiodagboken;
 - 14.2 alle dokumenter som kreves ifølge internasjonal avtale, meldinger til skipsradiostasjoner og ytterligere dokumenter som kreves av administrasjonen, er tilgjengelige og ajourført i henhold til de siste rettingsbilagene, og at enhver uoverensstemmelse rapporteres til skipsføreren;
 - 14.3 radioklokken stilles rett i forhold til standardtidssignaler;
 - 14.4 alle antenner er rett plassert, uskadd og skikkelig tilkople; og
 - 14.5 rutinemessige vær- og farvannsvarsler for området der skipet skal seile oppdateres, i den grad det er praktisk mulig, sammen med dem skipsføreren ber om for andre områder, og at slike meldinger overleveres skipsføreren.
- 15 Når reisen tar til og stasjonen åpnes, bør radiooperatøren på vakt:
 - 15.1 lytte på passende nødfrekvenser etter enhver mulig nødsituasjon som kan ha oppstått; og
 - 15.2 sende en trafikkrapport (navn, posisjon og bestemmelsessted, m.v.) til den lokale kyststasjonen og enhver annen aktuell kyststasjon som kan ventes å gi allmenne meddelelser.
- 16 Mens stasjonen er oppe, bør radiooperatøren på vakt:
 - 16.1 sjekke radioklokken mot standardtidssignaler minst én gang om dagen;
 - 16.2 sende en trafikkrapport når skipet seiler inn i og ut av dekningsområdet til en kyststasjon som kan ventes å gi allmenne meddelelser; og
 - 16.3 sende rapporter til skipsrapporteringssystemer i samsvar med skipsførerens instruksjoner.
- 17 Når skipet er i sjøen, bør radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner, sikre at følgende fungerer forsvarlig:

- 17.1 radioutstyret med digitalt selektivt anrop (DSC) for nød- og sikkerhetsformål, ved å foreta et testanrop minst én gang i uken; og
- 17.2 radioutstyret for nød- og sikkerhetsformål, ved å foreta en test minst én gang om dagen, men uten å sende noe signal. Resultatene av disse testene bør føres inn i radiodagboken.
- 18 Radiooperatøren som er utpekt til å håndtere allmenne meddelelser, bør sørge for at det holdes effektiv vakt på frekvensene der slike meddelelser med sannsynlighet vil bli utvekslet, og ta hensyn til skipets posisjon i forhold til de kyststasjonene og kystjordstasjonene det kan ventes trafikk ifra. Når meddelelser blir utvekslet, bør radiooperatørene følge relevante anbefalinger fra Den internasjonale telekommunikasjonsunionen (ITU).
- 19 Når en radiostasjon stenges ved ankomst til en havn, bør radiooperatøren på vakt informere den lokale kyststasjonen og andre kyststasjoner som skipet har holdt kontakt med, om skipets ankomst og om stengingen av stasjonen.
- 20 Når radiostasjonen stenges, bør radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner:
 - 20.1 forvisse seg om at senderantennene er jordnet; og
 - 20.2 sjekke at reservekraftkildene er tilstrekkelig oppladet.

Nødalarmer og prosedyrer

- 21 Nødalarmen eller nødanropet prioriteres alltid foran all annen radiotrafikk. Alle stasjoner som mottar slike signaler, skal ifølge Radioreglementet straks innstille all annen radiotrafikk som vil kunne forstyrre nødmeldinger.
- 22 I tilfelle av en nødsituasjon som berører eget skip, bør radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner, straks påta seg ansvaret for å følge Radioreglementets prosedyrer og relevante ITU-R-anbefalinger.
- 23 Når en nødalarm mottas:
 - 23.1 bør radiooperatøren på vakt varsle skipsføreren og eventuelt radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner; og
 - 23.2 bør radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner, vurdere situasjonen og straks påta seg ansvaret for å følge Radioreglementets prosedyrer og relevante ITU-R-anbefalinger.

Hastemeldinger

- 24 I tilfelle av en hastesituasjon som berører eget skip, bør radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner, straks påta seg ansvaret for å følge Radioreglementets prosedyrer og relevante ITU-R-anbefalinger.
- 25 I tilfelle av meddelser som gjelder medisinsk rådgivning, bør radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner, følge Radioreglementets prosedyrer og holde seg til vilkårene slik de er publisert i relevante internasjonale dokumenter (se punkt 14.2) eller slik de spesifiseres av de ansvarlige for satellittjenesten.
- 26 I tilfelle av meddelelser som gjelder legetransporter, som definert i vedlegg 1 til protokollen til Genève-konvensjonene av 12. august 1949 om beskyttelse av ofre i internasjonale væpnede konflikter (protokoll 1), bør radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner, følge Radioreglementets prosedyrer.
- 27 Når en hastemelding mottas, bør radiooperatøren på vakt varsle skipsføreren og eventuelt radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner.

Sikkerhetsmeldinger

- 28 Når en sikkerhetsmelding skal sendes, bør skipsføreren og radiooperatøren på vakt følge Radioreglementets prosedyrer.
- 29 Når en sikkerhetsmelding mottas, bør radiooperatøren på vakt merke seg innholdet i den og handle i samsvar med skipsførerens instruksjer.
- 30 Bro-til-bro-kommunikasjon bør foregå på VHF-kanal 13. Bro-til-bro-kommunikasjon er beskrevet som «Intership Navigation Safety Communications» i Radioreglementet.

Radiodagbok

- 31 Tilleggsnedtegnelser i radiodagboken bør foretas i samsvar med punkt 10, 12, 14, 17 og 33.
- 32 Uautoriserte sendinger og tilfeller av skadelig forstyrning bør om mulig identifiseres, føres inn i radiodagboken og gjøres kjent for administrasjonen slik Radioreglementet krever, sammen med et relevant utdrag fra radiodagboken.

Vedlikehold av batterier

- 33 Ansvar for batterier som er kraftkilde for en hvilken som helst del av radioanlegget, herunder slike som er forbundet med uavbrutt kraftforsyning, ligger til radiooperatøren som er tildelt det primære ansvaret for radiokommunikasjon i nødsituasjoner, og batteriene bør:
 - 33.1 testes daglig med og uten belastning og om nødvendig lades fullt opp;
 - 33.2 testes én gang i uken ved hjelp av et hydrometer når det er praktisk mulig, eller når et hydrometer ikke kan benyttes, ved hjelp av en passende belastningsprøve; og
 - 33.3 sjekkes én gang i uken med henblikk på sikkerheten for hvert batteri og dets koplinger og tilstanden for batteriene og batterirommet eller -rommene. Resultatene av disse testene bør føres inn i radiodagboken.

Forskrift 12. november 2002 nr. 1314 om vilkår for periodisk vedlikehold av fri-flyt nødradiopeilesendere

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 12. november 2002 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2 og 11, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 23, jf. kgl.res. 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet. Opphevet fra 1 jan 2005 for så vidt gjelder lasteskip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger, jf. forskrift 17 des 2004 nr. 1856. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	821
§ 2	Definisjoner	821
§ 3	Plikter	821
§ 4	Fravik	821
§ 5	Vedlikehold	821
§ 6	Oversendelse av utstyr	822
§ 7	Merking av fri-flyt nødradiopeilesender etter periodisk vedlikehold	822
§ 8	Ikrafttredelse	822

§ 1

Virkeområde

Denne forskrift gjelder for alle typer fri-flyt nødradiopeilesendere som installeres i norske kontrollpliktige fartøy og flyttbare innretninger.

For fri-flyt nødradiopeilesendere som installeres på norske ikke-kontrollpliktige fartøy, gjelder konsesjonsutsteders bestemmelser.¹

¹ Post- og teletilsynet er offentlig myndighetsorgan for konsesjon (lisens) i Norge. Selve gjennomføringen er delegert til Telenor Networks Lisensavdelingen.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- Fri-flyt nødradiopeilesender*: Nødradiopeilesender med automatisk frigjøring som enten opererer i 406 MHz-båndet i COSPAS-SARSAT-systemet eller i 1,6 GHz-båndet i Inmarsat-systemet.
- Batteriets varighet*: Det tidsrom som utstyrsleverandøren anser at fri-flyt nødradiopeilesendere vil fungere tilfredsstillende med ett og samme batteri.
- Flyttbar innretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster, og flyttbar plattform til annen bruk enn boring etter petroleumsforekomster.
- Kontrollpliktige fartøy*: Passasjer- og lasteskip som skal ha sikkerhetssertifikater, passasjersertifikat eller fartssertifikat.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Dette kan bare skje når det ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

§ 5

Vedlikehold

Fri-flyt nødradiopeilesenderen skal gjennomgå kontroll og vedlikehold på en slik måte at den etter kontrollgjennomgangen er å anse som nytt utstyr.

Vedlikeholdet, samt ethvert skifte av batteri, skal utføres av utstyrsfabrikanten eller den som opptre på hans vegne.

Vedlikeholdet skal omfatte all nødvendig reparasjon og utbedring, inkludert eventuell batteriskift, for å bringe nødradiopeilesenderen i forskriftsmessig stand.

Nødradiopeilesenderens batteri skal skiftes i overensstemmelse med fabrikantens anvisning. Vedlikeholdet skal også omfatte eventuelle utskiftbare deler av frigjøringsmekanismen, som anvist av fabrikanten.

Installert fri-flyt nødradiopeilesender skal underkastes periodisk vedlikehold med intervall som ikke overskrider 2 år.

§ 6

Oversendelse av utstyr

Dersom fartøyet forlater havn mens fri-flyt nødpeilesenderen er på land til periodisk vedlikehold etter denne forskrift, skal annen fri-flyt nødradiopeilesender være installert som erstatning for dette.

Batteriet i nødradiopeilesenderen som skal vedlikeholdes, skal være frakoplet før det sendes på land. Frakoplingen skal utføres i henhold til utstyrets instruksjonsbok.

§ 7

Merking av fri-flyt nødradiopeilesender etter periodisk vedlikehold

I tillegg til bestemmelsene om merking av fri-flyt nødradiopeilesendere som fremgår i typogodkjenningskravene, skal en fri-flyt nødradiopeilesender merkes med dato for siste landbaserte periodiske vedlikehold.

§ 8

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft straks.

Forskrift 22. juni 2004 nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap om bord på skip og flyttbare boreinnretninger

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 22. juni 2004 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 39, 40 og 43, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56bb (forordning (EF) nr. 725/2004) og nr. 56r forordning (EF) nr. 884/2005). Endret ved forskrifter 4 feb 2005 nr. 119, 2. april 2007 nr. 392 og 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	823
§ 2	Definisjoner	823
§ 3	Plikter	824
§ 4	Fravik	825
§ 5	Forholdet til internasjonal konvensjon.....	825
§ 6	Forholdet til EU regelverk	825
§ 7	Terroralarmsystem (Ship security alert system).....	825
§ 8	Sårbarhetsvurdering (SSA)	826
§ 9	Sikkerhets- og terrorberedskapsplan (SSP).....	826
§ 10	Verifikasjon og sertifisering.....	826
§ 11	Midlertidig sertifisering.....	827
§ 12	Dokumentasjon	827
§ 13	Dokument over fartøyshistorikk (CSR)	827
§ 14	Sikkerhets- og terrorberedsskapsoffiserer (CSO og SSO)	827
§ 15	Beredskapsnivå	828
§ 16	Sikkerhetsdeklarasjon (DoS).....	828
§ 17	Ikrafttredelse	828

§ 1

Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder for følgende norske fartøy:
 - a) Passasjerskip, herunder hurtiggående passasjerfartøy, som er sertifisert for internasjonal fart som definert i SOLAS kap. I, regel 2(d), samt passasjerskip som er sertifisert for passasjerskipsklasse A som definert i den til enhver tid gjeldende forskrift om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart;
 - b) lasteskip, herunder hurtiggående lastefartøy, med bruttotonnasje på 500 og derover, som er sertifisert for internasjonal fart som definert i SOLAS kap. I, regel 2(d);
 - c) flyttbare boreinnretninger. Flyttbare boreinnretninger omfattes likevel ikke av kravene i denne forskrift når de er på lokasjon eller hvis de ikke forflytter seg utenfor norske jurisdiksjonsområder.
- (2) Forskriften gjelder ikke fartøy som benyttes til ikke-kommersielle formål, med unntak av kravene i § 13.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Beredskapsnivå 1*: Det nivået hvor et minimum av relevante sikkerhets- og terrorberedskapstiltak skal opprettholdes til enhver tid.
- b) *Beredskapsnivå 2*: Det nivået hvor tilleggstiltak for sikkerhet- og terrorberedskap skal opprettholdes for en viss tidsperiode på grunn av en midlertidig økt risiko for hendelser som kan true sikkerheten.
- c) *Beredskapsnivå 3*: Det nivået hvor ytterligere spesifikke sikkerhets- og terrorberedskapstiltak skal opprettholdes for en begrenset tidsperiode når en hendelse som kan true sikkerheten er umiddelbart forestående eller sannsynlig.
- d) *Fartøy*: Med fartøy menes i denne forskrift skip og flyttbare boreinnretninger som faller inn under forskriftens virkeområde.
- e) *Fartøyets sikkerhets- og terrorberedskapsoffiser (Ship Security Officer, SSO)*: Person som er oppnevnt av fartøyets rederi til å inneha ansvaret for sikkerheten om bord, herunder å sørge for at SSP er implementert, fulgt og oppdatert. SSO er også kontaktperson til CSO og PFSO. SSO rapporterer til føreren, dersom ikke føreren selv er oppnevnt som SSO.
- f) *Fartøyets sikkerhets- og terrorberedskapsplan (Ship Security Plan, SSP)*: Sikkerhets- og terrorberedskapsplan for fartøy. Plan som skal etablere relevante rutiner til beskyttelse av mannskap, passasjerer, last og fartøy mot ulovlige handlinger. Planen skal etablere rutiner for å beskytte mannskapet, passasjerene, lasten m.m. og fartøyet mot risiko for ulovlige handlinger.
- g) *Flyttbar boreinnretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, med eget fremdriftsmaskineri og som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster.
- h) *Skipsføreren*: Den person som har den høyeste myndigheten om bord.
- i) *Havneterminalens sikkerhets- og terrorberedskapssjef (Port Facility Security Officer, PFSO)*: Person utpekt som ansvarlig for utvikling, iverksettelse, revisjon og vedlikehold av sikkerhets- og terrorberedskapsplanen for havneterminalen.
- j) *Havneterminalens sikkerhets- og terrorberedskapsplan (Port Facility Security Plan, PFSP)*: Plan utviklet for å sikre bruk av relevante sikkerhets- og terrorberedskapstiltak til beskyttelse av havneterminalen, fartøy, last, personer og forsyninger til fartøy.

- k) *Hurtiggående passasjerfartøy*: Fartøy som definert i regel X/1 i SOLAS-konvensjonen med senere endringer og som kan føre mer enn 12 passasjerer.
- l) *Internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat (International Ship Security Certificate, ISSC)*: Internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat som viser at fartøyet oppfyller kravene i ISPS-koden.
- m) *ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code)*: IMOs internasjonale kode for sikkerhet og terrorberedskap på skip og i havneterminaler, med senere endringer.
- n) *ISPS-kodens del A*: Forordet og de obligatoriske bestemmelser, som utgjør ISPS-kodens del A, vedrørende bestemmelser i kapittel XI-2 i vedlegget til SOLAS-konvensjonen med senere endringer.
- o) *ISPS-kodens del B*: Veiledningen som utgjør ISPS-kodens del B, vedrørende bestemmelser i kapittel XI-2 i vedlegget til SOLAS-konvensjonen og ISPS-koden, med senere endringer.
- p) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter, fritidsfartøy eller flyttbar innretning.
- q) *Norske jurisdiksjonsområder*: Indre norske farvann, norsk sjøterritorium og norsk kontinentalsokkel.
- r) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- s) *RSO (Recognized Security Organization)*: Anerkjent klasseinstitusjon som er delegert myndighet av Sjøfartsdirektoratet til å foreta godkjenninger og sertifiseringer m.m. på norske fartøy i henhold til SOLAS kap. XI-2 og ISPS-koden.
- t) *Rederiet*: Slik det fremgår av skipssikkerhetsloven § 4, jf. § 5. «Selskapet», jf. SOLAS kap. XI-2 regel 1 underpunkt 1.1.7, skal anses som rederiet.
- u) *Rederiets sikkerhets- og terrorberedsskapsoffiser (Company Security Officer, CSO)*: Person som er oppnevnt av fartøyets rederi til å sørge for at sårbarhetsvurderinger er utført, at SSP er utarbeidet, innsendt for godkjenning og deretter implementert, fulgt og vedlikeholdt. CSO er også kontaktperson til PFSO og SSO.
- v) *Sikkerhets- og terrorberedskapsavtale (Declaration of Security, DoS)*: Avtale, som beskriver fordelingen av ansvar for iverksettelse av nødvendige sikkerhetstiltak, mellom fartøy og havneterminal, eller mellom fartøy og fartøy, eller fartøy og annen enhet som ikke har krav til internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat (ISSC).
- w) *SOLAS*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
- x) *SOLAS kap. XI-2*: SOLAS-konvensjonens særlige tiltak til fremme av sikkerhet og terrorberedskap, med senere endringer.
- y) *Sårbarhetsvurdering (Ship Security Assessment, SSA)*: Vurdering med hensyn til sårbarhet for terroranslag mot fartøy.
- z) *Terroralarmsystem (Ship Security Alert System, SSAS)*: System som igangsetter og sender varsel til kompetent myndighet, når alarmen aktiveres.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

(1) I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

(2) Sjøfartsdirektoratet kan tillate fartøy eller grupper av fartøy å implementere andre sikkerhetstiltak ekvivalente til de tiltak som er beskrevet i SOLAS kap. XI-2 eller ISPS-koden, forutsatt at slike ekvivalente sikkerhetstiltak er minst like effektive som de beskrevet i SOLAS kap. XI-2 eller ISPS-koden.

§ 5

Forholdet til internasjonal konvensjon

Fartøy som omfattes av denne forskrift skal følge de relevante kravene i SOLAS kap. XI-1, regel 3 og 5, kap. XI-2 samt ISPS-kodens del A. ISPS-kodens del B er veiledende retningslinjer som det skal tas hensyn til i det omfang del A bestemmer det, med unntak av følgende deler av del B som er bindende; 1.12, 1.16, 4.1, 4.4, 4.5, 4.8, 4.14, 4.15, 4.16, 4.18, 4.24, 4.28, 4.41, 4.45, 6.1, 8.3 til 8.10, 9.2, 9.4, 13.6 og 13.7.

§ 6

Forholdet til EU regelverk

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56 bb. (Europaparlamentets- og rådsforordning (EF) nr. 725/2004 av 31. mars 2004 om styrket sikring av skip og havneanlegg), gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Det vises til vedlegg 1 i forskriften. Ved eventuell konflikt mellom øvrige bestemmelser i forskriften og ovennevnte forordning, har sistnevnte forrang.

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56r (forordning (EF) nr. 884/2005 av 10. juni 2005 om fastleggelse av prosedyrer for Kommisjonens inspeksjoner innenfor maritim sikring) gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig. Det vises til vedlegg 2 i forskriften. Ved eventuell konflikt mellom øvrige bestemmelser i forskriften og ovennevnte forordning, har sistnevnte forrang.

Tilføyd ved forskrift 4 feb 2005 nr. 119 . Endret ved forskrift 2 april 2007 nr. 392.

§ 7

Terroralarmsystem (Ship security alert system)

(1) Fartøy som omfattes av denne forskrift skal ha et terroralarmsystem om bord i henhold til bestemmelsene i SOLAS kap. XI-2, regel 6.¹

(2) Dersom Hovedredningssentralen mottar alarm fra et norsk fartøy, skal fartøyet rederi snarest mulig bli varslet om dette. Hvert rederi skal ha etablert prosedyrer for å kunne få avklart om det dreier seg om tilsiktet utsendelse av terroralarm eller ikke, og hvis mulig fremskaffe opplysninger om situasjonen om bord. Eventuell kontakt med fartøyet skal skje på en slik måte at ingen uvedkommende vil kunne forstå at det er mottatt terroralarm fra fartøyet.

(3) Når rederiet blir varslet om at det er mottatt terroralarm fra et fartøy, skal rederiet omgående iverksette ovennevnte prosedyre. Rederiet skal melde tilbake til Hovedredningssentralen så snart omstendighetene rundt utsendelsen av terroralarm er avklart.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ Jf. Resolusjon MSC.147(77) – adopted 29.05.2003; og MSC/Circ. 1072.

§ 8

Sårbarhetsvurdering (SSA)

- (1) Det skal utarbeides en sårbarhetsvurdering som beskrevet i ISPS-kodens del A, seksjon 8.
- (2) Sårbarhetsvurderingen skal danne grunnlag for å utarbeide og oppdatere sikkerhets- og terrorberedskapsplanen.

§ 9

Sikkerhets- og terrorberedskapsplan (SSP)

- (1) Det skal utarbeides en sikkerhets- og terrorberedskapsplan på grunnlag av sårbarhetsvurderingen (SSA), jf. § 8. Fartøyets sikkerhets- og terrorberedskapsplan (SSP) skal utformes, oppbevares og endres i henhold til ISPS-kodens del A, seksjon 9.
- (2) For fartøy som;
 - a) anløper havneterminaler som ikke har utarbeidet og implementert godkjent sikkerhets- og terrorberedskapsplan;
 - b) foretar skip-til-skip aktiviteter med skip som ikke har ISSC.;
 - c) overfører eller mottar last eller personer til eller fra faste plattformer, flytende plattformer eller flyttbare innretninger som ikke har ISSC;skal fartøyets sikkerhets- og terrorberedskapsplan (SSP) også innholde prosedyrer og tiltak for slike operasjoner.
- (3) Innholdet i fartøyets sikkerhets- og terrorberedskapsplan (SSP) skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseinstitusjon (RSO).
- (4) Rederiet kan gjøre endringer til planen og sikkerhetsutstyret såfremt endringene ikke medfører mindre effektive sikkerhets- og terrorberedskapstiltak enn den godkjente planen, og rederiet kan dokumentere dette. Det kan ikke foretas endringer av terroralarmsystemet eller endringer til fartøyets eller rederiets rapporteringsrutiner uten forhåndsgodkjennelse av Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseinstitusjon (RSO).
- (5) Opplysninger vedrørende fartøyets terroralarmsystem som nevnt i ISPS-kodens del A, seksjon 9.4 under punkt .17 og .18 kan være beskrevet annet sted enn i sikkerhetsplanen, i et dokument som kun er kjent for skipsføreren, sikkerhets- og terrorberedskapsoffiseren (SSO) og andre besetningsmedlemmer som fastsatt av rederiet.
- (6) De deler av planen som relaterer seg til ISPS-kodens del A, seksjon 9.4 underpunkt .2, .4, .5, .7, .15, .17 og .18 kan ikke forevises annet lands myndighet uten Sjøfartsdirektoratets godkjennelse.
- (7) Rederiet skal periodisk gjennomgå sikkerhets- og terrorberedskapsplanen (SSP).
- (8) Rederiet skal utarbeide prosedyrer for gjennomføring av intern revisjon for sikkerhets- og terrorberedskapstiltak.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 10

Verifikasjon og sertifisering

- (1) Når det er verifisert at fartøyet oppfyller kravene i denne forskrift og i den godkjente sikkerhets- og terrorberedskapsplan (SSP), utsteder Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseinstitusjon (RSO) internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat (ISSC).
- (2) Internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikatet (ISSC) er gyldig i 5 år, forutsatt at det blir foretatt minst en mellomliggende verifikasjon. Slik mellomliggende verifikasjon skal foretas i perioden mellom sertifikatets andre og tredje årsdato som definert i SOLAS kap. I, regel 2, bokstav n. Den mellomliggende verifikasjonen skal inkludere inspeksjon av

fartøyet system for sikkerhet og terrorberedskap, herunder tilhørende utstyr, for å påse at dette fungerer tilfredsstillende.

(3) Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseinstitusjon (RSO) kan i særlige tilfeller kreve at ytterligere verifikasjon blir foretatt hvis dette finnes påkrevd.

§ 11

Midlertidig sertifisering

Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseinstitusjon (RSO), kan utstede midlertidig internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat (ISSC) med inntil 6 måneders gyldighet når fartøyet oppfyller de forutsetninger og krav som er gitt i ISPS-kodens del A, seksjon 19.4. Varigheten av et midlertidig internasjonalt sikkerhets- og terrorberedskapssertifikat kan ikke forlenges.

§ 12

Dokumentasjon

(1) Dokumentasjon som nevnt i ISPS-kodens del A, seksjon 10.1 (records) skal oppbevares om bord for de siste 3 år og minst for de siste 10 havneanløp. Det kreves ikke dokumentasjon for perioden frem til denne forskrift trådte i kraft.

(2) All dokumentasjon, inkludert fartøyet sikkerhets- og terrorberedskapsplan (SSP), skal være skrevet på arbeidsspråket om bord. Hvis dette ikke er engelsk, skal det i tillegg finnes en oversettelse til engelsk om bord.

§ 13

Dokument over fartøyshistorikk (CSR)

(1) Fartøy som omfattes av denne forskrift skal ha dokumentasjon over fartøyetshistorikk (CSR) om bord i henhold til bestemmelsene i SOLAS kap. XI-1, regel 5. Skjemaer og retningslinjer for CSR fremgår av resolusjon A.959(23) «Format and guidelines for the maintenance of the Continuous Synopsis Record (CSR)». Prosedyrene i resolusjonen for vedlikehold av CSR skal følges. CSR-dokumenter med oppdateringer vil bli utstedt av Skipsregisterene.

(2) Fartøyet CSR skal være tilgjengelig for inspeksjon til enhver tid.

§ 14

Sikkerhets- og terrorberedsskapsoffiserer (CSO og SSO)

(1) Ethvert rederi skal utpeke en sikkerhets- og terrorberedsskapsoffiser (CSO) som er pålagt de oppgaver som ISPS-kodens del A, seksjon 11 krever som et minimum.

(2) Ethvert fartøy skal ha en sikkerhets- og terrorberedsskapsoffiser (SSO) om bord som har særlig ansvar for sikkerheten og terrorterrorberedskapen. Ansaret omfatter som et minimum de oppgaver som beskrives i ISPS-kodens del A, seksjon 12.

(3) Opplæring av fartøyet og rederiets sikkerhets- og terrorberedsskapsoffiserer skal være i henhold til kravene gitt i ISPS-kodens del A, seksjon 13 og hensyn tatt til del B, seksjon 13, samt IMOs modellkurs for disse. Det må kunne dokumenteres at personen har gjennomført opplæring, med relevante henvisninger til ISPS-koden og IMOs modellkurs. Dokumentasjon for opplæring som fartøyet sikkerhets- og terrorberedsskapsoffiser (SSO) skal oppbevares om bord.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 15

Beredskapsnivå

(1) Fartøy skal minst operere i henhold til det beredskapsnivå som fastsettes av norske myndigheter, med mindre høyere beredskapsnivå kreves av havnestater i henhold til SOLAS kap. XI-2, regel 4.3.

(2) Fartøy skal uten forsinkelser respondere på melding om endring til høyere beredskapsnivå.

(3) Når norske myndigheter beslutter å iverksette beredskapsnivå 2 eller 3 for visse eller alle norske fartøy, skal dette skje ved at fartøyenes rederier informeres av norske myndigheter. Rederiene skal omgående informere alle berørte fartøy om at beredskapsnivå 2 eller 3 er fastsatt, og fartøyet skal omgående sende en kvittering til rederiet hvor det bekreftes at melding om endret beredskapsnivå er mottatt om bord. Dersom slik kvittering ikke er mottatt innen 12 timer etter utsendelse av informasjon til rederiet, skal rederiet varsle Hovedredningsentralen om dette.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 16

Sikkerhetsdeklarasjon (DoS)

(1) Skipsføreren eller sikkerhets- og beredskapsoffiseren (SSO) skal anmode relevant havnemyndighet, ved havnens sikkerhets- og terrorberedskapssjef (PFSO) eller annen autorisert person, om at sikkerhetsdeklarasjon blir fylt ut når:

- a) Fartøyet opererer på et høyere beredskapsnivå enn det nivå som havnen, eller et annet fartøy det samhandler med, opererer på;
- b) det har vært en relevant trussel eller en hendelse som har angått sikkerheten til fartøyet eller havneanlegget;
- c) fartøyet er ved en havneterminal som ikke har utarbeidet og implementert godkjent sikkerhets- og terrorberedskapsplan.

(2) Skipsføreren eller fartøyets sikkerhets- og terrorberedskapsoffiser (SSO) skal dessuten anmode om at sikkerhetsdeklarasjon blir fylt ut når fartøyet foretar aktiviteter med et skip, faste plattformer, flytende plattformer eller flyttbare innretninger som ikke har ISSC-sertifikat.

(3) Sikkerhetsdeklarasjoner skal minimum oppbevares om bord for en tidsperiode som spesifisert i § 12.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 17

Ikrafttredelse

(1) Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2004.

(2) For passasjerskip i klasse A, trer forskriften i kraft 1. juli 2005.

Vedlegg I til forskriften kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet.

Forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 14. mars 2008 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 7, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

INNHold

§ 1	Virkeområde	829
§ 2	Plikter	829
§ 3	Fravik	829
§ 4	Sertifisering	829
§ 5	Forholdet til EU-regelverket	830
§ 6	Ikrafttredelse	830
	Vedlegg. Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (International Safety Management (ISM) Code).....	830

§ 1

Virkeområde

Denne forskriften gjelder for rederier som opererer følgende norske skip eller flyttbare innretninger:

- (a) passasjerskip som kan føre mer enn 100 passasjerer i innenriks fart,
- (b) passasjerskip som kan føre mer enn 12 passasjerer i utenriks fart,
- (c) ro-ro passasjerskip som kan føre mer enn 12 passasjerer i innenriks og utenriks fart,
- (d) lasteskip med bruttotonnasje på 500 eller mer i innenriks og utenriks fart og
- (e) flyttbare innretninger som er registrert eller som skal registreres i norsk skipsregister.

Med flyttbare innretninger menes i denne forskriften flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumforekomster.

Forskriften gjelder ikke for skip som tilhører eller brukes av staten og som ikke benyttes til næringsvirksomhet.

§ 2

Plikter

Ethvert rederi skal ha et sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon og på det enkelte skip eller flyttbare innretning i samsvar med ISM – koden.

Rederiet har plikt til å begjære revisjon av sikkerhetsstyringssystemet senest tre måneder før revisjonen ønskes gjennomført. Rederiet skal sammen med begjæringen sende inn oppdatert sikkerhetsstyringsmanual.

Rederi og skip som skal sertifiseres for første gang, skal sende inn begjæring om midlertidig sertifisering.

§ 3

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fraviket må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 4

Sertifisering

Når forutgående revisjon viser at kravene i ISM – koden er oppfylt, utsteder Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger følgende godkjenningsbevis og sertifikater:

- Godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring for rederier (Document of Compliance, DoC)
- Sikkerhetsstyringssertifikater for skip (Safety Management Certificate, SMC)

§ 5

Forholdet til EU-regelverk

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56u (forordning (EF) nr. 336/2006) om gjennomføring av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) i Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 3051/95 gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

§ 6

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft 24. mars 2008.

Samtidig oppheves forskrift 23. desember 1999 nr. 1529 om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip, forskrift 2. mars 1999 nr. 394 om sikkerhetsstyringssystem for flyttbare innretninger og forskrift 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystem for lasteskip.

Vedlegg: ISM – koden. Res A.741 (18), sist endret ved Res. MSC. 104 (73)

Vedheng: EF Forordning 336/2006.

Vedlegg

Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (International Safety Management (ISM) Code)

Del A - Gjennomføring

1. *Generelt*

1.1. *Definisjoner*

Følgende definisjoner får anvendelse i del A og B i denne norm.

- 1.1.1. « Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM) »: Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning, vedtatt av Forsamlingen, med eventuelle endringer foretatt av organisasjonen.
- 1.1.2. « Selskap »: skipets eier, eller enhver annen organisasjon eller person, f.eks. reder eller totalbetrakter, som har overtatt ansvaret for driften av skipet fra eieren, og som ved overtakelse av ansvaret har samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar som normen pålegger.
- 1.1.3. « Myndighet »: regjeringen i den stat hvis flagg skipet har rett til å føre.
- 1.1.4. « Sikkerhetsstyringssystem »: et strukturert og dokumentert system som setter selskapets personell i stand til effektivt å gjennomføre selskapets politikk for sikkerhet og miljøvern.
- 1.1.5. « Godkjenningsbevis »: et bevis utstedt til et selskap som overholder kravene i denne norm.
- 1.1.6. « Sikkerhetsstyringssertifikat »: et dokument utstedt til et skip, som bevitner at selskapet og ledelsen om bord driver skipet i samsvar med det godkjente sikkerhetsstyringssystemet.

- 1.1.7. « Objektivt bevis »: alle kvantitative eller kvalitative opplysninger, registreringer, konstatering av saksforhold i forbindelse med sikkerheten eller forekomsten og anvendelsen av et element i sikkerhetsstyringssystemet som bygger på observasjoner, målinger eller prøver, og som kan verifiseres.
- 1.1.8. « Observasjon »: en konstatering av et saksforhold, gjort under en sikkerhetsstyringsrevisjon og underbygd av objektive bevis.
- 1.1.9. « Avvik »: en observert situasjon der det foreligger objektive bevis for at et bestemt krav ikke er oppfylt.
- 1.1.10. « Større avvik »: et identifiserbart avvik som utgjør en alvorlig trussel mot personellet eller fartøyets sikkerhet eller en alvorlig risiko for miljøet og krever umiddelbare korrigerende tiltak; i tillegg skal manglende effektiv og systematisk gjennomføring av et krav etter ISM-normen også anses som et større avvik.
- 1.1.11. « årsdag »: den dato og den måned i hvert år som svarer til det aktuelle dokumentets eller sertifikatets utløpsdato.
- 1.1.12. « Konvensjon »: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1974, med endringer.
- 1.2. *Formål*
 - 1.2.1. Formålene med denne norm er å ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskafer eller tap av menneskeliv, unngå skade på miljøet, særlig havmiljøet, og på eiendom.
 - 1.2.2. Selskapets mål for sikkerhetsstyring skal bl.a. være:
 - 1.2.2.1. å sørge for sikker praksis ved drift av skip og et sikkert arbeidsmiljø,
 - 1.2.2.2. å innføre vern mot alle identifiserte risikoer, og
 - 1.2.2.3. stadig å forbedre ferdighetene til personell i land og om bord med hensyn til sikkerhetsstyring, herunder forberedelse på nødssituasjoner som omfatter både sikkerhet og miljøvern.
 - 1.2.3. Sikkerhetsstyringssystemet skal sikre:
 - 1.2.3.1. at obligatoriske regler og forskrifter overholdes, og
 - 1.2.3.2. at det tas hensyn til gjeldende regler, retningslinjer og standarder anbefalt av organisasjonen, myndighetene, klassifikasjonsselskapene og organisasjonene i sjøfartsnæringen.
- 1.3. *Anvendelse*
 Kravene i denne norm kan anvendes på alle skip.
- 1.4. *Funksjonskrav til sikkerhetsstyringssystemer (SMS)*
 Alle selskaper skal utvikle, gjennomføre og vedlikeholde et sikkerhetsstyringssystem (SMS) som omfatter følgende funksjonskrav:
 - 1.4.1. en politikk for sikkerhet og miljøvern,
 - 1.4.2. instruksjer og framgangsmåter for å sikre sikker drift av skip og vern av miljøet i henhold til aktuell folkerett og flaggstatslovgivning,
 - 1.4.3. definerte myndighetsnivåer og kommunikasjonslinjer mellom og blant personell i land og om bord,
 - 1.4.4. framgangsmåter for rapportering av ulykker og avvik fra bestemmelsene i denne norm,
 - 1.4.5. framgangsmåter for forberedelse og reaksjon på nødssituasjoner, og
 - 1.4.6. framgangsmåter for intern revisjon og ledelsens gjennomgåelse.

2. *Politikk for sikkerhet og miljøvern*

- 2.1. Selskapet skal innføre en politikk for sikkerhet og miljøvern der det beskrives hvordan målene angitt i nr. 1.2 skal nås.
- 2.2. Selskapet skal sikre at politikken gjennomføres og opprettholdes på alle nivåer i organisasjonen, både om bord og i land.

3. *Selskapets ansvar og myndighet*

- 3.1. Dersom en annen enn eieren er ansvarlig for driften av skipet, må eieren oppgi vedkommendes fulle navn og nærmere opplysninger til myndigheten.
- 3.2. Selskapet skal definere og dokumentere ansvaret, myndigheten og forholdet mellom alt personell som leder, utfører og verifiserer arbeid som er knyttet til eller påvirker sikkerhet og hindring av forurensning.
- 3.3. Selskapet er ansvarlig for å sikre at de nødvendige ressurser og landbasert støtte er tilgjengelige, slik at utpekt(e) person(er) kan utføre sine oppgaver.

4. *Utpekt(e) person(er)*

For å sikre sikker drift av hvert skip og for å sørge for kontakt mellom selskapet og de ombordværende skal hvert selskap utpeke én eller flere personer i land som skal ha direkte kontakt med det høyeste nivå i ledelsen. De(n) utpekte personen(e)s ansvar og myndighet skal omfatte overvåking av de sidene av driften av hvert skip som gjelder sikkerhet og hindring av forurensning, samt sikring av at de nødvendige ressurser og landbasert støtte blir brukt etter behov.

5. *Skipsførerens ansvar og myndighet*

- 5.1. Selskapet skal presist definere og dokumentere skipsførerens ansvar med hensyn til:
 - 5.1.1. å gjennomføre selskapets politikk for sikkerhet og miljøvern,
 - 5.1.2. å motivere mannskapet til å følge denne politikken,
 - 5.1.3. å gi hensiktsmessige ordre og instruksjoner på en klar og enkel måte,
 - 5.1.4. å verifisere at fastsatte krav overholdes, og 5.1.5. å gjennomgå sikkerhetsstyringssystemet og innrapportere dets mangler til den landbaserte ledelsen.
- 5.2. Selskapet skal sikre at sikkerhetsstyringssystemet som anvendes om bord i skipet, inneholder en klar erklæring som understreker skipsførerens myndighet. Selskapet skal i sikkerhetsstyringssystemet fastslå at skipsføreren har den overordnede myndighet og ansvaret for å ta avgjørelser med hensyn til sikkerhet og hindring av forurensning og for å anmode om selskapets bistand når dette måtte være nødvendig.

6. *Ressurser og personell*

- 6.1. Selskapet skal sikre at skipsføreren er:
 - 6.1.1. behørig kvalifisert til å ha kommandoen,
 - 6.1.2. fullt fortrolig med selskapets sikkerhetsstyringssystem, og
 - 6.1.3. gitt den nødvendige støtte, slik at vedkommendes oppgaver kan utføres på en forsvarlig måte.
- 6.2. Selskapet skal sikre at hvert skip er bemannet med kvalifiserte, sertifiserte og medisinsk skikkede sjøfolk, i samsvar med nasjonale og internasjonale krav.
- 6.3. Selskapet skal innføre framgangsmåter for å sikre at nytt personell og personell som overføres til nye oppgaver innen sikkerhet og miljøvern, gjøres kjent med sine oppgaver på en tilfredsstillende måte.
Instruksjoner som det er viktig å gi før avreise, skal identifiseres, dokumenteres og gis.

- 6.4. Selskapet skal sikre at personell som medvirker i selskapets sikkerhetsstyringssystem, har en tilfredsstillende forståelse av gjeldende regler, forskrifter, normer og retningslinjer.
- 6.5. Selskapet skal innføre og opprettholde framgangsmåter for å identifisere opplæring som kan være nødvendig som støtte for sikkerhetsstyringssystemet, og påse at alle berørte personer får slik opplæring.
- 6.6. Selskapet skal innføre framgangsmåter for å gi personell på skip aktuell informasjon om sikkerhetsstyringssystemet på det eller de arbeidsspråk de forstår.
- 6.7. Selskapet skal sikre at personell på skip kan kommunisere på en hensiktsmessig måte under utførelsen av sine oppgaver i forbindelse med sikkerhetsstyringssystemet.
7. *Utarbeiding av planer for operasjoner om bord*
Selskapet skal innføre framgangsmåter for utarbeiding av planer og instruksjoner, eventuelt sjekklistes, for viktige operasjoner om bord som gjelder sikkerhet og hindring av forurensning.
De ulike oppgavene forbundet med dette skal defineres og pålegges kvalifisert personell.
8. *Beredskap*
 - 8.1. Selskapet skal innføre framgangsmåter for å identifisere, beskrive og reagere på mulige nødssituasjoner om bord.
 - 8.2. Selskapet skal opprette programmer for trening og øvelser i å forberede seg på handling i nødssituasjoner.
 - 8.3. Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte tiltak som sikrer at selskapets organisasjon til enhver tid kan reagere på farer, ulykker og nødssituasjoner der dets skip er berørt.
9. *Rapporter og analyser ved avvik, ulykker og farlige hendelser*
 - 9.1. Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte framgangsmåter som sikrer at avvik, ulykker og farlige situasjoner rapporteres til selskapet, undersøkes og analyseres med det formål å forbedre sikkerheten og hindringen av forurensning.
 - 9.2. Selskapet skal innføre framgangsmåter for gjennomføring av korrigerende tiltak.
10. *Vedlikehold av skip og utstyr*
 - 10.1. Selskapet skal innføre framgangsmåter for å sikre at skipet vedlikeholdes i samsvar med bestemmelsene i gjeldende regler og forskrifter og med eventuelle tilleggskrav fastsatt av selskapet.
 - 10.2. For å oppfylle disse kravene skal selskapet sikre at:
 - 10.2.1. inspeksjoner foretas med passende mellomrom,
 - 10.2.2. eventuelle avvik rapporteres med mulig årsak, dersom den er kjent,
 - 10.2.3. passende korrigerende tiltak gjennomføres, og
 - 10.2.4. denne virksomheten journalføres.
 - 10.3. Selskapet skal innføre framgangsmåter i sikkerhetsstyringssystemet for å identifisere utstyr og tekniske systemer som kan forårsake farlige situasjoner i tilfelle plutselig svikt. Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte særskilte tiltak med sikte på å forbedre slikt utstyrs eller slike systemers pålitelighet. Tiltakene skal omfatte regelmessig prøving av reservesystemer og -utstyr eller av tekniske systemer som ikke er i kontinuerlig drift.
 - 10.4. Inspeksjonene nevnt i nr. 10.2 samt tiltakene nevnt i nr. 10.3 skal være en integrert del av skipets rutine for driftsvedlikehold.
11. *Dokumentasjon*
 - 11.1. Selskapet skal innføre og opprettholde framgangsmåter for kontroll av alle dokumenter og data som er relevante for sikkerhetsstyringssystemet.

- 11.2. Selskapet skal sikre at:
 - 11.2.1. gyldige dokumenter er tilgjengelige på alle aktuelle steder,
 - 11.2.2. endringer i dokumenter gjennomgås og godkjennes av autorisert personale, og
 - 11.2.3. foreldede dokumenter straks fjernes.
- 11.3. Dokumentene som brukes til å beskrive og gjennomføre sikkerhetsstyringssystemet, kan kalles « Håndbok i sikkerhetsstyring ». Dokumentasjon skal holdes i en form som selskapet anser som den mest hensiktsmessige. Hvert skip skal ha om bord all dokumentasjon som er relevant for skipet.
- 12. *Verifisering, gjennomgåelse og vurdering i selskapet*
 - 12.1. Selskapet skal gjennomføre interne sikkerhetsrevisjoner for å verifisere at virksomhet angående sikkerhet og hindring av forurensning er i samsvar med sikkerhetsstyringssystemet.
 - 12.2. Selskapet skal jevnlig vurdere hvor effektivt sikkerhetsstyringssystemet er og om nødvendig gjennomgå systemet i samsvar med framgangsmåter fastsatt av selskapet.
 - 12.3. Revisjoner og eventuelle korrigerende tiltak skal utføres i samsvar med dokumenterte framgangsmåter.
 - 12.4. Personale som utfører revisjoner, skal være uavhengig av de områder som revideres, med mindre dette ikke er praktisk mulig på grunn av selskapets størrelse eller art.
 - 12.5. Resultatene av revisjonene og gjennomgåelsene skal gjøres kjent for alt personale som har ansvar på det berørte område.
 - 12.6. Ledelsespersonale som er ansvarlig for det berørte område, skal treffe tilfredsstillende korrigerende tiltak med hensyn til de mangler som oppdages.

Del B - Sertifisering, verifisering og kontroll

- 13. *Sertifisering og periodisk verifisering*
 - 13.1. Skipet skal drives av et selskap som har fått utstedt et godkjenningsbevis eller et midlertidig godkjenningsbevis i samsvar med nr. 14.1, som gjelder for dette skipet.
 - 13.2. Godkjenningsbeviset skal utstedes av myndigheten, av en organisasjon som er anerkjent av myndigheten, eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen, til hvert selskap som tilfredsstiller kravene i denne norm, for et tidsrom fastsatt av myndigheten, som ikke kan overstige fem år. Et slikt bevis skal godtas som bevis på at selskapet er i stand til å oppfylle kravene i normen.
 - 13.3. Godkjenningsbeviset er gyldig bare for de skipstyper som er uttrykkelig angitt i beviset. Slik angivelse skal være basert på de skipstyper som førstegangsverifiseringen var basert på. Andre skipstyper kan tilføyes først etter verifisering av selskapets evne til å overholde de krav i denne norm som gjelder for slike skipstyper. I denne sammenheng betyr skipstyper de typer som er nevnt i regel IX/1 i konvensjonen.
 - 13.4. Gyldigheten av et godkjenningsbevis skal verifiseres årlig av myndigheten eller av en organisasjon som er anerkjent av myndigheten eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen, tidligst tre måneder før og senest tre måneder etter årsdagen.

- 13.5. Godkjenningsbeviset tilbakekalles av myndigheten eller, etter anmodning fra den, av regjeringen i den stat som har utstedt beviset og som er part i konvensjonen, når det ikke er anmodet om den årlige verifisering som er fastsatt i nr. 13.4, eller dersom det foreligger bevis for større avvik fra denne norm.
- 13.5.1. Alle tilknyttede sikkerhetsstyringssertifikater og/eller midlertidige sikkerhetsstyringssertifikater tilbakekalles også dersom godkjenningsbeviset tilbakekalles.
- 13.6. En kopi av godkjenningsbeviset skal oppbevares om bord slik at skipsføreren etter anmodning kan framlegge det for verifisering for myndigheten eller en organisasjon som er anerkjent av myndigheten eller for det kontrollformål som er nevnt i regel IX/6.2 i konvensjonen. Det kreves ikke at kopien av beviset er rettkjent eller bekreftet.
- 13.7. Sikkerhetsstyringssertifikatet skal utstedes til et skip for et tidsrom som ikke kan overstige fem år, av myndigheten eller en organisasjon som er anerkjent av myndigheten eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen. Sikkerhetsstyringssertifikatet skal utstedes etter at det er verifisert at selskapet og ledelsen om bord driver i samsvar med det godkjente sikkerhetsstyringssystemet. Et slikt sertifikat skal godtas som bevis for at skipet oppfyller kravene i denne norm.
- 13.8. Sikkerhetsstyringssertifikatets gyldighet skal være gjenstand for minst en mellomliggende verifisering foretatt av myndigheten eller en organisasjon som er anerkjent av organisasjonen eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen. Dersom det skal utføres bare én mellomliggende verifisering og sikkerhetsstyringssertifikatets gyldighetsperiode er fem år, skal den finne sted mellom den andre og tredje årsdagen for utstedelsen av sikkerhetsstyringssertifikatet.
- 13.9. I tillegg til kravene i nr. 13.5.1 skal sikkerhetsstyringssertifikatet tilbakekalles av myndigheten eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i den stat som har utstedt sertifikatet og som er part i konvensjonen, når det ikke anmodes om den mellomliggende verifiseringen fastsatt i nr. 13.8, eller dersom det foreligger bevis for et større avvik fra denne norm.
- 13.10. Når fornyelsesverifiseringen avsluttes innen tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende godkjenningsbeviset eller sikkerhetsstyringssertifikatet, skal det nye godkjenningsbeviset eller det nye sikkerhetsstyringssertifikatet, uten hensyn til kravene i nr. 13.2 og 13.7, være gyldig fra avslutningsdatoen for fornyelsesverifiseringen i et tidsrom som ikke overstiger fem år fra utløpsdatoen for det eksisterende godkjenningsbeviset eller sikkerhetsstyringssertifikatet.
- 13.11. Når fornyelsesverifiseringen avsluttes mer enn tre måneder før utløpsdatoen for det eksisterende godkjenningsbeviset eller sikkerhetsstyringssertifikatet, skal det nye godkjenningsbeviset eller det nye sikkerhetsstyringssertifikatet være gyldig fra avslutningsdatoen for fornyelsesverifiseringen i et tidsrom som ikke overstiger fem år fra avslutningsdatoen for fornyelsesverifiseringen.
14. *Midlertidig sertifisering*
 - 14.1. Det kan utstedes et midlertidig godkjenningsbevis for å lette den innledende gjennomføringen av denne norm når:
 - 1) et selskap er nyopprettet, eller
 - 2) nye skipstyper skal føyes til et eksisterende godkjenningsbevis, etter at det er verifisert at selskapet har et sikkerhetsstyringssystem som oppfyller målene i nr. 1.2.3 i denne norm, forutsatt at selskapet viser at det har planer om å innføre et sikkerhetsstyringssystem som oppfyller alle krav i denne

norm i løpet av gyldighetsperioden for det midlertidige godkjenningsbeviset. Et slikt midlertidig godkjenningsbevis utstedes for et tidsrom som ikke overstiger 12 måneder, av myndigheten eller av en organisasjon som er anerkjent av myndigheten eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen. En kopi av det midlertidige godkjenningsbeviset skal oppbevares om bord slik at skipsføreren etter anmodning kan framlegge det for verifisering for myndigheten eller en organisasjon som er anerkjent av myndigheten, eller for kontrollformål nevnt i regel IX/6.2 i konvensjonen. Det kreves ikke at kopien av beviset er rettkjent eller bekreftet.

14.2. Et midlertidig sikkerhetsstyringssertifikat kan utstedes:

- 1) til nye skip ved levering,
- 2) når et selskap for første gang overtar ansvaret for driften av et skip, eller
- 3) når et skip skifter flagg.

Et slikt midlertidig sikkerhetsstyringssertifikat utstedes for et tidsrom som ikke overstiger seks måneder, av myndigheten eller av en organisasjon som er anerkjent av myndigheten eller, etter anmodning fra myndigheten, av regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen.

14.3. En myndighet eller, etter anmodning fra myndigheten, regjeringen i en annen stat som er part i konvensjonen, kan i særlige tilfeller forlenge et midlertidig sikkerhetsstyringssertifikats gyldighet for et tidsrom som ikke kan overstige seks måneder fra utløpsdatoen.

14.4. Et midlertidig sikkerhetsstyringssertifikat kan utstedes etter at det er verifisert at:

- 1) godkjenningsbeviset eller det midlertidige godkjenningsbeviset gjelder for det aktuelle skipet,
- 2) selskapets sikkerhetsstyringssystem for det aktuelle skipet omfatter de viktigste elementene i denne norm og er vurdert under revisjonen som er utført med henblikk på utstedelse av godkjenningsbeviset eller påvist å være i samsvar med vilkårene for utstedelse av det midlertidige godkjenningsbeviset,
- 3) selskapet har planlagt revisjon av skipet innen tre måneder,
- 4) skipsføreren og offiserene er kjent med sikkerhetsstyringssystemet og de planlagte ordningene for gjennomføring av det,
- 5) instruksjoner som er vurdert som viktige, foreligger før avreise, og
- 6) det er gitt relevante opplysninger om sikkerhetsstyringssystemet på ett eller flere arbeidsspråk som forstås av skipets mannskap.

15. Verifisering

15.1. All verifisering som kreves etter bestemmelsene i denne norm, skal utføres i samsvar med framgangsmåter som myndigheten kan godta, idet det tas hensyn til retningslinjene som organisasjonen har utarbeidet.

16. Utforming av sertifikater

16.1. Godkjenningsbevis, sikkerhetsstyringssertifikater, midlertidige godkjenningsbevis og midlertidige sikkerhetsstyringssertifikater skal utformes i samsvar med modellene som er oppført i tillegg til denne norm. Dersom språket som brukes er verken engelsk eller fransk, skal teksten inneholde en oversettelse til et av disse språkene.

16.2. I tillegg til kravene i nr. 13.3 kan skipstypene angitt i godkjenningsbeviset og det midlertidige godkjenningsbeviset gis en påtegning for å angi eventuelle driftsbegrensninger for skipene som er beskrevet i sikkerhetsstyringssystemet.

Vedheng

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 336/2006

av 15. februar 2006

om gjennomføring av Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring (ISM)
i Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 3051/95

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80
nr. 2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen,
under henvisning til uttalelse fra Den europeiske økonomiske og sosiale komité⁽¹⁾,
etter samråd med Regionkomiteen,
etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251⁽²⁾ og
ut fra følgende betraktninger:

1) Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning (International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention), heretter kalt «ISM-normen», ble vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) i 1993. Denne normen ble gradvis obligatorisk for de fleste skip som seiler i utenriksfart ved vedtakelsen i mai 1994 av kapittel IX «Sikkerhetsstyring for drift av skip» i Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS), 1974.

2) ISM-normen ble endret av IMO ved resolusjon MSC.104(73), vedtatt 5. desember 2000.

3) Retningslinjer for myndighetens gjennomføring av ISM-normen ble vedtatt ved IMO-resolusjon A.788(19) 23. november 1995. Disse retningslinjene ble endret ved resolusjon A.913(22), vedtatt 29. november 2001.

4) Rådsforordning (EF) nr. 3051/95 av 8. desember 1995 om sikkerhetsstyring av roro-passasjerferger⁽³⁾ gjorde ISM-normen obligatorisk på fellesskapsplan med virkning fra 1. juli 1996 for alle roro-passasjerferger som driver rutetrafikk til og fra havner i medlemsstatene, i både innenriks- og utenriksfart og uansett hvilket flagg de fører. Dette var et første skritt mot å sikre en ensartet og samstemt gjennomføring av ISM-normen i alle medlemsstatene.

5) 1. juli 1998 ble ISM-normen obligatorisk i henhold til bestemmelsene i SOLAS kapittel IX for selskaper som driver passasjerskip, herunder hurtiggående passasjerfartøyer, oljetankskip, kjemikalietankskip, gasstankskip, bulkskip og hurtiggående lastefartøyer med bruttotonnasje på 500 eller mer, i utenriksfart.

6) 1. juli 2002 ble ISM-normen obligatorisk for selskaper som driver andre lastefartøyer og flyttbare boreplattformer med bruttotonnasje på 500 eller mer, i utenriksfart.

7) Sikkerheten for menneskeliv til sjøs og vern av miljøet kan forbedres effektivt ved at ISM-normen anvendes strengt og obligatorisk.

8) Det er ønskelig å kunne anvende ISM-normen direkte på skip som seiler under en medlemsstats flagg, samt på skip, uansett hvilket flagg de fører, som utelukkende seiler i innenriksfart eller i rutetrafikk til eller fra havner i medlemsstatene.

(1) EUT C 302 av 07.12.2004, s. 20.

(2) Europaparlamentsuttalelse av 10. mars 2004 (EUT C 102 E av 28.4.2004, s. 565), Rådets felles holdning av 18. juli 2005 (EUT C 264 E av 25.10.2005, s. 28) og Europaparlamentets holdning av 13. desember 2005 (ennå ikke offentliggjort i EUT).

(3) EFT L 320 av 30.12.1995, s. 14. Forordningen sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002/EF (EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1).

9) Vedtaket av en ny forordning som kommer direkte til anvendelse, skal sikre håndhevingen av ISM-normen ut fra den forståelsen at det er opp til medlemsstatene å avgjøre om normen skal gjennomføres for skip, uansett hvilket flagg de fører, som utelukkende trafikkerer havneområder.

10) Følgelig bør forordning (EF) nr. 3051/95 oppheves.

11) Dersom en medlemsstat anser at det i praksis er vanskelig for selskaper å overholde særlige bestemmelser i ISM-normens del A for visse skip eller kategorier av skip som utelukkende er engasjert i innenriksfart i vedkommende medlemsstat, kan denne helt eller delvis fravike disse bestemmelsene ved å innføre tiltak som sikrer at normens formål oppnås på tilsvarende måte. Medlemsstaten kan for slike skip og selskaper fastsette alternative framgangsmåter for sertifisering og verifisering.

12) Det er nødvendig å ta hensyn til rådsdirektiv 95/21/EF av 19. juni 1995 om havnestatskontroll⁽⁴⁾.

13) Det er også nødvendig å ta hensyn til rådsdirektiv 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip, og for sjøfartsmyndighetenes virksomhet i den forbindelse⁽⁵⁾, for å definere de godkjente organisasjonene for denne forordnings formål, samt rådsdirektiv 98/18/EF av 17. mars 1998 om sikkerhetsstandarder for passasjerskip⁽⁶⁾, med det formål å fastsette virkeområdet for denne forordning med hensyn til passasjerskip i innenriksfart.

14) De tiltak som er nødvendige for endring av vedlegg II, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁽⁷⁾.

15) Ettersom denne forordnings mål, dvs. å bedre sikkerhetsstyringen og sikker drift av skip samt å forhindre forurensning fra skip, ikke i tilstrekkelig grad kan nås av medlemsstatene og derfor bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå dette mål —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Mål

Formålet med denne forordning er å bedre sikkerhetsstyringen og sikker drift av skip samt å forhindre forurensning fra skip, som vist til i artikkel 3 nr. 1), ved å sikre at selskaper som driver disse skipene opptrer i overensstemmelse med ISM-normen, ved

- a) at selskapene innfører, gjennomfører og på en forsvarlig måte vedlikeholder sikkerhetsstyringssystemer om bord og i land, og
- b) ved at flagg- og havnestatsadministrasjoner fører kontroll med systemene.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med

1) «ISM-normen», Den internasjonale norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon (IMO) ved

(4) EFT L 157 av 07.7.1995, s. 1. Direktivet endret ved europaparlaments- og rådsdirektiv 2002/84/EF (EFT L 324 av 29.11.2002, s. 53).

(5) EFT L 319 av 12.12.1994, s. 20. Direktivet sist endret ved direktiv 2002/84/EF.

(6) EFT L 144 av 15.5.1998, s. 1. Direktivet sist endret ved kommisjonsdirektiv 2003/75/EF (EUT L 190 av 30.7.2003, s. 6).

(7) EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

forsamlingsresolusjon A.741(18) av 4. november 1993, endret ved Sjøsikkerhetskomiteens resolusjon MSC.104(73) av 5. desember 2000 og innsatt som ajourført vedlegg til denne forordning,

- 2) «godkjent organisasjon», et organ godkjent i samsvar med direktiv 94/57/EF,
- 3) «selskap», skipets eier, eller enhver annen organisasjon eller person, f.eks. reder eller totalbefrakter, som har overtatt ansvaret for driften av skipet fra eieren, og som ved overtakelse av ansvaret har samtykket i å overta alle plikter og alt ansvar som ISM-normen pålegger,
- 4) «passasjerskip», et skip, herunder hurtiggående fartøyer, som fører mer enn 12 passasjerer, eller et undervannsfartøy som fører passasjerer,
- 5) «passasjer», enhver person med unntak av
 - a) skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
 - b) barn under ett år,
- 6) «hurtiggående fartøy», et hurtiggående fartøy som definert i ajourført SOLAS-forordning X-1/2. For hurtiggående passasjerfartøyer kommer de begrensningene som er fastsatt i artikkel 2 bokstav f) i direktiv 98/18/EF til anvendelse,
- 7) «lastefartøy», et skip, herunder et hurtiggående fartøy, som ikke er et passasjerskip,
- 8) «utenriksfart», alle sjøreiser fra en havn i en medlemsstat eller i en annen stat til en havn utenfor vedkommende stat eller omvendt,
- 9) «innenriksfart», alle sjøreiser i havområder fra en havn i en medlemsstat til den samme eller en annen havn i samme medlemsstat,
- 10) «rutetrafikk»: en rekke seilinger drevet for å sikre trafikkforbindelsen mellom to eller flere punkter, enten
 - a) i henhold til en offentliggjort ruteplan, eller
 - b) der overfartene har en slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en systematisk rekke seilinger,
- 11) «roro-passasjerferge», et sjøgående passasjerskip som definert i ajourført SOLAS-kapittel II-I,
- 12) «passasjerførende undervannsfartøy», et passasjerførende flyttbart fartøy som primært opererer under vann og er avhengig av overflatestøtte, som for eksempel et overflatefartøy eller landbasert anlegg, for overvåking og for en eller flere av følgende funksjoner:
 - a) Tilførsel av kraft,
 - b) tilførsel av luft under trykk,
 - c) tilførsel av livsoppholdende funksjoner,
- 13) «flyttbar boreplattform», et fartøy for bruk til boreoperasjoner for leting etter eller utnyttelse av ressurser under havbunnen, som hydrokarboner i flytende form eller i gassform, eller svovel eller salt,
- 14) «bruttotonnasje», et skips bruttotonnasje beregnet i samsvar med Den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer av 1969 eller, når det gjelder skip som utelukkende går i innenriksfart og som ikke måles i samsvar med nevnte konvensjon, skipets bruttotonnasje fastsatt i samsvar med nasjonale regler for måling av tonnasje.

Artikkel 3

Virkeområde

1. Denne forordning kommer til anvendelse på følgende typer skip og på selskaper som driver disse:
 - a) Lastefartøyer og passasjerskip i utenriksfart som seiler under en medlemsstats flagg,
 - b) lastefartøyer og passasjerskip som utelukkende seiler i innenriksfart, uansett flagg,

- c) lastefartøyer og passasjerskip som seiler til eller fra havner i medlemsstatene i rute-trafikk, uansett flagg,
 - d) flyttbare boreplattformer som driver under en medlemsstats myndighet.
2. Denne forordning kommer ikke til anvendelse på følgende typer skip eller på selskaper som driver disse:
- a) Krigs- og troppetransportskip og andre skip som eies eller drives av en medlemsstat og som bare brukes i statlig ikke-kommersiell tjeneste,
 - b) skip som ikke har mekaniske framdriftsmidler, trefartøyer av enkel konstruksjon samt lystfartøyer, med mindre de har eller vil få besetning og føre mer enn 12 passasjerer i kommersiell fart,
 - c) fiskefartøyer,
 - d) lastefartøyer og flyttbare boreplattformer med en bruttotonnasje mindre enn 500,
 - e) andre passasjerskip enn roro-passasjerferger som går i fart i havområder i klasse C eller D, som definert i artikkel 4 i direktiv 98/18/EF.

Artikkel 4

Samsvar

Medlemsstatene skal sikre at alle selskaper som driver skip som faller inn under virkeområdet til denne forordning, overholder bestemmelsene i denne forordning.

Artikkel 5

Krav til sikkerhetsstyring

De skip det er vist til i artikkel 3 nr. 1) samt selskapene som driver disse, skal overholde kravene i ISM-normens del A.

Artikkel 6

Sertifisering og verifisering

Når det gjelder sertifisering og verifisering, skal medlemsstatene overholde bestemmelsene i ISM-normens del B.

Artikkel 7

Unntak

- 1. Dersom en medlemsstat anser at det i praksis er vanskelig for selskaper å overholde nr. 6, 7, 9, 11 og 12 i ISM-normens del A for visse skip eller kategorier av skip som utelukkende er engasjert i innenriksfart i vedkommende medlemsstat, kan medlemsstaten helt eller delvis fravike disse bestemmelsene ved å innføre tiltak som sikrer at normens formål oppnås på tilsvarende måte.
- 2. En medlemsstat kan, for skip og selskaper som det er vedtatt et unntak for i henhold til nr. 1 og dersom medlemsstatens anser at det i praksis er vanskelig å anvende kravene i artikkel 6, fastsette alternative framgangsmåter for sertifisering og verifisering.
- 3. I de omstendigheter som går fram av nr. 1 og eventuelt av nr. 2, skal følgende framgangsmåte benyttes:
 - a) Vedkommende medlemsstat skal underrette Kommisjonen om unntaket og om hvilke tiltak medlemsstaten vil treffe.
 - b) Dersom det innen en periode på seks måneder etter underretningen og i samsvar med den framgangsmåte det er vist til i artikkel 12 nr. 2, fastsettes at de foreslåtte unntakene ikke er berettiget eller at de foreslåtte tiltakene ikke er tilstrekkelige, skal vedkommende medlemsstat pålegges å endre eller unnlate å vedta de foreslåtte bestemmelsene.

- c) Medlemsstaten skal offentliggjøre alle vedtatte tiltak med en direkte henvisning til nr. 1 og eventuelt til nr. 2.
- 4. Etter et unntak i henhold til nr. 1 og eventuelt nr. 2 skal vedkommende medlemsstat utstede et sertifikat i samsvar med andre punktum i vedlegg II, del B, avsnitt 5, som angir de relevante begrensningene i driften.

Artikkel 8

Gyldighet, godkjenning og anerkjennelse av sertifikater

1. Godkjenningsbeviset skal være gyldig i opptil fem år fra utstedelsesdatoen. Sikkerhetsstyringssertifikatet skal være gyldig i opptil fem år fra utstedelsesdatoen.
2. Ved fornying av godkjenningsbeviset og sikkerhetsstyringssertifikatet kommer de relevante bestemmelsene i ISM-normens del B til anvendelse.
3. Medlemsstatene skal godkjenne godkjenningsbevis, midlertidige godkjenningsbevis, sikkerhetsstyringssertifikater og midlertidige sikkerhetsstyringssertifikater som er utstedt av myndigheten i en annen medlemsstat eller av en godkjent organisasjon som opptrer på vegne av denne myndigheten.
4. Medlemsstatene skal godkjenne godkjenningsbevis, midlertidige godkjenningsbevis, sikkerhetsstyringssertifikater og midlertidige sikkerhetsstyringssertifikater som er utstedt av eller på vegne av myndighetene i tredjestater.
Når det gjelder skip i rutetrafikk skal overholdelse av ISM-normen ved godkjenningsbevis, midlertidige godkjenningsbevis, sikkerhetsstyringssertifikater og midlertidige sikkerhetsstyringssertifikater som er utstedt på vegne av myndigheten i en tredjestat, verifiseres på en hensiktsmessig måte av eller på vegne av vedkommende medlemsstat(er), med mindre de ble utstedt av myndigheten i en medlemsstat eller av en godkjent organisasjon.

Artikkel 9

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette regler om sanksjoner for overtredelse av denne forordning og skal treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at sanksjonene iverksettes. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 10

Rapportering

1. Medlemsstatene skal hvert annet år legge fram en rapport for Kommisjonen om gjennomføringen av denne forordning.
2. Kommisjonen skal, i samsvar med framgangsmåten i artikkel 12 nr. 2, fastsette en harmonisert mal for slike rapporter.
3. Kommisjonen skal, med hjelp av Det europeiske sjøsikkerhetsbyrå og innen seks måneder etter å ha mottatt rapportene fra medlemsstatene, utarbeide en konsolidert rapport vedrørende gjennomføring av denne forordning, med eventuelle forslag til tiltak. Denne rapporten skal rettes til Europaparlamentet og Rådet.

Artikkel 11

Endringer

1. Endringer i ISM-normen kan unntas fra virkeområdet til denne forordning i henhold til artikkel 5 i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2099/2002 av 5. november

2002 om nedsettelse av en komité for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS)⁽⁸⁾.

2. Eventuelle endringer av vedlegg II skal skje i samsvar med den framgangsmåte det er vist til i artikkel 12 nr. 2).

Artikkel 12

Komité

1. Kommisjonen skal bistå av Komiteen for sjøsikkerhet og hindring av forurensning fra skip (COSS) som ble nedsatt i henhold til artikkel 3 i forordning (EF) nr. 2099/2002.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
3. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 13

Oppheving

1. Forordning (EF) nr. 3051/95 oppheves med virkning fra 24. mars 2006.
2. Midlertidige godkjenningsbevis, midlertidige sikkerhetsstyringssertifikater, godkjenningsbevis og sikkerhetsstyringssertifikater som er utstedt før 24. mars 2006, skal være gyldige til de utløper eller fram til neste påtegning.

Artikkel 14

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

For lastefartøyer og passasjerskip som det ikke allerede kreves at skal overholde ISM-normen, kommer denne forordning til anvendelse fra 24. mars 2008.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Strasbourg, 15. februar 2006.

For Europaparlamentet

J. BORRELL FONTELLES

President

For Rådet

H. WINKLER

Formann

(Tillegget til denne Forordning, sertifikatformularene, er utelatt)

(8) EFT L 324 av 29.11.2002, s. 1. 1. Forordningen endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 415/2004 (EUT L 68 av 6.3.2004, s. 10).

3.1.5 DIVERSE TEKNISKE INSTALLASJONER

Forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 17. januar 1978 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 12, 13, 16, 21, 43, 45 og 46, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 13 feb 1979, 10 juni 1986 nr. 1275, 14 jan 1988 nr. 100, 15 sep 1992 nr. 698, 25 jan 2000 nr. 170, 4 juni 2002 nr. 1129 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene). Endret 1. juni 2004 nr. 804. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel I Alminnelig del	844
§ 1 Virkeområde	844
§ 2 Definisjoner	844
§ 3 Fravik	845
§ 4 Krav til godkjent verksted og produsent	845
§ 5 Sakkyndig person	845
Kapittel II Konstruksjon og styrke	846
§ 6 Tegninger og beregninger	846
§ 7 Beregningsmetoder og konstruksjonskrav	846
§ 8 Krav om eldningstreg redskap	847
§ 9 Konstruksjonsdetaljer	847
§ 10 Materialer	851
§ 11 Arbeidsutførelse	851
§ 12 Sikkerhetsinnretninger	852
§ 13 Kranhåndbok	853
Kapittel III Prøving, sertifisering, periodisk ettersyn og kontroll	854
§ 14 Prøving av laste- og losseredskaper	854
§ 15 Førstegangs kontroll og prøving av laste- og losseinnretninger	855
§ 16 Merking	856
§ 17 Årlig ettersyn	857
§ 18 5-årlig inngående undersøkelse	857
§ 19 Førings av kontrollbok og riggprotokoll	858
§ 20 Kontroll i forbindelse med forandringer	858
Kapittel IV Forskjellige bestemmelser i forbindelse med bruk av laste- og losseinnretninger om bord	858
§ 21	858

§ 22	Ettersyn før lasting og lossing igangsettes	858
§ 23	Behandling av laste- og losseredskap	859
§ 24	Vinsjoperatør, kranfører, signalmann m.v.	859
§ 25	Belastning av laste- og losseinnretninger.....	859
§ 26	Håndtering av last	859
§ 27	Utskifting av redskap/ståltau.....	859
	Kapittel V Særbestemmelser	860
§ 28	Ikrafttredelse	860

Kapittel I Alminnelig del

§ 1

Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for norske skip, med de presiseringer som fremgår av annet til fjerde ledd.

(2) Denne forskrift gjelder for laste- og losseinnretninger om bord i skip uansett størrelse, som benyttes ved lasting eller lossing ved kai, i havn eller annet sted i helt innelukket farvann.

(3) For kraner som skal benyttes til lasting og lossing i åpent farvann, får forskrift av 13. januar 1986 nr. 31 om dekkskraner m.v. på flyttbare innretninger tilsvarende anvendelse.

(4) Regler som er gitt i et annet land og som fullt ut bygger på ILO-konvensjon nr. 152, anses likeverdige med reglene i denne forskrift.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- Anerkjente standarder*: NS (Norsk Standard), NS-EN (Norsk Standard-European Norm), NS-ISO (Norsk Standard-International Standard Organisation) eller likeverdig internasjonal eller nasjonal standard eller regelverk godkjent av Sjøfartsdirektoratet.¹
- Eksisterende skip*: Skip, herunder lekter, som ikke er nytt skip. Likt med eksisterende skip regnes skip som innkjøpes fra utlandet.
- Godkjent*: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- Laste- og losseinnretning*: Kran med kransøyle, fundament og underliggende struktur, herunder også proviantkran og maskinromstraverskran, samt mast med bom og vinsj med fast tilbehør som bomlager, topprepsfester, preventerfester og lignende tilhørende laste- og losseredskap.
- Laste- og losseredskap*: Redskap som løfteåk, grabb, stropp, fathake, nett o.l. og løse deler som kjetting, ståltau (wire), sjakkel, ring, krok, svivel, blokk o.l., som brukes til heising og låring av last.
- Nytt skip*: Skip, herunder lekter, hvis kjøl strekkes eller som er på et lignende byggetrinn, på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft. Likt med nytt skip regnes skip som ombygges på eller etter nevnte dag.

¹ Som eksempel kan nevnes tyske DIN-normer og engelske BS-standarder og svenske krannormer.

§ 3

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 4

Krav til godkjent verksted og produsent

(1) Autorisert verksted:

Verksted godkjent av Sjøfartsdirektoratet etter søknad, til å produsere, kontrollere, prøve og sertifisere laste- og losseinnretninger. For å oppnå autorisasjon må verkstedet ha:

- a) Fast ansatt eller fast tilknyttet en sakkyndig person type A.
- b) Beregnet, montert, kontrollert, prøvet og sertifisert en komplett laste- og losseinnretning til Sjøfartsdirektoratets tilfredsstillelse.
- c) Tilgjengelig nødvendig utstyr til prøving.

(2) Kvalifisert verksted:

Verksted godkjent av Sjøfartsdirektoratet etter søknad, til å utføre periodisk kontroll, prøving og sertifisering av laste- og losseinnretninger. For å oppnå slik godkjenning må verkstedet ha:

- a) Fast ansatt eller fast tilknyttet en sakkyndig person type B.
- b) Kontrollert, prøvet og sertifisert en komplett laste- og losseinnretning til Sjøfartsdirektoratets tilfredsstillelse.
- c) Tilgjengelig nødvendig utstyr til prøving.

(3) Utenlandske verksteder og produsenter:

I utlandet anses verkstedet som autorisert verksted, kvalifisert verksted eller autorisert redskapsprodusent dersom skipsføreren eller rederiet finner at verkstedet har nødvendig prøveutstyr og personell med tilstrekkelige kvalifikasjoner på området.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5

Sakkyndig person

(1) Sakkyndig person er en person som er godkjent til å utføre konstruksjon, beregning, kontroll, prøving og sertifisering av laste- og losseinnretninger eller begrensede deler av dette.

(2) Sakkyndig person i Norge godkjennes av Sjøfartsdirektoratet etter søknad. Vedkommende må dokumentere sine kunnskaper og praksis. Det vil bli skilt mellom to typer sakkyndige personer:

- a) Sakkyndig person type A er godkjent for førstegangssertifisering av laste- og losseinnretninger. For å oppnå slik godkjenning må vedkommende i samarbeid med autorisert verksted ha utført konstruksjon, beregning, kontroll med arbeidsutførelsen, prøving, besiktelse og sertifisering av et komplett riggarrangement til Sjøfartsdirektoratets tilfredsstillelse.
- b) Sakkyndig person type B er godkjent for periodisk sertifisering og sertifisering etter mindre reparasjoner av eksisterende laste- og losseinnretninger. For å oppnå slik godkjenning må vedkommende i samarbeid med kvalifisert verksted ha utført periodisk kontroll, prøving, besiktelse og sertifisering av en eksisterende laste- og losseinnretning til Sjøfartsdirektoratets tilfredsstillelse.

Kapittel II

Konstruksjon og styrke

§ 6

Tegninger og beregninger

(1) Tegninger av laste- og lossearrangementer med stykkliste hvor alle deler er beskrevet med posisjonsnummer, antall, benevnelse, tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.), materialkvalitet, henvisning til standarder m.v. og kraftplan for arrangement skal oppbevares om bord og være gitt påtegning «som utført».

(2) Tegninger nevnt i 1. ledd skal utarbeides i henhold til Norsk Standard NS 2609 Riggbok (ISO 2333–1972) eller annen anerkjent standard, så langt disse er anvendelige for det aktuelle skips rigg. For mindre skip kan et enklere oppsett tillates, men dette må minst inneholde alle opplysninger som forlangt i 1. ledd.

§ 7

Beregningsmetoder og konstruksjonskrav

(1) Kraner og bomarrangementer skal beregnes i samsvar med norske standarder nevnt i bokstav a til c i dette ledd, eller etter andre anerkjente standarder. Sakkyndig person skal kontrollere laste- og losseinretningens og/eller laste- og losseredskapets styrke og at nødvendige beregninger i denne forbindelse er utført. Krefter i løpende rigg kan bestemmes i overensstemmelse med NS 2608 eller annen anerkjent standard. Benyttede krangrupper, konstruksjonskriterier samt operasjonsbetingelser skal spesifiseres i arrangementets «kranhåndbok», jf. § 13, 2. ledd.

- a) Kraner og bomarrangementer skal beregnes i samsvar med NS 5514 «Kraner og løfteutstyr. Stålkonstruksjoner. Beregninger».
- b) Maskinkonstruksjoner skal beregnes i samsvar med NS 5515 «Kraner og løfteutstyr. Maskineri. Beregninger».
- c) Vindkrefter skal beregnes i samsvar med NS 3479 «Prosjektering av bygningskonstruksjoner. Dimensjonerende laster».

(2) For spesielle typer løfteinnretninger kan Sjøfartsdirektoratet kreve eller gi tillatelse til at arrangementet konstrueres i henhold til en spesiell krangruppe (jf. NS 5514) eller at det benyttes høyere eller lavere sikkerhetsfaktorer enn bestemt i 4. og 5. ledd.

(3) Andre typer løfteinnretninger skal beregnes etter retningslinjer angitt i 1. ledd eller i overensstemmelse med 4. ledd.

(4) Andre typer løfteinnretninger samt enkle kraner og bomarrangement med tillatt arbeidsbelastning mindre enn 10 tonn, kan dersom det finnes hensiktsmessig og forsvarlig, dimensjoneres i samsvar med norske standarder nevnt i bokstav a og b i dette ledd. Det skal ved beregninger i slike tilfelle benyttes en sikkerhetsfaktor på minst 4,5 i henhold til det aktuelle materialets bruddgrense.

- a) Konstruksjoner i stål skal beregnes i samsvar med NS 3472 «Prosjektering av stålkonstruksjoner. Beregning og dimensjonering».
- b) Konstruksjoner i aluminium skal beregnes i samsvar med NS 3471 «Prosjektering av aluminiumskonstruksjoner. Beregning og dimensjonering».

(5) Laste- og losseredskap som ståltau, kjetting, kroker, sjakler, blokker, svingler, ringer osv. skal beregnes og konstrueres etter Norsk Standard eller annen anerkjent standard. Det skal benyttes følgende sikkerhetsfaktor mot brudd, beregnet ut fra den største teoretiske statiske belastning:

	Sikkerhetsfaktor
Ståltau (wire) som alminnelig regel. (Se også § 8, 6. ledd bokstav b)	5
Kjetting	4,5
Annen redskap som kroker, sjakler, blokker, svingler, ringer osv.	5
Tauverk	7

(6) I tillegg til ovennevnte skal kraner og bomarrangementer beregnes for en slagside på 5 grader, eller for den maksimale slagside, som fartøyet får ved størst tillatt arbeidsbelastning, S.W.L., og størst utligger av bom eller kran (største moment). Kraner og bommer i stuert posisjon skal sikres forsvarlig. Dersom lastemomentet er stort sett i relasjon til skipets deplasement, skal det kontrolleres at skipet ikke vil krenge utover det laste- og losseinnretningen(e) er beregnet for.

§ 8

Krav om eldningstreg redskap

(1) Til all laste- og losseredskap skal det kun benyttes stål som er unntatt fra periodisk varmebehandling, dvs. fremstilt av såkalt eldningstreg materiale.

(2) For laste- og losseinnretning som allerede er montert og for laste- og losseredskap som er levert, gjelder bestemmelsene i kapittel V § 29.

§ 9

Konstruksjonsdetaljer

- (1) Tromler:
 - a) Ståltautromler skal ha en slik størrelse at det ikke er nødvendig med mer enn 3 lag med ståltau. Flere lag kan imidlertid tillates dersom dette ikke fører til øket slitasje og god spoling oppnås. Maksimal innløpsvinkel skal ikke være større enn at god spoling oppnås med minst mulig slitasje på ståltauet. Tromler med spor bør ikke ha større innløpsvinkel enn 5 grader og tromler uten spor ikke større enn 3 grader. Trommel og føring for ståltau skal konstrueres slik at ståltauet ikke spoler av trommelen. Når trommelen er full, skal det være en høyde lik 2,5 x ståltauets diameter igjen på trommelflens eller tilsvarende sikring som forhindrer ståltauet i å spole av.
 - b) Forholdet mellom trommeldiameter og ståltaudiameter skal være i henhold til spesifikasjon fra ståltauproduzenten, dog ikke mindre enn 18:1.
 - c) Det skal være minst tre tårn ståltau igjen på heisetrommelen med kroken i laveste og bom/kranarm i høyeste operative stilling. Med laveste stilling menes normalt bunn av lasterom eller letteste vannlinje dersom den er lavere.
 - d) Det skal være minst tre tårn ståltau igjen på bomløfttrommelen når bom/kranarm er i laveste stilling.
- (2) Innfesting av ståltau til trommel:
 - a) Alt ståltau skal være festet til trommelen med ståltauklemmer, plateklemmer eller annen form for innfesting slik at endefeste tåler minst 80 prosent av ståltauets effektive bruddlast.
 - b) Ståltaufester skal være lette å inspisere, og ha mulighet for etterstramming.
- (3) Bommer, bomlager, topprepsfester og beslag for gjerder og preventer:
 - a) Bommer skal være konstruert etter anerkjent standard. Krefter fra bomsvingere o.l. skal undersøkes og tas hensyn til når disse er av betydning.
 - b) Bomlager skal være konstruert etter NS-ISO 6045 og topprepsfester etter NS-ISO 8314, eller andre anerkjente standarder.
 - c) Når gjerder ikke er beregnet for sideveis belastning som virker f.eks. når en benytter koblede bommer, skal det rigges til en preventer av passende styrke som en sikker-

- hetsforanstaltning mot brudd i gjerderen. Gjerder og preventer skal ha hvert sitt feste i bom og i dekk/rekke. Feste for gjerder eller preventer skal være konstruert etter NS-ISO 8148, NS 2624 eller andre anerkjente standarder.
- (4) Ståltauskiver og blokker:
 - a) Ståltauskiver og blokker skal være konstruert etter NS 2675, NS 2680, NS 2681 og NS 2689 eller annen anerkjent standard. Forholdet mellom skivediameter og ståltaudiameter (pitch diameter) skal være i henhold til ståltauproducentens spesifikasjoner, dog ikke mindre enn 15:1 for løpende rigg og 11:1 for stående rigg.
 - b) På kraner tillates åpne blokker eller skiver kun hvor disse er slik plassert at personer ikke kan komme i berøring med dem under drift.
 - c) Nedføring av ståltau fra flerskårne topprepsblokker på masten bør unngås, pga. skjevdrag og derav øket slitasje. Ved tre eller flere parter i topprep, bør topprepsblokken på masten bestå av minst to blokker, der den blokken som leder det nedførende ståltau er enskivet.
 - d) Fotblokkledd bør utstyres med en friksjonsmekanisme for fotblokkens øye eller gaffel, slik at fotblokken beholder sin stilling selv om draget i heisetauet slakkes.
 - (5) Svivel, lastekrok og lodd:
 - a) Alle laste- og losseinnretninger med heisetau med enkel part skal være utstyrt med svivel for å hindre tørt i heisetau. Svivel kan også være innebygget i krok, blokkøye eller lodd.
 - b) Lastekrok skal være formet slik at stropper hindres i å falle ut, og slik at den ikke setter seg fast i fremspring o.l.
 - c) Styrkedelene av svivel og krok skal være utført i en materialkvalitet S 275 JR (tettet) NS-EN 10025 eller likeverdig materiale. Sveising på krok er ikke tillatt.
 - d) Lodd eller kule skal benyttes dersom vekt av krok og svivel ikke er tilstrekkelig til å trekke mantelen ut når kroken er ubelastet og man firer med full hastighet. Loddets gjennomgående styrkedel skal være av stål.
 - (6) Ståltau (wire):
 - a) Alt ståltau skal være laget i overensstemmelse med en anerkjent standard og være skikket for den tiltenkte bruk.
 - b) Ståltau for stående og løpende rigg skal være utført i henhold til anerkjent standard dog med en minimum sikkerhet mot brudd som angitt nedenunder:

Tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.) i kroken

Sikkerhetsfaktor

0 – 10 tonn eller hvis enkel part i kroken

5

10 – 25 tonn

 $5 - (S.W.L. - 10) / 30$

25 – 60 tonn

 $4,5 - (S.W.L. - 25) / 70$

60 tonn og derover

4,0

- c) Alt ståltau for løpende rigg skal ha minimum 114 tråder og det skal være av såkalt dauslått (preformed) type, dvs. partene skal forbli sammenslått når ståltauet kappes.
- d) Rotasjonsfattig ståltau skal ikke benyttes til topprep/bomløft.
- e) Mantel/heisetau til kraner som er rigget med enkel part bør være av rotasjonsfattig type.
- (7) Løftestroppe:
 - a) Løftestroppe av ståltau som benyttes til heising og låring av laster på under 10 tonn skal ha en sikkerhetsfaktor på minst 6. For øvrig skal løftestroppe minst ha samme sikkerhetsfaktor som det tilhørende ståltau (jf. 6. ledd, bokstav b).
 - b) Etter spesiell vurdering kan Sjøfartsdirektoratet etter beregning for veldefinerte løft på 100 tonn og derover, godta sikkerhetsfaktorer ned til 3,0 for stropens høyest be-

lastede del. For stropper til løft på under 100 tonn gjelder bestemmelsene i bokstav a i dette ledd.

- c) Alle stålastropper skal være fremstilt av sertifisert ståltau.
- d) Spleising av øye på stropper skal utføres mot ståltauets slagretning og ha minst 3 innstikk med hel part og to innstikk med halvparten av trådene skåret bort i hvert part. Annen likeverdig spleisemetode, med samme styrke kan også godtas.
- e) Taustropper skal være av sertifisert natur- eller kunstfibertau av beste kvalitet og med kjent bruddlast. Sikkerhetsfaktor mot brudd skal være minst 7. Tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.) må aldri overskride bruddlast dividert med sikkerhetsfaktor.

(8) Kauser:

Kauser skal være utført etter anerkjent standard.

(9) Presslås (talurit):

Presslås skal være korrekt utformet, og i Norge være merket med fabrikantens kjennetegn i tillegg til annen påbudt merking, jf. § 16.

(10) Ståltauklemmer:

Det skal brukes ståltauklemmer med to gripeflater (U-bolt type er ikke tillatt). Antall ståltauklemmer skal ikke være mindre enn tre, og den frie ende av ståltauet skal ha en lengde på minst 5 ganger ståltauets diameter.

(11) Vinsjer:

Ved valg av vinsjtype og størrelse skal dette tilpasses slik, at den øvrige innretning er beregnet for den belastning som vinsjens maksimale trekraft utsetter den for.

- a) For rene laste- og lossevinsjer skal trekraft vanligvis ikke kunne overstige sikker arbeidsbelastning i det tilhørende ståltau. Dersom laste- og lossevinsjen også skal brukes til annet formål må dette vurderes spesielt.
- b) Når gjerder eller svingvinsj skal benyttes, skal gjerderkreftene bestemmes etter NS 2608. Gjerdervinsjens trekraft skal ikke overstige tillatt arbeidsbelastning i halende part, men må minst gi en kraftkomponent under hensyn til antall blokker i gjerder-takkelet, som er like stor som de maksimale gjerderkreftene.
- c) Alle vinsjer skal være utstyrt med stoppanordning, som kan holde den største last som vinsjen er beregnet for.
 - 1. Ved svikt i krafttilførsel skal bremsen automatisk kobles inn og bremse opp og stoppe maksimum tillatt arbeidsbelastning fra maksimum hastighet, eller det skal være en manuell brems med samme kapasitet, som kan betjenes fra manøverstand, jf. 13. ledd.
 - 2. For rene laste-/lossevinsjer skal det være direkte kobling mellom stoppanordning, driftsanordning og trommel slik at fritt fall låring ikke kan foretas.
 - 3. For kombinerte vinsjer kan frikobling av trommel tillates. Arrangementet skal da være slik at utilsiktet frikobling av trommelen ikke blir mulig ved normal operasjon.
- d) Tannhjul, sveiver og andre bevegelige deler på vinsjer og kraner såvel over som under dekk, skal være forsvarlig skjermet. Det samme gjelder for transmisjoner fra motor til vinsj, for dampør, hydrauliske slanger, elektriske ledninger m.v. Det skal sørges for god tilkomst for å lette vedlikehold o.a.
- e) Når vinsjer fjernstyres eller manøvreres fra annen plass, skal spesiell skjerming/rekkverk være oppsatt for å hindre at personer kan komme i kontakt med ståltau, blokker, tromler eller andre bevegelige deler. Skilt med advarsel om at vinsjen fjernstyres og kan settes i gang uten forutgående varsel skal oppsettes.

- (12) Betjeningshendler:
 - a) Betjeningshendler skal være montert slik at de beveges i lastens retning, og med «stopp» vertikalt, «lår» mot lukeåpningen, og «hiv» med hendelen trukket fra lukeåpningen (mot vinsjoperatøren).
 - b) Manøveranordninger for vinsjer og kraner skal være slik innrettet at de raskt går tilbake til markert midtstilling (stopp) når de slippes, og de skal kunne sikres i midtstilling når vinsjen/kranen er ubetjent.
 - c) Betjeningshendler skal være varig merket med tydelige standardsymboler eller betegnelser som angir bruken.
 - d) Ergometriske prinsipper skal legges til grunn ved konstruksjon av manøveranordningen.
- (13) Manøversted for vinsjer, kraner, o.l.:
 - a) Manøverstedet skal gi vinsjoperatøren en trygg plassering med best mulig utsikt til hivet, wireføringen og vinsjtrommelen(e). Manøverstedet skal gi operatøren best mulig beskyttelse mot fallende last og skader som kan oppstå som følge av ståltaubrudd.
 - b) Manøverstedet skal arrangeres slik at operatøren får godt fotfeste. Spesielt ristverk kan forlanges dersom manøverstedet er utsatt for overvann, oljesøl o.l.
 - c) For vinsjer som styres med løs kabeloverføring, skal kabelen være så lang at operatøren overalt kan velge en trygg plass, med god oversikt over løfteoperasjonene.
- (14) Førerhus på kraner:
 - a) Last- og lossekraner skal normalt være utstyrt med førerhus. Dette skal være solid bygget og gi operatøren beskyttelse mot fallende gjenstander.
 - b) Førerhuset skal ha en innvendig fri høyde på minimum 2,0 m, være isolert mot kulde/varme og støy, maksimum 80 dB(A), ha tilstrekkelig ventilasjon og mulighet for oppvarming, samt være utstyrt med et håndslokningsapparat av pulvertype (minimum 2 kg for de minste kranene).
 - c) Alle vinduene i førerhus skal være laget av herdet eller laminert glass, og det skal være trygg atkomst for rengjøring av vinduene utvendig. Vinduene skal være utstyrt med nødvendig antall motordrevne vindusviskere, varmetråder eller vifter slik at sikten gjennom vinduene ikke reduseres vesentlig pga. regn, dogg, is e.l.
 - d) Det skal være mulighet for trygg atkomst til førerhuset, og det skal være sikker fluktnvei uansett hvilken stilling kraner er i.
 - e) Førersete, manøverhendler og annet utstyr skal være utarbeidet etter ergometriske prinsipper.
- (15) Atkomst og passasjer:
 - a) Det skal være trygg atkomst til manøversted for vinsjer og alle deler på kraner og bomarrangementer som trenger service og kontroll.
 - b) Mellom faste og bevegelige deler på kraner, vinsjer o.a. hvor det er vanlig at folk ferdes eller det skal være en fri passasje, skal denne ha en bredde på minimum 0,6 m opp til en høyde av 2,0 m.
 - c) Leidere, rekkverk etc. skal tilfredsstillende kravene i de til enhver tid gjeldende forskrifter for anordninger på og under dekk.
- (16) Stuving av bomber:

For stuving av bomber og kraner under sjøreisen, skal det være anbrakt faste eller demonterbare «bomkrybber» eller likeverdige stuvingsanordninger. For beregning av disse, se § 7 6. ledd.
- (17) Hydrauliske, pneumatiske og elektriske systemer:
 - a) Hydrauliske og pneumatiske systemer skal være utstyrt med sikkerhetsventil. Sikkerhetsventilen skal plomberes av sakkyndig person etter at laste- og losseinnretning

- gen har vært belastningsprøvet, slik at den ikke kan stilles høyere enn til systemets tillatte arbeidstrykk. Dersom plomberingen har vært brutt skal ny 5-årlig inngående undersøkelse foretas av sakkyndig person. Etter den 5-årige inngående undersøkelsen (§ 18) skal alltid ny plombering foretas av sakkyndig person.
- b) Det skal være tilkoblingsmulighet for kontrollmanometere i hovedtrykksystemene.
 - c) Slinger, rør og ledninger skal legges på en slik måte at de er best mulig beskyttet mot slag, klemming, varme, vibrasjon o.l. Slinger skal også være beskyttet på en slik måte at operatøren ikke skades ved slangebrudd, og de skal være lette å skifte og vedlikeholde.
 - d) Hydrauliske sylindrer skal arrangeres slik at de stopper eller siger kontrollert ved svipt i krafttilførselen eller ved slange- eller rørbrudd.
 - e) Trykksystemer skal være konstruert etter en anerkjent standard. Standarden skal angis og bekreftes av sakkyndig person.
 - f) Elektrisk utstyr skal være konstruert etter en anerkjent standard som også tar hensyn til den sonen om bord hvor kranen er plassert med hensyn til områdeklassifisering. Standarden skal angis i kranhåndboken og bekreftes av sakkyndig person.
- (18) Sakkyndig person skal kontrollere at laste- og losseinnretningen med redskap er konstruert i henhold til kravene i denne paragraf.

§ 10

Materialer

- (1) Bare materialer som er sertifisert skal benyttes i viktige styrkekomponenter. Stålkvaliteten skal omhyggelig utvelges, idet en tar tilbørlig hensyn til materialtetthet, viktighet av konstruksjonen, lastetype, materialtykkelse, sveisbarhet og «design»-temperatur.
- (2) Alle stålmaterialer til styrkedeler i kran- og bomarrangementer skal være tett eller halvtett og skal leveres med verkssertifikat som viser materialets fysiske og kjemiske egenskaper i forhold til en anerkjent standard.
- (3) Ved valg av materialer, skal det sørges for at disse er egnet for det bruk de er tiltenkt under maritime miljøforhold.
- (4) Sakkyndig person skal kontrollere at de spesifiserte materialer er benyttet i laste- og losseinnretninger og laste- og losseredskaper.
- (5) Materialtype og kvalitet, eventuelle begrensninger i sveisbarhet ved reparasjon o.l. samt eventuelle temperaturbegrensninger ved bruk av kran, skal gis i sertifikat/kontrollbok og kranhåndbok, og være bekreftet av sakkyndig person.

§ 11

Arbeidsutførelse

- (1) All sveising av styrkedeler skal utføres av sertifisert sveiser med sertifikat for den aktuelle sveistype.
- (2) Viktige sveiser skal kontrolleres med en ikke-destruktiv metode etter anvisning og tilsyn av sakkyndig person.
- (3) Røntgenbilder skal i alminnelighet tilfredsstille kravene til Karakter 4 (blått) ifølge «II W Collection of Reference Radiographs of Welds», men mindre poredannelse ifølge Karakter 3 (grønt) kan dog godtas.
- (4) Rapport som spesifiserer hva som er kontrollert og resultatet av kontrollen, bekreftet av sakkyndig person, skal vedlegges kranhåndboken, jf. § 13, 2. ledd.

§ 12

Sikkerhetsinnretninger

(1) *Grensebryter.*

- a) Kraner skal ha grensebryter hvor det er begrensninger på bevegelse av kran, kranbom eller krok.
- b) Grensebryter skal plasseres slik at det ikke oppstår skade eller fare, selv om kranen blir stoppet fra full fart av disse bryterne, under hensyn til de forhold som er nevnt i § 7 3. ledd.
- c) Når grensebryter trer i funksjon, skal driften i den aktuelle retning automatisk falle ut. Ny innkobling av drift eller løsning av brems skal ikke være mulig før det aktuelle betjeningsorgan er brakt i 0-stilling og slik at bevegelse bare kan skje til en «bedre» stilling.
- d) Forrigling (bypass) av grensebryter for laveste stilling av bom/kranarm er tillatt når dette er nødvendig for stuvning av bommen. Bryter til forrigling skal plasseres under deksel, og et stykke fra de øvrige kontrollorganer, men slik at operatøren kan nå den fra sin faste plass. Skilt som angir at forrigling av endebryter ikke skal benyttes til andre operasjoner enn ved stuvning av bommen, skal settes opp.
- e) Innretninger som drives hydraulisk eller pneumatisk kan i stedet for grensebryter ha automatisk virkende trykkbegrensning som hindrer at endekjøring medfører uakseptable påkjenninger eller situasjoner.
- f) I spesielle tilfelle kan grensebryterne også kreves i forbindelse med bomarrangementer, særlig i forbindelse med tungløftsbom.

(2) *Overlastbryter.*

Overlastbryter kreves for kraner som kan løfte mer enn tillatt arbeidsbelastning, S.W.L. Ny innkobling av drift eller løsning av brems skal ikke være mulig før det aktuelle betjeningsorgan er brakt i 0-stilling og slik at bevegelse bare kan skje til en «bedre» stilling.

(3) *Momentbryter.*

Kraner med tillatt arbeidsbelastning som minker med økende utlegg og med maksimal tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.) over 5 tonn, skal være utstyrt med momentbryter. Ny innkobling av drift eller løsning av brems skal ikke være mulig før det aktuelle betjeningsorgan er brakt i 0-stilling og slik at bevegelse bare kan skje til en «bedre» stilling.

(4) *Stopper for slakk i ståltau.*

Kraner med tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.), over 5 tonn, skal være utstyrt med «stopper for slakk i ståltau» som automatisk stanser nedfiring dersom ståltauet fires ut for raskt fra trommelen. Denne stopper kan imidlertid sløyfes hvis operatøren har full utsikt til trommelen.

(5) *Nødstoppanordning/bryter.*

- a) Alle kraner skal være utstyrt med en nødstoppbryter som kan nås fra førerplassen. Bryteren skal være rød, og beskyttet med bøyle eller tilsvarende.
- b) Når nødstoppbryteren blir aktivisert, skal alle bremses øyeblikkelig virke maksimalt slik at all bevegelse bremses opp på en sikker måte og stoppes så raskt som mulig.
- c) På elektriske kraner skal nødstoppbryteren bryte hovedstrømtilførselen til kranen (alle faser).
- d) Ved nødstopp skal alle funksjoner nullstilles, før kranen skal kunne startes på nytt.
- e) For kraner som kjører på skinner eller belter skal det på kranen eventuelt ved hvert kranben være montert en nødstoppbryter, som kan nås fra dekket. Denne nødstoppbryter skal så raskt som mulig stoppe kranen. Bryteren skal ikke kunne nullstilles fra førerhuset.

- f) Kraner som kjører på skinner eller belter, skal være utstyrt med fleksible bøyler for å forhindre at kranen skal kjøre på noen. Endebrytere som stopper kranens bevegelse kan i spesielle tilfeller forlanges av Sjøfartsdirektoratet.

(6) *Varselsignaler.*

Enhver kran med førerhus skal være utstyrt med lydsignal/horn for å varsle fare. Alle skinne- og beltegående kraner skal ha en varselklokke/alarm som varsler litt før kranen settes i bevegelse.

(7) Sakkyndig person skal kontrollere at laste- og losseinnretningen er konstruert i henhold til retningslinjene i denne paragraf.

§ 13

Kranhåndbok

(1) Det skal finnes håndbøker om bord i skipet for alle typer kraner som er levert, herunder også proviantkraner, maskinromstraverskraner og større bomarrangementer hvor riggarrangementstegning alene ikke gir alle nødvendige opplysninger nevnt i 2. ledd.

(2) Kranhåndboken skal inneholde:

- a) En arrangementstegning og en fullstendig beskrivelse av laste- og losseinnretningen med opplysning om hvilken standard denne er beregnet etter;
- b) konstruksjonskriterier, hvilken krangruppe som er benyttet o.l.;
- c) operasjonsbetingelser som S.W.L., S.W.M., minimum og maksimum kranarm/bomvinkel, begrensninger på svinging o.l.;
- d) levetid i relasjon til bruksbetingelser;
- e) en tegning som viser materialkvalitetene for hele kranen samt rapport over den egenkontroll som fabrikanten har utført i form av sveisekontroll, produktkontroll m.m. bekreftet av sakkyndig person, jf. § 11; og
- f) tegninger/skjema for alle sikkerhetsinnretninger, skjema for elektrisk, hydraulisk og pneumatisk utstyr med oppgitt maksimalt tillatt trykk, samt regler for vedlikehold og kontroll (servicedel). Servicedelen skal bl.a. inneholde en detaljert beskrivelse av kontroll med svingelager/kulekrans, hvilket moment boltene skal trekkes til med m.v.

Kapittel III

Prøving, sertifisering, periodisk ettersyn og kontroll

§ 14

Prøving av laste- og losseredskaper

(1) All ny redskap skal før den tas i bruk, være prøvet av en sakkyndig person med følgende prøvelaster:

<i>Gjenstand</i>	<i>Tillatt arbeidslast S.W.L.</i>	<i>Prøvelaster</i>
Kjetting, ring, krok, sjakkel, svivel, flerskivet blokk m.v.	til og med 25 tonn til og med 30 tonn til og med 35 tonn til og med 40 tonn til og med 45 tonn til og med 50 tonn til og med 55 tonn til og med 60 tonn til og med 65 tonn til og med 70 tonn til og med 75 tonn til og med 80 tonn til og med 85 tonn til og med 90 tonn til og med 95 tonn til og med 100 tonn til og med 110 tonn til og med 120 tonn til og med 130 tonn til og med 140 tonn til og med 150 tonn til og med 160 tonn til og med 170 tonn til og med 180 tonn over 180 tonn	2 X S.W.L. 55 tonn 65 tonn 70 tonn 75 tonn 85 tonn 90 tonn 95 tonn 100 tonn 110 tonn 115 tonn 120 tonn 125 tonn 130 tonn 135 tonn 145 tonn 155 tonn 165 tonn 175 tonn 190 tonn 200 tonn 215 tonn 230 tonn 240 tonn 1,33 X S.W.L.
Enskivet blokk		4 X S.W.L.
Enskivet blokk m/hundsvott		6 X S.W.L.
Ståltau		Bruddlast
Løfteåk, grabb o.l.		2,0 X S.W.L.

(2) For blokker menes med prøvelast resultantbelastning i blokkøyet, jf. § 16 femte ledd bokstav a og b.

(3) For enskivet blokk med eller uten hundsvott kan prøvelasten reduseres i henhold til ovenstående tabell når tillatt resultantbelastning i blokkøyet overstiger 25 tonn.

(4) En prøve skal tas av hver lengde og dimensjon som produseres. Hvis det ikke er mulig å prøve et helt stykke, kan tråder eller parter prøves til brudd og styrken beregnes.

(5) Løfteåk, grabb o.l. med tillatt arbeidsbelastning over 20 tonn kan prøves sammen med laste- og losseinnretninger.

(6) Etter utført prøvebelastning, skal de gjenstander som ikke er prøvet til brudd undersøkes nøye for eventuelle skader eller deformasjoner. For blokker skal skiven tas ut for undersøkelse av aksel og lagre i den utstrekning sakkyndig person finner det nødvendig.

(7) Prøving og kontroll ifølge 1. og 6. ledd skal utføres av redskapsprodusent eller av autorisert verksted.

(8) Etter prøve og kontroll skal en sakkyndig person utstede sertifikat på formular nr. 3 eller nr. 4 i kontrollbok for løfteinnretninger og laste- og losseredskaper på skip.¹

(9) Fabrikant eller forhandler som har fått sertifisert et parti redskap, skal ved salg av en del av partiet, levere kjøperen en kopi av originalsertifikatet, hvor de aktuelle redskaper er spesielt avmerket.

(10) Standard masseprodusert redskap kan etter søknad til Sjøfartsdirektoratet tillates sertifisert på grunnlag av stikkprøvekontroll etter nærmere spesifisert mønster.

Endret 1. juni 2004 nr. 804.

¹ Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

§ 15

Førstegangs kontroll og prøving av laste- og losseinnretninger

(1) Laste- og losseinnretninger skal før de tas i bruk prøves, kontrolleres og sertifiseres av sakkyndig person.

(2) Før laste- og losseinnretninger prøves om bord, skal sakkyndig person undersøke om det foreligger underlag ifølge § 6 og § 13, og at det for alle laste- og losseredskaper er fremlagt sertifikater.

(3) Laste- og losseinnretninger skal, etter at de er ferdig montert om bord, prøvebelastes av sakkyndig person med følgende prøvelaster:

S.W.L.

Prøvelast

opp til 20 tonn
fra 20 til 50 tonn
over 50 tonn

1,25 X S.W.L.
S.W.L. + 5 tonn
1,1 X S.W.L.

(4) Prøvelasten skal løftes med skipets egen innretning, og bommen skal ikke danne større vinkel med horisontalen enn 15 grader. Dersom dette ikke er mulig eller bommen er konstruert for en bomvinkel som er større eller mindre enn 15 grader, skal bommen stilles i den minste vinkel det er mulig å bringe den i eller i den bomvinkel arrangementet er beregnet for. Etter at prøvelasten er løftet, skal arrangementet funksjonstestes med prøvelasten, dvs. heising, låring, svinging og topping (dersom dette kan utføres med last hengende i kroken), og oppbremsing av de nevnte bevegelser skal prøves.

a) Skipet skal, om mulig, gis en slagside på 5 grader eller den maksimale slagside det får ved største tillatte arbeidsbelastning for å få en mest mulig realistisk prøve (se § 7 6. ledd).

b) Minste eventuelt største vinkel (dersom bommen kan toppes med last) som benyttes under prøven, skal anføres i sertifikatet.

(5) Koblete bommer (union purchase) skal prøves sammen med en prøvelast i henhold til 3. ledd og den tillatte arbeidsbelastning S.W.L., for denne lastemåte. Prøven skal foretas med bommene i de ugunstigste stillinger. Preventere skal være tilrigget, og kontrollen omfatter også preventerfester og parallellkjøring av vinsjene ved heising, overføring, låring og stopping av prøvelasten.

(6) Kraner og annet heisemaskineri skal prøvebelastes med prøvelast i samsvar med 3. ledd. Prøvelasten skal heises, låres, svinges, kjøres og kranarmens radius varieres. Oppbremsing av de nevnte bevegelsene skal prøves. Kranarmen skal prøves med den fastsatte prøvelast ved største og minste radius. Når det er umulig å heise prøvelasten med en hydraulisk vinsj på grunn av begrensningen av trykket, er det tilstrekkelig å heise den størst mulige

last. Etter prøvebelastningen skal sikkerhetsventilen justeres til det trykk som tilsvarer tillatt arbeidsbelastning.

(7) Alle prøvebelastninger av laste- og losseinnretninger skal fortrinnsvis utføres med løse vekter (last). På nye arrangement innrømmes ingen unntakelse fra denne regel. I forbindelse med utskiftinger eller fornyelser kan fjærvekt eller hydraulisk vekt brukes dersom løse vekter ikke kan skaffes. Dersom fjærvekt eller hydraulisk vekt blir brukt, skal den være pålitelig og nøyaktig, og prøvebelastningen skal anbringes med lasteinnretningen svinget så langt som mulig først i den ene og så i den andre retningen. Prøven er ikke tilfredsstillende med mindre indikatoren forblir ubevegelig i minst to minutter.

(8) Før og etter foretatte prøver skal sakkyndig person undersøke at laste- og losseinnretning med tilbehør er i henhold til tegningene samt om noen del av dette er blitt skadet eller har fått varige deformasjoner etter prøvene. Sakkyndig person avgjør om enkelte deler skal demonteres for kontroll.

(9) Sakkyndig person skal sertifisere prøvingen på formular 2 for bommer og kraner og formular 2 (U) for koblede bommer og kraner, og foreta innførsler i kontrollboken, jf. § 19.

§ 16

Merking

(1) Laste- og losseinnretninger og redskap skal være varig merket (meisling, kjøring eller stålstempel) med tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.), og sertifikat/mrk. nr. Bommer og kraner skal i tillegg merkes med referanse nr., tilsvarende deres plassering i riggarangement/situasjonsplan, NS 2609 skjema 3, eller tilsvarende.

(2) Bommer.

- a) Bommer skal merkes med tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.) med enkel part og for 15 grader vinkel, eller med den laveste vinkel større enn 15 grader, som bommen(e) på grunn av arrangementet om bord kan senkes til: Eks. nr. 3 S.W.L. 5T 15 grader.
- b) Dersom den samme bommen er beregnet for å kunne løfte 10 tonn når den er rigget med en fast og en løs blokk, dobbelt part, blir merkingen som følger: nr. 3 S.W.L. 5–10 T 15 grader.
- c) Tungløftsbom skal merkes med den minste vinkel og den største last som bom og redskap er beregnet for. Eks. S.W.L. 60 T 30 grader.
- d) Dersom det er fare for steiling, må også den største tillatte bomvinkel angis. Eks. S.W.L. 15 T 15–60 grader.
- e) Når to bommer kan arbeide sammen i såkalt koblet bompar (union purchase), skal spesiell merking for dette være innslått på eget skilt, oppsatt på egnet sted, mellom bommene/mastene. Eks. nr. 3 + 4 S.W.L. (U) 2T.
- f) Bom/krannummer og S.W.L. skal utføres med 80 mm høye tall og bokstaver, mens bomvinkel kan angis med 60 mm høye tall. Merkingen skal være varig.

(3) Kraner.

- a) Kraner med konstant S.W.L. for alle radier, skal merkes med krannummer, tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.) og minste og største radius for denne belastning. Eks. nr. 5 S.W.L. 5 T 4 – 14 M.
- b) Kraner hvis S.W.L. varierer med kranarmens radius, skal være merket med største og minste tillatte arbeidsbelastning og den tilsvarende radius. Eks. nr. 5 S.W.L. 15 T 5 M, S.W.L. 5 T 15 M.
- c) Krannummer og S.W.L. skal utføres med 80 mm høye tall og bokstaver, mens kranradius kan angis med 60 mm høye tall og bokstaver.
- d) Når to kraner kan arbeide sammen, skal spesiell merking for dette være innslått på eget skilt, oppsatt på egnet sted, mellom kranene.

- (4) Redskap/løse deler skal være merket ifølge de krav som er gitt i det etterfølgende, og merkingen skal være anbrakt slik at den forblir leselig i hele redskapens praktiske levetid.
- (5) Blokker.
 - a) Tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.) for enskivet blokk er lik draget i ståltauet (dvs. halvparten av kraften på opphengingsleddet), når blokken anvendes som enkel lasteblokk. For enskivet blokk med hundsvott, er S.W.L. også lik draget i ståltauet, som i dette tilfelle er en tredjedel av kraften på opphengingsleddet. I begge tilfelle skal blokken merkes med S.W.L. lik draget i ståltauet.
 - b) For flerskivet blokk er S.W.L. lik kraften på opphengingsleddet, og lik den S.W.L. som blokken skal merkes med.
- (6) Kjetting, ringer, kroker, sjakler, svivler, o.l. skal være merket med den tillatte arbeidsbelastning (S.W.L.) som vedkommende del er sertifisert for.
- (7) Ståltau skal leveres med sertifikat hvor det er angitt eller påført til hvilken bom/kran og for hvilket formål (mantel, topprep, gjerder m.v.) ståltauet skal anvendes. Dersom ikke hele ståltauet brukes til det oppgitte formål, skal den anvendte lengde og eventuell rest oppgis i sertifikatet. Denne anførsel skal dateres og signeres av sakkyndig person ved førstegangs kontroll og senere av overstyrmann, eventuelt skipsfører, hvor denne er eneste dekksoffiser om bord.
- (8) Stroppe skal merkes med tillatt arbeidsbelastning med tydelige tall og bokstaver, enten på selve stroppen eller på en plate eller ring av varig materiale som er festet sikkert til stroppen, eller tillatt arbeidsbelastning skal være angitt på plakater oppslått således at de er lett leselige for alle vedkommende. Ståltau utstyrt med presslås (talurit) skal merkes med tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.) innslått på denne.
- (9) Løfteåk, grabber o.l. skal merkes med tillatte arbeidsbelastning (S.W.L.) samt sin vekt.
- (10) Sakkyndig person skal kontrollere at laste- og losseinnretninger er merket i henhold til denne paragraf.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 17

Årlig ettersyn

- (1) Laste- og losseinnretninger skal etterses minst én gang hver 12. måned.
- (2) Det årlige ettersyn skal omfatte kontroll og funksjonsprøving av alle skipets laste- og losseinnretninger og laste- og losseredskaper samt visuell kontroll med hensyn til strekk, slitasje, tæring, brudd og sprekkdannelser m.v. Ettersynet skal utføres slik at det gir et så pålitelig kjennskap som mulig til sikkerheten av de undersøkte deler.
- (3) Dersom deler er blitt utskiftet, skal den nye dels sertifikatnummer innføres i kontrollbokens del V og sertifikatet vedlegges, mens den utskiftede dels sertifikat fjernes, jf. § 27, 4. ledd.
- (4) Sakkyndig person eller skipets overstyrmann og maskinsjef eller førstemaskinist, skal utføre det årlige ettersyn og foreta innførsel i kontrollboken. På mindre fartøy som ikke har disse offiserskategorier, skal skipsføreren foreta nevnte ettersyn og innførsel.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 18

5-årlig inngående undersøkelse

- (1) Alle skipets laste- og losseinnretninger med tilbehør skal inngående undersøkes og prøves hvert 5. år.
- (2) Den 5-årlige inngående undersøkelse skal vanligvis omfatte fullstendig nedrigging og åpning/demontering av innretninger og redskap slik at alle komponenter kan besiktes for

strekk, slitasje, tæring, brudd- og sprekkdannelser. For bomarrangementer skal bomnåler løftes, topprepsfester demonteres, blokker og vinsjer åpnes m.v. Kraner skal demonteres og undersøkes ifølge spesifikasjonene i kranhåndbokens servicedel.

(3) Den 5-årige inngående undersøkelse skal foretas av autorisert verksted, eller ved kvalifisert verksted.

(4) Etter undersøkelse ifølge 1. ledd, monteres delene sammen, og laste- og losseinnretningen prøvebelastes og kontrolleres i henhold til § 15.

(5) Sakkyndig person skal forestå den 5-årige inngående undersøkelse og utstede nye sertifikater, men kan også sertifisere undersøkelse og prøving med verkstedets stempel, dato og underskrift på baksiden av eksisterende formular 2 for løfteinnretninger eller formular 3 for redskap. Deretter skal sakkyndig person gjøre anførsler i kontrollboken.

§ 19

Føring av kontrollbok og riggprotokoll

(1) Ettersyn og undersøkelser av laste- og losseinnretninger skal innføres i kontrollbok fastsatt av Sjøfartsdirektoratet i samsvar med den veiledning som er trykt i denne.

(2) For å holde oversikt med den løpende overhaling og utskifting av laste- og losse-redskap, skal fartøyets overstyrmann, eventuelt skipsfører, fylle ut de forlangte data i del V i kontrollboken.

(3) På fartøy med omfattende laste- og losseinnretninger kan skipets overstyrmann føre en egen riggprotokoll i stedet for å fylle ut del I i kontrollboken. Protokollen skal ha rubriker for den overhalte eller utskiftede dels betegnelse (navn, dimensjon, mrk., S.W.L., antall, sertifikatnummer), plass til forklarende anmerkninger, dato og underskrifter.

(4) Kontrollbok, sertifikater og eventuelt riggprotokoll skal til enhver tid være tilgjengelig for Sjøfartsdirektoratet, andre lands myndigheter og sakkyndige personer. De skal oppbevares i minst 5 år fra datoen for siste notering.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 20

Kontroll i forbindelse med forandringer

(1) Forandringer eller fornyelser av laste- og losseinnretninger skal utføres ved autorisert verksted.

(2) Prøvebelastning og kontroll skal foretas i henhold til § 15.

Kapittel IV

Forskjellige bestemmelser i forbindelse med bruk av laste- og losseinnretninger om bord

§ 21

(Opphevet ved forskrift av 25. januar 2000 nr. 170 om endring i forskrift om laste- og losseinnretninger på skip fra 1. april 2000).

§ 22

Ettersyn før lasting og lossing igangsettes

Laste- og losseinnretninger skal etterses i nødvendig utstrekning før og under bruk og innførsel herom foretas i dekksgaboken.

§ 23

Behandling av laste- og losseredskap

- (1) Kjettinger må ikke kortes inn ved hjelp av knoper. For å unngå at kjettingløkker ligger an mot skarpe kanter ved løfting av harde og tunge gjenstander, skal passende mellomlegg benyttes.
- (2) Ståltau skal fortrinnsvis lagres i tørt rom ved jevn temperatur. Ved montering skal ståltau trekkes av trommelen fra ytre tamp for å unngå kink. Alt ståltau i løpende rigg skal jevnlig smøres med egnet smøremiddel som trenger helt inn til ståltauets kjerne.
- (3) Stropper av ståltau skal oppbevares på en slik måte at skadelige bøyer unngås.
- (4) Laste- og losseredskap som ikke er i bruk skal oppbevares på et dertil egnet sted, hvor det er lett å finne frem til redskap med riktig tillatt arbeidsbelastning (S.W.L.).

§ 24

Vinsjoperatør, kranfører, signalmann m.v.

- (1) Alle vinsjer og spill som er i drift, skal være betjent.
- (2) Til vinsjoperatør, kranfører og signalmann må kun settes person som har fylt 18 år. Der det er nødvendig av hensyn til arbeidernes sikkerhet, skal det brukes en eller flere signalmenn.
- (3) Hvor det er høye lukekarmer eller andre hindringer for signalmannens utsyn, skal det anordnes faste eller flyttbare plattformer.

§ 25

Belastning av laste- og losseinnretninger

- (1) Laste- og losseinnretning må aldri belastes utover den tillatte arbeidsbelastning, (S.W.L.)
- (2) Kraner og bommer skal bare benyttes til heising eller låring av last i vertikal retning (dvs. lasten skal befinne seg vertikalt under lasteblokk/kranskive) med mindre det klart fremgår av kontrollboken eller kranhåndboken at arrangementet er spesielt beregnet for annen bruk (f.eks. koblede bommer).
- (3) Når bom eller kran benyttes til av- og påkjøring av luker, skal mantelwiren løpe via en kasteblokk anbrakt vertikalt under lasteblokk eller kranskive.

§ 26

Håndtering av last

- (1) Når fartøyets laste- og losseinnretning brukes, skal skipsføreren sørge for at passende redskap blir benyttet.
- (2) Ingen person må settes til annet arbeid i områder hvor lasting og lossing pågår. Særlig aktsomhet må utvises når arbeidsplassen i lasterommet er begrenset til plassen under lukeåpningen.
- (3) Alle verneinnretninger som må fjernes på grunn av tilkomst for lasting eller lossing, så som rekkverk, ledere, lys m.m., må ikke flyttes uten at arbeidsleder eller ansvarlig offiser er varslet, og skal settes på plass så snart som mulig.

§ 27

Utskifting av redskap/ståltau

- (1) Redskap og ståltau som er slitt, tæret eller skadet, skal straks skiftes, og innførsel herom gjøres i kontrollbokens del I eller i egen riggprotokoll.

(2) Redskap unntatt ståltau, skal fornyes når den på grunn av tæring eller slitasje har fått sin vekt eller sitt tverrsnittsareal redusert med 20 prosent, dog tillates ingen reduksjon i dimensjoner noe sted utover 10 prosent.

(3) Ståltau skal utskiftes dersom det, over en lengde tilsvarende 8 diameter, kan ses at det samlede antall brukne tråder overstiger 10 prosent av det totale antall tråder, viser tegn på skadelig slitasje eller innvendig eller utvendig rusttæring, har vært overbelastet til varig deformasjon, har andre mangler, f.eks. kink, enkel part inntrukket, tendens til spiraldannelse eller andre deformasjoner som gjør det uskikket til bruk.

(4) Sertifikat på formular 3 for ny redskap og formular 4 for ståltau skal vedlegges kontrollboken, men ståltausertifikatene kan også vedlegges egen riggprotokoll, hvor slik finnes. Sertifikatene for de utskiftede deler fjernes fra kontrollbok, eller riggprotokoll for separat oppbevaring.

Kapittel V Særbestemmelser

§ 28

Ikrafttredelse

(1) Denne forskriften trer i kraft 17. juli 1978.

(2) Laste- og losseinnretninger på eksisterende skip skal oppfylle bestemmelsene i disse forskrifter senest ved første 5-årige inngående undersøkelse etter at disse forskrifter er trådt i kraft, dog behøver § 9 til og med § 13 bare oppfylles i den utstrekning Sjøfartsdirektoratet finner det mulig og rimelig.

(3) Fra det tidspunkt som er nevnt i 1. ledd oppheves forskrifter av 8. juli 1955 om laste- og losseredskap på skip og om vern mot ulykker om bord under lasting og lossing, med senere endringer. Fra samme tidspunkt oppheves regler av 8. juli 1955 om regler for prøving, undersøkelse, varmebehandling og merking m.v. av laste- og losseinnretninger og laste- og losseredskap om bord i skip, med senere endringer.

Forskrift 20. oktober 1983 nr. 1580 om sikringstiltak for gassfyrte anlegg m.m. som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt ombord på fartøy

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 20. oktober 1983 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 21 og 43, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr.171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 23 og 25, jf. kgl.res. 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 8 aug 1986 nr. 1631, 18 mars 1987 nr. 177, 15 sep 1992 nr. 697, 4 juni 2002 nr. 992 (Forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	861
§ 2	Definisjoner	861
§ 3	Plikter som følger av denne forskrift	862
§ 4	Fravik	862
§ 5	Godkjenning m.m.	862

§ 6	Installasjonsbevis	863
§ 7	Gassbeholdere, omskifter og trykkregulators plassering	863
§ 8	Lekkasjeindikatorer, tetthetssikringer, slangetilslutning og avstengningsarmatur-	864
§ 9	Rørsystemets installasjon	864
§ 10	Gassfyrte apparater, plassering og termisk isolasjon	865
§ 11	Bortledning av forbrenningsgasser. Ventilasjon og termisk isolering	866
§ 12	Prøving, kontroll og vedlikehold m.v. av gassfyrte anlegg m.v.	867
§ 13	Transportable campingbeholdere med koketopp	867
§ 14	Ikrafttreden	868

§ 1

Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for norske skip, med de presiseringer som fremgår av annet til femte ledd.

(2) Denne forskriften gjelder for gassfyrte anlegg m.m. som installeres eller tas i bruk om bord i fartøy med bruttotonnasje på 500 eller derunder på eller etter den dato denne forskrift trer i kraft.

(3) Forskriften gjelder ikke for gassfyrte anlegg om bord i norskproduserte fartøyer som blir solgt ut av landet.

(4) Gassfyrte anlegg m.m. som er installert eller tatt i bruk før denne forskrift ikraft-tredelse, skal tilfredsstillende krav i tidligere forskrift eller tilpasses kravene i denne forskrift.

(5) Forskriften gjelder ikke for lette kullvannstoffer (herunder også spillgass fra far-tøyetets last) som anvendes til maskineri og kjeler for fartøyetets drift. Slik anvendelse av lette kullvannstoffer skal godkjennes i hvert enkelt tilfelle.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Ansvarlig firma*: Norske produsenter eller norske hovedagenturer som innehar ty-pegodkjennelser for gassfyrte apparater (dvs. hovedkomponenter av gassfyrte utstyr) og som disponerer egnet verksted med installatør(er) med kvalifikasjoner nevnt i bokstav j. Ansvarlig firma kan oppnevne annen installatør. Dersom slik oppnevning skjer, har det ansvarlige firma fortsatt slikt ansvar som vil fremgå av denne forskrifts § 3 tredje ledd.
- b) *Automatisk omskifter*: Arrangement bestående av to trykkregulatorer som er tilslut-tet gassfasen i to beholdere og som automatisk kobler om fra en beholder til den andre.
- c) *Fartøy*: Ethvert fartøy – herunder fritidsfartøy og lektere uansett størrelse.
- d) *Flammekontroll*: Sikringsanordning som automatisk stenger gasstilførselen til hovedbrenner og tennbrenner når flammen uteblir ved start eller slokner under drift.
- e) *Gassfyrte anlegg*: Gassfyrte apparater med rørledninger, armatur og gassbeholdere m.m. som helt eller delvis er fast installert til bruk om bord.
- f) *Gassfyrte apparat med åpen flamme*: Apparat der forbrenningsluft og forbrennings-gassene tas og avgis i samme rom.
- g) *Gassfyrte apparat*: Kokeapparat, varmeapparat, vannvarme, kjøleskap m.v. med brennere for bruk av lette kullvannstoffer.
- h) *Godkjent*: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- i) *Installasjonsbevis*: Dokument med formular godkjent av Sjøfartsdirektoratet som dokumenterer at gassfyrte anlegg er av godkjent type, at det er prøvet og kontrollert

- og at gassinstallasjonens plassering, ventilasjon og termisk isolasjon er i samsvar med gjeldende regler.
- j) *Installatør*: Person som har tilstrekkelig kvalifikasjoner til å kunne foreta rør- og utstyrsmontasje i fartøy og har kjennskap til forskrift for installasjon av gassfyrte anlegg med tilhørende ventilasjon og termisk isolasjon, samt kan foreta prøving og kontroll av slike anlegg.
 - k) *Kontrollpliktig fartøy*: Fartøy som etter sjødyktighetsloven med tilhørende forskrifter skal ha fartssertifikat, passasjersertifikat, eller utstyrssertifikat for fiske- og fangstfartøy.
 - l) *Lekkasjeindikator*: Fast montert manuell indikator til å kontrollere anleggets tetthet (rør, slanger, ventiler etc.) når anlegget ikke er i bruk.
 - m) *Lukket system*: System der forbrenningsluften ledes inn utenfra fartøyet og forbrenningsgassen ledes ut fra fartøyet.
 - n) *Manuell omskifter*: Arrangement med avstengningsanordning som er tilsluttet gassfasen i to beholdere, som er slik at en beholder om gangen tas i bruk uten at gassen strømmer ut fra den ene beholder til den andre.
 - o) *Tetthetssikring*: Ventilsystem som automatisk stenger gasstilførsel ved lekkasje i rør- og slangesystem. (Gassen som i fri tilstand er tyngre enn luft, er tilsatt lukkestoff for lettere å kunne oppdage lekkasje).
 - p) *Transportable campingbeholdere*: Transportable campingbeholdere med koketopp og som ikke er fast montert om bord, jf. § 13.
 - q) *Typegodkjent*: Typegodkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter som følger av denne forskrift

(1) Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

(2) Når fartøyet leveres fra norsk byggeverksted med gassfyrte anlegg installert om bord, skal verkstedet sørge for at gyldig installasjonsbevis er utstedt. Innføres fartøyet fra utlandet for videresalg, skal importøren sørge for at gyldig installasjonsbevis utstedes. Forhandler av fartøy skal, dersom gassfyrte anlegg er installert om bord, påse at gyldig installasjonsbevis er utstedt.

(3) Ansvarlig firma skal påse at installatør har de kvalifikasjoner som er nevnt i § 2 bokstav j. Installatør av gassfyrte skal sørge for at utførelse av installasjonene og øvrige forhold, som ligger til grunn for utstedelsen av installasjonsbeviset, er i henhold til forskriftens krav.

(4) Sjøfartsdirektoratet kan frata installatør og ansvarlig firma retten til å foreta installasjon m.v. som omhandlet i denne forskrift.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Godkjenning m.m.

(1) Gassbeholdere, gassfyrte apparater, automatiske omskiftere, trykkregulatorer, lekkasjeindikatorer og tetthetssikringer skal være typegodkjent. Anvisning for montering og bruk

m.v. gitt av produsent/hovedagent skal være godkjent. I anvisningen skal tydelig presiseres at denne forskrift skal anskaffes eller være vedlagt dersom utstyret skal anvendes på fartøy. Anvisning og forskrift skal medfølge ved omsetning av utstyr for bruk i fartøy og oppbevares ombord. Bruksanvisning for gassfyrte anlegg skal være oppslått i nærheten av anlegget.

(2) Installasjon og prøving av gassfyrte anlegg skal utføres i henhold til denne forskrift. Gassfyrte anlegg må ikke tas i bruk før det er kontrollert og tetthetsprøvet og installasjonsbevis utstedt, se § 12.

§ 6

Installasjonsbevis

(1) Når gassfyrte anlegg er ferdig installert, prøvet og kontrollert, skal det utstedes et installasjonsbevis på formular fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

(2) Installasjonsbeviset skal utstedes av installatør, jf. § 2 bokstav j, og skal i tillegg være undertegnet og stemplet av representant for det ansvarlige firma. Den som utsteder installasjonsbeviset, plikter å gi riktige opplysninger om at anlegget er prøvet og kontrollert, at utstyr er av godkjent type og at gassinstallasjonens plassering, ventilasjon og termiske isolasjon er i samsvar med forskriften.

(3) Installasjonsbeviset skal oppbevares om bord inntil nytt bevis er utstedt, jf. § 12. Gjenpart av installasjonsbevis skal oppbevares av installatør i den tid beviset er gyldig. For kontrollpliktig fartøy skal en gjenpart av installasjonsbeviset av rederiet sendes til Sjøfartsdirektoratet i det distrikt hvor fartøyet hører hjemme.

(4) For fartøy som ikke er kontrollpliktige i henhold til Sjøfartsdirektoratets regler og derved ikke er underlagt periodiske besiktelser av Sjøfartsdirektoratet, skal det utstedes et installasjonsbevis når det gassfyrte anlegg er ferdig installert, prøvet og kontrollert. Det påhviler fartøyet eier å påse at det gassfyrte anlegg er i en forsvarlig sikkerhetsmessig stand og eventuelt få utstedt nytt installasjonsbevis ved skader eller endringer i anlegget.

(5) For ikke kontrollpliktig fartøy skal gjenpart av installasjonsbeviset oppbevares av installatør inntil nytt bevis er utstedt eller i 10 år.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 7

Gassbeholdere, omskifter og trykkregulators plassering

(1) For fritidsfartøy skal gassbeholdningen maksimalt være 22 kg, og for yrkesfartøyer som eksempelvis reketralere skal gassbeholdningen maksimalt være 99 kg. Til forbruksapparatene skal det maksimalt være tilknyttet to beholdere, som er tilsluttet automatisk eller manuell omskifter. For å hindre eventuell lekkasje ved fjerning av en av beholderne, skal det mellom beholderne og tilslutning til omskifterkobling være plassert tilbakeslagsventil, såfremt omskifter ikke er utstyrt med slik ventil.

(2) Gassbeholdere skal plasseres stående og godt festet i eget ventilert skap eller kasse på åpent dekk. Eventuell omskifter og trykkregulator skal være plassert i samme skap eller kasse. Beholderne må ikke plasseres i nærheten av nedgangsåpninger, luker eller antenningskilder. Avstanden til slike skal være størst mulig og minst 50 cm.

(3) Beholdere som ikke plasseres som nevnt i annet ledd skal plasseres på en av følgende måter:

- a) Beholdere med omskifter og trykkregulator eller beholder og trykkregulator kan anbringes forsenket i separat brønn i dekk.
- b) Brønn, separat skap eller beskyttelseskasse kan også plasseres innenbords i den åpne del av fartøyet.

(4) Når beskyttelseskassen er plassert innvendig bør den fortrinnsvis bygges i ett med skroget.

(5) Forsenket brønn i dekk, eller brønn, skap og beskyttelseskasse plassert i den åpne del av fartøyet skal være fullstendig gasstett atskilt fra fartøyet for øvrig. Luknings- og tetningsanordninger for lokk og rørgjennomføringer skal være sikre, gasstette og værbestandige.

(6) Fra bunn av brønn, skap eller beskyttelseskasse skal det være anordnet dreneringsrør eller slange med fall og lysåpning på minst 16 mm diameter som føres til utsiden på fartøyet nærmest mulig vannlinjen eller annet sikkert sted utenbords. Dreneringsrør skal være korrosjonsbestandig.

(7) Trykkregulatoren skal ha et nominelt trykk av 30 mbar, og trykket skal ikke kunne reguleres. Videre skal det være innebygget sikkerhetsventil på regulatoren som sikrer at trykket etter regulator ikke overstiger 150 mbar. Større driftstrykk enn 30 mbar kan tillates for godkjent utstyr som rekekokere etc. plassert på åpent dekk. Driftstrykket skal være angitt i den godkjente monterings-/bruksanvisning.

§ 8

Lekkasjeindikatorer, tetthetssikringer, slangetilslutning og avstengningsarmatur-

(1) Foran forgreningsledninger og nærmest mulig gassbeholderne skal det på et oversiktlig sted på hovedledning være en fast montert lekkasjeindikator eller tetthetssikring.

(2) Tilslutningsslangenens lengde skal være minst mulig og ikke over 1,2 m.

(3) Gassbeholderne skal tilsluttes omskifteren eller trykkregulatoren med kobberør med ekspansjonsbøy eller med en slange godkjent for 30 bar.

a) Anvendelse av slanger skal være minst mulig med unntak som nevnt for beskyttelseskasse i § 9 og tillates for øvrig bare mellom det faste røropplegg og forbruksapparater med balanseoppheng eller andre arrangementer som nødvendiggjør bevegelse av de tilkoblede apparat. Alle slanger etter trykkregulator skal minimum være godkjent for 6 bar. Slangene skal være festet til slangesokkel med slangeklemmer av rustfritt stål (dobbelt sett klemmer der hvor dette er mulig) eller med påpresset kopling. Slangesokler og slanger skal være tilpasset hverandre. Slangene skal være gassbestandige og være merket med gasstype samt maksimalt trykk, henholdsvis 3 MPa (ca. 30 bar) og 0,6 MPa (ca. 6 bar).

b) Hovedventil skal plasseres på lett tilgjengelig sted i den åpne del av fartøyet og foran det første forgreningsrør på hovedledningen. Hovedventilen skal ha tydelig markering av åpen/stengt stilling og være merket med «hovedventil» og at den skal stenges når anlegget ikke brukes.

(4) Ved lengre avbrudd av anlegget skal både hovedventil og flaskeventiler stenges. Dersom det er vanskelig å plassere hovedventil på lett tilgjengelig sted i den åpne del av fartøyet, kan den unntaksvis tillates plassert rett innenfor lukket rom som bysse, pantry, kahytt, under forutsetning av at det i disse rom ikke er plassert ovner, kaminer eller andre tennkilder som kan antenne eventuell lekkasjegass, og at rommene tilfredsstiller krav til ventilasjon i henhold til § 10 sjette ledd.

(5) I forgreningsrør installeres lett tilgjengelig en avstengningsventil foran hvert forbruksapparat eller foran forbruksapparatets slangetilslutning. Avstengningsventil med slangesokkel skal festes i fartøykonstruksjonen. Dersom avstengningsventilen ikke er i umiddelbar nærhet av forbruksapparatet, skal det merkes på ventilen hvilket apparat den tilhører.

§ 9

Rørsystemets installasjon

(1) Rørledninger skal være sømløse rør av rustfritt stål eller kopper. Rørets godstykkelse skal minst være:

- a) 1 mm for stålrør med diameter inntil 12 mm utvendig
 - b) 1,5 mm for stålrør med diameter større enn 12 mm utvendig
 - c) 0,8 mm for kopperrør med diameter inntil 10 mm utvendig.
 - d) 1,0 mm for kopperrør med diameter større enn 10 m utvendig.
- (2) Sammenføyning av rørsjøter kan utføres ved sveising, hardlodding eller ved bruk av stål- eller metallkoplinger som er egnet for formålet. Pakningsmaterialer skal være gassbestandige, og av type som er holdbar i drift.
- (3) Rørledningene skal installeres slik at de tåler vibrasjon og skal være tilfredsstillende beskyttet mot mekanisk skade. De skal beskyttes mot korrosjon. Stålrørene skal festes slik at avstanden mellom rørklemmene er høyst 0,5 m og for kopperrør høyst 0,3 m. På steder i fartøyet som er utsatt for bevegelse skal ekspansjonsbøyer anvendes. Ved klamring og der rør går gjennom konstruksjonsdelene skal rørene beskyttes med mykt materiale.
- (4) Rørene skal være tilgjengelig for inspeksjon i den utstrekning dette er praktisk mulig og rørsjøter skal være tilgjengelig for lekkasjekontroll og senere ettersyn av anlegget.
- (5) Forbruksapparatene og beskyttelseskasse for gassbeholdere skal tilsluttes gassledningene slik at spenninger ikke oppstår i rør eller tilslutningsslang. Kardangopphengte eller bevegelige kokeapparater skal tilsluttes rørsystemet med høyst 1,2 m lang slange.
- (6) For å unngå vibrasjoner mellom rørsystem og beskyttelseskasse, kan det tillates at det anvendes slange på inntil 50 cm lengde mellom kasse og rørsystem.
- (7) Slangene skal plasseres slik at de er beskyttet mot varme (høyst 60 °C) og mekanisk belastning. Det bør unngås at slanger føres gjennom konstruksjonsdel eller møbel. Dersom slanger likevel føres gjennom konstruksjonsdel eller møbel, skal de ved gjennomføringsstedet beskyttes mot mekanisk slitasje, f.eks. ved fastsittende plast eller gummimansjett.

§ 10

Gassfyrte apparater, plassering og termisk isolasjon

- (1) Gassfyrte apparat tillates ikke i maskin- eller kjellerom. Føring av rør for gassfyrte apparat gjennom slike rom er heller ikke tillatt.
- (2) Faste gassfyrte apparater skal festes forsvarlig til dørk, skott eller annet fast underlag.
- (3) Faste gassfyrte apparater skal styres med flammekontroll. Flammekontrollanordningens stengtids skal være maksimalt 60 sek.
- (4) Rundt åpen flamme på kokeapparat m.v., skal følgende krav etterkommes:
- a) Plass for kokeapparat skal bestå av en tett benk eller kasse hvor det er forsvarlig å sette et kokeapparat.
 - b) Brennbare materialer, hvor slike tillates i henhold til skissen, skal ikke utsettes for en overflatetemperatur på mer enn 80 °C. Dersom denne temperatur overskrides, må overflatetemperaturen reduseres til det tillatte, enten ved å øke avstanden til åpen flamme og/eller ved hjelp av skjerming med ubrennbart materiale som er termisk isolert fra bakenforliggende brennbart materiale.
 - c) I bunn av kasse/benk kreves det ikke ubrennbare materialer eller termisk isolasjon med slikt materiale.

Figur utelatt.

- (5) Varmeapparater med ytre flater som har en temperatur over 125 °C skal plasseres i minst 12 cm avstand fra brennbart materiale. Flatene skal være beskyttet slik at klesplagg eller annet løst brennbart materiale ikke kan komme i berøring med apparatet.

§ 11

Bortledning av forbrenningsgasser. Ventilasjon og termisk isolering

(1) Gassfyrte ovner, radiatorer, vannvarmere og kjøleskap skal ha et lukket forbrenningssystem gass tett atskilt fra det indre av fartøyet.

- a) Inntaksrør for forbrenningsluft og avtrekksrør for forbrenningsgass skal ligge i betryggende avstand fra fyllingsstusser og avgassåpninger for brennstoff. Det skal være rikelig og sikker lufttilførsel til alle gassfyrte apparater.
- b) Til apparater med lukket system skal lufttilførselen til brennerne skje direkte gjennom rør/kanaler fra fri luft. Rørene/kanalene skal være dimensjonert for brennernes luftbehov med maksimal ytelse. Forbrenningsgassens temperatur målt ved utløp skal ikke overstige 350 °C og utløp for forbrenningsgass skal stå fritt slik at omgivende brennbare materialer ikke utsettes for temperaturer over 80 °C. Dersom temperatur på utløpshodet for forbrenningsfasen er så høy at det kan medføre brannskade eller brann, bør dette omgis med en skjermingskappe.
- c) Avtrekksrør for forbrenningsgass skal anbringes i størst mulig avstand fra ventilasjonsåpninger, dører og luker som kan føre forbrenningsgasser inn i fartøyet. Avtrekksrørets tverrsnittsareal skal ikke på noe sted være mindre enn avløpsåpningene på apparatene. For gassfyrte varmeapparater med varmluftvifte skal temperaturen på avløpsluften til innredning ikke overstige 80 °C.

(2) Avtrekksrør for forbrenningsgasser og inntak for forbrenningsluft skal holdes åpne og tillates ikke utstyrt med stengeinnretninger (spjeld m.v.)

- a) Avtrekksrør for forbrenningsgass skal bestå av minst 3 mm tykke stålplater (for korrosjonsbestandig materiale, 1 mm). De skal isoleres og festes forsvarlig. Slike rør skal ikke være nærmere brennbart materiale enn 23 cm.
- b) I gjennomføringer i dekk eller hyttetak av treverk eller annet brennbart materiale skal stenullskåler med minst 7,5 cm tykkelse anvendes mellom avtrekksrør og brennbart materiale.
- c) Avtrekksrør skal i gjennomføringen være minst 11 cm fra nærmeste treverk eller brennbart materiale.

(3) De ytre varmeavgivende flaters temperatur skal ikke overstige 150 °C eksklusiv avtrekksrør for forbrenningsgass, og omgivende brennbar innredning skal alltid være arrangert slik at den ikke utsettes for temperatur over 80 °C. Dersom apparatene har friskluft/avtrekksystem som er arrangert slik at forbrenningsgassen isoleres ved en omgivende lufttilførselskanal slik at temperatur mot omgivende materialer ikke kan overstige 60 °C, kan kravene til termisk isolasjon og avstander senkes under de krav som fremgår av første og annet ledd. Dette vil vurderes ved typelogkjennelse av apparatene.

(4) For kokeapparater plassert i lukket rom skal det finnes åpninger ut til fri luft med et fritt areal på minst 100 cm². Disse åpninger kan være stengbare og i så fall skal det i nærheten av kokeapparatet festes et skilt med teksten: «Ved anvendelse av kokeapparater skal regulerbare luftventiler holdes åpne».

(5) Bruk av gasslamper tillates ikke.

(6) I de dypest mulig punkter ved eller under dørk hvor gassdannelser ved lekkasje kan samles, skal det være inntak til vifte med kapasitet på minst 2,5 m³ /min.

- a) Viftene skal være godkjent av Det norske Veritas eller av en av de nordiske sjøfartsmyndigheter for avtrekk av eksplosjonsfarlige gasser m.m., med hensyntagen til eventuelle begrensninger som er gitt i godkjennelsessertifikatet.
- b) Viftens motor skal være plassert gass tett utenfor viftekanalen og fortrinnsvis i fri luft. Dersom den er plassert i kahytt eller annet lukket rom, skal den plasseres så

- høyt over inntak til sugeledning at den ligger over det som kan betraktes som mulig gassfarlig område.
- c) Viften skal startes minst 5 minutter før åpen flamme eller andre tennkilder anvendes dersom fartøyet har vært ute av bruk i lengre tid.
 - d) Ved observasjon av gass skal lekkasje utbedres og all gass ventileres ut før tennkil-der anvendes.
 - e) Krav til vifte gjelder ikke for dekkede fartøy hvor det gassfyrte anlegg med tilhø-rende rørarrangement er plassert i innredning over dekk, på steder hvor lekkasjegass ikke kan trenge ned under dekk og hvor den naturlige ventilasjon er slik at gassan-samling i innredning forhindres.
- (7) Kokeapparater skal ikke anvendes for oppvarming av rommene.

§ 12

Prøving, kontroll og vedlikehold m.v. av gassfyrte anlegg m.v.

(1) Før gassfyrte anlegg tas i bruk skal installatør foreta tetthetsprøve og kontroll på følgende måte:

- a) Etter at trykkregulator er frakoplet rørledningen skal rørledningen og slanger tett-hetsprøves med luft eller nitrogen med 150 mbar overtrykk frem til apparatenes reguleringskraner eller flammereguleringsventiler. Etter at rørledningen har vært satt under trykk i minst 5 minutter for temperaturutjevning, skal det påses at tryk-ket holder seg konstant i de følgende 5 minutter. Hvis trykkfall ikke påvises regnes installasjonen for å være tett.
 - b) Eventuelle utettheter lokaliseres ved pensling med såpevann eller spesialmidler for lekkasjesøking. Bruk av åpen flamme eller salmiakkholdig såpe tillates ikke.
 - c) Riktig funksjon av brennere, omskifter, trykkregulator, flammekontroller, lekkasje-indikator og tetthetssikringer skal prøves. (De to sistnevnte ved simulert prøve.)
- (2) Gassfyrte anlegg skal til enhver tid holdes i forsvarlig sikkerhetsmessig stand.
- (3) Gassfyrte anlegg i kontrollpliktig fartøy skal prøves og kontrolleres av installatør minst en gang hvert femte år etter retningslinjene i denne paragraf. Slanger og pakninger skal etterses og skiftes ut hvis nødvendig, og skal i tilfelle erstattes med materiale som er bestemt til bruk for lette kullvannstoffer. Installatøren plikter å påse at anlegget er i samsvar med denne forskrift. Når anlegget er funnet forskriftsmessig skal installasjonsbevis utstedes.
- (4) Større reparasjoner og forandringer av anlegget bør fortrinnsvis utføres av installa-tør. Når arbeidet er utført, skal tetthetsprøving og kontroll som anført i denne paragraf foretas av installatør. Nytt installasjonsbevis utstedes når anlegget er funnet å være i forskriftsmessig stand. En installatør kan godkjenne en installasjon, reparasjon eller endring av anlegg som er utført av andre som han anser kvalifisert. Det forutsettes da at installatør etterpå foretar full kontroll med at installasjon er forskriftsmessig, samt foretar tetthets- og funksjonskontroll slik at han ved sin underskrift på installasjonsbeviset påtar seg det fulle installasjonsansvar.
- (5) Bestemmelsene i denne paragraf skal også gjelde for gassfyrte anlegg som er instal-lert i henhold til tidligere forskrift av 1. juni 1964.
- (6) I den utstrekning det finnes nødvendig kan Sjøfartsdirektoratet eller den som be-myndiges til enhver tid foreta kontroller med at kravene i denne forskrift er overholdt.

§ 13

Transportable campingbeholdere med koketopp

- (1) Det kan tillates brukt inntil 2 transportable campingbeholdere med fastmontert høytrykks koketopp uten tennsikring i den åpne del av fartøyet. Slike beholdere skal ikke inneholde mer enn 2 kg gass og tillates ikke fast montert om bord, men de skal være tilfreds-stillende sikret mot slingring ved bruk og lagring.

(2) Etter bruk skal campingbeholderne avtas koketopp med åpningsventil og påsettes beskyttelsesinnretning på utløpsåpning, slik at det ikke kan åpnes for gassen og at beholderne er klargjort for lagring og transport.

(3) Dersom campingbeholderne etter bruk oppbevares som nevnt for gassbeholdere i § 7, stilles det ikke krav til demontering av koketopp med åpningsventil.

§ 14

Ikrafttreden

Denne forskrift trer i kraft 1. desember 1983.

Fra samme tidspunkt oppheves forskrifter av 1. juni 1964 om sikringstiltak for gassfyrte anlegg som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt om bord på fartøyer, herunder lystfartøyer og lektere – uansett størrelse.

Forskrift 25. april 2002 nr. 422 om sveising, sveiseutstyr, varmt arbeid og oppbevaring av gassflasker på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 25. april 2002 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 21, 22, 28, 29, 43 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter §§ 23 og 25, jf. kgl. res. 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalens vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF). Endret 17 des 2004 nr. 1857 (bl.a tittel). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel I Generelle bestemmelser.....	869
§ 1 Virkeområde	869
§ 2 Definisjoner	869
§ 3 Plikter	870
§ 4 Fravik	870
§ 5 Godkjenning	870
§ 6 Dokumentasjon	871
§ 7 Kvalifisert person	871
§ 8 Sikkerhetsinstrukser i forbindelse med varmt arbeid og bruk av sveiseutstyr	871
Kapittel II Sveising og annet varmt arbeid.....	872
§ 9 Spyling og gassfriing.....	872
§ 10 Rengjøring – kontinuerlig gasskontroll.....	873
§ 11 Sveising, bruk av åpen flamme m.m.	874
§ 12 Undersøkelser.....	874
Kapittel III Sveiseutstyr m.m. for sveisegassene acetylen og oksygen ..	875
§ 13 Sentralanlegg	875
§ 14 Gassflaskesentral	875
§ 15 Gassflasker, armatur m.m.	876
§ 16 Rørinstallasjoner m.m.	876
§ 17 Krav til utstyr og installasjoner	877
§ 18 Installasjon, prøving og kontroll av sentralanlegg	877

§ 19	Installasjonsbevis	878
§ 20	Transportabelt sveiseutstyr	878
§ 21	Spesialanlegg	879
§ 22	Veiledning, skilting og merking	879
§ 23	Transport og håndtering av gassflasker	880
	Kapittel IV Elektrisk sveising	880
§ 24	Krav til skipets sveiseaggregat	880
§ 25	Særskilte tiltak ved bruk av elektrisk sveiseutstyr	880
	Kapittel V Avsluttende bestemmelser	881
§ 26	Ikrafttredelse	881

Kapittel I Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

(1) Kapittel I, IV og V gjelder alle norske skip uansett størrelse. For flyttbare innretninger gjelder forskrift 11. april 2003 nr. 480 om sveiseutstyr m.v. for sveisegassene acetylen og oksygen på flyttbare innretninger.

(2) Forskriften gjelder også oppbevaring av andre gasser under trykk om bord på skip til andre formål enn sveising, hvor ikke særlig regulering kommer til anvendelse.

(3) Med mindre noe annet er bestemt gjelder kapittel III alle skip som har installert sentralanlegg 1. september 1977 eller senere. Skip som har installert sentralanlegg før 1. september 1977 skal i tillegg tilfredsstille § 15, 1., 2. og 4. ledd; § 16, 1. ledd bokstav c) og 3. ledd bokstav d); § 18, 2. og 3. ledd; § 19; § 20; § 22; og § 23 i denne forskrift.

(4) Ved utskiftning av utstyr/installasjoner på skip med eksisterende sentralanlegg kommer øvrige bestemmelser i denne forskriften til anvendelse.

(5) Kapittel II og IV kommer ikke til anvendelse under havne- og verkstedsopphold i Norge, der arbeidsmiljøloven og forskrifter gitt i medhold av denne, kommer til anvendelse.

(6) Under havne- eller verkstedsopphold i utlandet kommer ikke kapittel II i denne forskrift til anvendelse dersom myndighetene i vedkommende land har regler eller forskrifter for slikt sveisearbeid, med mindre skipsføreren finner sikkerhetstiltakene utilstrekkelige.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Acetylen*: C_2H_2 for lagring på spesialflasker (15 – 19 bar ved 15 °C).
- b) *Anerkjent klasseinstitusjon*:
 1. American Bureau of Shipping (ABS).
 2. Bureau Veritas (BV).
 3. Det norske Veritas (DnV).
 4. Germanischer Lloyd (GL).
 5. Lloyd's Register of Shipping (LRS).
- c) *Eksisterende sentralanlegg*: Sentralanlegg installert før 1. juli 2000.
- d) *Flytende kjemikalier*: Laster med et absolutt damptrykk lavere enn 2,8 bar ved 37,8 °C som representerer en brannrisiko og helsefare.

- e) *Kondenserte gasser*: Laster med et absolutt damptrykk på 2,8 bar eller høyere ved 37,8 °C som representerer en brannrisiko og helsefare.
- f) *Kvalifisert person*: Person med kvalifikasjoner til å foreta installasjon, prøving og kontroll av sentralanlegg, samt utstedelse av installasjonsbevis.
- g) *Nye sentralanlegg*: Sentralanlegg installert 1. juli 2000 eller senere.
- h) *Nøytral atmosfære*: Atmosfære som er oppblandet ved nøytralgass slik at oksygeninnholdet ikke overstiger 8 volumprosent.
- i) *Oksygen*: O₂ for lagring på spesialgassflasker (150 eller 200 bar ved 15 °C).
- j) *Olje*: Med olje forstås:
 - 1. Mineralske oljer med flammepunkt på 60 °C eller derover, som f.eks. dieseloljer, solarolje, fyringsolje, smøreolje o.l. som avgir brennbare gasser ved oppvarming.
 - 2. Mineralske oljer med flammepunkt under 60 °C som f.eks. bensin, petroleum, ben-zene og råolje, eller andre brennbare væsker med flammepunkt under nevnte grense.
 - 3. Oljer og fett av animalsk eller vegetabilsk opprinnelse som f.eks. hvalolje, jordnøttolje, linolje og liknende som avgir brennbare gasser ved oppvarming.
- k) *Råolje*: Enhver olje som forekommer naturlig i jorden, enten den er behandlet for å kunne transporteres eller ikke, og omfatter:
 - 1. Råolje hvor visse destillatbestanddeler kan ha blitt fjernet, og
 - 2. Råolje hvor visse destillatbestanddeler kan ha blitt tilsatt.
- l) *Slop*: Ved slop forstås oljeblandet vann etter tankrengjøring.
- m) *Tankskip i drift*: Tankskip som ikke ligger ved verksted for å utføre reparasjonsarbeid eller annet arbeid.
- n) *Tankskip*: Et lasteskip som er bygget eller innredet for transport av flytende brannfarlig last i bulk.
- o) *Varmt arbeid*: Arbeid som medfører bruk av åpen flamme i forbindelse med sveising, høy temperatur eller bruk av gnistfremkallende verktøy.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fraviket må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Godkjenning

(1) Gassflasker og annet utstyr skal være godkjent av anerkjent klasseinstitusjon eller offentlig myndighet. Det tillates ikke flasker med større volum enn 50 liter.

(2) Kravene i kapittel III skal ikke gjelde for produkter med opprinnelse i EØS-land, når slike produkter er i samsvar med:

- a) en standard eller regler for god praksis som er utgitt av et nasjonalt standardiseringsorgan eller et tilsvarende organ i et EØS-land, og som det er påkrevd å følge i vedkommende land, eller
- b) en relevant internasjonal standard som er godkjent for anvendelse i ett av landene, eller
- c) en teknisk forskrift som regulerer produksjon, markedsføring eller bruk i ett av landene, eller
- d) konvensjonelle eller innovative produksjonsprosesser som er i overensstemmelse med lovgivningen i et EØS-land, og der det finnes tilstrekkelig detaljert teknisk dokumentasjon for å sikre at produktene det gjelder kan bedømmes i lys av den oppgitte anvendelsen, om nødvendig på grunnlag av tilleggstester, forutsatt at standarden, reglene for god praksis, den tekniske forskriften eller prosessen det gjelder kan sikre et beskyttelsesnivå som er likeverdig med nivået fastlagt i denne forskriften. Det skal om nødvendig gis særskilte opplysninger om sikkerhet og beskyttelse av liv og helse m.m.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 6

Dokumentasjon

(1) Tegninger av sentralanlegg skal utarbeides i god tid før installasjonsarbeidet settes i gang. Tegningene skal tydelig vise de foreslåtte installasjoner av utstyr og rørføring og være påført alle relevante opplysninger i henhold til kravene i forskriften. Tegningene og relevant dokumentasjon skal til enhver tid være tilgjengelige om bord.

(2) Rederiet skal kunne dokumentere at forskriftens krav er oppfylt. På forespørsel skal dokumentasjon sendes Sjøfartsdirektoratet. Dokumentasjonsinnholdet, omfanget, typen og tidspunktet for oversendelse fastsettes av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 7

Kvalifisert person

Kvalifisert person skal oppfylle følgende krav:

- a) ha alle nødvendige kvalifikasjoner for å kunne foreta rør- og utstyrsmontering på skip,
- b) ha spesielle kunnskaper om de problemer og sikkerhetsforanstaltninger som knytter seg til installasjon, utprøving, kontroll og bruk av sentralanlegg og som har praktisk erfaring på dette området,
- c) under installasjon benytte utstyrsleverandørens armatur, tegninger og anvisninger, og
- d) inneha godkjenning fra et anerkjent klasseselskap.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 8

Sikkerhetsinstrukser i forbindelse med varmt arbeid og bruk av sveiseutstyr

(1) Skipet skal ha instruks for varmt arbeid og bruk av sveiseutstyr om bord. I instruksen skal det gå fram hvem som har ansvaret for kontroll og vedlikehold av sveiseutstyret, hvem som har tillatelse til å sveise og hvilke sikkerhetstiltak som skal gjennomføres ved sveising. Skipsfører skal sørge for at alle som utfører sveising om bord gjøres kjent med instruksen.¹

(2) Alle som benytter sveiwestyret skal ha gjennomgått nødvendig opplæring i bruk av dette.

(3) Alle som benytter sveiwestyret skal være iført nødvendig beskyttelsesutstyr. Det skal tas særlige forholdsregler ved sveising i trange rom, spesielt skal nødvendig ventilasjon iverksettes før og under sveising. Særlige forholdsregler skal også tas med hensyn til høye temperaturer eller høy fuktighet.

(4) Ved sveising og varmt arbeid utenfor skipets verksted skal sveiseren assisteres av sveisevakt som også skal være iført nødvendig beskyttelsesutstyr.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet en veiledning vedrørende forberedelse til sveising eller varmt arbeid i lastetank, bunkerstank og lignende. Denne ligger på direktoratets hjemmesider: <http://www.sjofartsdir.no>.

Kapittel II

Sveising og annet varmt arbeid

Overskriften endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 9

Spyling og gassfriing

- (1) Skip som har ført last med flammepunkt under 60 °C.
 - a) Før sveise- og brennearbeider eller annen bruk av åpen flamme eller annet gnistgivende arbeid settes i gang skal følgende utføres:
 1. Skip utstyrt med nøytralgassanlegg og anlegg for råoljevasking (COW).
 - 1.1. Ved siste lossing av råolje skal tanker som det skal arbeides i, og tilstøtende tanker råoljevaskes.
 - 1.2. Tank eller rom som det skal arbeides i samt alle tilstøtende tanker eller rom skal deretter spyles med vann til en tilfredsstillende renhet er oppnådd. Spylingen skal foregå i nøytral atmosfære. Rørsystem, ventiler, filter og pumper skal rengjøres. Etter utlufting skal rengjøring i henhold til § 10 første ledd, utføres. Pumperom og kofferdammer skal være rengjort og utluftet.
 - 1.3. Slop tanker skal så vidt mulig være tomme og rengjort. Dersom sloptank støter direkte mot den tank eller det rom det skal arbeides i, skal sloptanken være tom og rengjort. Dersom sloptank ikke støter direkte mot den tank eller det rom det skal arbeides i, kan sloptanken inneholde slop. Tanken skal da ha nøytral atmosfære, og nøytralgasstrykket skal ikke være lavere enn 500 mmVS.
 - 1.4. Tanker som støter direkte mot den tank det skal arbeides i, skal være tomme og rengjort i henhold til §10, første ledd. Skipets øvrige tanker eller rom skal ha nøytral atmosfære, oksygeninnholdet skal ikke overstige 8 %, og nøytralgasstrykket skal ikke være lavere enn 500 mmVS.
 2. Skip som ikke er utstyrt med nøytralgassanlegg og COW.
 - 2.1. Det skal spyles med vann (maks. 60 °C) med etterfølgende utlufting av alle tanker og rom inklusive ventiler, filter, pumper mv. Pumperom og kofferdammer skal være rengjort og utluftet. Slop tank skal være tom og rengjort dersom den ikke er fylt med CO₂ eller annen form for nøytralgass. Oksygeninnholdet skal ikke overstige 8 % og nøytralgasstrykket skal ikke være lavere enn 500 mmVS.

- 2.2. For skip uten nøytralgassanlegg skal alle tomme lastetanker rengjøres. Slop skal pumpes til den tank med størst mulig avstand til arbeidsområdet. Tanken skal holdes lukket.
- 2.3. Skipets øvrige lastetanker og rom skal være rengjort og gassfrie i henhold til § 10 første ledd.
- 2.4. Alle lastetanker, pumperom og kofferdammer skal være kontrollert med 2 stk. eksplosimetre som skal være typegodkjente.

(2) På skip som har ført lastolje eller bunkers med flammepunkt på 60 °C, eller derover, eller olje og fett som definert i § 2 bokstav k nr. 3, kan spyling og utlufting og kontroll som nevnt i første ledd ovenfor, innskrenkes til de tanker og rom hvor det skal arbeides, samt til rengjøring av tilstøtende tanker eller rom. Imidlertid skal luker og åpninger til ikke rengjorte tanker og rom holdes lukket.

(3) På skip som har ført kondenserte gasser skal tanker eller rom som det skal arbeides i, samt tilstøtende tanker eller rom spyles med vann. Spyling kan sløyfes dersom gassen kan fjernes fullstendig ved ventilering eller utluftning. Kontroll av gass må foretas med eksplosimeter kalibrert for angjeldende gass.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 10

Rengjøring – kontinuerlig gasskontroll

(1) I tanker eller rom som har inneholdt olje eller kondenserte gasser skal det før det settes i gang varmt arbeid i tillegg til spyling og rengjøring, gjøres grundig rent i tankens bunn og på konstruksjonselementer. Sjekkliste over slikt arbeid skal være tilgjengelig, og en kopi av utfylte sjekkliste skal oppbevares på broen.

(2) Tilstøtende tanker eller rom skal rengjøres på samme måte som det rom det arbeides i. Dersom skipet ikke er utstyrt med nøytralgass og COW-anlegg, skal samtlige av skipets tanker være rengjort på samme måte som den tank det skal arbeides i.

(3) Rør og ventiler i tanker hvor det skal utføres varmt arbeid skal være rengjort.

(4) Atmosfæren i den tank eller det rom det skal arbeides i, samt tilstøtende tanker, skal være kontrollert umiddelbart før varmt arbeid settes i gang. Under arbeidets gang skal målinger tas minst hver annen time i det første døgnet. Dersom disse målinger viser at det ikke har vært noen gassutvikling i løpet av denne perioden, kan gassmålingene deretter innskrenkes til hver fjerde time.

(5) Har skipet på foregående reise ført olje med flammepunkt under 60 °C eller kondenserte gasser, skal tilsvarende gassmålinger tas i tilstøtende rom eller tanker.

(6) Sveise- og brennearbeider eller annen bruk av åpen flamme eller annet gnistgivende arbeid skal innstilles når rør eller ventiler demonteres eller har vært åpnet. Før arbeidet gjenoptas skal gassmålinger utføres som nevnt i fjerde ledd ovenfor.

(7) Når det gjelder tanker hvor det har vært ført kjemikalier, skal det tas forholdsregler med hensyn til eventuell fare for forgiftning på grunn av gasser som dannes ved oppvarming. Videre skal forholdsregler tas når det gjelder tank-coatinger som kan avgi giftige gasser ved oppvarming.

(8) Forholdsregler skal tas når det gjelder eksplosiv gass som er oppstått ved bruk av anoder før avrustning (descaling) av tanker.

(9) I permanente ballasttanker i tankskip skal det foretas gassmålinger, da det i slike tanker kan ha samlet seg gass på grunn av lekkasje.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 11

Sveising, bruk av åpen flamme m.m.

(1) Sveise- og brennearbeider eller annen bruk av åpen flamme eller annet gnistgivende arbeid kan utføres om bord med de begrensninger som er gitt nedenfor i tredje og fjerde ledd, forutsatt at rengjøring har vært utført, og at alle forhold for øvrig i henhold til § 10 er ivarett.

(2) Sveising eller bruk av åpen flamme på skip som har ført last med flammepunkt under 60 °C, må kun forekomme når det er nødvendig for å opprettholde sikker drift av skipet. Unntatt er slike arbeider dersom de utføres i maskinverksted eller annet rom som er spesielt beregnet for slike arbeider.

(3) For skip som er utstyrt med nøytralgassanlegg, kan det tillates mindre sveisearbeider utenom tankområdet når tankene er fylt med nøytralgass. Det skal være minst 10 m fra gassfarlig område.

(4) Under arbeid i lukket rom skal det sørges for god ventilasjon. Ventilasjonsanlegget skal ha en kapasitet på min. 1 luftveksling per time.

(5) Mindre utvendige arbeider f.eks. påsveising av beslag, rørbøyler, doblinger, mindre fundamenter direkte på tank eller rom som har inneholdt olje med flammepunkt på 60 °C eller derover, kan etter nøye vurdering av skipets fører utføres uten forutgående rengjøring. Det forutsettes at det ikke er fare for gjennombrenning, og at tanken i minst 50 cm høyde over det oppvarmede sted holdes fylt med vann.

(6) Ved sveise- og brennearbeider eller annen bruk av åpen flamme eller annet gnistgivende arbeid, på hulrom som f.eks. rør, slingrekjøler e.l. som inneholder olje eller annet rustbeskyttelsesmiddel som kan avgi eksplosiv gass ved oppvarming, skal oljen tømmes ut og hulrommet være fylt med vann eller nøytralgass. Nøytralgass skal tilføres kontinuerlig.

(7) Under lasting og lossing av last med flammepunkt under 60 °C samt kondenserte gasser, skal bruk av åpen flamme i maskinrom og kjelerom utenom de fastsatte fyrsteder bare finne sted etter nøye vurdering av skipets fører og maskinsjef.

(8) Under arbeidet skal det alltid være egnet brannslukningsutstyr i beredskap. Brannslukningsapparater skal være for hånden, og ved større arbeider skal det være trykk på brannledningen og utsatt brannvakt.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 12

Undersøkelser

(1) Gassmålinger og undersøkelser i forbindelse med rengjøring og gassfriing, skal foretas av en offiser samt skipets verneombud. Disse skal ha gjennomgått godkjent opplæringskurs i henhold til de til enhver tid gjeldende bestemmelser vedrørende krav til opplæring og kvalifikasjoner for personell på tankskip.

(2) Resultatet av slike undersøkelser skal innføres i skipets dekksgagbok.

(3) Under forberedelser til sveise- og brennearbeider eller annen bruk av åpen flamme eller annet gnistgivende arbeid, skal følgende forhold alltid kontrolleres:

- a) Type olje som har vært ført i den tank eller de tanker hvor sveisearbeid eller arbeid med bruk av åpen flamme skal utføres. Oljetyper som har vært ført i tilstøtende tanker.
- b) Type kondenserte gasser eller flytende kjemikalier som har vært ført i de tanker eller i nærheten av det sted sveising skal utføres.
- c) Utstrekning av utført rengjøringsarbeid i tanker eller rom.
- d) Utstrekning av utført rengjøringsarbeid i tilstøtende tanker eller rom.
- e) Tiltak for ventilasjon for arbeid.

- f) Utført gassmålinger i tanker og rom hvor arbeid skal utføres og i tilstøtende tanker og rom.
- g) Resultat av gassmålinger før og under arbeidet.
- h) Klargjøring av brannslukningsutstyr og annet sikkerhetsutstyr.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

Kapittel III

Sveiseutstyr m.m. for sveisegassene acetylen og oksygen

§ 13

Sentralanlegg

- (1) Sentralanlegg skal installeres når antallet gassflasker om bord med acetylen og/eller oksygen er flere enn 4. Kravet gjelder uansett flaskestørrelse.
- (2) Sentralanlegg skal bestå av en gassflaskesentral med tilbakeslagsventil tilknyttet hver enkelt gassflaske, høytrykkslanger, samlerør, avstengningsventiler, regulatorer, samt rørledninger med uttaksposter. Alle deler av anlegget skal tilfredsstillende bestemmelsene i denne forskrift.
- (3) Ethvert anlegg med fast installerte rør for acetylen og oksygen er å oppfatte som et sentralanlegg, selv om antallet gassflasker er 4 eller færre. Alle deler av slike anlegg skal også tilfredsstillende bestemmelsene i denne forskrift.

§ 14

Gassflaskesentral

- (1) Gassflaskesentral skal være et eget rom for oppbevaring og tilkopling av acetylen- og oksygenflasker. Rommet skal ha skott, dekk og tak av stål og være gasstett atskilt fra tilstøtende rom. Gassflaskesentralen skal plasseres på eller over øverste gjennomgående dekk, samt ha direkte atkomst fra åpent dekk.
- (2) Gassflaskesentralen skal isoleres, ventileres og arrangeres slik at temperaturen normalt ikke overstiger 40 °C. Hvor rommets plassering og temperaturforhold tilsier det, kan naturlig ventilasjon anvendes. Materialer som benyttes i forbindelse med isolasjon mv., skal være av ubrennbar type. Ventilasjonsarrangementet skal ikke være tilknyttet andre ventilasjonsanlegg om bord. Videre skal rommet ventileres slik at ingen fare for gassansamling er til stede. Sikkerhetsventiler o.l. avledes til forsvarlig sted på åpent dekk, se § 16 første ledd bokstav d.
- (3) Rommet skal ikke benyttes til annet enn oppbevaring av gassflasker. Rørledninger for brennbare væsker og gasser skal ikke føres gjennom gassflaskesentralen.
- (4) Når det totale antall acetylen- og oksygenflasker (uansett størrelse) inklusive reserveflasker ikke overstiger 8, kan begge gassarter oppbevares i samme rom.
- (5) Når det totale antall acetylen- og oksygenflasker (uansett størrelse) inklusive reserveflasker overstiger 8, skal gassflaskesentralen bestå av to gasstette atskilte rom – ett for acetylen og ett for oksygen.
- (6) Gassflaskesentral skal være tydelig merket med skilt som angir at oksygen- og acetylenflasker er lagret i sentralen. Skiltet skal ha tekst som forlangt i § 22, første ledd.
- (7) Elektriske anlegg skal tilfredsstillende de til enhver tid gjeldende regler for installasjon av elektriske komponenter i gassfarlige rom.

§ 15

Gassflasker, armatur m.m.

(1) Gassflasker og reserveflasker, herunder oksygenflasker til medisinsk bruk, skal være anbrakt i oppreist stilling og skal være forsvarlig festet og på et egnet sted. Festearrangementet skal være utført slik at hurtig frammontering av flasker kan foretas.

(2) Flasker med brannfarlige gasser under trykk tillates ikke oppbevart i maskinrom.

(3) Brennere, avstengningsventiler, regulatorer, tilbakeslagssikringer, høytrykksrør og annen armatur i tilknytning til sveiseutstyret skal være av fabrikater som tilfredsstiller relevante standarder, jf. § 17.

(4) Når sentralanlegget ikke er i bruk, skal gassflaskeventilene og øvrige ventiler være stengt.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 16

Rørinstallasjoner m.m.

(1) *Høytrykkside. Rør og armatur mellom gassflasker og regulator*

a) Rør for acetylen.

Rør skal være rustfrie stålrør. Alle rør skal være sømløse. Rør og armatur skal være sertifisert for 300 bar.

Kopper eller kopperlegeringer med mer enn 65 % kopper skal ikke benyttes i forbindelse med acetylen.

I sentralanlegg hvor to eller flere flasker acetylen er forbundet med samlerør, skal tilførselsrørene mellom flasker og samlerør være utstyrt med tilbakeslagsventil som tilfredsstiller relevante standarder, jf. § 17.

b) Rør for oksygen.

Rør skal være rustfrie stålrør eller kopperrør. Alle rør skal være sømløse. Rør og armatur skal være sertifisert for 300 bar.

I sentralanlegg hvor to eller flere flasker oksygen er forbundet med samlerør, skal tilførselsrørene mellom flasker og samlerør være utstyrt med tilbakeslagsventil som tilfredsstiller relevante standarder, jf. § 17.

c) Trykkprøvingen skal utføres av kvalifisert person.

d) Sikkerhetsventiler o.l. som er plassert i gassflaskesentral skal ha avlufting til åpent dekk. Utløpet skal legges til et sikkert sted og i en høyde av minst 3 m over dekk. Avluftsstedet skal være merket som forlangt i § 22, femte ledd.

(2) *Lavtrykkside*

a) Rør skal være sømløse med materiale ST 35 med minimum godstykkelse 2,0 mm eller tilsvarende og/eller etter anerkjent klasseinstitusjons krav. Rørledninger på åpent dekk skal ha en godstykkelse på minst 2,5 mm.

b) Rørledninger skal legges fritt og slik at de er beskyttet mot skader. Rørledninger skal ikke trekkes gjennom uventilerte rom, skap mv. eller legges i innredning for mann-skap eller passasjerer.

c) Ekspansjonssløyfer skal legges hvor det er nødvendig, og ved føring gjennom dekk eller skott skal rørledningen legges i beskyttelsesrør av hard plast eller fibermateriale. Alle rør skal festes forsvarlig slik at de er beskyttet mot skader. Avstanden mellom festeklemmer bør ikke overskride 2,5 m.

d) Rørledninger skal legges med færrest mulig skjøter. For nye anlegg skal skjøter være fagmessig sveiset med TIG- eller acetylen-/oksygenapparat. For eksisterende anlegg skal skjøter være fagmessig sveiset ende mot ende. Skjøter skal anbringes på steder som er lett tilgjengelig for inspeksjon.

- e) Demonterbare koblinger godtas ikke som erstatning for sveising.
- (3) *Uttaksposter*
 - a) Uttakspost er brakett med avstengningsventiler, regulatorer, manometer og tilbakelagssikringer for acetylen og oksygen plassert i skap eller beskyttet på annen tilfredsstillende måte.
 - b) Det tillates 2 uttaksposter på hvert røropplegg fra gassflaskesentral.
 - c) Uttaksposter tillates kun plassert i maskinrom og/eller verksted. De skal være plassert på et godt ventilert sted, og slik at de er beskyttet mot mekanisk belastning.
 - d) Avstengningsventiler på uttaksposter skal være stengt når anlegget ikke er i bruk.

§ 17

Krav til utstyr og installasjoner

Utstyr og installasjoner på nye sentralanlegg skal være i samsvar med følgende standarder:

- a) NS-EN 730 Utstyr for gassveising. Utstyr benyttet for gassveising, skjæring og tilhørende metoder, sikkerhetsinnretninger for brenngasser og oksygen eller komprimert luft. Generelle spesifikasjoner, krav og prøving.
- b) NS-EN 961 Gassveiseutstyr. Forgreningsrørregulator brukt for sveising, skjæring og tilhørende metoder opptil 200 bar.
- c) NS-EN ISO 14113 Gas welding equipment. Rubber and plastic hoses assembled for compressed or liquefied gases up to a maximum design pressure of 450 bar.
- d) NS-EN ISO 2503 Utstyr for gassveising. Trykkregulatorer for gassflasker benyttet ved sveising, skjæring og tilhørende metoder opptil 300 bar.
- e) NS-ISO 9090 Gasstetthet for utstyr til gassveising og lignende metoder.
- f) NS-ISO 9539 Materialer for utstyr benyttet til gassveising, kutting og lignende metoder.
- g) EN ISO 14114 Gas welding equipment – Acetylene manifold systems for welding, cutting and allied processes – General requirements.

§ 18

Installasjon, prøving og kontroll av sentralanlegg

- (1) Installasjon av sentralanlegg
 - a) Før rørdninger for acetylen og oksygen monteres skal alle rørdninger og koblinger nøye skylles rene for fett, olje og andre brennbare stoffer. Til avfettingen skal ikke brennbare eller organiske løsemidler benyttes. Rørdninger og koblinger renblåses deretter med fettfritt nitrogen, både før og etter montering.
 - b) Trykkluft fra oljesmurt kompressor eller oksygen skal ikke benyttes.
- (2) Gjennomblåsning og tetthetsprøving etter installasjon mv.
 - a) Etter endt installasjon eller reparasjon av sentralanlegg og ellers med 5 års mellomrom, jf. § 19, skal det foretas en gjennomblåsning og tetthetsprøving av alle rørdninger.
 - b) Gjennomblåsning av rørdninger for acetylen og oksygen skal foretas med fettfritt nitrogen. Nitrogenet skal blåses inn etter høytrykksiden og ledes ut ved uttakspost. Uttaksposten(e) skal være fjernet mens gjennomblåsningen pågår. Ved gjennomblåsningen økes trykket gradvis til ca. 12 bar og gjennomblåsningen skal pågå til det ikke lenger kommer smuss ut av røret. Høytrykksrør gjennomblåses separat.
 - 1. Lavtrykksiden
 - 1.1. Rørdninger for acetylen og oksygen på lavtrykksiden skal tetthetsprøves med fettfritt nitrogen, og prøvetrykket skal være 12 bar. Etter 8 timer skal trykkfallet ikke overstige 0,4 bar.

2. Høytrykksiden
 - 2.1. Rørledninger for acetylen på høytrykksiden skal tetthetsprøves med fettfritt nitrogen ved 25 bar.
 - 2.2. Rørledninger for oksygen på høytrykksiden skal tetthetsprøves med 200 bar oksygen eller fettfritt nitrogen.
 3. Fellesbestemmelse
 - 3.1. Alle ventiler, skjøter og andre forbindelser skal kontrolleres for lekkasje ved hjelp av egnede midler.
- (3) Kontroll
- a) Gjennomblåsning og tetthetsprøving som nevnt i andre ledd skal foretas av kvalifisert person.
 - b) Tetthetskontroll av rørledninger skal foretas av maskinsjefen eller den han bemyndiger minst en gang hvert år med vanlig driftstrykk for henholdsvis oksygen og acetylen. Gasstilførselen til ledningene stoppes ved at sentralregulatoren stenges, og trykket i ledningene skal da kunne holde seg konstant i minst 8 timer. Forekommer det trykkfall i ledninger for oksygen og/eller acetylen skal sentralanlegget kontrolleres og utbedres av kvalifisert person og nytt installasjonsbevis utstedes. Den årlige kontroll skal påføres installasjonsbeviset i gassflaskesentralen.

§ 19

Installasjonsbevis

(1) Når sentralanlegg er ferdig installert, prøvet og kontrollert av kvalifisert person skal det utstedes et installasjonsbevis med tekst fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Installasjonsbeviset skal utstedes av den kvalifiserte personen som står for installasjonen og kontrollen av anlegget. Den som utsteder installasjonsbeviset, skal attestere ved sin underskrift at anlegget er kontrollert og prøvet som foreskrevet, samt at øvrige bestemmelser i denne forskrift er oppfylt.

(2) Installasjonsbeviset skal utstedes for et tidsrom av høyst 5 år. Bevisets gyldighet opphører dersom anlegget forandres eller påføres slike skader som kan være av betydning for anleggets brukbarhet eller sikkerhet.

(3) Før utløpet av 5-års perioden skal anlegget på ny prøves og kontrolleres av kvalifisert person og nytt installasjonsbevis utstedes. For skip med klasse kan anerkjent klasseinstitusjon utstede beviset etter at rederiet og denne klasseinstitusjonen i fellesskap har kontrollert anlegget. Installasjonsbeviset merkes tydelig: «Fornyelse av installasjonsbevis».

(4) Etter skader, forandringer eller fornyelser av viktige deler av anlegget skal anlegget på ny prøves og kontrolleres av kvalifisert person og nytt installasjonsbevis utstedes. Installasjonsbeviset merkes tydelig: «Fornyelse av installasjonsbevis».

(5) Installasjonsbeviset (originalen) skal være slått opp i gassflaskesentralen, og innrammet slik at det kan tas ut for påtegning av årlige kontroller.

(6) Kopi av installasjonsbeviset oppbevares av utstederen og rederiet i minst 6 år.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 20

Transportabelt sveiseutstyr

(1) Transportabelt sveiseutstyr består av 1 flaske for henholdsvis oksygen og acetylen, regulatorer, tilbakeslagssikringer, slanger, brennere m.m., plassert i dertil egnet transportabel innretning. Flaskenes volum skal ikke overstige 50 liter. Det tillates kun 1 reserveflaske for henholdsvis acetylen og oksygen.

(2) På skip med sentralanlegg skal transportabelt sveiseutstyr når det ikke er i bruk, oppbevares i stativ i gassflaskesentralen. Det totale antall acetylen- og oksygenflasker i ett rom skal ikke overstige 8, inklusive flasker som benyttes til transportabelt sveiseutstyr.

(3) På skip som ikke er utstyrt med sentralanlegg, skal transportabelt sveiseutstyr og reserveflasker når det ikke er i bruk, oppbevares fastmontert i eget godt ventilert rom på eller over øverste gjennomgående dekk. Rommet skal være gasstett atskilt fra andre rom.

§ 21

Spesialanlegg

(1) På skip hvor sveising og/eller brenning utføres som tjenesteyting til andre, så som rørleggingsskip, kranskip, verkstedskip og boreskip for annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumsforekomster, kan det installeres anlegg i henhold til denne bestemmelsen (spesialanlegg).

(2) Sjøfartsdirektoratet avgjør i tvilstilfelle hvilke skip bestemmelsen gjelder for.

(3) Spesialanlegg kan kun anvendes i forbindelse med tjenesteyting til andre.

(4) For spesialanlegg gjelder denne forskriften med følgende modifikasjoner:

- a) Gassflaskesentralen kan plasseres på åpent dekk. Gassflaskene i sentralen skal da være plassert i solide stativer og de skal være effektivt beskyttet mot mekaniske skader, direkte solvarme, vær og vind. Over sentralen skal det være et tett tak eller deksel av stål. Armatur, rørledninger mv. i sentralen skal være beskyttet med f.eks. deksel av stål, solid netting/gitter e.l. som lett kan åpnes eller fjernes mens utskifting av flasker mv. i sentralen pågår.
- b) Hvor gassflaskesentralen er plassert på åpent dekk, skal det være et markert skille mellom acetylen- og oksygenflaskene i gassflaskesentralen.
- c) Rørledninger på åpent dekk skal ha en godstykkelse på minst 2,5 mm.
- d) Flere uttaksposter enn 2 godtas.
- e) Uttaksposter på åpent dekk tillates. Uttaksposter på åpent dekk skal være i skap som kan lukkes.

(5) Denne bestemmelsen kommer ikke til anvendelse på skipets ordinære sentralanlegg. For ordinære sentralanlegg gjelder forskriftens øvrige bestemmelser.

§ 22

Veiledning, skilting og merking

(1) Inngangsdør i gassflaskesentral eller rom hvor flasker for acetylen og oksygen oppbevares, skal utstyres med varselskilt i henhold til NS 6033 som skriftlig og billedlig klart uttrykker:

GASS UNDER TRYKK

Beholderne skal bringes i sikkerhet under eventuell brann.

GAS UNDER PRESSURE

Remove cylinders to a safe place in case of fire.

(2) Døren skal også utstyres med forbudsskilt i henhold til NS 6033 som med tekst klart uttrykker:

GASSFARE

åpen ild og røyking forbudt.

ADGANG FORBUDT

GAS DANGER

Fire, open light and smoking prohibited.

NO ADMITTANCE

(3) I umiddelbar nærhet av sentralarmatur, regulator og flasker etc. skal det slås opp skilt med bruksanvisning og tekst som klart gir de nødvendige detaljinstrukser for bruk av gassflaskesentralen. Bruksanvisningen skal være på engelsk og norsk.

(4) I umiddelbar nærhet av regulatorer skal det slås opp skilt som klart uttrykker hvilke maksimale ledningstrykk som tillates mellom regulatorene og uttakspostene.

(5) Avlufting fra sikkerhetsventiler o.l. skal merkes med forbudsskilt NS 6033 med tekst:

GASSFARE

GAS DANGER

åpen ild og røyking forbudt.

Fire, open light and smoking prohibited.

(6) På uttakspostene skal det være slått opp skilt som antyder arbeidstrykket. Det skal også være slått opp skilt som klart uttrykker at ventilene skal være stengt når anlegget ikke er i bruk.

(7) Lavtrykksrør mellom regulatorer og uttaksposter skal males eller merkes slik at det ikke på noe sted er tvil om hvilke gasser rørene fører:

a) Rør for acetylen males/merkes: Rød.

b) Rør for oksygen males/merkes: Blå.

(8) Bruksanvisning for sentralanlegg og transportabelt sveiseutstyr skal leveres av utstyrsleverandøren.

§ 23

Transport og håndtering av gassflasker

(1) Ved transport av acetylen- og oksygenflasker om bord i skip, og til og fra dette, skal dertil egnet transportinnretning benyttes.

(2) Beskyttelseshette skal alltid være påskrudd gassflaskene under transport og også ellers når gassflaskene ikke er i bruk.

(3) Gassflaskene må ikke utsettes for slag og støt under transport og håndtering for øvrig.

Kapittel IV

Elektrisk sveising

§ 24

Krav til skipets sveiseaggregat

(1) Elektrisk sveiseaggregat skal tilfredsstillende de til enhver tid gjeldende krav til elektrisk utstyr om bord i skip som er fastsatt i forskrifter utferdige av Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap (DSB).

(2) Utstyr og installasjoner av sveiseaggregater skal være i samsvar med de tekniske spesifikasjoner som følger av CEI/IEC 60974–1 og de internasjonale normer som følger av CEI/IEC 60974–7 utarbeidet av International Electrotechnical Commission.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

§ 25

Særskilte tiltak ved bruk av elektrisk sveiseutstyr

Anbefalingene i teknisk spesifikasjon CEI/IEC 62081 (Arc welding equipment – Installation and use) gjelder som norsk forskrift.

Endret ved forskrift 17 des 2004 nr. 1857 (i kraft 1 jan 2005).

Kapittel V

Avsluttende bestemmelser

§ 26

Ikrafttredelse

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2002.
- (2) Fra samme tid oppheves
 - a) forskrift av 9. februar 1976 nr. 3801 om elektrisk sveising om bord på skip,
 - b) forskrift av 21. mars 1977 nr. 2 om sveiseutstyr m.v. for sveisegassene acetylen og oxygen på skip og spesialskip,
 - c) forskrift av 17. juni 1986 nr. 1294 om forholdsregler ved sveising eller annen bruk av åpen flamme m.v. om bord i tankskip i drift,
 - d) forskrift av 5. mai 2000 nr. 618 om sveiseutstyr mv. for sveisegassene acetylen og oksygen på skip, og
 - e) instruks av 17. juni 1986 nr. 3015 for forberedelser til sveising eller varmt arbeid i lastetank.

AVSNITT 3.2

Særskilte forskrifter for passasjerskip

Forskrift 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall- og om passasjerbekvemmeligheter m.v.

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 2. oktober 1972 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11 og 47, jf. kgl. res. av 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak av 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 1 feb 1973, 15 april 1980, 4 nov 1981, 10 juni 1986 nr. 1275, 25 jan 2000 nr. 166, 4 juni 2002 nr. 984 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel)

INNHold

§ 1	Virkeområde	883
§ 2	Definisjoner	883
§ 3	Plikter	884
§ 4	Fravik	884
§ 5	Tegninger.....	884
§ 6	Beregning av passasjerantallet på passasjerskip på internasjonalt reise med reisetid på 24 timer og derover	884
§ 7	Beregning av passasjerantallet på passasjerskip på internasjonalt reise med reisetid under 24 timer	885
§ 8	Beregning av passasjerantallet på passasjerskip i liten kystfart.....	885
§ 9	Beregning av passasjerantallet på passasjerskip i innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil ikke passerer	885
§ 10	Beregning av passasjerantallet på passasjerskip i fart på helt innelukket farvann.....	886
§ 11	Beregning av passasjerantallet på ferjer i fart på beskyttet farvann.....	886
§ 12	Beregning av passasjerantallet i åpen båt.....	886
§ 13	Rommene beliggenhet	887
§ 14	Byggingen av rommene	887
§ 15	Utganger	887
§ 16	Trapper	888
§ 17	Dører	889
§ 18	Ventilasjon.....	889
§ 19	Oppvarming av rommene.....	890
§ 20	Belysning.....	890
§ 21	Soverom	890
§ 22	Køyer.....	890

§ 23	Salong.....	891
§ 24	Bagasje plass	891
§ 25	Vaske- og baderom	891
§ 26	Klosetter	892
§ 27	Sykerom	892
§ 28	Merking.....	893
§ 29	Ikrafttredelse m.v.....	893

§ 1

Virkeområde

(1) Denne forskriften gjelder for nye og eksisterende norske passasjerskip, med mindre noe annet er uttrykkelig bestemt.

(2) For eksisterende skip skal forskriftene følges i den utstrekning som det er mulig uten reduksjon av passasjerantallet når hensyn tas til skipets konstruksjon og de praktiske vanskeligheter som en forandring vil medføre.

(3) Forskriften gjelder så langt det er rimelig og praktisk mulig også for skip som skal ha fartstillatelse.

(4) For skip som ikke er maskindrevet og som anvendes til føring av passasjerer gjelder forskriften i slik utstrekning som Sjøfartsdirektoratet finner det rimelig og praktisk mulig.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

(1) I denne forskriften betyr:

- a) *Bruttotonnasje*: Bruttotonnasje i henhold til den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer av 1969, med senere endringer, slik denne tonnasje er angitt i fartøyetets målebrev. For fartøy som har nasjonal bruttotonnasje anført i anmerkingsrubrikken, er det den nasjonal tonnasje som skal legges til grunn.
- b) *Eksisterende skip*: Passasjerskip som ikke er nytt skip. Likt med eksisterende skip regnes skip som innkjøpes fra utlandet.
- c) *Ferje*: Passasjerskip som også er spesielt innrettet for transport av biler, jernbanevogner og andre kjøretøy.
- d) *Godkjent*: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- e) *Nytt skip*: Passasjerskip hvis kjøp strekkes, eller som er på et liknende byggetrinn, på eller etter den dag disse forskrifter trer i kraft. Likt med nytt skip regnes skip som ombygges til passasjerskip på eller etter nevnte dag.
- f) *Passasjer*: Enhver person om bord, med unntak av:
 1. Skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
 2. barn under ett år.
- g) *Passasjerrom*: Rom som er bestemt til opphold og bruk for passasjerer, unntatt bagasjerom, lagerrom, proviantrum og postrom.
- h) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- i) *Reisetid*: Tiden fra adgang første havn til ankomst siste bestemmelseshavn.
- j) *Sjøsikkerhetskonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs som ble undertegnet i London den 17. juni 1960 med senere endringer.

(2) For øvrig gjelder de definisjoner som er inntatt i forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Tegninger

(1) For nytt skip skal tegninger som viser innredningen for passasjerer innsendes til Sjøfartsdirektoratet i 2 eksemplarer.

(2) Når eksisterende skip ombygges eller forandres, skal det innsendes tegninger i samsvar med første ledd som viser ombyggingen eller forandringen.

(3) For nytt skip som bygges eller for passasjerskip som ombygges i Norge, skal rederiet sørge for at tegninger blir innsendt til Sjøfartsdirektoratets stasjon i distriktet der arbeidet utføres. Når arbeidet utføres i utlandet, eller skipet innkjøpes fra utlandet, skal tegningene innsendes av rederiet.

(4) På tegningen, som viser plasseringen (generalarrangementstegning), skal de enkelte rom og atkomsten til dem være angitt. Tegningene med planene for de enkelte rom skal være i målestokk av minst 1:50. Tegningene med eventuell tilhørende beskrivelse skal vise hvorledes plassen skal utnyttes, plasseringen av inventar og utstyr, måten som ventilasjon, belysning og oppvarming er arrangert på, og de sanitære anlegg. Arealet av de enkelte rom skal angis.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 6

Beregning av passasjerantallet på passasjerskip på internasjonal reise med reisetid på 24 timer og derover

(1) Det skal for hver passasjer være en fri dekkflate på minst 0,5 m²

(2) Den fri dekkflaten skal ikke beregnes av mer enn 3 dekk, inkludert topp av dekkshus, hvor passasjerer kan oppholde seg. Bakkdekk på inntil 1/8 av skipets lengde over alt samt brønndekk og bildekk, medregnes ikke. Dessuten medregnes ikke ganger og deler av dekk som ikke kan benyttes til sitteplass eller promenadeplass for passasjerer. Oppbygninger over kjeler, nedgangskapper, luker, lyssjakter, plass for båter, vinsjer, spill, styreapparater mv. samt nødvendig plass for skipets manøvrering og navigering og plass for gods som føres på dekkene, fratrekkes ved beregningen. Bredden av dekk regnes fra innsiden av rennestener eller, dersom rekkverk er plassert innenfor disse, fra rekkverkets innside. Rom og deler av dekk som er bestemt til bruk for besetningen, skal ikke tas med ved beregning av passasjerantallet.

(3) Når reisetiden er så lang at det blir mer enn en overnatting om bord, skal hver passasjer ha egen køy.

(4) Når reisetiden kun gir en overnatting om bord, skal minst 75 % av passasjerene ha egen køy eller liggestol.

(5) Det skal være oppholdsrom (salonger) med sitteplass for alle passasjerer, og dessuten spiserom med passende antall sitteplasser og bord. Det skal være god plass for å komme til og fra sitteplassene.

§ 7

Beregning av passasjerantallet på passasjerskip på internasjonal reise med reisetid under 24 timer

- (1) Det skal for hver passasjer være en fri dekkflate på $0,5 \text{ m}^2$.
- (2) Den fri dekkflaten skal beregnes i samsvar med § 6 annet ledd.
- (3) Når reisetiden er på 12 timer og derover, skal minst 75 % av passasjerene ha egen køye eller liggestol.
- (4) Når reisetiden er under 12 timer, skal det være et passende antall køyer eller liggestoler for passasjerene avpasset etter reisens lengde.
- (5) Det skal være oppholdsrom (salonger) og spiserom som til sammen har faste sitteplasser for 80 % av alle passasjerer, samt dekkstoler eller liknende for ytterligere 20 %. Det skal være god plass for å komme til og fra sitteplassene.

§ 8

Beregning av passasjerantallet på passasjerskip i liten kystfart

- (1) Det skal for hver passasjer være en fri dekkflate på minst $0,75 \text{ m}^2$.
- (2) Den frie dekkflate regnes på hoveddekket – eller om skipet har flere dekk – på det dekk som har den største frie overflate, heri innbefattet dekkshus bestemt til benyttelse for passasjerene. I beregningen medregnes deler av luker, lyssjakter mv. som passasjerene uten fare kan benytte til sitteplasser. Det skal ikke medregnes rom og plass som opptas av redningsutstyr eller som er nødvendig for skipets navigering og manøvrering, samt deler av dekk hvor passasjerene ikke bekvemt kan stå eller sitte.
- (3) Når reisetiden er på 12 timer og derover, skal minst 40 % av passasjerene ha egen køy.
- (4) Det skal være oppholdsrom (salonger) og spiserom som til sammen har faste sitteplasser for minst 60 % av alle passasjerer. For resten skal det være dekkstoler. Det skal være god plass for å komme til og fra sitteplassene. Sitteplassene skal være rimelig fordelt mellom de forskjellige klasser.

§ 9

Beregning av passasjerantallet på passasjerskip i innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil ikke passeres

- (1) Det skal for hver passasjer være en fri dekkflate på minst $0,5 \text{ m}^2$.
- (2) Dekkflaten skal beregnes i samsvar med § 8 annet ledd.
- (3) Når reisetiden er på 30 minutter og derover skal det være anordnet beskyttelse mot været og med sitteplasser for alle passasjerer. Minst 50 % av sitteplassene skal være faste benker. Resten av sitteplassene kan være mest mulig bekvemme sammenfoldbare stoler, som må plasseres slik at de ikke vil hindre de ombordværendes ferdsel.
- (4) Når reisetiden er på under 30 minutter skal det være anordnet beskyttelse mot været og med sitteplasser for minst 40 % av passasjerene. Minst halvparten av sitteplassene skal være faste benker. Resten av sitteplassene kan være mest mulig bekvemme sammenfoldbare stoler, som må plasseres slik at de ikke vil hindre de ombordværendes ferdsel.

§ 10

Beregning av passasjerantallet på passasjerskip i fart på helt innelukket farvann

- (1) Det skal for hver passasjer være en fri dekkflate på minst $0,5 \text{ m}^2$.
- (2) Dekksflaten skal beregnes i samsvar med § 8 annet ledd.
- (3) Når reisetiden er på 30 minutter og derover skal det være anordnet beskyttelse mot været og med sitteplasser for alle passasjerer. Minst halvparten av sitteplassene skal være faste benker. Resten av sitteplassene kan være mest mulig bekvemme sammenfoldbare stoler, som må plasseres slik at de ikke vil hindre de ombordværendes ferdsel.
- (4) Når reisetiden er på under 30 minutter skal det være anordnet beskyttelse mot været og med sitteplasser for minst 40 % av passasjerene. Minst halvparten av sitteplassene skal være faste benker. Resten av sitteplassene kan være mest mulig bekvemme sammenfoldbare stoler, som må plasseres slik at de ikke vil hindre de ombordværendes ferdsel.

§ 11

Beregning av passasjerantallet på ferjer i fart på beskyttet farvann

- (1) Det skal for hver passasjer være en fri dekkflate på minst $0,5 \text{ m}^2$.
- (2) Den frie dekkflate skal beregnes i samsvar med § 8 annet ledd. På ferjer med ett dekk (vogndekk), skal dog det største tillatte passasjerantall beregnes av den frie dekkflate på dette dekk. På ferjer med to eller flere dekk, skal det største tillatte passasjerantall beregnes av det dekk som har den største frie dekkflate.
- (3) Når det største tillatte passasjerantall er beregnet etter den frie dekkflate på vogndekk, og dette er helt eller delvis opptatt av kjøretøy eller gods, kan det medtas så mange passasjerer som det til sammen er plass til:
 - a) på den gjenværende del av vogndekket, regnet etter $0,6 \text{ m}^2$ pr. passasjer,
 - b) på dekket over eller under vogndekket, regnet etter 1 m^2 pr. passasjer,
 - c) i passasjerrommene, regnet etter antall faste sitteplasser og ståplasser, samt
 - d) i biler, når det er gitt tillatelse for passasjerene til å forbli sittende i disse under overfarten.
- (4) Det samlede passasjerantall på dekk og i rom nevnt i tredje ledd skal dog ikke overstige det største tillatte passasjerantall, beregnet av den frie dekkflate på det dekk som er lagt til grunn for beregningen av passasjerantallet, jf. første og annet ledd.
- (5) For oppholdsrom kommer bestemmelsene i § 9 tredje og fjerde ledd eller § 10 tredje og fjerde ledd til anvendelse etter det fartsområde ferjen skal brukes i.

§ 12

Beregning av passasjerantallet i åpen båt

- (1) Det skal for hver passasjer være en fri dekkflate på minst $0,5 \text{ m}^2$.
- (2) Dekksflaten skal beregnes som det frie areal av båtens horisontale projeksjon i høyde med og på innsiden av relingen. Plass som er nødvendig for båtens fremdrift, navigering og manøvrering, skal ikke medtas i beregningen.
- (3) Det skal være sitteplasser for alle passasjerer.
- (4) Det skal være kalesje eller liknende beskyttelse som gir ly mot været for alle passasjerer.

§ 13

Rommenes beliggenhet

(1) Passasjerrom skal ligge på faste dekk eller i fast overbygning eller dekkshus. Ikke mer enn ett av dekkene skal ligge under skipets dypeste lastelinje. Rommene skal plasseres aktenfor kollisjonsskottet.

(2) Passasjerrom som støter opp til oljetanker, skal atskilles fra disse ved en gasstett kofferdam som skal være tilgjengelig og godt ventilert. Hvis rommene plasseres på topp av oljetanker, skal gulvet være pålagt godkjent dekkbelegg og rommene skal være ekstra godt ventilert. Tanktoppen skal være gasstett. I passasjerrom skal det ikke være mannhull eller andre åpninger til oljetankene hvis annet arrangement er praktisk gjennomførbart.

(3) Passasjerrom som støter opp til lasterom, lagerrom, lampeskap, malerskap eller rom for oppbevaring av ildsfarlige væsker, skal atskilles fra disse rom ved gasstette skott og dekk av stål eller annet godkjent materiale. Slike rom skal ikke ha åpninger til passasjerrom, og de skal ikke være plassert slik at de kan være til fare for passasjerene.

§ 14

Byggingen av rommene

(1) I passasjerrom skal det ikke anvendes materialer som kan huse utøy. Innvendig kledning skal ha glatt overflate som er lett å holde ren. Dekksbelegg skal være godkjent. Beleggets overflate skal være ugjennomtrengelig for fuktighet og lett å holde rent. Belegget skal avsluttes med hulkil mot rennestenskant, skipsside eller ytterskott i dekkshus med mindre dette finnes unødvendig på grunn av annet arrangement om bord.

(2) Eksosrør og rør som fører gass samt peilerør, lufrør og overflodsør til oljetanker, skal ikke gå gjennom passasjerrom, med mindre det er innebygget i en kanal. Varme rør skal være forsvarlig isolert og skjermet. Passasjerrom skal være forsvarlig isolert mot støy og under hensyn til skipets anvendelse, også mot varme og kulde. Isolasjonsmaterialer skal være godkjent.

(3) Ståldekk som danner tak over passasjerrom, og som er utsatt for været, skal være isolert med godkjent materiale. Isolasjonen skal gi en K-verdi ikke over 0,5. Den skal festes på forsvarlig måte og skal på undersiden dekkkes med godkjent kledning. Hvor de ombordværende har alminnelig atkomst til dekket, skal oversiden påføres godkjent belegg med ru overflate. For øvrig skal slike dekk males med dekksmaling i lys farge.

(4) I passasjerrom skal høyden fra gulv til underkant av himling være minst 200 cm. Av hensyn til tekniske innretninger (lys, vann, ventilasjon, varme) kan lavere høyde tillates i de deler av rommet hvor passasjerer i alminnelighet ikke oppholder seg. På passasjerskip med bruttotonnasje under 50 kan en mindre høyde godtas, dog minst 190 cm.

§ 15

Utganger

(1) Passasjerrom skal ha forsvarlig utgang til innskipningsdekk for redningsbåter og redningsflåter. Utgangene fra samme avdeling eller rom skal være plassert i forsvarlig avstand fra hverandre, slik at muligheten for samtidig blokkering reduseres. Trapper som betjener bare et rom og en balkong eller avsats i dette rom samt heiser, skal ikke medregnes til de foreskrevne utganger.

(2) Utganger fra rom under skottdekket.

- a) Under skottdekket skal det fra hver vanntett avdeling eller liknende begrenset rom eller gruppe av rom være minst to utganger. Minst en av utgangene skal være uavhengig av vanntett dør. På ferje skal utganger føres til innskipningsdekk for redningsbåter og redningsflåter uten å gå om vogndeck. Når vogndeck er innskip-

- ningsdekk forutsettes at det er tilfredsstillende åpne passasjer til redningsbåter og flåter.
- b) På ferje med overbygning som kan lukkes værtett over hele vogndecket skal det dog fra avdeling eller rom som nevnt i bokstav a være utgang fortrinnsvis på hver side, uavhengig av vanntett dør.
 - c) På ferje uten overbygning som kan lukkes værtett over hele vogndecket skal det fra rom under vogndeck være en utgang på hver side, En utgang skal anordnes i forkant og en i akterkant. Hvor det bare er casing på en side av vogndeck, skal utgang på motsatt side føres i trunk til båtdekk. Fra rom beregnet for færre enn 50 personer, kan begge utganger plasseres på samme side som casingen.
 - d) Sjøfartsdirektoratet kan for det enkelte tilfelle tillate at en av utgangene sløyfes, når hensyn tas til bruken og beliggenheten av vedkommende rom og til det antall personer som vanligvis bor eller arbeider der.
 - e) På passasjerskip på internasjonal reise gjelder sjøsikkerhetskonvensjonens bestemmelser.
- (3) Utganger fra rom over skottdecket.
- a) Over skottdecket skal det fra vertikal hovedsone eller liknende begrenset rom eller gruppe av rom, være minst to hensiktsmessige utganger. Minst en av utgangene skal gi adgang til en trapp med vertikal utgang. Fra områder eller rom beregnet for færre enn 50 personer, kan en av utgangene anordnes som nødutgang. Eventuelle luker i forbindelse hermed skal ha en lysåpning på minst 60 x 60 cm og være slik arrangert at de ikke blokkerer andre utganger. Områder eller rom beregnet for minst 300 personer, skal ha minst tre utganger.
 - b) På passasjerskip på internasjonal reise gjelder sjøsikkerhetskonvensjonens bestemmelser.
- (4) Hvor det er nødvendig å tillate adgang for passasjerer til vogndecket under fart, skal slik adgang skje via egen passasje minst fra 1. dekk over vogndecket og uten forbindelse med rom under dette decket. Dørene skal være godkjente branndører. Når det gjelder nedganger fra vogndecket vises til de til enhver tid gjeldende forskrifter om bygging av skip.
- (5) Korridorer skal være minst 100 cm brede. Tverrskipskorridorer mellom langskipskorridorer kan dog være 85 cm. Blindkorridorer over 3 meters lengde tillates ikke. Sjøfartsdirektoratet kan dog godta blindkorridorer inntil 13 meters lengde når skipet tilfredsstiller kravene i kapittel III i forskrift om sikringstiltak mot brann på skip.

§ 16

Trapper

- (1) Trapper i foreskrevne utganger skal gis en bekvem skrå stilling og være forsynt med rekkverk på begge sider. Skråstillingen må ikke være mer enn 45 grader fra horisontalen og trappens lengde ikke over 3 1/2 meter. Trapper med en lengde over 3 1/2 meter skal ha en eller flere avsatser. Trapper som er over 160 cm brede, skal også ha rekkverk på midten. Trappens bredde målt innvendig mellom vangene skal være minst:
- a) Fra avdelinger, områder eller rom beregnet for 50 eller færre personer, 100 cm.
 - b) Fra avdelinger, områder eller rom beregnet for over 50, men ikke over 100 personer, 120 cm.
 - c) Fra avdelinger, områder eller rom beregnet for over 100 personer, 140 cm. Dersom det anordnes flere utganger enn anført i § 15 annet ledd, kan trappebredden på disse reduseres til 100 cm. Avstanden fra skott til ytterkant av rekkverk skal være maksimum 10 cm.
- (2) Dersom det ikke lar seg gjøre å plassere fast trapp i forbindelse med en nødutgang, kan fast vertikal leder eller nedfellbar trapp anordnes.

§ 17

Dører

(1) Dører i foreskrevne utganger skal åpne mot dekk og ut fra trappetopp på dekket for innspilning i redningsbåter eller redningsflåter eller på øverste dekk. På andre dekk skal dørene åpne i evakueringsretningen. Dører fra spiserom, salonger og andre fellesrom skal åpne ut fra rommene. Skyvedører kan kun tillates som branndører og vanntette dører.

(2) Dører nevnt i første ledd skal ha samme bredde som foreskrevet for trapper i § 16 første ledd. Det kan brukes vertikaldelte eller dobbelthengslede dører. Dører i foreskrevne utganger skal ikke kunne låses når skipet er i drift. Dører i andre utganger kan låses såfremt de er utstyrt med sparkepanel eller det på begge sider ved dører er plassert nøkkel i skap med knusbart glass.

§ 18

Ventilasjon

(1) Passasjerrom skal være tilstrekkelig ventilert. Ventilasjonssystemet skal være slik at det sikrer tilstrekkelig luftsirkulasjon og passende temperatur under alle forhold.

(2) Passasjerskip som anvendes i fart mellom 45° N bredde og 45° S bredde skal være utstyrt med luftkondisjoneringsanlegg.

(3) Passasjerskip med bruttotonnasje på 500 og derover i annen fart skal være utstyrt med mekaniske ventilasjonsmidler.

(4) For mekanisk ventilasjon gjelder:

- a) at den friske luft føres inn i rommet gjennom kanal og den brukte luft suges ut av rommet gjennom spjeld i dør eller vegg ved hjelp av sugevitte som anbringes i luft-rør som fører fra gang utenfor rommet og ut i fri luft, eller
- b) at den friske luft presses gjennom kanal inn i rommet, mens den brukte luft føres ut gjennom kanal direkte fra rommet ut i fri luft eller gjennom spjeld i dør eller vegg som fører til gang, hvorfra kanal fører ut i fri luft.

(5) Hvor mekanisk ventilasjon eller luftkondisjoneringsanlegg er installert skal soverom og andre oppholdsrom minst tilføres:

- a) 60 m³ frisk luft pr. time for 1 person
- b) 75 m³ frisk luft pr. time for 2 personer
- c) 90 m³ frisk luft pr. time for 3 personer
- d) 105 m³ frisk luft pr. time for 4 personer
- e) 25 m³ frisk luft pr. time pr. person når rommet er beregnet for flere enn 4 personer.

(6) Antall luftvekslinger pr. time skal i disse rom være minst 6, dog slik at antall luftvekslinger skal økes dersom dette er påkrevet for å tilføre de luftmengder som er nevnt foran. Ved sirkulasjon av luft må ikke mer enn 50 % av luften resirkuleres.

(7) Hvor luftkondisjoneringsanlegg er installert, kan Sjøfartsdirektoratet tillate fravik fra kravene til lufttilførsel og luftvekslinger som nevnt i femte ledd. Sjøfartsdirektoratet kan også ellers tillate avvikelser dersom spesielle forhold tilsier det.

(8) Hvis ikke automatisk stengning er anordnet, skal mekanisk ventilasjon og luftkondisjoneringsanlegg kunne stanses fra ett eller flere steder utenfor rommene og fra broen.

(9) Ventilasjonsåpninger skal være regulerbare, i soverom inne i rommene, og plasseres slik at unødig støy, trekk og ubehag unngås for dem som er i rommene.

(10) Klosettrom uten atkomst til fritt dekk skal ha eget mekanisk avtrekk. Det skal ikke være mekanisk tilførsel av luft til slike klosettrom.

(11) For mekanisk ventilasjon og luftkondisjoneringsanlegg skal det finnes minst en reservemotor for hver motortype som blir brukt i anlegget.

- (12) På passasjerskip med mekanisk ventilasjon eller luftkondisjoneringsanlegg skal disse være i drift når passasjerer eller besetning er om bord.
- (13) Avtrekk fra passasjerrom plassert over oljetank og fra sykerom, klosetter og vaske-rom, skal skje direkte til fri luft dersom det ikke er mekanisk avtrekk fra disse rom.
- (14) Ventilasjonsarrangement skal være godkjent.
- (15) For passasjerskip på internasjonal reise gjelder også sjøsikkerhetskonvensjonens bestemmelser.

§ 19

Oppvarming av rommene

- (1) Passasjerskip skal ha et effektivt system for oppvarming av rommene. Oppvarmingssystemet skal så vidt mulig være i virksomhet til enhver tid som passasjerene er om bord og forholdene krever det.
- (2) Til oppvarmingen skal benyttes damp, varmt vann, varm luft eller elektriske varmeovner. Radiatorer og andre varmeinnretninger skal være slik anbrakt og skjermet at en unngår risiko for brann, fare eller ulemper for passasjerene. Petroleumsovner tillates ikke benyttet.
- (3) Oppvarmingsanlegget skal klare å holde en temperatur på ikke mindre enn 20 °C i oppholdsrom under alle slags værforhold som kan tenkes å inntreffe under skipets fart. Forskjellen mellom temperaturen ved gulv og tak skal være minst mulig.

§ 20

Belysning

- (1) Passasjerrom skal såvidt mulig være opplyst ved naturlig lys og skal også være utstyrt med tilstrekkelig elektrisk lys. Belysning med bar flamme tillates ikke.
- (2) I soverom skal en leselampe anbringes ved hodegjerdet til hver køy.
- (3) Utganger i soverom skal være merket slik at døren er synlig i mørket.

§ 21

Soverom

- (1) I soverom for passasjerer skal gulvflaten som ikke opptas av køyer eller annet inventar være så stor at de personer rommet er bestemt for samtidig kan gjøre seg klar til evakuering.
- (2) Gulvflaten i soverom for passasjerer bestemt for en person skal være minst 3 m². I rom bestemt for mer enn en person skal gulvflaten økes med 1 m² pr. person.
- (3) Ved måling av gulvflaten skal den del som opptas av køyer, skap, kommoder og sitteplasser regnes med, men ikke små og uregelmessig formede deler av gulvflaten som ikke effektivt øker den plass som kan nyttes til å bevege seg på, og som ikke kan nyttes til å plassere innbo på.
- (4) Avstand fra køykant til motstående skott skal være minst 60 cm målt på køyens halve lengde.

§ 22

Køyer

- (1) Køyer for passasjerer skal være minst 200 cm lange og 80 cm brede, målt innvendig. Sjøfartsdirektoratet kan dispensere fra kravet om lengde og bredde når dette finnes rimelig. Køyer skal være solid festet.
- (2) Ved minimumshøyde i lugaren skal køylene ikke settes nærmere gulvet enn 27 cm, og ikke mer enn to køyer over hverandre. Overkøyenes bunn skal anbringes midtveis mellom bunnen av underkøyen og undersiden av takbjelkene og forsynes med støvtett bunn.
- (3) Køylene skal være utstyrt med godkjent madrass og varetrekk.

§ 23

Salong

- (1) Sitteplasser skal være bekvemme.
- (2) Setenes dimensjoner skal være:
 - a) Bredder på sammenhengende tvers eller langsgående seter minst 50 cm pr. person. På passasjerskip med bruttotonnasje under 50, samt hydrofoilbåter eller lignende hurtiggående passasjerskip, tillates en mindre bredde, dog minst 45 cm.
 - b) Dybde minst 42 cm.
- (3) Setenes plassering skal være som følger:
 - a) Avstand fra vegg til nærmeste setekant skal være minst 30 cm, og mellom motstående seter minst 60 cm.
 - b) Avstand fra vegg til sidekant av sete skal være minst 2 cm.
 - c) Avstand mellom seteradene fra bakkant av rygg til forkant av rygg, målt i setehøyde, skal være minst 68 cm. Er setene forskjøvet, skal avstanden økes tilsvarende.
- (4) Løse stoler eller klappseter tillates ikke på hydrofoilbåt eller tilsvarende hurtiggående passasjerskip.
- (5) For hver ståplass beregnes en fri gulvflate på 0,5 m². I beregningen tas ikke med sitteplasser, gang mellom seter og vegg, og atkomst til utganger. Ståplass tillates ikke på hydrofoilbåt, tilsvarende hurtiggående passasjerskip eller passasjerskip som ikke er dekket.
- (6) Gang mellom seter eller seter og vegg skal være minst 60 cm. Når seter er plassert i rekke skal ikke mer enn 4 seter være sammenhengende fra gangpassasje.

§ 24

Bagasje plass

- (1) For bagasje, pakker mv. skal innrettes tilstrekkelig og hensiktsmessig plass uten ulemper for passasjerene.
- (2) Hyller for håndbagasje i salong skal være utstyrt slik at bagasjen ligger trygt og sikkert. Bagasjehyller skal ikke anbringes nærmere setet enn 95 cm.

§ 25

Vaske- og baderom

- (1) Vaskerom, dusjrom og baderom skal være tilstrekkelig store. Skott skal være av stål eller annet godkjent materiale og skal være vanntette. Gulv skal være dekket av et godkjent belegget som er ugiennomtregelig for fuktighet og lett å holde rent. Vannavløp skal være plassert og anordnet slik at vann ikke renner ut i rommene. Rommene skal være godt lydisolert hvor de støter opp til oppholdsrom som de ikke er spesielt tilknyttet.
- (2) For soverom som ikke er utstyrt med vaskeservant skal det være vaskerom med minst 1 vaskeservant for hver 4. køy eller del derav.
- (3) Når det er anordnet liggestoler for passasjerene på passasjerskip som har en reisetid på over 12 timer skal det være vaskerom med minst 1 vaskeservant for hver 10. liggestol eller del derav.
- (4) På passasjerskip som anvendes på internasjonal reise med reisetid på 24 timer og derover, skal det for soverom som ikke har private dusj- eller baderom være anordnet et tilstrekkelig antall dusj- eller baderom med 1 dusj eller 1 badekar for hver 15. køy eller del derav. I fart på tropiske farvann eller tilsvarende varme farvann skal antallet dusjer eller badekar fordobles.
- (5) På passasjerskip i liten kystfart eller mindre fart med reisetid på 24 timer eller derover skal det for soverom som ikke har private dusj- eller baderom, være anordnet et tilstrekkelig antall dusj- eller baderom med 1 dusj eller 1 badekar for hver 30. køy eller del derav.
- (6) Vaskeservanter, dusjer og badekar skal ha tilførsel av varmt og kaldt ferskvann.

§ 26

Klosetter

- (1) I tillegg til besetningens klosetter skal passasjerskip på internasjonal reise være utstyrt med følgende antall klosetter:
 - a) Når reisetiden er på 6 timer og derover minst 1 klosett for hver 25. passasjer eller del derav.
 - b) Når reisetiden er på under 6 timer minst 2 klosetter samt for hver 50. passasjer eller del derav over 100 ytterligere 1 klosett.
- (2) I tillegg til besetningens klosetter skal passasjerskip i liten kystfart være utstyrt med minst 2 klosetter samt for hver 50. passasjer eller del derav over 100 ytterligere 1 klosett.
- (3) I tillegg til besetningens klosetter skal passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart være utstyrt med minst 2 klosetter samt for hver 100. passasjer eller del derav over 100 ytterligere 1 klosett.
- (4) Når reisetiden er under 15 min. kreves ikke klosett for passasjerene dersom det er anordnet klosett på anløpsstedet.
- (5) På passasjerskip som fører mindre enn 25 passasjerer kan dog 1 klosett tillates.
- (6) I beregninger under første, annet og tredje ledd tas ikke med de passasjerer som har soverom med private klosetter.
- (7) Klosettrom for menn skal i tillegg ha et tilstrekkelig antall urinaler.
- (8) Klosettskåler og urinaler skal være av glasert fajanse, eller annet passende materiale. Setene skal kunne slås opp og festes i oppslått stilling. Spyleanlegget skal kunne gi nok vann under alle temperaturforhold. Det må derfor treffes forholdsregler mot at vannet i spyletanker og tilløpsrør fra spyletanker fryser under slike temperaturer som med rimelighet kan ventes i de farvann skipet anvendes. Avløpet skal være forsvarlig innrettet, og avløpsrør skal være tilstrekkelig dimensjonert.
- (9) Når det er flere klosetter i et rom, skal de være atskilt med skott og dør.
- (10) Klosettrom skal ha passende antall vaskeservanter for håndvask.

§ 27

Sykerom

- (1) På passasjerskip i oversjøisk fart som har mer enn 75 passasjerer om bord skal det være 2 sykerom, ett for kvinner og ett for menn, med en køy for hver 75. passasjer eller del derav i hvert av sykerommene. Sykerom skal ha egne bad og klosetter.
- (2) På passasjerskip på internasjonal reise med reisetid på 24 timer og derover, unntatt i oversjøisk fart, får bestemmelsene i punkt 1 tilsvarende anvendelse. Køyenes antall kan dog reduseres til en for hver 100. passasjer eller del derav og det kreves ikke operasjonsrom.
- (3) På passasjerskip på internasjonal reise med reisetid fra 12 til 24 timer skal det være 2 sykerom, ett for kvinner og ett for menn. Det skal være minst en køy i hvert rom. I tilknytning til sykerom skal det være klosettrom med vaskeservant.
- (4) På passasjerskip på internasjonal reise med reisetid på 6 timer og derover, men under 12 timer, skal det være et behandlingsrom for syke.
- (5) På passasjerskip i liten kystfart skal det være minst ett sykerom med plass til 2 personer.
- (6) For øvrig skal det på passasjerskip i mindre fart enn nevnt i tredje, fjerde og femte ledd være innredet minst ett passende rom for transport av syke, når hensyn tas til skipets størrelse og reisetid og mulighet til å benytte en passasjerlugar til slik transport. På hurtiggående passasjerskip av spesielle typer, f.eks. hydrofoilskip o.l. kan sykerom sløyfes såfremt det er anordnet et avlukke der en sykebåre kan plasseres. Det samme arrangement tillates anordnet på bilferger der transport av syke vanligvis skjer med sykebil.

(7) For hver person et sykerom er beregnet for, skal gulvarealet være minst 3 m². Når rommet er bestemt for bare en person, skal gulvflaten økes med 50 %. Dører skal ha minst 73 cm bredde. Minst en dør i hvert rom skal være tilstrekkelig bred og anbrakt slik at sykebåre med letthet kan bringes inn og ut.

(8) Køyer skal være minst 200 cm lange og 80 cm brede målt innvendig. Det skal anbringes bare en køy i høyden. Langs køylene skal det være en fri passasje med bredde på minst 80 cm. Bare halvparten av de foreskrevne køyer behøver til enhver tid å være anbrakt på plass. Køyer skal være av stål eller annet metall.

(9) Sykerom skal plasseres på et rolig sted om bord og ikke forut eller akterut over propellen. Sykerom skal kun benyttes av syke og være låst når de ikke er i bruk.

(10) Passasjerskip i oversjøisk fart skal ha lege og sykepleier om bord. Passasjerskip på internasjonal reise over 24 timer skal ha sykepleier om bord. Dersom reisen er på over 48 timer skal det i tillegg til sykepleier også være lege om bord.

(11) Passasjerskip i oversjøisk fart skal ha operasjonsrom. Det samme gjelder for passasjerskip på internasjonale reiser over 24 timer hvor fartsområdet er slik at havn ikke kan nås innen 24 timer. Til operasjonsrommet skal det være et eget tilstøtende sykerom.

(12) Passasjerskip som nevnt under første og annet ledd skal ha eget legekontor. I tilslutning til dette skal det være et undersøkelses-/behandlingsrom hvor også skipets medisinbeholdning oppbevares. Videre skal disse skip være utstyrt med røntgenrom med installert røntgenapparat, rom for vask og sterilisering av instrumenter og en laboratoriebank, samt lobby e.l. med plass for ventende pasienter.

(13) Passasjerskip som nevnt i tredje ledd skal i tillegg til sykerom ha et eget undersøkelses-/behandlingsrom hvor medisinbeholdningen er oppbevart.

(14) Passasjerskip som nevnt i første, annet og tredje ledd skal ha et særskilt innrettet rom for anbringelse av voldsomme eller sinnslidende personer.

(15) Passasjerskip som nevnt i første og annet ledd skal ha et eget fryserom for oppbevaring av 2 lik.

(16) Soverom for lege og sykepasser(e) skal plasseres i umiddelbar nærhet av sykerommene. I de tilfeller dette ikke er praktisk mulig, skal det anordnes et vaktrom ved sykerommene.

(17) Rom for syke skal arrangeres og utstyres i samsvar med forskrift fastsatt av Statens helse-tilsyn. Tegninger av rom nevnt i første og annet ledd skal godkjennes av Statens helse-tilsyn.

§ 28

Merking

(1) På passasjerskip i liten kystfart eller mindre fart skal det største tillatte passasjerantall være slått opp på et lett synlig sted på begge sider av et dekkshus eller liknende oppbygging.

(2) På ferje med vogndeck som ikke er innebygget, skal dekk og rom over eller under vogndeck være merket med det passasjerantall hvert dekk eller hvert rom er beregnet for, jf. § 11 tredje ledd bokstav a.

(3) Utganger og nødutganger skal være tydelig og iøynefallende merket med skilt som viser hvorhen de fører.

(4) Over eller ved inngangen til hvert passasjerrom skal angis rommets art. Soverom og køyer skal dessuten være merket med nummer.

§ 29

Ikrafttredelse m.v.

(1) Denne forskriften trer i kraft 1. juli 1973.

(2) Fra samme tid oppheves § 5-24 i forskrifter for beregning av passasjerantall og angående passasjerbekvemmeligheter m.v. av 27. august 1909 med senere endringer.

Forskrift 15. februar 1977 nr. 2 om passasjerskip i spesiell fart

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. februar 1977 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 12, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 10 juni 1986 nr. 1275, 4 juni 2002 nr. 1004 (Forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHOLD

§ 1	Virkeområde	894
§ 2	Definisjoner	894
§ 3	Plikter	895
§ 4	Fravik	896
§ 5	Krav	896
§ 6	Besiktelse	896
§ 7	Bygging	896
§ 8	Livredningsredskaper etc.	896
§ 9	Transport av farlig gods	896
§ 10	De internasjonale karantenebestemmelser	896
§ 11	Utstedelse av sertifikater	896
§ 12	Oppslag av sertifikater	897
§ 13	Ikrafttredelse m.v.	897

§ 1

Virkeområde

Denne forskriften gjelder for nye og eksisterende norske skip som skal besiktes for sikkerhetssertifikat for passasjerskip i spesiell fart, og for sertifikat for romkrav for passasjerskip i spesiell fart.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Eksisterende passasjerskip i spesiell fart*: Passasjerskip i spesiell fart som ikke er nytt passasjerskip i spesiell fart. Likt med eksisterende passasjerskip i spesiell fart regnes skip som innkjøpes fra utlandet.
- b) *Internasjonal reise*: En reise fra et land som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen til en havn utenfor dette land eller omvendt, og i denne henseende skal ethvert territorium for hvis internasjonale forhold en kontraherende regjering er ansvarlig, eller for hvilket De forente nasjoner er den administrerende myndighet, betraktes som eget land.
- c) *Lastelinjekonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om lastelinjer som ble undertegnet i London den 5. april 1966 med senere endringer, herunder endringer foretatt ved 1988-Protokollen til Lastelinjekonvensjonen 1966.

- d) *Nytt passasjerskip i spesiell fart*: Et passasjerskip i spesiell fart hvis kjøp strekkes eller som er på et liknende byggetrinn, på eller etter den dag disse forskrifter trer i kraft, eller et skip som fører passasjerer i spesiell fart for første gang på eller etter denne dag. Likt med nytt skip regnes skip som ombygges til passasjerskip i spesiell fart på eller etter nevnte dag.
- e) *Oljesølkonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om hindring av oljeforurensning av sjøen som ble undertegnet i London 12. mai 1954 med senere endringer.
- f) *Overenskomsten*: Den internasjonale overenskomst om passasjerskip i spesiell fart, 1971, som ble undertegnet i London 6. oktober 1971, med ikrafttreden 2. januar 1974. Overenskomsten med vedlegg følger som bilag 1 til disse forskrifter.
- g) *Passasjer*: Enhver person om bord med unntak av:
 - 1. skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer, ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
 - 2. barn under ett år.
 - 3. med uttrykket «andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord», menes personell for:
 - 3.1 forsknings- eller vitenskapelig arbeid som havforskning, seismiske målinger o.l.,
 - 3.2 reell yrkesmessig opplæring rettet mot sjøfart eller fiske,
 - 3.3 opplæring som er organisert som fag i grunnskole eller videregående skole, og
 - 3.4 rehabiliteringstiltak som er godkjent av offentlig myndighet.
- h) *Passasjer i spesiell fart*: En passasjer ført i spesiell fart på værdekket, øvre dekk og/eller mellomdekk som gir plass til mer enn åtte passasjerer.
- i) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- j) *Passasjerskip i spesiell fart*: Et mekanisk fremdrevet passasjerskip som fører et stort antall passasjerer i spesiell fart.
- k) *Protokollen*: Protokoll om romkrav for passasjerskip i spesiell fart, 1973, som ble undertegnet i London 13. oktober 1973. Overenskomsten med vedlegg følger som bilag 3 til disse forskrifter.
- l) *Regler*: De regler som er knyttet til Sjø sikkerhetskonvensjonen; henvisning til slike regler, skal forstås som henvisning til nevnte regler slik disse er blitt modifisert ved nærværende forskrifter.
- m) *Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.¹
- n) *Spesiell fart*: Befordring på sjøen av et stort antall passasjerer i spesiell fart på en internasjonal reise innenfor et område som definert i overenskomstens regel 2(6).

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ For skip kjøpstrukket eller som er på et tilsvarende byggetrinn, på eller etter den 26. mai 1965, men før 25. mai 1980, betyr «Sjø sikkerhetskonvensjonen»: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1960.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Krav

Foruten de krav som stilles i disse forskrifter skal kravene i norske lover og forskrifter som gjelder for vedkommende type skip og fartsområde, samt de krav som følger av Oljesølkonvensjonen, Sjøsikkerhetskonvensjonen og Lastelinjekonvensjonen med de modifikasjoner som følger av overenskomsten og protokollen oppfylles.

§ 6

Besiktelse

Besiktelse av passasjerskip i spesiell fart skal foregå etter de krav som stilles i norske lover og forskrifter som gjelder for vedkommende type skip og fartsområde.

§ 7

Bygging

Bygging av passasjerskip i spesiell fart skal foregå etter de krav som stilles i norske lover og forskrifter som gjelder for vedkommende type skip og fartsområde. Dessuten skal skipet tilfredsstille de krav som er stillet i Del II i overenskomsten og protokollen.

§ 8

Livredningsredskaper etc.

For nye og eksisterende passasjerskip i spesiell fart som ikke allerede oppfyller kravene til livredningsredskaper etc. for passasjerskip i spesiell fart, gjelder de bestemmelser som er fastsatt i Del III i overenskomsten.

§ 9

Transport av farlig gods

Uten hensyn til bestemmelsene i kapittel VII i sjøsikkerhetskonvensjonen skal passasjerskip i spesiell fart ikke føre sådant farlig gods som er klassifisert i regel 2 i nevnte kapittel, med unntak av hva som er bestemt i regel 7 i samme kapittel.

§ 10

De internasjonale karantenebestemmelser

De skip som disse forskrifter omfatter skal være underlagt den internasjonale karanteneavgivning i det omfang forholdene og karakteren av den enkelte reise faller innenfor rammen av gjeldende karantenebestemmelser.

§ 11

Utstedelse av sertifikater

Etter utført besiktelse utstedes sikkerhetssertifikat og sertifikat for romkrav for passasjerskip i spesiell fart, når fartøyet oppfyller forskriftens krav.

Sertifikatene skal utstedes for et tidsrom som ikke overstiger tolv måneder. Formularene for sertifikatene skal være i samsvar med vedlegg 2 og 4 til denne forskrift.

Sikkerhetssertifikat for passasjerskip i spesiell fart og sertifikat for romkrav for passasjerskip i spesiell fart utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller av den det bemyndiger.

§ 12

Oppslag av sertifikater

Sertifikatene eller bekreftede kopier av disse som er utstedt i henhold til disse forskrifter, skal slås opp på et iøynefallende og tilgjengelig sted på skipet.

§ 13

Ikrafttredelse m.v.

Denne forskrift trer i kraft straks.

Fra samme tid oppheves:

Forskrifter av 3. september 1974 om passasjerskip i spesiell fart fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Overenskomsten er utelatt, men kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet. Den finnes også i sin helhet på www.lovdata.no.

Forskrift 15. juni 1987 nr. 505 om bygging, utrustning og anvendelse av passasjerfartøy opptil 15 m største lengde

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. juni 1987 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 12, 13, 43 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 24 juli 1989 nr. 663, 4 juni 2002 nr. 971 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene). Endret 1. juni 2004 nr. 809. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	897
§ 2	Definisjoner	898
§ 3	Plikter	899
§ 4	Fravik	899
§ 5	Begjæring om besiktelse for passasjersertifikat	899
§ 6	Tegninger og annen dokumentasjon	899
§ 7	Besiktelse for passasjersertifikat, inkludert byggetilsyn m.v.	901
§ 8	Bruksområde i relasjon til fartøystype m.v.	902
§ 9	Bygging	902
§ 10	Elektriske anlegg med spenning over 42 V	903
§ 11	Gassfyrte anlegg	903
§ 12	Redningsutstyr	903
§ 13	Navigasjonshjelpemidler og radiosambandsutstyr	903
§ 14	Ikrafttredelse	903

§ 1

Virkeområde

(1) Denne forskriften gjelder for nye norske passasjerfartøy med største lengde på opp-til 15 m.

(2) For eksisterende norske fartøy av samme størrelse kan forskriften ut fra en sikkerhetsmessig totalvurdering helt eller delvis komme til anvendelse når eksisterende fartøy skal ha passasjersertifikat for første gang, når det foretas ombygginger eller forandringer, endring i anvendelsesområdet mv. I vurderingen skal det bl.a legges vekt på fartøyets alder, byggeteknisk utførelse, tilstand og fartsområde.

(3) Norske skip som er definert som verneverdig skip, kan etter vurdering i det enkelte tilfelle få opprettholde sitt opprinnelige arrangement og utførelse mest mulig, mot at sikkerheten blir ivarettatt med driftsbegrensninger som reduksjon i fartsområde, anvendelse kun i sommerhalvåret e.l.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) *Dekket fartøy*: Fartøy som tilfredsstiller definisjonen om dette i Nordisk Båtstandard. I denne forskriften anses dog Nordisk Båtstandards definisjon til dekket fartøy også å være oppfylt når stabiliteten er i henhold til § 9 tredje ledd bokstav a, og kravet til brannalarm utelates.
- b) *Eksisterende fartøy*: Passasjerfartøy som ikke er nytt i henhold til bokstav k nedenfor. Som eksisterende fartøy anses likeledes fartøy som begjæres besiktet for passasjersertifikat som for nytt fartøy, men hvor det ikke er tvil om, eller det klart kan dokumenteres at fartøyet er påbegynt bygget før denne forskrift trådte i kraft.
- c) *Fartsområde 1, 2, 3 og 4*: Se forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.
- d) *Forskrift om besiktelser*: Forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip, lektere og om andre besiktelser m.v. eller forskrift 28 mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart.
- e) *Forskrift om bygging*: Forskrift av 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere.
- f) *Gjennomsyn og eventuell oppfølging av tegninger og annen dokumentasjon*: Tegninger mv. blir gjennomgått i Sjøfartsdirektoratet i nødvendig utstrekning, uten at det innsendte materiale gis formell godkjenning. Det gis heller ingen skriftlig uttalelse om saken, med mindre det finnes mangler som krever oppfølging.
- g) *Godkjent*: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- h) *Hovedtegninger*: Tegning som skal vise langskips- og tverrskipssnitt i skroget, dekk, ytre hud og skottinndeling.
- i) *Lukningsmidler*: Anordning for forsvarlig lukking av luker, dører, vinduer, ventilatorer og lufrør.
- j) *Nordisk Båtstandard*: De til enhver tid gjeldende felles nordiske regler om bygging mv. av fritids- og yrkesfartøy med største lengde på opptil 15 m.
- k) *Nytt fartøy*: Passasjerfartøy som begjæres besiktet for utstedelse av passasjersertifikat for første gang, på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft.
- l) *Passasjer*: Enhver personer om bord, med unntak av
 1. Fartøyets fører og medlemmer av besetningen, eller andre personer som er ansatt eller beskjeftiget i hvilken som helst stilling om bord.
 2. Barn under ett år.
- m) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.

- n) *Sertifisert fartøy*: Passasjerfartøy med største lengde på opptil 15 m som er sertifisert helt ut i henhold til Nordisk Båtstandard for passasjerfartøy (yrkesfartøy), Det Norske Veritas (DNV), eller sjøfartsmyndighetene i et av de nordiske land, og som er utstyrt med sertifiseringsskilt og båtsertifikat som angir at fartøyet er sertifisert som passasjerfartøy. Sertifisert fartøy anses automatisk å oppfylle denne forskrifts § 9.¹
- o) *Største lengde*: Den største lengde fra forkant av forreste del av skroget til akterkant av akterske del av skroget.
- p) *Udekket (åpent) fartøy*: Fartøy som ikke er dekket i henhold til bokstav a ovenfor.
- q) *Usertifisert fartøy*: Fartøy som ikke er sertifisert.
- r) *Verneverdig skip*: Skip som har fått slik status etter godkjenning av Riksantikvaren, eller den han bemyndiger. Denne status opprettholdes så lenge Riksantikvaren gjennom egen avtale med eieren, finner at de antikvariske betingelser er opprettholdt.

Endret 2. januar 2006, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ Det er pr. i dag kun finske sjøfartsmyndigheter som foretar sertifisering av yrkesfartøy. I Danmark, Sverige, Island og Norge foretas sertifisering av Det norske Veritas på frivillig basis.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Begjæring om besiktelse for passasjersertifikat

(1) Begjæring om førstegangsbesiktelse for passasjersertifikat skal fremsettes skriftlig av eier på fastsatt skjema som skal sendes til Sjøfartsdirektoratets stasjoner ved bygging/ besiktelse i Norge, og til Sjøfartsdirektoratets hovedkontor ved bygging/besiktelse i utlandet. Skjema fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet.

(2) For elektriske anlegg med spenning over 42 V skal det sendes forhåndsmelding som bestemt i § 4 nr. 6 i forskrift om bygging. Begjæring om førstegangsbesiktelse av slike anlegg innsendes til Direktoratet for brann- og elsikkerhet (DBE) i henhold til forskrift om besiktelser.

(3) Også elektriske anlegg med spenning på 42 V og lavere skal med hensyn til begjæring om besiktelse, oppfylle bestemmelsene i forskrift om besiktelser. Dette gjelder dog ikke for sertifisert fartøy, hvor slike anlegg kommer inn under Nordisk Båtstandards bestemmelser om kontroll ved sertifisering.

(4) Om begjæring om periodiske besiktelser for passasjersertifikat gjelder forskrift om besiktelser.

§ 6

Tegninger og annen dokumentasjon

(1) Hvor ikke annet er bestemt i denne paragraf, skal tegninger og annen dokumentasjon innsendes av eier til Sjøfartsdirektoratets stasjoner eller Sjøfartsdirektoratet på samme

måte som etter § 5 første ledd. Tegninger og dokumentasjon innsendes tidligst mulig etter at begjæring om besiktelse foreligger, slik at det gis rimelig tid til behandling av dokumentasjonsunderlaget før besiktelse for de påbudte sertifikater skal foretas og endelige sertifikater kan utstedes.

(2) Sertifisert fartøy.

- a) Tegninger og annen dokumentasjon skal for de områder, og i det omfang som fremgår av Nordisk Båtstandard, innsendes til den institusjon som skal foreta sertifiseringen. Jf. § 2 bokstav n.
- b) Installasjonsbevis for det elektriske anlegg skal utferdiges i henhold til forskrift om besiktelser. Dog kan installasjonsbeviset utferdiges av den institusjon som har foretatt sertifiseringen.
- c) Kopi av båtsertifikat som bekrefter at fartøyet er sertifisert som passasjerfartøy i henhold til Nordisk Båtstandard, skal innsendes.
- d) Generalarrangementstegning som gir opplysninger om redningsutstyr, navigasjons-hjelpemidler, sambandsutstyr, arrangement i styrehus, passasjerinnredning og antall passasjerer mv., skal innsendes i 1 eksemplar for gjennomsyn og eventuell oppfølging.

(3) Usertifisert fartøy.

- a) Tegning av generalarrangement i henhold til andre ledd bokstav d ovenfor skal innsendes.
- b) Hovedtegninger av skrog med overbygg skal innsendes i 3 eksemplarer for godkjenning. Tegningene skal gi opplysninger om materialkvalitet, vanntett inndeling, lukningsmidler mv. Dimensjoneringsberegninger av skrog skal foreligge sammen med tegningsunderlaget.
 1. Andre tegninger i skrogsammenheng hvor det fordres beregninger for styrke mv., skal sammen med beregningsunderlaget innsendes i 1 eksemplar for gjennomsyn og eventuell oppfølging. Ytterligere detaljtegninger kan forlanges innsendt i det omfang som Sjøfartsdirektoratet bestemmer.
- c) Tegning og eventuelt annen dokumentasjon av propellaksler med beregninger, brennstoffsystemer og rørsystemer som berører fartøyet vanntette integritet (overbordventiler mv.), skal innsendes i 1 eksemplar for gjennomsyn og eventuell oppfølging. Ytterligere detaljtegninger kan forlanges innsendt i det omfang som Sjøfartsdirektoratet bestemmer.
- d) Stabilitet skal dokumenteres ut fra hvilke stabilitetskrav som legges til grunn (jf. § 9 tredje ledd).
 1. Stabilitetskrav i henhold til forskrift om bygging (passasjerskip under 50 tonn) skal dokumenteres som angitt i forskriften.
 2. Stabilitetskrav i henhold til Nordisk Båtstandard eller tilsvarende, skal dokumenteres med nødvendige stabilitetsberegninger mv. som viser at alle aktuelle krav er oppfylt.
- e) Tegninger av elektriske anlegg med spenning over 42 V skal innsendes i 3 eksemplarer som bestemt i forskrift om bygging. For elektriske anlegg med spenning på 42 V og lavere, skal det utferdiges installasjonsbevis av installatøren på fastsatt skjema i henhold til forskrift om besiktelser.
- f) Når gassfyrt anlegg er ferdig installert, prøvet og kontrollert, skal det av installatøren utstedes et installasjonsbevis i henhold til forskrift om sikringstiltak for gassfyrte anlegg m.m. som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt om bord på fartøy. Gjenpart av installasjonsbeviset skal innsendes til Sjøfartsdirektoratet i det distrikt hvor fartøyet hører hjemme.

- g) For identiske fartøy (seriebygging) fra samme produsent, er det tilstrekkelig at tegningsunderlag som nevnt bokstav b og bokstav c foreligger i kun 1 eksemplar til bruk for Sjøfartsdirektoratet ved besiktelsen. Beregningsunderlaget kan utelates. En forutsetning for dette er at det klart fremgår hvilket fartøy av samme type som tidligere er gitt ordinær tegningsbehandling, og at eventuelle mindre endringer blir gjort oppmerksom på og vurdert spesielt, om nødvendig på grunnlag av nytt tegningsunderlag.
- h) For fartøy som ikke er nybygg og skal ha passasjersertifikat for første gang, skal det som utgangspunkt innsendes samme dokumentasjonsunderlag som fremgår av bokstav a til bokstav f ovenfor. Dog kan behovet for dokumentasjon i det enkelte tilfelle vurderes modifisert ut fra fartøyets bruksområde, en særlig inngående besiktelse e.l. Det skal likevel foreligge opplysninger om byggested og år og hvilken eventuell regelstandard fartøyet er bygget etter, samt dokumentasjon om hvilken institusjon/myndighet som eventuelt har foretatt kontroll/godkjennelse av fartøyet eller fartøystypen. Spesielt for fartøy av glassfiberarmert polyester, skal produksjonsforhold og godkjennelse av råmaterialer kunne dokumenteres. Jf. også § 7 andre ledd bokstav c i denne forskrift om besiktelse av slike fartøy.

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 809.

§ 7

Besiktelse for passasjersertifikat, inkludert byggetilsyn m.v.

- (1) Førstegangsbesiktelse av sertifisert fartøy.
 - a) Kontroll/tilsyn under bygging foretas i henhold til Nordisk Båtstandard av den institusjon hvor fartøyet ønskes sertifisert.
 - b) Redningsutstyr, navigasjonshjelpemidler, lanterner og andre forhold som sertifiseringen ikke omfatter, besiktes av Sjøfartsdirektoratet i henhold til § 11 til § 13 i denne forskrift.
 - c) Forhold som sertifiseringen omfatter, kan besiktes av Sjøfartsdirektoratet dersom dette anses påkrevd.
- (2) Førstegangsbesiktelse av usertifisert fartøy.
 - a) Kontroll/tilsyn under bygging er ingen betingelse, med mindre Sjøfartsdirektoratet i samråd med eier/produsent finner dette påkrevd ut fra innkledning av skrogkonstruksjoner, vurdering av arbeidsutførelse mv. Det er i så fall eier/produsent som gjennom sin begjæring om besiktelse omtalt i § 5 i denne forskrift, skal anmode Sjøfartsdirektoratet om tilsynsbesiktelse.
 - b) Besiktelsen skal omfatte og sikre at alle forhold som nevnt i § 9 til § 13 i denne forskrift, samt forhold som er påpekt i forbindelse med tegningsbehandling e.l., er oppfylt. Lokalteter for produksjon av fartøy av glassfiberarmert polyester eller andre støpte materialer, skal være besiktet av Sjøfartsdirektoratet, eventuelt klasseinstitusjon. Dokumentasjon på at slik besiktelse er foretatt med tilfredsstillende resultat, samt dokumentasjon fra produsent på at produksjon og produksjonsforhold mv. for det aktuelle fartøy er oppfylt som bestemt i Nordisk Båtstandard, skal kunne fremlegges ved besiktelsen.
 - c) For fartøy som ikke er nybygg og skal ha passasjersertifikat for første gang, skal det være tilrettelagt for særlig omfattende besiktelse dersom dette anses påkrevd, og/eller dersom tilstrekkelig dokumentasjon i henhold til § 6 tredje ledd ikke kan fremlegges. For fartøy bygget av glassfiberarmert polyester, er det en betingelse at det kan fremlegges dokumentasjon på fartøyets opprinnelse, produksjonsforhold, materialkvalitet, materialbruk mv. I motsatt fall kan det bli forlangt uttatt prøvestykke av skroglaminat førmaterialprøve.

- d) Om periodiske besiktelser for passasjersertifikat (også for sertifiserte fartøy), gjelder forskrift om besiktelser.
- (3) For fartøy som skal ha tillatelse til begrenset passasjerbefordring, uten at det kreves passasjersertifikat, vises til kap. 3 og 7 i forskrift om besiktelser.

§ 8

Bruksområde i relasjon til fartøystype m.v.

- (1) Udekket fartøy (jf. § 2 bokstav p) tillates ikke anvendt utover fartsområde 1 og 2.
- (2) Dekket fartøy (jf. § 2 bokstav a) tillates ikke anvendt utover fartsområde 3 med mindre det er tatt byggemessige forholdsregler som nevnt i tredje ledd nedenfor.
- (3) Dekket fartøy kan tillates for bruk i fartsområde 4, dersom fartøyet fortrinnsvis er bygget med gjennomgående fribordsdekk også inne i oppbygning/dekkshus, og hvor eventuelle åpninger til under dekk inne i slik oppbygning/dekkshus er forsynt med lukningsmidler. Eventuelt kan dekket fartøy vurderes benyttet i fartsområde 4, dersom vinduer/dører er av moderat størrelse og ikke er utsatt plassert, f.eks. nær vannlinje, i front av oppbygning mv.
- (4) Fartøy med relativ stor hastighet (helt eller delvis planende) som anvendes i fartsområde 3 og 4, skal ha passasjerinnredning plassert mest mulig midtskips, og skal dessuten ha setearrangement som best mulig reduserer passasjerenes akselerasjonspåkjenninger på grunn av sjøgang mv. (polstring, setebelter etc.).

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 809.

§ 9

Bygging

- (1) Sertifisert passasjerfartøy skal være bygget, dimensjonert og utstyrt helt ut i henhold til Nordisk Båtstandard for passasjerfartøy (yrkesfartøy).
- (2) For usertifisert passasjerfartøy skal Nordisk Båtstandards krav eller tilsvarende være oppfylt på følgende områder:
 - a) Produksjonsbetingelser, materialer og arbeidsutførelse.
 - b) Konstruksjon og dimensjonering av skrog, overbygning og dekkshus.
 - c) Vanntett inndeling og fribord.
 - d) Flytemidler i udekket fartøy.
 - e) Ballast.
 - f) Luker, dører, vinduer, ventilasjonsåpninger og lufrør. (Karm-/terskelhøyden for luker og dører kan dog være i henhold til forskrift om bygging med vedlegg.)
 - g) Drenering av dekk.
 - h) Ankerutrustning.
 - i) Ror og styreanlegg.
 - j) Fremdriftsmaskineri, propellanlegg og brennstoffsystem.
 - k) Lense- og sanitærsystem.
 - l) Ventilasjon av maskinrom/batterikasse.
- (3) Usertifisert fartøy skal på følgende områder oppfylle bestemmelsene i den forskrift det henvises til, eller Nordisk Båtstandards krav eller tilsvarende:
 - a) Stabilitet. Jf. forskrift om bygging (passasjerskip under 50 tonn).
 - b) Sikringstiltak mot brann. Jf. forskrift av 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74).
 - c) Innredning, inkludert nødutganger, ventilasjon m.m. Jf. forskrift av 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v.
 - d) Sikkerhetstiltak på dekk (rekkeverk o.l.). Jf. forskrift om bygging.
 - e) Elektriske anlegg med spenning på 42 V og lavere. Jf. forskrift om besiktelser.
- (4) Tilleggskrav for passasjerskip som benytter seil

- a) Fartøyet skal ha fremdriftsmaskineri som hovedfremdriftsmiddel og som er tilstrekkelig til å gi fartøyet en fart på minst 6 knop i stille vann.
- b) Fremdriftsmaskineriet skal være anordnet slik at det kan foretas rask oppstart fra manøverplass. Annet likeverdig arrangement vil bli vurdert spesielt.
- c) Styrke av rigg, riggarangement, seil samt nødvendig ballast for seilføring skal være utført i henhold til anvisning fra person som har erfaring og innsikt i dette fra tidligere.

§ 10

Elektriske anlegg med spenning over 42 V

Elektriske anlegg med mer enn 42 V spenning, skal for alle passasjerfartøy være utført i henhold til forskrift om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere.

§ 11

Gassfyrte anlegg

Gassfyrte anlegg skal for alle passasjerfartøy være utført i henhold til forskrift av 20. oktober 1983 nr. 1580 om sikringstiltak for gassfyrte anlegg m.m. som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt om bord på fartøy.

§ 12

Redningsutstyr

Redningsutstyr for alle passasjerfartøy skal være i henhold til aktuelle bestemmelser i forskrift av 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip.

§ 13

Navigasjonshjelpemidler og radiosambandsutstyr

Alle passasjerfartøy skal oppfylle de aktuelle bestemmelser i forskrift av 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip, samt i forskrift av 11. november 1991 nr. 731 om radiotelegrafi og radiotelefoni på passasjer- og lasteskip.

§ 14

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft den 1. juli 1987.

Forskrift 11. november 1991 nr. 731 om radiokommunikasjon for passasjerskip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 11. november 1991 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 13, 14, 16 og 43, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56j (direktiv 98/35/EF og direktiv 2001/25/EF). Endret 24 jan 1995 nr. 158, 14 des 1995 nr. 1097, 29 des 1998 nr. 1458, 27 jan 1999 nr. 150, 4 juni 2002 nr. 1016 (Forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene). Opphevet fra 1. jan. 2005 for så vidt angår lasteskip, jf. forskrift 17. des. 2004 nr. 1856. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel). Tittel endret 8. november 2007.

INNHold

§ 1	Virkeområde	904
§ 2	Definisjoner	904

§ 3	Plikter	905
§ 4	Fravik	905
§ 5	Besiktelse og utstedelse av sertifikater	905
§ 6	.....	905
§ 7	.....	905
§ 8	Krav til ikke-konvensjonsskip	906
§ 9	Krav vedrørende fri-flyt nødpeilesender	906
§ 10	Tilleggskrav til skip med arrangement for helikopteroperasjoner	907
§ 11	Vedlikehold av utstyr	907
§ 11A	Godkjenning av utstyr	907
§ 12	Ikrafttredelse	907

§ 1

Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for norske skip, med de presiseringer som fremgår av annet til femte ledd.

(2) Denne forskrift gjelder for passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøy.

(3) For passasjerskip med lengde (L) 24 meter eller mer, bygget før 1. mai 2000, gjelder denne forskrift inntil datoene for oppgradering som er fastsatt i § 8 tredje ledd bokstav d i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.

(4) Ved utskifting, forandring mv. av redningsutstyr på eksisterende skip skal bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel III/1.4.2 følges.

(5) Denne forskrift gjelder ikke for:

- Hurtiggående passasjerfartøy som omfattes av forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.
- Passasjerskip bygget etter 1. mai 2000 og som kan føre inntil 12 passasjerer.
- Fiske- og fangstfartøyer eller fritidsbåter.

Endret ved forskrift 29 juni 2005 nr. 727 (i kraft 1 juli 2005), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- Byggedato*: Den dato skipets kjøp strekkes, eller skipet er på et tilsvarende byggetrinn.
- Fartsområde*: Et nærmere definert farvann et fartøy kan trafikkere slik det er fastsatt i den til enhver tid gjeldende forskrift om fartsområder.
- Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
- Fritidsbåt*: Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.
- Havn*: En havn hvor det er mulig å søke ly, og hvor passasjerene kan gå i land over kai.
- Hurtigbåt*: Et skip som kommer inn under definisjonen for «Dynamically Supported Craft» i IMO Res. A.373(X).
- Ikke-konvensjonsskip*: Skip som ikke omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel IV.
- «International reise» i Sjøsikkerhetskonvensjonen tilsvarer fartsområde «stor kystfart» og større fartsområder.

- i) *Konvensjonsskip*: Skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel IV.
- j) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsbåt.
- k) *Lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som kan slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
- l) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- m) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.

Endret ved forskrift 14 des 1995 nr. 1097 (fra 1 jan 1996), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

§ 5

Besiktelse og utstedelse av sertifikater

(1) For konvensjonsskip gjelder bestemmelsen i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel I, del B med endringer vedtatt ved 1988 Protokollen til SOLAS 1974.¹

(2) For ikke-konvensjonsskip gjelder de samme bestemmelser for besiktelser, sertifikattyper, gyldighetstid etc. som angitt i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel I, del B, med følgende endringer:

- a) For alle ikke-konvensjonsskip som er radiopliktige etter denne forskrift, utstedes et «Sikkerhetssertifikat for radiotelefon» i stedet for de sertifikater som er angitt i Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- b) For passasjerskip i «Fartsområde 3» (Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 5 nautiske mil ikke passeres) kan Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger utstede «Sikkerhetssertifikat for radiotelefon» med gyldighetstid tre år. Disse sertifikater vil være gyldige under forutsetning av at Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger årlig foretar funksjonskontroll og eventuelt teknisk kontroll av radioutstyret, og foretar påtegning på «Sikkerhetssertifikatet for radiotelefon» om at slik kontroll er utført.

Endret ved forskrift 24 jan 1995 nr. 158 (i kraft 1 april 1995).

¹ Jf. endring av 24. januar 1995 nr. 157 i forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjerskip, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.v.

§ 6

(Opphevet ved forskrift av 27 jan 1999 nr. 150.)

§ 7

(Opphevet ved forskrift av 27 jan 1999 nr. 150.)

§ 8

Krav til ikke-konvensjonsskip

(1) Alle ikke-konvensjonsskip i fartsområde større enn fart på innsjøer og elver skal være utstyrt med en VHF radiotelefoninstallasjon som oppfyller de samme bestemmelser som angitt i Regel IV/17 i Sjø sikkerhetskonvensjonen. Skip som i henhold til denne bestemmelse er utstyrt med VHF installasjon, skal dessuten oppfylle de bestemmelser som er gitt i Regel IV/8 i Sjø sikkerhetskonvensjonen til vakthold på VHF.

(2) Alle passasjerskip i liten kystfart skal dessuten være utstyrt med et maritimt VHF utstyr i tillegg til det som kreves i første ledd. Det VHF-utstyr som kreves i tillegg, kan være fastmontert eller bærbart.

(3) Alle ikke-konvensjonsskip i større fartsområde enn stor kystfart, skal dessuten være utstyrt med en MF radiotelefoninstallasjon som oppfyller de samme bestemmelser som angitt i Regel IV/15 og IV/16 i Sjø sikkerhetskonvensjonen. Skip som i henhold til denne bestemmelse er utstyrt med MF-anlegg, skal dessuten oppfylle bestemmelsene til vakthold og radiotelefonoperatør(er) som er gitt i Regel IV/7 i Sjø sikkerhetskonvensjonen.

(4) Alle ikke-konvensjonsskip i større fartsområde enn «Europeisk fart» skal dessuten være utstyrt med kortbølge radiotelefoninstallasjon. Kortbølgeinstallasjonen kan være kombinert med den MF-stasjon som kreves i tredje ledd. Skip i fartsområder som helt dekkes av INMARSAT-systemet, kan anskaffe INMARSAT skipsjordstasjon istedenfor kortbølgeinstallasjonen.

(5) Alle skip med arrangement for helikopteroperasjoner skal dessuten oppfylle kravene i § 10.

(6) Alle lasteskip i liten kystfart og større fartsområder samt passasjerskip i innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 5 nautiske mil kan passeres («Fartsområde 4») og større fartsområder skal dessuten være utstyrt med fri-flyt nødpeilesender som oppfyller kravene i § 9.

(7) Skip som i henhold til bestemmelsene i forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater for passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m. gis «Fartstillatelse for passasjerbefordring», skal, når skipet opererer i henhold til fartstillatelsen og dersom skipet da fører passasjerer, ha fastmontert radioutstyr som krevet for lasteskip i samme fartsområde. Når fartstillatelsen innebærer anvendelse i fartsområder hvor avstanden til nærmeste havn er mere enn 5 n. mil, skal skipet dessuten være utstyrt med godkjent fri-flyt nødpeilesender som oppfyller kravene i § 9, eller manuell nødradiopeilesender montert i styrehuset.

(8) Skip som i henhold til bestemmelsene i forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater for passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m. gis «Tillatelse til begrenset passasjerbefordring» skal være utstyrt med maritimt VHF radiotelefonutstyr. Fartøy som anvendes i fartsområder hvor avstanden til nærmeste havn er mer enn 5 n. mil, skal dessuten være utstyrt med godkjent fri-flyt nødpeilesender som oppfyller kravene i § 9, eller manuell nødradiopeilesender montert i styrehuset.

(9) Alle ikke-konvensjonsskip som i henhold til denne forskrift skal være utstyrt med radioutstyr, skal føre radiodagbok i henhold til de bestemmelser som er gitt i Regel IV/19 i Sjø sikkerhetskonvensjonen.

§ 9

Krav vedrørende fri-flyt nødpeilesender

På skip som i henhold til bestemmelsene i denne forskrift skal ha fri-flyt nødpeilesender, skal dette utstyr oppfylle følgende krav:

- a) På skip med byggedato etter 1. januar 1992 skal nødpeilesenderen operere på 406 MHz. I skip med byggedato før 1. januar 1992 skal fri-flyt nødpeilesenderen operere på 406 MHz eller 121,5/243 MHz.
- b) Nødpeilesenderen skal være montert som overdekkststyr, og slik at utstyret med stor sannsynlighet vil bli frigjort og flyte opp til overflaten dersom skipet skulle synke. Plasseringen skal dessuten være slik at utstyret er lett tilgjengelig for manuell frigjøring og aktivering.

§ 10

Tilleggskrav til skip med arrangement for helikopteroperasjoner

(1) Kommunikasjon med helikopter skal foregå fra skipets styrehus/bro eller fra skipets radiostasjon. Radiooperatøren skal være sertifisert radiotelefonist.

(2) Det skal dessuten kunne foregå treveis kommunikasjon mellom helikopter, helikopterdekkvakt og radiooperatør. Det skal finnes et håndholdt VHF-apparat med hodesett for helikopterdekkvakten.

(3) Kommunikasjon mellom helikopter og skip skal foregå på maritim VHF, med mindre det foreligger konsesjon fra Post- og teletilsynet for aeromobilt VHF-utstyr for slikt samband.

§ 11

Vedlikehold av utstyr

Alt radioutstyr som kreves i denne forskrift, skal til enhver tid holdes i god driftsmessig stand.

§ 11A

Godkjenning av utstyr

Utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyr-forskriften) skal være typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.

Tilføyd ved forskrift 29 des 1998 nr. 1458 (i kraft 1 jan 1999).

§ 12

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. januar 1992. Fra samme dato oppheves forskrift av 30. juni 1987 nr. 562 om radiotelegrafi og radiotelefoni og forskrift av 22. august 1984 nr. 1568 om radiotelegrafi og radiotelefoni.

Forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 15. september 1992 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 13, 15, 16, 21, 43 og 47 jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF) og vedlegg II kap. XXXII nr. 1 og vedlegg XIII nr. 56d (direktiv 96/98/EF). Endret ved forskrift 14 des 1995 nr. 1097, 8 april 1997 nr. 398, 29 des 1998 nr. 1464, 25 jan 2000 nr. 171, 22 des 2000 nr. 1576, 20 mars 2001 nr. 374, 4 juni 2002 nr. 1073 (fulltekst lagt inn, tittel endret), (11 okt 2004 nr. 1341; opphevelsene opphevet og tekst tilbakeført jf. 24 juni 2005 nr. 735), 29 juni 2005 nr. 727. Opphevet fra 1 jan 2005 for så vidt gjelder lasteskip, men gjelder på begrenset område i en overgangsperiode frem til 1 jan 2006, jf. 17 des 2004 nr. 1855 § 27 jf. § 11 tredje og fjerde ledd (som endret 15 juli 2005 nr. 828). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	909
§ 1 Virkeområde	909
§ 2 Definisjoner	909
§ 3 Plikter	910
§ 4 Fravik	911
Kapittel 2 Tegninger, godkjenning og kontroll	911
§ 5 Tegninger m.v.	911
§ 6 Godkjenning av redningsredskaper og redningsutstyr	911
§ 7 Operativ beredskap, vedlikehold, kontroll, servicestasjoner	911
§ 8 Internasjonale krav	912
Kapittel 3 Generelle krav for passasjerskip	912
§ 9 Kommunikasjonsutstyr for konvensjonsskip	912
§ 10 Kommunikasjonsutstyr for ikke-konvensjonsskip	913
§ 11 Nødbluss	913
§ 12 Personlige redningsredskaper	914
§ 13 Alarminstruks og nødinstruks	914
§ 14 Bemanning og ledelse av redningsfarkoster	914
§ 15 Mønstrings- og innskipningsarrangement for redningsfarkoster	915
§ 16 Arrangement for utsetting og ombordtaking av redningsfarkoster	915
§ 17 Linekastende apparater	915
Kapittel 4 Spesielle tilleggskrav for passasjerskip	915
§ 18 Redningsfarkoster og mann-overbord-båter	915
§ 19 Oppblåsbare flåter til bruk innenfor begrensede fartsområder	916
§ 20 Evakueringssklier	917
§ 21 Personlige redningsmidler	917
§ 22 Innskipningsarrangement for redningsfarkoster og mann-overbord-båter	918
§ 23 Mønstringsstasjoner	918
§ 24 Øvelser	918
§ 24A Beredskapsplaner	918
Kapittel 5 Redningsfarkoster, utsettings- og innskipningsarrangement m.v.	919
§ 28 Oppblåsbare redningsflåter	919
§ 29 Helt overbygde livbåter	919
§ 30 Mann-overbord-båter	919
§ 31 Redningsbåter	919
§ 32 Lettbåter	920
§ 33 Utløserkroker	920
§ 34 Utsettings- og innskipningsarrangement	920
Kapittel 6 Andre bestemmelser m.v.	920
§ 35 Hovedalarmsystem	920
§ 36 Opplæringshåndbok, instruks for vedlikehold om bord, alarminstruks m.m.	920
Kapittel 7 Avsluttende bestemmelser	921
§ 37 Ikrafttredelse m.v.	921

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder for norske passasjerskip og hurtiggående passasjerfartøy.
- (2) For passasjerskip med lengde (L) 24 meter eller mer, bygget før 1. mai 2000, gjelder denne forskrift inntil datoene for oppgradering som er fastsatt i § 8 tredje ledd bokstav d i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriksfart.
- (3) Ved utskifting, forandring m.v. av redningsutstyr på eksisterende skip skal bestemmelsene i Sjø sikkerhetskonvensjonens regel III/1.4.3 følges.
- (4) Denne forskriften gjelder ikke for:
 - a) Hurtiggående passasjerfartøy som omfattes forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.
 - b) Passasjerskip bygget etter 1. mai 2000 og som kan føre inntil 12 passasjerer.
 - c) Fritidsbåter.

Endret ved forskrift 29 juni 2005 nr. 727 (i kraft 1 juli 2005), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

- (1) I denne forskrift betyr:
 - a) *Alle skip*: Alle skip/lektere innen denne forskriftens virkeområde.
 - b) *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 1. Det Norske Veritas (DNV)
 2. Lloyd's Register of Shipping (LRS)
 3. Bureau Veritas (BV)
 4. Germanischer Lloyd (GL)
 5. American Bureau of Shipping (ABS).
 - c) *Bemannet leker*: Lekter som har fått fastsatt bemanning etter den til enhver tid gjeldende forskrift om bemanning av norske skip.
 - d) *Bemyndiget*: Bemyndiget av Sjøfartsdirektoratet.
 - e) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder tallverdien for denne som bruttotonnasje.
 - f) *Det største tillatte personantall*: Det høyeste antall passasjerer et skip etter sitt sertifikat kan føre, med tillegg av besetning eller andre personer ansatt og beskjeftiget på skipet.
 - g) *Eksisterende skip*: Skip som ikke er nytt skip.
 - h) *Godkjent, typegodkjent og akseptert*:
 1. For utstyr som omfattes av skipsutstyrsforskriften: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 2. For annet utstyr:
 - 2.1 *Godkjent*: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet, med unntak av radioutstyr som godkjennes av Post- og teletilsynet.
 - 2.2 *Typegodkjent*: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.

- 2.3 *Akseptert*: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon, annen offentlig eller privat institusjon eller administrasjon i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- i) *Hurtigbåt*: Fartøy som bygges i henhold til IMO res. A.373(x) «Code of safety for dynamically supported craft».
 - j) *Ikke-konvensjonsskip*: Skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen.
 - k) *Konvensjonsskip*: Skip som omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen.
 - l) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsfartøy.
 - m) *Lengde (L)*: 96 prosent av den hele lengde på en vannlinje ved en dybde svarende til 85 prosent av den minste dybde i risset målt fra overkanten av kjølen, eller lengden fra forkant av forstevnen til rorstammens akse på samme vannlinje, hvis denne lengde er større. På fartøy konstruert med styrlast skal vannlinjen som denne lengde er målt på være parallell med konstruksjonsvannlinjen.
 - n) *Mil*: Nautisk mil = 1852 m.
 - o) *Nytt skip*: Skip hvis kjøel strekkes, eller som er på et liknende byggetrinn, på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft (1. november 1992).
 - p) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
 - q) *Redningsfarkost*: Livbåt, mann-overbord-båt, redningsbåt, lettbåt, redningsflåter m.v.
 - r) *Regel III*: Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel III.
 - s) *Roro passasjerskip*: Passasjerskip med roro lasterom eller rom av særskilt kategori som definert i SOLAS-74 Regel II-1/2.13 eller passasjerskip med innretninger som tillater vegtrafikkerende kjøretøy eller skinnegående materiell å rulle om bord på og av skipet.
 - t) *Rutetrafikk*: En rekke seilinger med passasjerskip for å sikre forbindelsen mellom de to samme eller flere havner, eller en rekke seilinger til og fra samme havn uten mellom liggende anløp, enten
 - i henhold til en offentliggjort rutetabell, eller
 - med slik regelmessighet eller hyppighet at de fremstår som en systematisk rekke seilinger.
 - u) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
 - v) *Tankskip*: Et lasteskip som er bygd eller innredet for transport i bulk av flytende last.
 - w) *Vertsstat*: En EØS-stat til eller fra hvis havner et roro passasjerskip uansett flagg går i rutetrafikk.
- (2) Forøvrig gjelder de definisjoner som finnes i kapittel I regel 2 og kapittel III regel 3 i Sjøsikkerhetskonvensjonen for alle skip.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Tegninger, godkjenning og kontroll

§ 5

Tegninger m.v.

(1) Ved bygging eller ombygging av lasteskip og passasjerskip med største lengde på 15 m og derover, skal tegninger og spesifikasjoner i minst 3 eksemplarer forelegges Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger i god tid før bygging eller ombygging tar til.

(2) Følgende tegninger m.v. vedrørende lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover som er registrert, eller skal registreres i NIS, skal sendes skipets klaseselskap for behandling:

- a) Spesifisert fortegnelse over redningsutstyr med angivelse av type, fabrikat, størrelse og serie- eller typebetegnelse.
- b) Tegninger i målestokk minst 1:50 som viser redningsutstyrets plassering og utsetting i relasjon til skipssiden og avstanden til propell, jf. regel III/13.
- c) Tegninger og beregninger vedrørende utsettingsarrangementet for redningsutstyret.
- d) Tegninger over utvendige og innvendige atkomstveier til redningsstasjonene, herunder mønstrings- og innskipningssteder. Redningsstasjonenes størrelse og plassering skal være angitt.

§ 6

Godkjenning av redningsredskaper og redningsutstyr

(1) Redningsredskaper og redningsutstyr som er påbudt i denne forskriften, skal være godkjent, typegodkjent eller akseptert.

(2) For redningsutstyr som skal typegodkjennes av Sjøfartsdirektoratet skal produsenten fremlegge for Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger, tilfredsstillende dokumentasjon.

(3) Dokumentasjonen skal vise at det foregår en produksjonskontroll som gir garanti for at det utstyr som produseres ved bedriften, har samme standard som typegodkjente prototyper.

§ 7

Operativ beredskap, vedlikehold, kontroll, servicestasjoner

(1) Bestemmelsene i regel III/19 skal følges. I tillegg gjelder følgende:

(2) For alle skip: Redningsflåter og oppblåsbare båter utover det antall som er påbudt, og flåter som finnes om bord på skip hvor flåter ikke er påbudt, skal etterses i samsvar med de til enhver tid gjeldende bestemmelser (Forskrifter og relevante IMO-bestemmelser) om ettersyn og reparasjon etc. av oppblåsbare redningsflåter.

(3) Servicestasjoner i Norge.

- a) Det skal være opprettet stasjoner for utførelse av kontroll, service, vedlikehold og reparasjoner av redningsdrakter, redningsflåter og oppblåsbare båter og evaku-

eringssklier med oppblåselige flytekamre på de steder Sjøfartsdirektoratet bestemmer. For slikt utstyr er produsent/hovedagent ansvarlig for at servicepersonellet har fått nødvendig opplæring i å utføre ettersyn og service før de tillates å utføre dette arbeidet.

- b) Når nødvendig opplæring er gitt, og produsent/hovedagent har forvisset seg om at servicepersonellet har de nødvendige kunnskaper, skal produsenten eller hans representant utstede et bevis som bekreftes av Sjøfartsdirektoratet. På beviset skal angis hvilke flåtetypen vedkommende kan foreta ettersyn og service på.
- c) Så lenge en person er ansatt ved en servicestasjon, er produsent/hovedagent ansvarlig for at vedkommende holder seg orientert med hensyn til utførelse av servicearbeid, teknisk informasjon, oppfølging av rutiner m.v.
- d) Etter fullført kontroll utsteder servicestasjonen et dokument på grunnlag av data fra kontrollisten. Dokumentet skal ha egnet formular og undertegnes av vedkommende som har utført kontrollen. Original oppbevares om bord på vedkommende skip. En kopi oppbevares ved servicestasjonen.

§ 8

Internasjonale krav

(1) Kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel III skal følges for alle skip og lektere innen denne forskriftens virkeområde med de tillegg og unntak som følger av de enkelte paragrafer.

(2) Eksisterende konvensjonsskip skal forøvrig tilfredsstille kravene i henholdsvis kapittel III i Sjøsikkerhetskonvensjonen 1960 og kapittel III i Sjøsikkerhetskonvensjonen som var i kraft før 1. juli 1986 og ellers oppfylle senere endringer i kapittel III i Sjøsikkerhetskonvensjonen slik det fremgår av de enkelte bestemmelser i denne forskrift.

(3) Kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-1, Regel 43 skal følges.

(4) IMO res. A.852(20) og IMO res. A.534(13) Kapittel 8 skal følges slik det fremgår av § 24A og § 25 annet ledd.

(5) For hurtigbåter skal kravene om redningsutstyr i IMO res. A.373(x) følges.

(6) For konstruksjon og prøving m.m. av redningsutstyr skal IMO Resolusjonene A.520(13), A.656(16), A.657(16), A.658(16), A.689(17), A.693(17) og A.760(18) samt MSC sirkulærer nr. 508, 509, 534 og 699 følges.

Kapittel 3

Generelle krav for passasjerskip

§ 9

Kommunikasjonsutstyr for konvensjonsskip

Bestemmelsene om kommunikasjonsutstyr i regel III/6.1 og III/6.2, jf. SOLAS-endring av 9. november 1988 (GMDSS), skal følges for konvensjonsskip med de presiseringer og fortolkninger som fremgår i det følgende:

- a) Konvensjonsskip kjølsturket etter 1. februar 1992, skal oppfylle bestemmelsene i regel III/6.2, jf. SOLAS-endring av 9. november 1988.
- b) Konvensjonsskip kjølsturket før 1. februar 1992, inkludert lasteskip med en bruttotonnasje mellom 300 og 500 i internasjonal fart, skal senest 1. februar 1995 oppfylle bestemmelsene i regel III/6.2, jf. SOLAS endring av 9. november 1988. Inntil slike konvensjonsskip oppfyller bestemmelsene i regel III/6.2, jf. SOLAS-endring av 9. november 1988, skal slike skip, unntatt lasteskip med en bruttotonnasje på mellom

300 og 500 i internasjonal fart, oppfylle alle relevante krav til kommunikasjonsutstyr i regel III/6, jf. SOLAS-endring av 1. juli 1983, som angitt nedenfor:

- 1) Regel III/6.2.1, jf. SOLAS-endring av 1. juli 1983, skal oppfylles. Utstyret skal være plassert på skipets bro eller i et rom nær broen som aldri er avlåst under seilas. Utstyret skal ikke være plassert i radiatorrommet.
- 2) Regel III/6.2.2, jf. SOLAS-endring av 1. juli 1983, gjelder kun passasjerskip i internasjonal fart, slik det fremgår av regelen. Passasjerskip, som i henhold til denne regel skal ha «Radiotelegrafiinstallasjon for livbåter» kan alternativt installere «Bærbart radioutstyr for redningsfarkost» fastmontert i de livbåter som omfattes av nevnte krav. Utstyret skal kunne drives fra batterier, og utstyret skal omfatte en antenne som kan fastgjøres i livbåten.
- 3) Regel III/6.2.3, jf. SOLAS-endring av 1. juli 1983, om krav til 2 stk. «nødradiopeilesender for redningsfarkost», kan alternativt oppfylles ved anskaffelse av 2 stk. radartranspondere. For skip kjølsturket før 1. juli 1986 gis dessuten alternative muligheter for oppfyllelse av regel III/6.2.3, som fremgår av nr. 4 og 5:
- 4) Konvensjonsskip som er kjølsturket før 1. juli 1986, som er utstyrt med fri-flyt satellitt nødpeilesender for 406 MHz og 121,5 MHz, trenger ikke å anskaffe tilleggsgutstyr for å oppfylle kravet i regel III/6.2.3 om 2 stk. «nødradiopeilesender for redningsfarkost».
- 5) Konvensjonsskip som er kjølsturket før 1. juli 1986, som er utstyrt med fri-flyt nødpeilesender for 121,5 og 243 MHz, må enten skifte denne ut med fri-flyt satellittnødpeilesender for 406 MHz og 121,5 MHz, eller beholde nåværende fri-flyt samt anskaffe følgende tilleggsgutstyr: En radartransponder eller en «nødradiopeilesender for redningsfarkost» for 121,5 og 243 MHz.
- 6) Kravet i regel III/6.2.4, jf. SOLAS-endring av 1. juli 1983 om minst 3 stk. «toveis radiotelefonapparat» (for VHF eller UHF) skal oppfylles av konvensjonsskip. På skip hvor det må anskaffes nytt utstyr for å oppfylle dette krav, skal det anskaffes 3 stk. «toveis VHF-radiotelefonapparater» som oppfyller de krav som er gitt i regel III/6.2.1, jf. SOLAS-endring av 9. november 1988.

§ 10

Kommunikasjonsutstyr for ikke-konvensjonsskip

(1) Ikke-konvensjonsskip i liten kystfart og større fart, skal være utstyrt med to stk. «toveis radiotelefonapparater» som minst oppfyller de krav som er gitt i regel III/6.2.4, jf. SOLAS-endring av 1. juli 1983. På skip hvor det må anskaffes nytt utstyr for å oppfylle dette krav, skal det anskaffes 2 stk. «toveis VHF-radiotelefonapparater» som oppfyller de krav som er gitt i regel III/6.2.3, jf. SOLAS-endring av 9. november 1988.

(2) Lasteskip med en bruttotonnasje på mellom 300 og 500 i internasjonal fart skal, inntil de oppfyller det krav som er angitt i § 9 første ledd bokstav b, første punkt oppfylle de krav som er gitt til ikke-konvensjonsskip i første ledd ovenfor.

§ 11

Nødbluss

(1) Ethvert skip som skal ha passasjer- eller fartssertifikat for nedenfor nevnte farvann, samt skip som ikke skal ha fartssertifikat og som anvendes i slike farvann, skal ha om bord:

- a) Helt innelukket farvann: 3 røde håndbluss.

- b) Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil ikke passerer: 3 fallskjermlys og 3 røde håndbluss.
 - c) Liten kystfart: 6 fallskjermlys og 6 røde håndbluss.
 - d) Stor kystfart og større fart: 12 fallskjermlys.
- (2) Nødblussene skal være plassert på et forsvarlig og hensiktsmessig sted om bord i nærheten av broen. De skal oppbevares i lufttett pakning og utskiftes i henhold til den utskiftingsdato som er angitt på pakningene.
- (3) For alle skip gjelder følgende: fallskjermlys og håndbluss skal være plassert på et forsvarlig og hensiktsmessig sted om bord. De skal oppbevares i lufttett pakning og utskiftes iht. den utskiftingsdato som er angitt på pakningene.
- (4) For intern kommunikasjon og alarmsystemer gjelder følgende: for konvensjonsskip og for ikke-konvensjonsskip i liten kystfart og større fart, skal regel III/6.4 følges.

§ 12

Personlige redningsredskaper

- (1) Bestemmelsene i regel III/7 skal følges.
- (2) På passasjerskip i mindre fart enn liten kystfart, men større enn helt innelukket farvann, skal minst halvdelen av det samlede antall livbøyer være forsynt med selvtennende bøyelys som oppfyller gjeldende internasjonale krav. Om det bare føres en livbøye, kan dette lys sløyfes.
- (3) På passasjerskip i innaskjærs fart eller mindre fart, (fartsområde 1–3) som skal føre minst 5 livbøyer, skal minst en av livbøyene på hver side være utstyrt med flytende redningsline. På skip som skal føre minst 4 livbøyer, skal minst en av livbøyene være utstyrt med slik redningsline. Om det bare føres 2 livbøyer, kan redningslinen sløyfes.
- (4) På lasteskip med en bruttotonnasje under 200 i liten og stor kystfart, godtas at røyksignaler har en brenntid på 7 minutter. På lasteskip i mindre fart og på lasteskip med en bruttotonnasje under 50 godtas to røyksignaler som har en brenntid på 2,5 minutter.
- (5) Flytende røyksignaler skal utskiftes iht. den utskiftingsdato som er angitt på pakningene.
- (6) Bemannede lektre skal føre:
- a) minst 4 livbøyer hvorav 2 skal være utstyrt med bøyelys og line, og
 - b) redningsvester og redningsdrakter for alle om bord.

§ 13

Alarminstruks og nødinstruks

- (1) Bestemmelsene i regel III/8 skal følges. Forøvrig gjelder følgende:
- (2) På passasjerskip i internasjonal fart, og på passasjerskip som fører 300 passasjerer og derover i nasjonal fart, skal alarminstruks med tilhørende instruks være forelagt Sjøfartsdirektoratet til behandling. På andre passasjerskip skal det utarbeides alarminstruks jf. § 36, uten at den gis særskilt behandling.
- (3) Ikke-konvensjonsskip, med unntak av åpne passasjerskip med sertifikat for maksimum 10 passasjerer, skal tilfredsstille bestemmelsene i regel III/8 så langt dette passer på det enkelte skip.
- (4) På skip med en bruttotonnasje under 500 kan det unnlates å sette opp alarminstruks i maskinrommet.

§ 14

Bemannings og ledelse av redningsfarkoster

- (1) Bestemmelsene i regel III/10 skal følges.

(2) Personer som er utpekt til å ha kommandoen over redningsfarkoster under utsettingsarrangement skal, dersom vedkommende ikke er dekksoffiser, ha særskilt sertifikat («båtmannssertifikat») utstedt av Sjøfartsdirektoratet eller instans utpekt av Sjøfartsdirektoratet.

(3) Vilkårene er som angitt i Internasjonal konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjømenn 1978.

(4) Personer som skal bemanne redningsfarkoster eller annet redningsutstyr, skal ha fått nødvendig opplæring.

(5) For ikke-konvensjonsskip får bestemmelsene i Sjøsikkerhetskonvensjonen tilsvarende anvendelse i den utstrekning det er rimelig og nødvendig for å kunne betjene det utstyr som er om bord på det enkelte skip. Regel III/10.6 kommer ikke til anvendelse.

§ 15

Mønstrings- og innskipningsarrangement for redningsfarkoster

(1) Konvensjonsskip skal følge bestemmelsene i regel III/11.

(2) Mønstringsstasjonene om bord i passasjerskip skal merkes slik at det er mulig å avgjøre hvilken mønstringsstasjon en er kommet til.

(3) For ikke-konvensjonsskip får regel III/11 tilsvarende anvendelse så langt det passer. På skip med en bruttotonnasje under 300, men over 100 som anvendes i liten kystfart eller større fart, kan bestemmelsene i regel II-1/43 anvendes når det gjelder nødkraftkilden for nødbelysningen.

§ 16

Arrangement for utsetting og ombordtaking av redningsfarkoster

(1) Bestemmelsene i regel III/15 skal følges. I tillegg gjelder følgende:

(2) På passasjerskip skal det anordnes porter i rekkverk eller skanseledning på innskipningsstedene. Portene må kun svinge innover.

(3) For skip med en bruttotonnasje mindre enn 300 kan bestemmelsene i regel II-1/43 anvendes både på passasjer- og lasteskip for så vidt angår nødkraftkilden for nødbelysningen.

§ 17

Linekastende apparater

(1) Bestemmelsene i Regel III/17 skal følges.

(2) For ikke-konvensjonsskip gjelder følgende: Passasjerskip med en bruttotonnasje på 300 og derover og lasteskip med en bruttotonnasje på 50 og derover skal være utstyrt med et linekastende apparat som tilfredsstiller kravene i regel III/49. Det behøver ikke være mer enn 2 liner og 2 prosjektiler om bord.

Kapittel 4

Spesielle tilleggskrav for passasjerskip

§ 18

Redningsfarkoster og mann-overbord-båter

(1) Bestemmelsene i regel III/20 og regel III/39 skal følges.

(2) I tillegg gjelder følgende for Konvensjonsskip:

- a) Det skal anbringes om bord et slikt antall utsettingsarrangement for redningsflåter at det maksimalt blir 6 flåter eller maksimum 150 personer til hvert utsettingsarrangement forutsatt at evakueringstiden angitt i regel III/20.1.4 kan oppfylles.

- b) Passasjerskip på kort internasjonal reise som under henvisning til regel III/2.1, er gitt dispensasjon fra regel III/20.1.2, skal minst føre livbåter og redningsflåter med samlet kapasitet for minst 110 % av det største tillatte personantall. I tillegg skal det føres en akseptert mann-overbord-båt anbrakt under utsettingsarrangement som er akseptert.
- (3) For ikke-konvensjonsskip gjelder følgende:
 - a) Skip i liten kystfart skal føre:
 - 1. Livbåter anbrakt under daviter, tilstrekkelig til minst 20 % av det største tillatte personantall. Dog skal det alltid være minst to slike båter utstyrt med typegodkjent diesel motor, fordelt på hver side, og som hver skal kunne ta opp minst 15 personer.
 - 2. Redningsbåter eller redningsflåter, faste eller oppblåsbare tilstrekkelig til, sammen med de båter som er nevnt i underpunkt 1. ovenfor, å ta opp minst 60 % av det største tillatte personantall.
 - 3. Oppblåsbare redningsflåter til ytterligere minst 40 % av det største tillatte personantall.
 - 4. En eller flere mann-overbord-båter. Antallet livbåter og mann-overbord-båter som føres, skal være slik at det ikke er nødvendig at hver livbåt eller mann-overbord-båt samler mer enn 9 redningsflåter.
 - b) Skip i mindre fart enn liten kystfart skal føre:
 - 1. Redningsbåter eller mann-overbord-båter anbrakt under godkjent utsettingsarrangement og redningsflåter med tilstrekkelig kapasitet til sammen med båtene å ta opp minst 100 % av det største tillatte personantall. Antallet redningsbåter og mann-overbord-båter som føres, skal være slik at det ikke er nødvendig at hver båt samler mer enn 9 redningsflåter.
 - 2. Når skip nevnt i bokstav b nr. 1 ikke kan føre redningsbåter eller mann-overbord-båter, skal det føre redningsflåter for det største tillatte personantall. Når skipets lengde er på 20 m og derover eller dekket er 1,5 m eller mer over vannet i lett tilstand, skal det dessuten føre en godkjent lettbåt anbrakt under utsettingsarrangement som påbudt av Sjøfartsdirektoratet, jf. § 34 annet ledd.
 - 3. Skip som skal anvendes i fart på elver eller på innsjøer, skal føre redningsflåter med kapasitet for alle de ombordværende. Helt åpne båter som kun anvendes i slik fart i sommerhalvåret, skal være utstyrt med minst en livbøye og redningsvester for alle om bord.
- (4) Riksveiferjer i fartsområde 1–3 kan benytte redningsbåt eller lettbåt i stedet for typegodkjent/akseptert mann-overbord-båt.

§ 19

Oppblåsbare flåter til bruk innenfor begrensede fartsområder

- (1) Sjøfartsdirektoratet kan tillate å fravike Sjøsikkerhetskonvensjonens regel III/39, jf. 16, under følgende forutsetninger:
- (2) En åpen oppblåsbar redningsflåte for 40–50 personer eller mer, til bruk om bord i passasjerskip som har sertifikat for innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 5 nautiske mil ikke passeres, skal være av materialer, konstruksjon og type som er godkjent eller akseptert. Den skal for øvrig tilfredsstille følgende krav:
 - a) Den skal gi samme beskyttelse og ha samme egenskaper uansett hvilken side den flyter på.
 - b) Den skal være utstyrt med to oppblåsbare entringsplattformer anbrakt slik at de er på motsatt side av hverandre, skal kunne benyttes uansett hvilken side den flyter

- på. Mellom entringsplattform og flytekammer skal det være anordnet en ventil som åpnes ved 1/2 arbeidstrykk.
- c) Flåten skal være selvlensende med en kapasitet på minst 200 l pr. minutt.
 - d) Service og vedlikehold skal utføres på samme måte og følge samme tidsintervall som anført i regel III/19.8.

§ 20

Evakueringssklier

- (1) Bestemmelsene i regel III/48.5 skal følges. Evakueringssklier med tilhørende arrangement skal være godkjent. I tillegg gjelder følgende:
- (2) Skip som er pålagt å ha oppblåsbare flåter, kan benytte oppblåsbare evakueringssklier i forbindelse med evakuering.
- (3) Duk og limsammenføyninger i evakueringssklien skal oppfylle samme krav som i de til enhver tid gjeldende bestemmelser om oppblåsbare redningsflåter.
- (4) Evakueringssklien skal være konstruert slik at selv om ett av kamrene i dens sider eller midtseksjon punkteres, skal den likevel være så stiv at punkteringen ikke har betydning for dens anvendelse som evakueringssklier.
- (5) Service og vedlikehold på oppblåsbare evakueringssklier skal utføres på samme måte og følge samme tidsintervall som for oppblåsbare redningsflåter.

§ 21

Personlige redningsmidler

- (1) Bestemmelsene i regel III/21 skal følges.
- (2) For Konvensjonsskip og ikke-konvensjonsskip gjelder følgende:
 - a) Redningsvester skal oppbevares på lett tilgjengelige og godt merkede steder om bord i tydelig merkede og godt ventilerte kasser eller skap i nærheten av redningsbåtene og redningsflåtene. For skip som nyttes i dagsseilas, skal redningsvestene oppbevares på dekk i nærheten av redningsfarkostene. På hurtigbåter kan redningsvestene plasseres under hvert stolsete.
 - b) Barnevester som føres i tillegg til vester for voksne, skal oppbevares atskilt fra disse og være lett tilgjengelig for barn.
 - c) Redningsvester på passasjerskip skal ha arrangement eller konstruksjon som gjør at redningsvesten er enkel å ta korrekt på. Vestene skal ha festestropper som ikke behøver tres gjennom løkker e.l. og som ikke er basert på knyting. Redningsvestene skal dessuten ha skrittstropp eller annen likeverdig løsning som sikrer at de sitter på ved bruk. Redningsvestene skal være utstyrt med lys i henhold til SOLAS regel III/22.3.1 (1996 Amendments) og skal gi termisk beskyttelse som tilfredsstillende kravene i IMO MSC/Circ. 922. Kravet om termisk beskyttelse gjelder ikke for skip som kun opererer i farvann mellom 30° S og 30° N.
- (3) For ikke-konvensjonsskip gjelder følgende:
 - a) På skip som skal ha sertifikat for liten kystfart, skal føres:
 - 1. Minst 8 livbøyer hvis skipets største lengde er større enn 46 m.
 - 2. Minst 7 livbøyer hvis skipets største lengde er mellom 30 m og 46 m.
 - 3. Minst 5 livbøyer hvis skipets største lengde er mindre enn 30 m.
 - b) På skip som skal ha sertifikat for mindre fart enn liten kystfart skal føres:
 - 1. Minst 6 livbøyer hvis skipets største lengde er større enn 46 m.
 - 2. Minst 5 livbøyer hvis skipets største lengde er mellom 30 m og 46 m.
 - 3. Minst 4 livbøyer hvis skipets største lengde er mellom 15 m og 30 m.
 - 4. Minst 2 livbøyer hvis skipets største lengde er mindre enn 15 m.

- c) Helt åpne båter som skal ha sertifikat for helt innelukket farvann, skal føre minst 1 livbøye.
- d) Bestemmelsene i regel III/21.2 skal følges.
- e) For ikke-konvensjonsskip hvor det kreves livbåter/redningsbåter eller mann-over-bord-båter, skal bestemmelsene i regel III/21.4 følges.

§ 22

Innskipningsarrangement for redningsfarkoster og mann-overbord-båter

- (1) Bestemmelsene i regel III/22 skal følges. I tillegg gjelder følgende:
- (2) Innskipningen i redningsfarkostene i stuet posisjon skal ikke kunne foregå med mindre utsettingsarrangement er typegodkjent eller akseptert for utsetting og låring av farkostene fra stuet posisjon med fullt personantall om bord.

§ 23

Mønstringsstasjoner

- (1) Bestemmelsene i regel III/24 skal følges.
- (2) For Konvensjonsskip gjelder i tillegg følgende: Mønstring av passasjerene kan foregå i salonger eller tilsvarende oppholdsrom for passasjerene under forutsetning av at disse rom har tilstrekkelig størrelse og har direkte atkomst til innskipningsstedet.
- (3) For ikke-konvensjonsskip gjelder i tillegg: På passasjerskip i hurtigrutefart på Nord-Norge får bestemmelsene ovenfor tilsvarende anvendelse. På andre passasjerskip skal det ved innskipningsstasjonene for redningsfarkostene være tilstrekkelig plass til at innskipningen kan foregå på forsvarlig måte. Innskipningsstasjonene og atkomsten til disse må ikke blokkeres eller belemres med last eller utstyr.

§ 24

øvelser

- (1) Bestemmelsene i Regel III/18 og Regel III/25 skal følges.
- (2) For Konvensjonsskip gjelder i tillegg følgende: Ved fornyelsesbesiktelser for sikkerhetssertifikat for passasjerskip skal båt- og brannøvelse foretas under tilsyn av Sjøfartsdirektoratets stasjon.
- (3) For ikke-konvensjonsskip gjelder i tillegg:
 - a) På passasjerskip skal besetningen mønstre til rednings- og brannøvelser minst en gang hver annen uke.
 - b) Ved øvelsene skal alarminstruksen følges, og hele skipets besetning skal delta.
 - c) Ved fornyelsesbesiktelser for passasjersertifikat, samt ved årlige besiktelser, skal rednings- og brannøvelser foretas under tilsyn av Sjøfartsdirektoratets stasjon.

§ 24A

Beredskapsplaner

- (1) For roro passasjerskip i rutetrafikk i utenriks fart fra havner i en EØS-stat gjelder regel III/29 (1996 Amendments). Beredskapsplaner skal være i samsvar med IMO res. A.852(20).
- (2) Dersom to eller flere EØS-stater er berørt av rutetrafikken som vertsstater, skal de i fellesskap utarbeide en plan for de ulike rutene.

Kapittel 5

Redningsfarkoster, utsettings- og innskipningsarrangement m.v.

§ 28

Oppblåsbare redningsflåter

- (1) Bestemmelsene i regel III/38 og regel III/39 skal følges.
- (2) For ikke-konvensjonsskip og lektere kan redningsflåter med bæreevne for 4 personer godkjennes etter nærmere retningslinjer, jf. § 25 tredje ledd bokstav e.

§ 29

Helt overbygde livbåter

- (1) Bestemmelsene i regel III/41, III/44, III/45 og III/46 skal følges. Livbåtene skal være akseptert eller typegodkjent.
- (2) De livbåtene Sjøfartsdirektoratet typegodkjenner, skal oppfylle følgende tilleggskrav:
 - a) Helt overbygde livbåter skal ha et ventilasjonsarrangement som med luker og vinduer lukket gir tilstrekkelig frisk luft til det antall personer livbåten har kapasitet for.
 - b) Ventilasjonsarrangementet skal i tillegg gi tilstrekkelig luft til drift av motoren ved full ytelse.
 - c) Ventilasjonsarrangementet skal være slik at innstrømming av vann hindres ved kant-ring.

§ 30

Mann-overbord-båter

- (1) Bestemmelsene i regel III/47 skal følges.
- (2) Mann-overbord-båter skal være typegodkjent eller akseptert av Sjøfartsdirektoratet.
- (3) Når Sjøfartsdirektoratet typegodkjenner skal følgende krav være oppfylt i tillegg:
 - a) Båtenes mobilitet og manøvrerbarhet skal være tilstrekkelig til at en kan ta opp personer fra sjøen i vindstyrke 6–7 i åpen sjø. Under samme forhold skal båten være i stand til å slepe den største godkjente redningsflåte med full last.
 - b) For at livbåt skal anses egnet til mann-overbord-båt, skal det være fri dekksplass som er tilstrekkelig stor til at 2 personer har plass til å berge en person fra sjøen, samt til å anbringe personer på båre.
 - c) For oppblåsbare gummibåter skal materialene i flytekamre og eventuelt i bunn ha en strekkstyrke på min. 450 kp/5 cm og rivestyrke på 40 kp i renning og innslag. Armeringen skal bestå av syntetiske materialer. Limsammenføyninger av duk skal ha et vedheft på minst 15 kp/5 cm.

§ 31

Redningsbåter

- (1) Redningsbåter skal tilfredsstille samme krav som anført i Regel III/47 med unntak av punktene 1.2.2 og 1.4.
- (2) Redningsbåter behøver ikke utstyres med kroker som muliggjør utløsning under belastning.
- (3) Redningsbåter som skal brukes utenfor fartsområde 1–3 skal utstyres med kalesje som skal anordnes slik at den kan trekkes over båten og gi full beskyttelse for personer i

båten. En del av kalesjen skal være gjennomsliktig slik at det er mulig å kjøre og manøvrere redningsbåten med kalesjen oppslått.

§ 32

Lettbåter

En lettboat skal tilfredsstillende de samme krav som en redningsbåt jf. § 31, men behøver ikke være utstyrt med kalesje. Den skal minst kunne ta opp 4 personer.

§ 33

Utløserkroker

For livbåter som Sjøfartsdirektoratet godkjenner, og som er nevnt i Sjø sikkerhetskonvensjonens kapittel III, skal også innfesting av utløserkroker i båten være konstruert med samme sikkerhetsfaktor (6) som selve kroken.

§ 34

Utsettings- og innskipningsarrangement

- (1) Bestemmelsene i regel III/48 skal følges.
- (2) For ikke-konvensjonsskip som er påbudt å føre lettboat, skal utsettingsarrangementet for lettbooten prøvebelastes med en vekt på minst 2,5 ganger vekt av båt med utstyr og utsettingsmannskap. Har utsettingsarrangementet motordrift, skal det monteres endebryter eller annen sikkerhetsanordning som hindrer overbelastning.

Kapittel 6

Andre bestemmelser m.v.

§ 35

Hovedalarmsystem

- (1) Bestemmelsene i regel III/50 skal følges for konvensjonsskip, men nærmere bestemmelser om typegodkjennelse av alarmsystem kan fastsettes av Sjøfartsdirektoratet.
- (2) For ikke-konvensjonsskip får bestemmelsene i første ledd tilsvarende anvendelse, unntatt på skip med en bruttotonnasje under 200, hvor det istedenfor alarmsystem kan godtas et alarmsignal som gis med skipets fløyte eller sirene.
- (3) Se forøvrig gjeldende forskrifter om sikringstiltak mot brann.

§ 36

Opplæringshåndbok, instruks for vedlikehold om bord, alarminstruks m.m.

- (1) Bestemmelsene i regel III/51/52/53 skal følges.
- (2) Bestemmelsene om alarminstruks gjelder ikke for åpne båter som skal anvendes til passasjerbefordring, og fører mindre enn 10 passasjerer.
- (3) Påkrevde instruks, manualer etc. skal også være på engelsk.

Kapittel 7

Avsluttende bestemmelser

§ 37

Ikrafttredelse m.v.

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. november 1992.
- (2) Fra samme dato oppheves:
 - a) Forskrift av 28. mai 1986 nr. 1160 om redningsredskaper m.m. på passasjer og lasteskip.
 - b) Forskrift av 30. november 1964 nr. 1 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip.
 - c) Forskrift av 3. desember 1964 nr. 3783 om redningsredskaper mm på lasteskip.
 - d) Forskrift av 23. juni 1977 nr. 4 om utsettingsarrangement for redningsmidler og for båter som fires og heises med personer om bord.
 - e) Forskrift av 27. april 1984 nr. 3053 om nærmere vilkår for oppnåelse av dyktighetsbevis vedrørende betjening av overlevelseshjelpemidler («båtmannssertifikat»).
- (3) Redningsutstyr som erstattes eller installeres etter denne forskriftens ikrafttredelse om bord i eksisterende skip skal være typegodkjent i samsvar med § 6 med unntak av bestemmelsen om redningshjelpemidler og utsettingsarrangement som følger av regel III/1.4.3 siste setning, eller være akseptert av Sjøfartsdirektoratet.
- (4) Innen denne forskriftens ikrafttredelse skal eksisterende konvensjonsskip tilfredsstillende regel III/1.6 med unntak av henvisningen til regel III/21.3 som ikke skal gjelde for passasjerskip i liten kystfart og mindre fart. Innen samme dato skal fallskjermlys, håndbluss og flytende røyksignaler om bord i eksisterende skip tilfredsstillende konvensjonens krav. For øvrig skal eksisterende passasjer- og lasteskip i nasjonal fart innen samme dato så langt det er rimelig og praktisk mulig tilfredsstillende kravene i denne forskrift.

Forskriften er opphevet fra 1 jan 2005 men gjelder på begrenset område i en overgangsperiode frem til 1 jan 2006, jf. forskrift 17 des 2004 nr. 1855 § 27 jf. § 1 tredje og fjerde ledd.

Forskrift 6. september 1999 nr. 1047 om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 6. september 1999 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 11, 19, 43 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56e (direktiv 98/41/EF). Endret 4 juni 2002 nr. 1000 (Forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	922
§ 1 Virkeområde	922
§ 2 Definisjoner	922
§ 3 Plikter	923
Kapittel 2 Opptelling og registrering – EØS.....	923
§ 4 Registreringssystem	923
§ 5 Opptelling	923
§ 6 Registrering	923

§ 7	Oppbevaring og utlevering av registrerte opplysninger	924
§ 8	Fravik	924
	Kapittel 3 Registrering utenfor EØS	925
§ 9	Registrering i utenriks fart mellom havner i tredjeland	925
	Kapittel 4 Avsluttende bestemmelser	925
§ 10	Ikrafttredelse m.v.	925

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

(1) Denne forskriften gjelder for norske passasjerskip som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 12 passasjerer. § 9 gjelder likevel bare for registrering av ombordværende på norske passasjerskip i utenriks fart mellom havner i tredjeland.

(2) Denne forskriften gjelder tilsvarende for utenlandske passasjerskip i fart på norske havner.

§ 2

Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) *beskyttet havområde*: et havområde som er beskyttet mot bølger og vind fra åpent hav, hvor et skip på ikke noe som helst tidspunkt er mer enn 6 mil fra et sted hvor skipbrudne kan komme i land, og hvor det i nærheten finnes ettersøknings- og redningstjeneste.
- b) *ESA*: EFTAs overvåkningsorgan.
- c) *ISM-koden*: (International Management (ISM) Code): Internasjonal norm for sikkerhetsstyring for drift av skip og hindring av forurensning, vedtatt av IMO ved resolusjon A.741(18) med senere endringer.
- d) *mil*: nautisk mil = 1852 m.
- e) *ombordværende*: alle som er om bord, uansett alder.
- f) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- g) *rederiets registeransvarlige*: en person i land, som et rederi har;
 1. utpekt som ansvarlig for oppfyllelse av forpliktelsene i henhold til ISM-koden, eller
 2. pålagt ansvaret for å ivareta opplysningene om de ombordværende på et skip som tilhører rederiet.
- h) *rutefart*: en rekke overfarter med skip som seiler mellom to eller flere havner, enten
 1. etter en offentliggjort ruteplan, eller
 2. med så regelmessige eller hyppige overfarter at de får en klart systematisk karakter.
- i) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
- j) *tredjeland*: et land som ikke er part i EØS-avtalen.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

(1) Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

(2) Skipsføreren skal sørge for at skipet før avgang fra havn, ikke har flere passasjerer om bord enn skipets sertifikat tillater.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel 2

Opptelling og registrering – EØS

§ 4

Registreringssystem

(1) Rederiet skal etablere og opprettholde et system i land, for registrering som sikrer at bestemmelsene i § 5 og § 6 overholdes.

(2) Rederiet skal utpeke en registeransvarlig, med ansvar for oppbevaring og utlevering av registrerte opplysninger dersom det oppstår en nødsituasjon eller etter en ulykke.

(3) Registreringssystemet skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet. For passasjerskip fra en EØS-stat aksepteres godkjennelse fra vedkommende EØS-stat. Systemet skal oppfylle følgende krav:

a) Lesbarhet:

Opplysningene skal være i et lett leselig format.

b) Tilgjengelighet:

Opplysningene skal være lett tilgjengelige for Redningstjenesten og andre relevante myndigheter i forbindelse med redningsarbeid.

c) Anvendelighet:

Systemet skal være innrettet slik at det ikke skaper unødvendige forsinkelser for passasjerene i forbindelse med ombord- eller ilandstigning.

d) Sikkerhet:

Opplysningene skal være tilstrekkelig sikret mot utilsiktet eller ulovlig ødeleggelse, tap og mot ulovlig endring, utlevering eller adgang.

(4) Det bør unngås å bruke ulike registreringssystemer på samme rute eller på tilsvarende ruter.

§ 5

Opptelling

(1) Fører skal før skipets avgang sørge for at alle ombordværende blir opptalt.

(2) Antallet ombordværende skal før avgang meldes til fører, og til rederiets registeransvarlige eller et landbasert registreringssystem som tilhører rederiet.

§ 6

Registrering

(1) På passasjerskip som foretar reiser hvor de enkelte strekninger er på 20 mil eller mer, skal følgende opplysninger om alle ombordværende registreres:

a) etternavn

b) fornavn eller initialer

- c) kjønn
 - d) alderskategori (voksen, barn eller spedbarn), alder eller fødselsår
 - e) dersom en passasjer ber om det; opplysninger som er nødvendige for særlig behandling eller bistand i ulykkestilfeller. Rederiet skal forsikre seg om at slike opplysninger blir registrert og meddelt skipets fører før avgang.
- (2) Opplysningene skal være innhentet før avgang, og skal rapporteres til rederiets registeransvarlige eller et landbasert registreringssystem som tilhører rederiet, senest 30 minutter etter avgang.

§ 7

Oppbevaring og utlevering av registrerte opplysninger

Opplysninger som er registrert etter bestemmelsene i § 5 og § 6, skal være tilgjengelige for Redningstjenesten og andre relevante myndigheter i forbindelse med redningsarbeid, men skal ellers slettes ved reisens slutt eller senest 24 timer etter dette tidspunktet.

§ 8

Fravik

- (1) Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad frita et passasjerskip fra plikten som følger av § 5 andre ledd til å melde antall ombordværende til rederiets registeransvarlige eller rederiets landbaserte registreringssystem.
- (2) Følgende vilkår må foreligge:
- a) passasjerskipet seiler utelukkende i et beskyttet havområde.
 - b) passasjerskipet går i rutefart.
 - c) reisetiden mellom de enkelte havner overstiger ikke 1 time.
- (3) Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad frita et passasjerskip fra plikten som følger av § 6 første og annet ledd, dersom reisen foregår utelukkende i beskyttet havområde, enten mellom to havner eller fra og til samme havn uten å anløpe andre havner.
- (4) Sjøfartsdirektoratet skal straks underrette ESA om fritak som er gitt etter denne paragrafen. Med underretningen skal det følge en begrunnet uttalelse.
- (5) Dersom ESA finner at et fritak er uberettiget eller kan få skadelige virkninger for konkurransen, kan ESA senest innen 6 måneder gi pålegg om at Sjøfartsdirektoratet skal endre eller trekke fritaket tilbake.
- (6) For passasjerskip i rutefart og som utelukkende seiler i innenriks fart eller mellom havner i to EØS-stater, kan Sjøfartsdirektoratet anmode ESA om helt eller delvis å frita et skip fra plikten til å følge bestemmelsene om registrering av informasjon i § 6 første ledd. Følgende vilkår må foreligge:
- a) det må være upraktisk for rederiet å registrere informasjonen, og dette må dokumenteres.
 - b) sannsynligheten for at bølgehøyden i området overstiger to meter, må være mindre enn 10 % målt på årsbasis.
 - c) lengden på reisens enkelte strekninger overstiger ikke ca 30 mil, eller hovedformålet med ruten er å opprettholde regelmessige forbindelser til fjerntliggende samfunn av alminnelige hensyn.
 - d) området som passasjerskipet seiler i, skal være dekt av landbasert navigasjonssystem, og pålitelige værmeldinger for området må være tilgjengelige.
 - e) det skal være passende og tilstrekkelig ettersøknings- og redningsapparat i området.

Kapittel 3

Registrering utenfor EØS

§ 9

Registrering i utenriks fart mellom havner i tredjeland

Bestemmelsene i SOLAS kapittel III om registrering av ombordværende skal følges.

Kapittel 4

Avsluttende bestemmelser

§ 10

Ikrafttredelse m.v.

Denne forskriften trer i kraft 1. oktober 1999. Fra samme tidspunkt oppheves forskrift av 15. mars 1991 nr. 152 om registrering av ombordværende på passasjerskip i internasjonal rutefart.

Forskrift 5. november 1999 nr. 1167 om risikoanalyse for roro passasjerskip i innenriks fart

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med 5. november 1999 hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 11 og 22, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 25 aug 2000 nr. 881, 4 juni 2002 nr. 1130 (Forskriften kunngjort i sin helhet etter endringene), 1 juni 2004 nr. 826. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	925
§ 2	Definisjoner	926
§ 3	Pliker	926
§ 4	Fravik	926
§ 5	Dokumentasjon	926
§ 6	Beregningsmodell	927
§ 7	Krav til analyseresultater	927
§ 8	Tidspunkt for utførelse av analyse og tiltak	927
§ 9	Andre konsekvenser av analyseresultatene	927
§ 10	Ikrafttredelse m.v.	927
	Vedlegg Beregningsmodell for analyse av innenriks fergetrafikk	928

§ 1

Virkeområde

Denne forskriften gjelder for nye og eksisterende norske roro passasjerskip i innenriks fart med lengde (L) på 24 meter og derover, som benyttes i rutegående trafikk. Forskriften gjelder ikke for hurtiggående passasjerfartøy.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Eksisterende skip*: Et roro passasjer skip som ikke er nytt skip.
- b) *Hurtiggående passasjerfartøy*: Passasjerfartøy som kan oppnå en hastighet på 25 knop eller mer.
- c) *Lengde (L)*: Som definert i den til enhver tid gjeldende forskrift om måling av skip.
- d) *Nytt skip*: Et roro passasjerskip hvis kjøl blir strukket på eller etter den dato denne forskriften trer i kraft.
- e) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- f) *Risiko*: Den fare som en uønsket hendelse representerer for mennesker, materielle og økonomiske verdier eller det marine miljøet. Risikoen uttrykkes ved hyppigheten (frekvensen) og konsekvensene av uønskede hendelser.
- g) *Risikoanalyse*: Systematisk framgangsmåte for å beskrive og beregne risiko for personer ombord, for selve skipet og det marine miljøet. Risikoanalysen utføres ved kartlegging av potensielle uønskede hendelser, og årsaker til og konsekvensene av disse.
- h) *Roro passasjerskip*: Passasjerskip som er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å kjøre vei- eller skinnegående kjøretøyer på og av skipet.
- i) *Rutegående trafikk*: Transport av passasjerer med skip som foregår mellom bestemte steder eller på bestemte strekninger til fastsatte tider.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

(1) Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

(2) Rederiet skal gjennom sitt sikkerhetsstyringssystem sørge for å inkorporere tilleggskrav som ut fra rederiets synspunkt er nødvendige for å oppnå sikker drift. Videre skal rederiet sørge for at alle operasjons- og konstruksjonsbegrensninger gitt av Sjøfartsdirektoratet, andre myndigheter, klasseinstitusjon, verksted eller utstyrsprodusenter følges.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Dokumentasjon

- (1) Rederiet skal sende den nedenfor fastsatte dokumentasjon til Sjøfartsdirektoratet.
 - a) Nødvendige opplysninger om skipet, på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.
 - b) Nødvendige opplysninger om den strekningen skipet skal betjene, på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.
 - c) Kartskisse, hvor den strekningen skipet skal betjene er tegnet inn.

- d) Programutskrift med innleste data og beregningsresultater. Her må det gå klart fram hvilket program og hvilken versjon som er benyttet.
- (2) For eksisterende skip skal det dessuten, dersom kravet i § 7 jf. § 11 ikke er tilfredsstilt, sendes inn en liste over hvilke tiltak rederiet vil sette i verk for å oppnå tilfredsstillende personrisikoverdi for skipet på vedkommende strekning. I lista skal gjennomføringsdato for hvert tiltak angis. De enkelte tiltakene kan være knyttet til skipet eller strekningen (farvanet). Programutskrift med korrigererte innleste data og beregningsresultater skal legges ved.
- (3) Innen 1. april hvert år skal det sendes inn statusrapport for hver ferge og strekningene den betjener. Endringer av ferge eller strekning med innvirkning på risikoberegningene skal spesifiseres, og nye beregningsresultater dokumenteres.
- (4) En årlig samlerapport med oppdaterte verdier for risikotallene på landsnivå, skal sendes inn innen 1. juni hvert år.
- (5) Dersom det introduseres skip med helt nye arrangement, eller tekniske løsninger som avviker vesentlig i forhold til grunnlaget for modellen, kan Sjøfartsdirektoratet kreve at det utarbeides særskilte risiko- eller feilmodusanalyser.

§ 6

Beregningsmodell

Risikoanalysen skal utføres ved å benytte en beregningsmodell fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

§ 7

Krav til analyseresultater

For hvert enkelt samband skal kombinasjonen av nytt skip og strekning, ikke medføre en høyere verdi for personrisiko enn 1,0 omkomne pr. milliard personkilometer over den verdi en med modellen vil få for samme strekning når en setter inn de best mulige verdiene for skip. I samband som betjenes av eksisterende skip, skal verdien for personrisiko innen fristen fastsatt i § 11, ikke ligge over 5,0 omkomne pr. milliard personkilometer.

§ 8

Tidspunkt for utførelse av analyse og tiltak

- (1) For nye skip skal risikoanalyse utføres så snart skipenes arrangement og utrustning er fastlagt, og dokumentasjonen skal sendes Sjøfartsdirektoratet sammen med byggeanmeldelsen.
- (2) Frister for risikoanalyse for eksisterende skip er nærmere fastsatt i § 11.
- (3) Krav om årlig innsendelse av oppdatert dokumentasjon er inntatt i § 5.

§ 9

Andre konsekvenser av analyseresultatene

Hvis nødvendige tiltak på eksisterende skip for å tilfredsstille denne forskriftens krav medfører vesentlige forandringer i skipets arrangement eller utrustning, kan det på initiativ fra Sjøfartsdirektoratet – eventuelt etter søknad fra rederiet – bli fastsatt endringer i skipets sikkerhetsbemanning.

§ 10

Ikrafttredelse m.v.

- (1) Denne forskriften trer i kraft 1. januar 2000.
- (2) Risikoanalyse for eksisterende roro passasjerskip skal være utført senest i forbindelse med den årlige besiktelsen for passasjersertifikat i tidsrommet fra 1. januar 2000 til 31. desember 2000.

(3) For eksisterende skip med høyere verdi for personrisiko enn 6,0 omkomne pr. milliard person kilometer, skal tiltak for å oppnå tilfredsstillende verdi for personrisiko som fastsatt i § 7 være gjennomført innen 1. januar 2002.

(4) For øvrige eksisterende roro passasjerskip med høyere verdi for personrisiko enn 5,0 omkomne pr. milliard personkilometer, skal tiltak for å oppnå tilfredsstillende verdi for personrisiko som fastsatt i § 7 være gjennomført innen 1. januar 2003.

Vedlegg (beregningsmodell) fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet.

Vedlegg

Beregningsmodell for analyse av innenriks fergetrafikk

Vedlegget er utelatt og kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 Haugesund. Tlf.: 52745000, faks 52740001 eller postmottak@sjofartsdir.no.

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

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 28. mars 2000 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 12, 13, 21, 25, 43 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56f (direktiv 98/18/EF endret ved direktiv 2002/25/EF, direktiv 2002/84/EF, direktiv 2003/24/EF, direktiv 2003/75/EF), vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF), vedlegg XIII nr. 56ca (direktiv 1999/35/EF endret ved direktiv 2002/84/EF). Endret 30 juni 2000 nr. 710, 31 aug 2000 nr. 889, 30 jan 2001 nr. 87, 20 mars 2001 nr. 376, 4 juni 2002 nr. 1057 (forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene), 8 des 2003 nr. 1739, 19 des 2003 nr. 1787, 31 mars 2004 nr. 610, 29 juli 2004 nr. 1139, 2 des 2004 nr. 1561. Endret ved forskrift 2 jan. 2006 nr. 1715, 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	929
§ 1 Virkeområde	929
§ 2 Definisjoner	929
§ 3 Plikter	931
§ 4 Fravik	932
Kapittel 2 Passasjerskipklasser	932
§ 5 Passasjerskipklasser	932
Kapittel 3 Besiktelse for og utstedelse av sikkerhetssertifikat for passasjerskip	933
§ 6 Besiktelser	933
§ 7 Utstedelse av sikkerhetssertifikat for passasjerskip	933
Kapittel 4 Tekniske og utstyrsmessige krav	934
§ 8 Tekniske og utstyrsmessige krav	934
§ 8A Spesielle krav til redningsvester	936
§ 8B Stabilitetskrav og utfasing av roro passasjerskip	936
§ 8C Sesongbestemt og tidsbegrenset rutetrafikk	938
§ 8D Sikkerhetskrav for bevegelseshemmede personer	939
§ 9 Spesielle sikringstiltak mot brann i maskinrom	940
§ 10 Godkjenning av utstyr	940

Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser	941
§ 11 Ikrafttredelse	941
Vedlegg I Sikkerhetskrav til nye og eksisterende passasjerskip i innenriksfart	941
Vedlegg II Mønster for sikkerhetssertifikat for passasjerskip	1066
Vedlegg III Havområder i Norge.....	1066
Vedlegg IV Modellforsøksmetoden.....	1066

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- (1) Forskriften gjelder for:
 - a) nye norske passasjerskip,
 - b) eksisterende norske passasjerskip med lengde på 24 m eller mer,

som skal gå i innenriks fart i havområder innenfor EØS.

(2) Eksisterende passasjerskip skal oppfylle kravene i forskriften her slik det følger av bestemmelsene i de enkelte paragrafer og i vedlegg I til forskriften her.

(3) Større reparasjoner, forandringer og ombygginger og utrustning i forbindelse med dette skal tilfredsstille kravene til nytt skip fastsatt i § 8 andre ledd bokstav a. Endringer som gjøres på eksisterende skip og som utelukkende er ment å bedre evnen til å holde skipet flytende, skal ikke anses som større forandringer.

(4) Gjeldende forskrifter for passasjerskip i innenriks fart i Norge gjelder fortsatt for nytt og eksisterende passasjerskip med mindre annet er bestemt i forskriften her.

- (5) Forskriften gjelder ikke for:
 - a) Hurtiggående passasjerfartøy,¹ jf. § 2 første ledd bokstav m.
 - b) Originale historiske passasjerskip og individuelle kopier av slike skip, bygd før 1965 og bygd hovedsakelig av opprinnelige materialer.

Endret ved forskrifter 19 des 2003 nr. 1787 (i kraft 1 jan 2004), 2 des 2004 nr. 1561, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

¹ For hurtiggående passasjerfartøy vises til forskrift av 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

§ 2

Definisjoner

I denne forskriften og i vedlegg I betyr:

- a) *alder*: skipets alder, uttrykt i antall år som har gått siden leveringsdatoen for skipet.
- b) *baughøyde*: baughøyde definert i regel 39 i Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966, som den vertikale avstand ved forre perpendikulær mellom vannlinjen som tilsvarer det tildelte sommerfribord og trim på grunn av styrlast og overkanten av utsatt dekk i borde.
- c) *bevegelseshemmede personer*: alle personer som har problemer med å bruke offentlig transport, herunder eldre funksjonshemmede, personer med sensoriske svekkelser og rullestolbrukere, gravide og personer i selskap med små barn.
- d) *eksisterende skip*: et skip som ikke er nytt skip.
- e) *ESA*: EFTAs overvåkningsorgan.
- f) *flaggstatens administrasjon*: den kompetente myndighet i den stat hvis flagg skipet eller fartøyet har rett til å føre. For norske skip betyr flaggstatens administrasjon; Sjøfartsdirektoratet.

- g) *gjenværende fribord* (f_f): den minste avstand mellom det skadde roro-dekket og den endelige vannlinjen ved skadestedet, uten at det tas hensyn til den ytterligere virkningen av vannmengden som er samlet opp på det skadde roro-dekket.
- h) *GMDSS*: det globale maritime nød- og sikkerhetssystem sikkerhetssystem fastsatt i kapittel IV i SOLAS 1974, med senere endringer.
- i) *godkjent organisasjon*: en organisasjon som er godkjent i samsvar med artikkel 4 i direktiv 94/57/EF av 22. november 1994 om felles regler og standarder for organisasjoner som skal inspisere og besikte skip og for sjøfartsmyndighetene i den forbindelse.
- j) *godkjent, typegodkjent og akseptert*:
 - 1. For utstyr som omfattes av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr. Typegodkjent av teknisk kontrollorgan i henhold til samme forskrift og merket med ratt.
 - 2. For annet utstyr:
 - 2.1. Godkjent: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
 - 2.2. Typegodkjent: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.
 - 2.3. Akseptert: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av;
 - 2.3.1. godkjent besiktelsesinstitusjon,
 - 2.3.2. annen navngitt offentlig eller privat institusjon, eller
 - 2.3.3. administrasjonene i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- k) *havneområde*: et område som etter Sjøfartsdirektoratets definisjon ikke er havområde og som strekker seg til de ytterste havneanlegg som utgjør en integrert del av havnesystemet, eller til grenser definert ut fra naturlige geografiske kjennetegn som beskytter en elvemunning eller et lignende beskyttet område.
- l) *havområde*: et område som definert i § 5 andre til femte ledd, jf. sjette ledd. Ved anvendelse av bestemmelsene om radiokommunikasjon gjelder likevel definisjonen av havområde i regel IV/2 i SOLAS 1974.
- m) *hurtiggående passasjerfartøy*: Som definert i regel X/1 i SOLAS 1974 med senere endringer og som fører mer enn 12 passasjerer. Passasjerskip som går i innenriks fart i havområder i klasse B, C eller D, regnes ikke som hurtiggående passasjerfartøy når:
 - dets deplasement tilsvarende konstruksjonsvannlinjen er mindre enn 500 m³ og
 - dets største hastighet, som definert i nr. 1.4.30 i koden for hurtiggående fartøy, er mindre enn 20 knop.
- n) *innenriks fart*: en sjøreise i havområder fra en havn i en stat til samme havn eller til en annen havn i den samme staten.
- o) *internasjonale konvensjoner*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS 1974) og Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966, med protokoller, og senere endringer.
- p) *lengde*: Med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, 96 % av den hele lengde på en vannlinje tilsvarende 85 % av den minste dybde i risset målt fra overkanten av kjølen, eller til lengden fra forkant av forstevnen til rorstammens akse på samme vannlinje, dersom denne lengden er større. I skip konstruert med styrlast skal vannlinjen som denne lengde er målt på, være parallell med konstruksjonsvannlinjen.
- q) *nautisk mil*: 1852 meter.

- r) *nytt skip*: et skip som er kjølsturket eller som er på et tilsvarende byggetrinn på eller etter den dato forskriften her trer i kraft. Et tilsvarende byggetrinn betyr det trinn der:
 1. bygging som kan identifiseres med et bestemt skip, begynner, og
 2. montering av vedkommende skip er begynt og utgjør minst 50 tonn eller 1 % av den beregnede masse av alle konstruksjonsmaterialer, dersom denne verdien er mindre.
- s) *nødhavn*: et naturlig eller kunstig beskyttet område der et skip under forhold som kan sette dets sikkerhet i fare, kan søke ly.
- t) *passasjer*: enhver person med unntak av:
 1. skipsføreren og medlemmer av besetningen eller andre personer ansatt eller beskjeftiget i skipets tjeneste i hvilken som helst stilling om bord, og
 2. barn under ett år.
- u) *passasjerskip*: et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer.
- v) *regelverket for intakt stabilitet*: Code on Intact Stability for all types of ships covered by IMO instruments, som er fastsatt av IMO's forsamling ved resolusjon A.749(18) av 4. november 1993, med senere endringer.
- w) *roro passasjerskip*: et skip som fører mer enn 12 passasjerer, med roro lasterom eller rom av særskilt kategori som definert i regel II– 2/A/2 i vedlegg I til forskriften her eller passasjerskip med innretninger som tillater vegtrafikkerende kjøretøy eller skinnegående materiell å kjøre om bord på og av skipet.
- x) *rutetrafikk*: en rekke seilinger med passasjerskip for å sikre forbindelsen mellom de samme to havner, eller en rekke seilinger til og fra samme havn uten mellomliggende anløp,
 1. enten i forhold til en offentlig rutetabell, eller
 2. med slik regelmessighet eller hyppighet at de framstår som en systematisk rekke seilinger.
- y) *signifikant bølgehøyde(h_s)*: den gjennomsnittlige høyden av den høyeste tredel bølgehøyder observert i en gitt periode.
- z) *skip med heldekk*: et skip som er utstyrt med heldekk som er utsatt for vær og sjø, som har faste midler til lukking av alle åpninger i den utsatte delen, og under hvilket alle åpninger i skipssiden er utstyrt med faste lukkemidler som minst er værtette.
Heldekket kan være et vanntett dekk eller en likeverdig konstruksjon bestående av et ikke vanntett dekk som er helt dekket av en værtett konstruksjon av tilstrekkelig styrke til å opprettholde værtett helhet og utstyrt med værtette lukkeinnretninger.
- aa) *utenriks fart*: en sjøreise fra en havn i en stat til en havn utenfor denne staten eller omvendt.
- bb) *vertsstat*: en stat innenfor EØS til eller fra hvis havner et skip eller fartøy som fører et annet flagg enn denne statens flagg, går i innenriks fart.

Endret ved forskrifter 8 des 2003 nr. 1739, 19 des 2003 nr. 1787 (i kraft 1 jan 2004), 2 des 2004 nr. 1561.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

(1) I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

(2) Under forutsetning av at det ikke gir noen reduksjon i sikkerhetsnivået, kan Sjøfartsdirektoratet under visse driftsforhold fritta passasjerskip som går i innenriks fart i Norge, medregnet øyhavområder, fra plikten til å oppfylle visse særskilte krav i forskriften her og i vedlegg I. Visse driftsforhold kan være mindre signifikant bølgehøyde, begrenset periode av året, drift bare i dagslys, gunstige klimatiske eller værmessige forhold, begrenset varighet av reisen eller nærhet til redningstjenester.

(3) Sjøfartsdirektoratet skal straks underrette ESA om fritak som gis passasjerskip etter andre ledd.

Endret ved forskrift 19 des 2003 nr. 1787 (i kraft 1 jan 2004).

Kapittel 2

Passasjerskipsklasser

§ 5

Passasjerskipsklasser

(1) Passasjerskip inndeles i følgende klasser etter det havområdet det er i fart i.

(2) Klasse A: passasjerskip som går i annen innenriks fart enn fart som omfattes av klasse B, C og D.

(3) Klasse B: passasjerskip som går i innenriks fart der det ikke på noe tidspunkt er mer enn 20 nautiske mil fra kysten, der skipbrudne personer kan ilandsettes ved middels tidevannshøyde.

(4) Klasse C: passasjerskip som går i innenriks fart i havområder der sannsynligheten for signifikant bølgehøyde på mer enn 2,5 m er mindre enn 10 % i en ettårsperiode ved helårsdrift, eller i en bestemt begrenset periode av året ved drift utelukkende i en slik periode (for eksempel sommerdrift), der det ikke på noe tidspunkt er mer enn 15 nautiske mil fra nødhavn, og ikke mer enn 5 nautiske mil fra kysten, der skipbrudne personer kan ilandsettes ved middels tidevannshøyde.

(5) Klasse D: passasje skip som går i innenriks fart i havområder der sannsynligheten for signifikant bølgehøyde på mer enn 1,5 m er mindre enn 10 % i en ettårsperiode ved helårsdrift, eller i en bestemt begrenset periode av året ved drift utelukkende i en slik periode (for eksempel sommerdrift), der det ikke på noe tidspunkt er mer enn 6 nautiske mil fra nødhavn, og ikke mer enn 3 nautiske mil fra kysten, der skipbrudne personer kan ilandsettes ved middels tidevannshøyde.

(6) Havområder i Norge med geografiske avgrensninger er fastsatt på kartene som er inntatt i vedlegg III.

Kapittel 3

Besiktelse for og utstedelse av sikkerhetssertifikat for passasjerskip-

§ 6

Besiktelser¹

- (1) Nytt passasjerskip skal besiktes av Sjøfartsdirektoratet:
 - a) før skipet tas i bruk,
 - b) hver 12. måned,
 - c) når det er behov for det.
- (2) Eksisterende passasjerskip skal besiktes av Sjøfartsdirektoratet:
 - a) før skipet tas i bruk i en vertsstat, eller innen 12 måneder etter forskriften her trer i kraft når det gjelder skip i innenriks fart i Norge,
 - b) hver 12. måned,
 - c) når det er behov for det.
- (3) Ved besiktelsene skal IMO-resolusjon A.746(18) om retningslinjer for besiktelse etter det harmoniserte system for besiktelse og sertifisering, følges.

¹ Bestemmelser om melding av nybygg, byggetilsyn m.v. er fastsatt i kapittel IV i forskrift av 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektene. Bestemmelser om begjæring om besiktelse for utstedelse av påbudte sertifikater og om gjennomføring av besiktelsene, er fastsatt i § 3 og § 4 i forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektene, og om andre besiktelse. For hurtiggående passasjerfartøy vises til forskrift av 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning, og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

§ 7

Utstedelse av sikkerhetssertifikat for passasjerskip

- (1) Sikkerhetssertifikat for passasjerskip.
 - a) Sikkerhetssertifikat for passasjerskip utstedes av Sjøfartsdirektoratet etter første-gangsbesiktelse som fastsatt i § 6. Sertifikatets form er fastsatt i vedlegg II.
 - b) Sikkerhetssertifikat for passasjerskip utstedes for en periode på ikke mer enn 12 måneder. Sertifikatets gyldighetstid kan forlenges av Sjøfartsdirektoratet for en periode på inntil en måned fra utløpsdatoen som er angitt i sertifikatet. Når forlengelse gis, regnes den nye gyldighetstiden for sertifikatet fra utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet før forlengelsen.
 - c) Fornyelse av sikkerhetssertifikat for passasjerskip foretas etter besiktelse som fastsatt i § 6 første ledd bokstav b eller andre ledd bokstav b.
- (2) For roro passasjerskip som skal oppfylle kravene i § 8B skal det utstedes et vedlegg til Sikkerhetssertifikatet. Av vedlegget skal det framgå opp til hvilken signifikant bølgehøyde skipet kan oppfylle de særlige stabilitetskravene som fastsatt i § 8B. Vedlegget er gyldig så lenge skipet trafikkerer et område med tilsvarende eller lavere signifikant bølgehøyde.
- (3) Unntak som er gitt i henhold til § 4 andre ledd i forskriften her, skal inntas i skipets sikkerhetssertifikat.
- (4) Skip med gyldig sikkerhetssertifikat for passasjerskip i passasjerskipsklasse C eller D kan under forflytning passere et større havområde enn angitt i sertifikatet under forutsetning av at:
 - a) havområdet som passerer ikke er større enn passasjerskipsklasse B
 - b) reisen foregår uten passasjerer og last
 - c) det er innsendt seilingsplan for forflytningen slik at bemanningen kan vurderes.

Endret ved forskrift 2 des. 2004 nr. 1561, endret 2 jan. 2006 nr. 1715.

Kapittel 4

Tekniske og utstyrmessige krav

§ 8

Tekniske og utstyrmessige krav

- (1) For alle passasjerskip i klasse A, B, C og D gjelder:
 - a) konstruksjon og vedlikehold av skrog, hoved- og hjelpemotor, og elektriske og automatiske anlegg skal tilfredsstillende de standarder som er fastsatt for klassifisering etter reglene til en godkjent organisasjon, eller likeverdige regler som anvendes i samsvar med artikkel 14 nr. 2 i direktiv 94/57/EF.
 - b) Utførelsen av elektriske anlegg skal være i henhold til forskrift av 4. desember 2001 nr. 1450 om maritime elektriske anlegg, fastsatt av Direktoratet for brann- og elsikkerhet (DBE) eller i henhold til regler fra anerkjent klasseinstitusjon som er godkjent av (DBE) for kontroll av elektriske anlegg på skip og lektere.
 - c) Bestemmelsene i kapittel IV, herunder GMDSS-endringene av 1988, kapittel V og VI i SOLAS 1974, med senere endringer.
 - d) Bestemmelsene om navigasjonsutstyr i regel V/19 i SOLAS 1974, med senere endringer.
 - e) For alle roro passasjerskip i rutetrafikk i havområder som omfattes av klasse A, gjelder SOLAS 1974 regel III/29 (1996 Amendments). Beredskapsplaner skal være i samsvar med IMO Res. A.852(20).
 1. Dersom en annen EØS-stat er berørt av rutetrafikken som vertsstat, skal beredskapsplanen utarbeides i samarbeid med denne staten.
 - f) I stedet for datoen 1. januar 2003 der denne forekommer i vedlegg I, gjelder datoen 1. januar 2004.
- (2) For nytt passasjerskip gjelder:
 - a) generelle krav:
 1. nytt passasjerskip i klasse A skal tilfredsstillende kravene i SOLAS 1974, med senere endringer og kravene som er fastsatt i forskriften her og i vedlegg I.
 2. nytt passasjerskip i klasse B, C og D skal tilfredsstillende kravene som er fastsatt i forskriften her og i vedlegg I.
 - b) lastelinjekrav:
 1. nytt passasjerskip på 24 meters lengde eller mer skal tilfredsstillende kravene i Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966.
 2. nytt passasjerskip med lengde mindre enn 24 meter skal tilfredsstillende lastelinjebestemmelsene i forskrift av 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer- og lasteskip.
 3. uten hensyn til nr. 1 og 2 er nytt passasjerskip i klasse D unntatt fra krav til minste baughøyde fastsatt i Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966.
 4. nytt passasjerskip i klasse A, B, C og D skal ha heldekk.
 - c) Likeverdige løsninger og fritak:
 1. Nytt passasjerskip i klasse B, C eller D behøver ikke oppfylle kravene om elektrisk nødkraftkilde i Vedlegg I regel II-1/D/3.1 dersom følgende vilkår er oppfylt:
 - a) skipet har to fullstendig uavhengige maskinrom,
 - b) maskinrommene er atskilt med minst to vanntette og brannsikre avdelinger med isolasjon av klasse A-60, som til sammen utgjør minst ¼ av skipets lengde,

- c) hovedkraftkilden i hvert maskinrom oppfyller kravene i Vedlegg I regel II-1/D/3.2 til 3.5.
- 2. Nytt roro-passasjerskip i klasse C eller D som trafikkerer ruter som er beskyttet mot påvirkning fra åpent hav og hvor det er fysisk umulig å anbringe en hurtig mann-over-bord-båt som oppfyller kravet i Vedlegg I regel III/5-1.7.1, kan i stedet utstyres med en hurtig mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i The International Life-Saving Appliance Code 2003 kapittel V.
- 3. Nytt roro-passasjerskip i klasse C eller D som trafikkerer ruter som er beskyttet mot påvirkning fra åpent hav og hvor avstanden til nærmeste havn med et egnet område for evakuering med helikopter aldri overstiger en time, behøver ikke oppfylle kravet til landings- og evakueringsområder for helikoptre i Vedlegg I regel III/5-2.
- (3) For eksisterende passasjerskip med lengde på 24 meter eller mer gjelder:
 - a) eksisterende passasjerskip i klasse A skal tilfredsstille reglene for eksisterende passasjerskip definert i SOLAS 1974, med senere endringer og kravene som er fastsatt i forskriften her og i vedlegg I.
 - b) eksisterende passasjerskip i klasse B skal tilfredsstille kravene som er fastsatt i forskriften her og i vedlegg I.
- d) kravene i bokstav a skal, med mindre tidligere datoer er fastsatt i SOLAS 1974 og kravene i bokstav b og bokstav c skal, med mindre tidligere datoer er fastsatt i vedlegg I, være etterkommet på følgende datoer:

For skip som ble kjølsturket eller som var på et tilsvarende byggetrinn:

 - 1. for 1. januar 1940: senest 1. juli 2006.
 - 2. på eller etter 1. januar 1940, men før 31. desember 1962: senest 1. juli 2007.
 - 3. på eller etter 1. januar 1963, men før 31. desember 1974: senest 1. juli 2008.
 - 4. på eller etter 1. januar 1975, men før 31. desember 1984: senest 1. juli 2009.
 - 5. på eller etter 1. januar 1985, men før 1. mai 2000: senest 1. juli 2010.
- e) Likeverdige løsninger og fritak:
 - 1. Eksisterende passasjerskip i klasse B behøver ikke oppfylle kravene om elektrisk nødkraftkilde i Vedlegg I regel II-1/D/3.1 dersom følgende vilkår er oppfylt:
 - a) skipet har to fullstendig uavhengige maskinrom,
 - b) maskinrommene er atskilt med minst to vanntette og brannsikre avdelinger med isolasjon av klasse A-60, som til sammen utgjør minst ¼ av skipets lengde,
 - c) hovedkraftkilden i hvert maskinrom oppfyller kravene i Vedlegg I regel II-1/D/3.2 til 3.5.
 - 2. Eksisterende roro-passasjerskip i klasse C eller D som trafikkerer ruter beskyttet mot påvirkning fra åpent hav og hvor det er fysisk umulig å anbringe en hurtig mann-over-bord-båt som oppfyller kravet i Vedlegg I regel III/5-1.3.1, kan i stedet utstyres med en hurtig mann-over-bord-båt som oppfyller kravene i The International Life-Saving Appliance Code 2003 kapittel V.
 - 3. Eksisterende roro-passasjerskip i klasse C eller D som trafikkerer ruter som er beskyttet mot påvirkning fra åpent hav og hvor avstanden til nærmeste havn med et egnet område for evakuering med helikopter aldri overstiger en time, behøver ikke oppfylle kravet til landings- og evakueringsområder for helikoptre i Vedlegg I regel III/5-2.

(4) Alle roro passasjerskip i rutetrafikk i havområder som er omfattet av klasse A, jf. § 5, skal være utstyrt med ferdskrifer (VDR) som kan gi opplysninger til bruk ved en eventuell ulykke.

- a) Ferdskriferen skal tilfredsstillende standardene for yteevne fastsatt i IMO Res. A.861(20) og være i samsvar med prøvestandardene i IEC-standard nr. 61996.¹
- b) Informasjon fra ferdskriferen skal fra sjøfartsmyndighetenes side kun kreves utlevert i tilknytning til granskning av ulykker eller nestenulykker, og ellers kun når skipets offiser samtykker.

Endret ved forskrifter 8 des 2003 nr. 1739, 19 des 2003 nr. 1787 (i kraft 1 jan 2004), 2 des 2004 nr. 1561.

¹ Ferdskrifer som krevd i § 8 femte skal oppfylle prøvestandardene i IEC-standard nr. 61966 senest 1. januar 2003.

§ 8A

Spesielle krav til redningsvester

Redningsvester skal ha arrangement eller konstruksjon som gjør at redningsvesten er enkel å ta riktig på seg. Redningsvestene skal ha festestropper som ikke behøver tres gjennom løkker e.l. og som, ikke er basert på knytning. Redningsvestene skal dessuten ha skrittstropp eller annen likeverdig løsning som sikrer at den sitter på ved bruk. Redningsvestene skal være utstyrt med lys i henhold til Sjøsikkerhetskonvensjonens regel III/22.3.1 (1966 Amendments) og termisk beskyttelse som tilfredsstiller kravene i IMO MSC/Circ.922. Krav om termisk beskyttelse gjelder ikke for passasjerskip som opererer i farvann mellom 30° S og 30° N.

Tilføyd ved forskrift 19 des 2003 nr. 1787 (i kraft 1 jan 2004).

§ 8B

Stabilitetskrav og utfasing av roro passasjerskip

(1) I tillegg til kravene i Sjøsikkerhetskonvensjonen regel II-1/B/8 om vanntette oppdelingsskott og stabilitet i skadet tilstand, skal alle roro passasjerskip i klasse A, B og C og som ble kjølsturket eller som var på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. oktober 2004 tilfredsstille kravene i paragrafen her.

(2) Roro passasjerskip som har godkjent modellforsøk i samsvar med modellføksmetoden som gjaldt før 10. mars 2006, trenger ikke å gjennomføre dette forsøket i samsvar med bestemmelsene i sjette ledd i paragrafen her.

(3) Bestemmelsene i regel II-1/B/8.2.3 skal overholdes når det tas hensyn til virkningen av en hypotetisk mengde sjøvann som antas å ha samlet seg på det første dekket over konstruksjonsvannlinjen i roro-lasterommet eller spesiallasterommet som definert i regel II-2/3, og som antas å være skadet (heretter kalt «det skadde roro-dekket»). Det er ikke nødvendig å overholde de andre kravene i regel II-1/B/8 ved anvendelsen av stabilitetsstandarden i paragrafen her. Mengden av antatt oppsamlet sjøvann skal beregnes på grunnlag av en vannflate med en konstant høyde over:

- a) det laveste punktet på dekkskanten i det skadde rommet på roro-dekket, eller
- b) når dekkskanten i det skadde rommet står under vann, er beregningen basert på en konstant høyde over stillevannsnivå ved alle krengings- og trimvinkler, på følgende måte:
 - 0,5 m dersom gjenværende fribord (f_f) er 0,3 m eller mindre,
 - 0,0 m dersom gjenværende fribord (f_f) er 2,0 m eller mer, og mellomliggende verdier fastsettes ved lineær interpolasjon, dersom gjenværende fribord (f_f) er
 - 0,3 m eller mer, men mindre enn 2,0 m,

der gjenværende fribord (f_f) er den minste avstand mellom det skadde roro-dekket og den endelige vannlinjen på skadestedet i det skadetilfellet som vurderes, uten at det tas hensyn til virkningen av vannmengden som antas å ha samlet seg på det skadde roro-dekket.

(4) Dersom det er installert et lensesystem med høy effektivitet, kan Sjøfartsdirektoratet tillate en reduksjon i høyden til vannflaten.

(5) For roro passasjerskip i geografisk definerte avgrensede fartsområder kan Sjøfartsdirektoratet redusere høyden til vannflaten fastsatt i samsvar med annet ledd ved å erstatte en slik høyde til vannflaten med følgende:

- a) 0,0 m dersom den signifikante bølgehøyden (h_s) definert i det aktuelle området er 1,5 m eller mindre,
- b) verdien fastsatt i samsvar med annet ledd dersom den signifikante bølgehøyden (h_s) definert i det aktuelle området er 4,0 m eller høyere,
- c) mellomliggende verdier fastsettes ved lineær interpolasjon dersom den signifikante bølgehøyden (h_s) definert i det berørte området er 1,5 m eller mer, men mindre enn 4,0 m,

forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- d) Sjøfartsdirektoratet er overbevist om at det definerte området er representert med den signifikante bølgehøyden (h_s) som ikke overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 %, og
 - e) fartsområdet, og eventuelt den del av året som en viss verdi for signifikant bølgehøyde (h_s) er fastsatt for, er oppført i sertifikatene.
- (6) Som et alternativ til kravene i tredje eller femte ledd kan Sjøfartsdirektoratet gi fritak fra disse kravene og godta verifikasjon utarbeidet med modellforsøk for et enkelt skip i samsvar med modellforsøksmetoden¹, som viser at skipet ikke vil kante med det antatte skadeomfanget fastsatt i regel II-1/B/8.4 på det verste stedet vurdert i henhold til tredje ledd i en uregelmessig sjøgang, og

(7) Henvisning til godkjenning av resultatene fra modellforsøket som likeverdig med overholdelse av annet eller fjerde ledd og verdien av den signifikante bølgehøyden (h_s) brukt i modellforsøkene skal være påført skipets sertifikater.

(8) Opplysningene gitt til skipsføreren i samsvar med regel II-1/B/8.7.1 og II-1/B/8.7.2 og som er utviklet for overholdelse av regel II-1/B/8.2.3 til II-1/B/8.2.3.4, skal gjelde uendret for roro-passasjerskip godkjent i henhold til disse kravene.

(9) Følgende bestemmelser skal gjelde ved vurdering av virkningen av mengden av antatt oppsamlet sjøvann på det skadde roro-dekket i som nevnt i tredje til åttende ledd:

- a) Et tverrskips- eller langskipsskott skal betraktes som intakt dersom alle deler av det ligger innenfor vertikale flater på begge sider av skipet, når disse befinner seg i en avstand fra hudplatene på en femdel av skipets bredde, som definert i regel II-1/2, og målt i rette vinkler til senterlinjen i høyde med den dypeste oppdelingslastelinjen.
- b) I tilfeller der skipets skrog er delvis utvidet strukturelt i bredden for å oppfylle bestemmelsene i paragrafen her, skal den resulterende økningen i verdien på en femtedel av dets bredde brukes gjennomgående, men skal ikke bestemme plasseringen av eksisterende skottgjennomtrengninger, rørsystemer, osv., som var akseptable før utvidelsen.
- c) Den tetthet i tverrskips- og langskipsskott som betraktes som tilstrekkelig for å innslutte det antatt oppsamlede sjøvannet i det aktuelle rommet på det skadde roro-dekket, skal stå i forhold til lensesystemet, og skal motstå hydrostatisk trykk i samsvar med resultatene fra skadeberegningen. Slike skott skal være minst 4 meter høye, med mindre vannivået er mindre enn 0,5 meter. I slike tilfeller kan høyden på skottet beregnes i samsvar med følgende formel:

$$B_h = 8h_w$$

der

B_h er høyden på skottet
og h_w er vannivået.

- Skottets minstehøyde skal i alle tilfeller ikke være mindre enn 2,2 meter. Når det dreier seg om skip med hengedekk, skal imidlertid skottets minstehøyde ikke være mindre enn avstanden til undersiden av hengedekket når dette er i senket stilling.
- d) For særlige ordninger som for eksempel hengedekk i full bredde og brede sidehus, vil det kunne godtas andre skotthøyder basert på detaljerte modellforsøk.
 - e) Virkningen av mengden av antatt oppsamlet sjøvann behøver ikke tas i betraktning for rom på det skadde roro-dekket, forutsatt at et slikt rom på hver side av dekket har lenseporter som er jevnt fordelt langs rommets sider i samsvar med følgende:
 - $A \geq 0,3 l$
der A er det totale område med lenseporter på hver side av dekket i m², og l er lengden av rommet i m.
 - Gjenværende fribord skal være minst 1,0 m i den verste skadetilstanden uten at det tas hensyn til virkningen av den antatte vannmengden på det skadde roro-dekket; og
 - Slike lenseporter skal være plassert innenfor en høyde på 0,6 m over det skadde roro-dekket, og den nedre kanten av portene skal ligge innen 2 cm over det skadde roro-dekket; og
 - Slike lenseporter skal være utstyrt med lukkeinnretninger eller klaffer for å hindre vann i å trenge inn på roro-dekket, mens de tillater at vann som samler seg på roro-dekket, lenses.
 - f) Når et skott over roro-dekket antas å være skadet, skal begge rommene som grenser til skottet antas å være fylt til det samme vannivået som beregnet i tredje eller femte ledd.
- (10) Ved bestemmelse av signifikant bølgehøyde skal den bølgehøyde som fremgår av § 5 i forskriften her brukes. For så vidt gjelder skip i klasse B, skal en signifikant bølgehøyde på 4,0 m brukes.
- (11) For roro passasjerskip som utelukkende trafikkerer havområder hvor den signifikante bølgehøyde er 1,5 m eller lavere, anses kravene i Sjøsikkerhetskonsvensjonen regel II-1/B/8 som nevnt i første ledd som ekvivalent til de særlige stabilitetskrav som er fastsatt i paragrafen her.
- (12) For skip som bare er i trafikk i innenriks rutefart for en kortere periode i en annen EØS-stat, bestemmer Sjøfartsdirektoratet, etter avtale med den andre staten hvis havner skipetanløper på sin rute, hvilken signifikant bølgehøyde som skal brukes.
- (13) Ved anvendelse av kravene i paragrafen her, skal Sjøfartsdirektoratet følge retningslinjene som er fastsatt i vedlegg II (Retningslinjer for nasjonale myndigheter) til direktiv 2003/25/EF av 14. april 2003 om særlige stabilitetskrav for roro passasjerskip, endret ved direktiv 2005/12/EF av 18. februar 2005.
- (14) Når det foretas modellforsøk, skal disse utføres i samsvar med vedlegg IV.
- (15) Alle roro passasjerskip i klasse A og B som er kjølstрукket eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 1. oktober 2004 skal etterkomme kravene i paragrafen her, jf. § 7 annet ledd og § 8 C, senest 1. oktober 2010 med mindre de utfases den datoen eller på en senere dato når de har nådd en alder av 30 år, men likevel ikke senere enn 1. oktober 2015.

¹ Se vedlegg IV.

Endret 10 mars 2006.

§ 8C

Sesongbestemt og tidsbegrenset rutetrafikk

- (1) Dersom et rederi som på helårsbasis driver rutetrafikk ønsker å sette i drift flere roro-passasjerskip som skal benyttes på samme rute i en kortere periode, skal det underrette Sjøfartsdirektoratet senest en måned før nevnte skip trafikkerer denne ruten. Når det som

følge av uforutsette omstendigheter raskt må settes inn et annet roro-passasjerskip for å sikre at driften opprettholdes, kan skipet settes inn i trafikk, forutsatt at:

- a) visuell inspeksjon og kontroll av dokumentene ikke gir grunn til bekymring for at skipet ikke oppfyller nødvendige krav til sikker drift, og
 - b) Sjøfartsdirektoratet innen en måned foretar kontroll og de besiktelser som er fastsatt i forskriften her.
- (2) Dersom et rederi ønsker å drive sesongbasert rutetrafikk i en kortere periode som ikke overstiger seks måneder per år, skal det underrette Sjøfartsdirektoratet senest tre måneder på forhånd.

(3) Når slik trafikk finner sted under forhold med lavere signifikant bølgehøyde enn den som er fastsatt for samme havområde for helårstrafikk, skal Sjøfartsdirektoratet ved anvendelse av de særlige stabilitetskravene i § 8B bruke den signifikante bølgehøyden som får anvendelse i denne kortere perioden for å bestemme vannivået på dekk. Den signifikante bølgehøyden som får anvendelse i denne kortere perioden skal fastsettes av Sjøfartsdirektoratet, eller ved overenskomst med vedkommende EØS-stat når skipet skal gå i rutefart i denne staten.

(4) Når det er gitt tillatelse til slik trafikk som er fastsatt i første og andre ledd, skal det utstedes et vedlegg til sikkerhetssertifikatet, slik som fastsatt i § 7 andre ledd.

Tilføyd ved forskrift 2 des 2004 nr. 1561.

§ 8D

Sikkerhetskrav for bevegelseshemmede personer

(1) MSC sirkulære nr. 735 av 24. juni 1996 om anbefalinger med hensyn til passasjerskips konstruksjon og drift for å imøtekomme eldre og bevegelseshemmede personers behov (Recommendation on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons' need) skal følges i den utstrekning det passer.

(2) For passasjerskip i klasse A, B, C og D som ble kjølsturket eller som var på et tilsvarende byggetrinn på eller etter 1. oktober 2004 gjelder følgende:

a) *Atkomst til skipet*

Skipene skal være konstruert og utstyrt slik at bevegelseshemmede personer kan stige om bord og gå i land på en enkel og sikker måte, og forflytte seg mellom dekkene, enten på egen hånd eller ved hjelp av ramper eller heiser. Det skal settes opp anvisninger til slike adgangsfasiliteter ved alle innganger og andre hensiktsmessige steder om bord på hele skipet.

b) *Skilt*

Skilt som finnes om bord på et skip til hjelp for passasjerene, skal være tilgjengelige og lette å lese for bevegelseshemmede personer (herunder personer med sensoriske funksjonshemninger), og være strategisk plassert.

c) *Kommunikasjon og meldinger*

Fartøyet skal være utstyrt med midler om bord til å kommunisere meldinger visuelt og verbalt, f.eks. om forsinkelser, ruteendringer og tjenester om bord, til personer med ulike former for bevegelseshemninger.

d) *Alarm*

Alarmsystem og -knapper må være utformet slik at de lett kan nås av og varsle alle bevegelseshemmede personer, herunder personer med sensoriske svekkelser og personer med lærevansker.

e) *Tilleggskrav for å sikre bevegelighet inne i skipet*

Håndlister, korridorer og ganger, døråpninger og dører skal være tilgjengelige for rullestolbrukere. Heiser, bildekk, passasjersalonger, innredning og toaletter skal

være konstruert slik at de på en rimelig måte og i rimelig omfang er tilgjengelige for bevegelsehemmede personer.

(3) For passasjerskip i klasse A, B, C og D som ble kjølsturket eller som var på et tilsvarende byggetrinn før 1. oktober 2004 gjelder første og andre ledd i paragrafen her ved ombygging og i den utstrekning Sjøfartsdirektoratet bestemmer, jf. § 1 tredje ledd.

Tilføyd ved forskrift 2 des 2004 nr. 1561.

§ 9

Spesielle sikringstiltak mot brann i maskinrom

(1) Fastmonterte lokaltvirkende brannsløkkingsanlegg på passasjerskip på 500 tonn og mer, kjølsturket på eller etter 1. august 2000 og på passasjerskip på 2000 tonn og mer, kjølsturket før 1. august 2000.

(2) Maskinrom av kategori A med bruttovolum på mer enn 500 m³ skal, i stedet for det faste brannsløkkingsanlegget som for passasjerskip kreves i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel II-2/10.5 og som for passasjerskip i klasse B, C og D kreves i vedlegg I regel II-2/A/6.8, beskyttes av et fastmontert vannbasert eller tilsvarende lokaltvirkende brannsløkkingsanlegg. For periodevis ubemannede maskinrom skal det lokaltvirkende brannsløkkingsanlegget ha mulighet for både automatisk og manuell utløsning. For fast bemannede maskinrom kreves det utelukkende en mulighet for manuell utløsning. Vannbasert anlegg skal være godkjent.¹

(3) Fastmonterte lokaltvirkende brannsløkkingsanlegg skal minst beskytte områdene som er angitt nedenfor, og uten at det er nødvendig med avstenging av maskin, evakuering av personell eller forsegling av rom:

- a) de brannfarlige delene av maskineri med forbrenningskamre som benyttes som skips hovedfremdriftsmiddel og kraftforsyning;
- b) fronter på kjeler;
- c) de brannfarlige delene av forbrenningsovner;
- d) separatorer for oppvarmet brennolje.

(4) Brannsløkkingsmiddelet som brukes må ikke sette menneskeliv i fare.

(5) Aktivisering av et hvilket som helst lokaltvirkende anlegg skal utløse en visuell og tydelig hørbar alarm i det beskyttede rommet og ved fast bemannede stasjoner. Denne alarmen skal indikere hvilket anlegg som er aktivert. Alarmkravene her gjelder i tillegg til branndeteksjons- og brannalarmsystemet som for passasjerskip i klasse A kreves i Sjøsikkerhetskonvensjonens regel II-2/10.5.6.4 og som for passasjerskip i klasse B, C og D kreves i vedlegg I regel II-2/B/13.3.

Endret ved forskrift 19 des 2003 nr. 1787 (i kraft 1 jan 2004).

¹ Det vises til MSC/Circ. 913 4 juni 1999 «on the Guidelines for the approval of fixed water-based local application fixed fire-fighting systems for use in category A machinery spaces».

§ 10

Godkjenning av utstyr

(1) Utstyr som kreves etter bestemmelsene i forskriften her og i vedlegg I skal være godkjent, typegodkjent eller akseptert.

(2) Utstyr om bord og som er oppført i vedlegg A.1 til direktiv 96/98/EF og som oppfyller kravene i direktivet, anses å være i samsvar med kravene i forskriften her, uansett om det etter første ledd og i andre forskrifter kreves at utstyret skal være godkjent, typegodkjent eller akseptert.

Endret ved forskrift 19 des 2003 nr. 1787 (i kraft 1 jan 2004).

Kapittel 5

Avsluttende bestemmelser

§ 11

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft 1. mai 2000.

Vedlegg I

Sikkerhetskrav til nye og eksisterende passasjerskip i innenriksfart

INNHold

Kapittel I Alminnelige Bestemmelser	944
Kapittel II-1 Konstruksjon – oppdeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlegg	945
Del A Alminnelige bestemmelser	945
1 Definisjoner til del B (R 2)	945
2 Definisjoner til del C, D og E (R 3)	946
Del B Intakt stabilitet, oppdeling og stabilitet i skadet tilstand	947
1 Intakt stabilitet, resolusjon A.749 (18)	947
2 Vanntett oppdeling	948
3 Fyllingslengde (R 4)	948
4 Tillatt lengde for rom (R 6)	948
5 Fyllingsgrad (R 5)	948
6 Oppdelingsfaktor	949
7 Særskilte bestemmelser om oppdeling av skip (R 7)	949
8 Stabilitet i skadet tilstand (R 8)	950
8-1 Stabilitet for roro-passasjerskip i skadet tilstand (R 8-1)	953
8-2 Særkrav til roro-passasjerskip som fører 400 personer eller mer (R 8-2)	954
8-3 Særkrav for andre passasjerskip enn roro passasjerskip som fører 400 personer eller mer	955
9 Skarpskott og maskinromskott (R 10)	955
10 Dobbeltbunn (R 12)	956
11 Fastsettelse, avmerking og innføring av oppdelingslastelinjer (R 13)	957
12 Konstruksjon og førstegangsprøving av vanntette skott osv. (R 14)	957
13 Åpninger i vanntette skott (R 15)	958
14 Skip som fører godskjøretøyer og medfølgende personale (R 16)	963
15 Åpninger i platehuden under grenselinjen (R 17)	964
16 Vanntett sikkerhet over grenselinjen i passasjerskip (R 20)	965
17 Lukking av lasteporten (R 20-1)	966
17-1 Sikkerhet mot vanninntrengning fra roro-dekket (skottdekk) til rom under (R 20-2)	966
17-2 Atkomst til roro-dekk (R 20-3)	967
17-3 Lukking av skott på roro-dekket (R 20-4)	967
18 Stabilitetsopplysninger (R 22)	967
19 Havarikontrolltegninger (R 23)	968

20	S krogets og overbygningens helhet, havarihindring og -kontroll (R 23-2)	968
21	Merking, periodisk manøvrering og inspeksjon av vanntette dører osv. (R 24)	969
22	Føring av dagbøker (R 25)	969
23	Heisbare bilplattformer og -ramper	969
24	Rekkverk	969
Del C Maskineri		970
1	Alminnelige bestemmelser (R 26)	970
2	Forbrenningsmotorer (R 27)	970
3	Lensepumpearrangementer (R 21)	970
4	Antall og type lensepumper (R 21)	973
5	Midler for gang akterover (R 28)	973
6	Styremaskin (R 29)	973
7	Tilleggskrav til elektrisk og elektrohydraulisk styremaskin (R 30)	975
8	Ventilasjonssystemer i maskinrom (R 35)	976
9	Samband mellom kommandobro og maskinrom (R 37)	976
10	Maskinistalarm (R 38)	976
11	Plassering av nødinstallasjoner (R 39)	976
12	Manøvreringsorganer for maskineri (R 31)	976
13	Damprørsystemer (R 33)	978
14	Lufttrykksystemer (R 34)	978
15	Vern mot støy (R 36)	979
16	Heiser	979
Del D Elektriske installasjoner		979
1	Alminnelige bestemmelser (R 40)	979
2	Elektrisk hovedkraft- og belysningskilde (R 41)	979
3	Elektrisk nødkraftkilde (R 42)	980
4	Supplerende nødbelysning for ro-ro-skip (R 42-1)	981
5	Sikkerhetstiltak mot støt, brann og andre farer som skyldes elektrisitet (R 45)	982
Del E Tilleggskrav for periodisk ubemannede maskinrom		
	Spesiell vurdering (R 54)	983
1	Alminnelige bestemmelser (R 46)	983
2	Brannsikring (R 47)	983
3	Beskyttelse mot fylling (R 48)	984
4	Manøvrering av framdriftsmaskineriet fra kommandobroen (R 49)	984
5	Samband (R 50)	985
6	Alarmsystem (R 51)	985
7	Sikkerhetssystemer (R 52)	985
8	Spesielle krav til maskineri, kjeler og elektriske installasjoner (R 53)	986
9	Automatisk kontroll- og alarmsystem (R 53 nr. 4)	986
Kapittel II-2 Brannvern, branndeteksjon og brannsløkking		986
Del A Alminnelige bestemmelser		986
1	Grunnleggende prinsipper (R 2)	986
2	Definisjoner (R 3)	988
3	Brannpumper, brannledninger, hydranter, slanger og strålerør (R 4)	992

4	Faste systemer for brannslukking (R 5, 8, 9 og 10)	995
5	Bærbare brannslukkingsapparater (R 6)	1000
6	Brannslukkingsarrangementer i maskinrom (R 7)	1001
7	Særlige arrangementer i maskinrom (R 11)	1003
8	Automatiske sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystemer (R 12)	1004
9	Faste branndeteksjons- og brannalarmsystemer (R 13)	1006
10	Installasjoner for brennolje, smøreolje og andre brannfarlige oljer (R 15)	1009
11	Brannmannsutstyr (R 17)	1012
12	Forskjellig (R 18)	1014
13	Brannkontrolltegninger (R 20)	1016
14	Beredskap og vedlikehold	1017
15	Instrukser, opplæring og øvelser om bord	1018
16	Drift	1018
Del B	Brannsikringstiltak	1019
1	Byggemåte (R 23)	1019
2	Vertikale hovedsoner og horisontale soner (R 24)	1019
3	Skott innenfor vertikale hovedsoner (R 25)	1020
4	Brannmotstand for skott og dekk i nye skip som fører mer enn 36 passasjerer (R 26)	1021
5	Brannmotstand for skott og dekk i nye skip som ikke fører mer enn 36 passasjerer og eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer (R 27)	1026
6	Rønningsveier (R 28)	1029
6-1	Rønningsveier på roro-passasjerskip (R 28-1)	1033
7	Gjennomføringer og åpninger i skiller av klasse «A» og «B» (R 30 og 31)	1035
8	Beskyttelse av trapper og heiser i rom i innredningen og arbeidsrom (R 29)	1038
9	Ventilasjonssystemer (R 32)	1038
10	Vinduer og lysventiler (R 33)	1043
11	Begrenset bruk av brennbare materialer (R 34)	1043
12	Konstruksjonsdetaljer (R 35)	1045
13	Faste branndeteksjons- og brannalarmsystemer og automatiske sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystemer (R 14) (R 36)	1045
14	Beskyttelse av spesiallasterom (R 37)	1046
15	Brannpatuljer, branndeteksjons-, brannalarm- og personvarslingssystemer (R 40)	1049
16	Oppgradering av eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer (R 41 1)	1050
17	Spesielle krav for skip som fører farlig last (R 41)	1052
18	Spesielle krav for helikopteranlegg	1053
	Kapittel III Redningsutstyr	1053
1	Definisjoner (R 3)	1053
2	Samband, redningsfarkoster og mann-overbord-båter, personlig redningsutstyr (R 6, 7, 18, 21 og 22)	1053
3	Nødalarm, betjeningsinstrukser, opplæringshåndbok, alarminstrukser og nødinstrukser (R 6, 8, 9, 19 og 20)	1055
4	Bemanning og ledelse av redningsfarkoster (R 10)	1056
5	Mønstrings- og innskipingsarrangementer for redningsfarkoster (R 11, R 23 og R 25)	1057
5-1	Krav til roro-passasjerskip (26)	1058

5-2	Landings- og evakueringsområder for helikoptre (R 28).....	1061
5-3	System til hjelp for skipsførerens beslutninger (R 29).....	1061
6	Utsettingsstasjoner (R 12).....	1061
7	Stuing av redningsfarkoster (R 13 og 24).....	1062
8	Stuing av mann-overbord-båter (R 14).....	1063
8a	Stuing av evakueringssklier (R 15).....	1063
9	Innretninger for utsetting og ombordtaking av redningsfarkoster (R 16).....	1063
10	Innretninger for innskiping i og utsetting og ombordtaking av mann overbord båter (R 17).....	1064
11	Instrukser for nødsituasjoner (R 19).....	1065
12	Beredskap, vedlikehold og inspeksjoner (R 20).....	1065
13	Båtøvelser og opplæring i å forlate skipet (R 19 og 30).....	1065

Kapittel I

Alminnelige Bestemmelser

Der det er uttrykkelig nevnt, får reglene i dette vedlegg anvendelse på nye og eksisterende passasjerskip i klasse A, B, C og D som går i innenriksfart.

Nye skip i klasse B, C og D som har en lengde på mindre enn 24 meter, skal oppfylle kravene i regel II 1/B/2 til II 1/B/8 og II 1/B/10 i dette vedlegg, med mindre administrasjonen i en flaggstat hvis flagg slike skip har rett til å føre, garanterer at de oppfyller flaggstatens nasjonale regler og at slike regler garanterer et likeverdig sikkerhetsnivå.

Der bestemmelsene i dette vedlegg ikke får anvendelse på nye skip på mindre enn 24 meters lengde, skal flaggstatens administrasjon sikre at et likeverdig sikkerhetsnivå for slike skip oppnås ved at nasjonale regler overholdes.

Eksisterende skip i klasse C og D behøver ikke overholde reglene i kapittel II 1 og II 2 i dette vedlegg, forutsatt at administrasjonen i en flaggstat hvis flagg slike skip har rett til å føre, garanterer at de oppfyller flaggstatens nasjonale regler og at slike regler garanterer et likeverdig sikkerhetsnivå.

Der det i dette vedlegg kreves anvendelse av en IMO-resolusjon for eksisterende skip, behøver skip som er bygd inntil to år etter datoen da en slik resolusjon ble vedtatt i IMO, ikke overholde resolusjonen, forutsatt at de overholder eventuell(e) gjeldende tidligere resolusjon(er).

Med «større» reparasjoner, forandringer og ombygninger menes for eksempel:

- Enhver forandring som vesentlig endrer et skips dimensjoner.
Eksempel: Forlengelse ved å tilføye et nytt midtparti.
- Enhver forandring som vesentlig endrer et skips passasjerkapasitet.
Eksempel: Bildekk ombygd til passasjerinnredning.
- Enhver forandring som vesentlig øker et skips levetid.
Eksempel: Renovering av passasjerinnredningen på et helt dekk.

Kapittel II-1

Konstruksjon – oppdeling og stabilitet, maskineri og elektriske anlegg

Del A

Alminnelige bestemmelser

Benevnelsen «(R ...)» som står etter flere overskrifter på regler i dette vedlegg, viser til reglene i SOLAS-konvensjonen av 1974 med endringer, som er grunnlag for reglene i dette vedlegg.

1 Definisjoner til del B (R 2)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1
 - .1 *Oppdelingslastelinje* er den vannlinje som benyttes ved bestemmelse av skipets oppdeling.
 - .2 *Dypeste oppdelingslastelinje* er den vannlinje som tilsvarer største dypgående som er tillatt i henhold til de krav om oppdeling som kommer til anvendelse.
- .2 Et skips *lengde* er lengden målt mellom perpendikulærene målt på ytterpunktene av den dypeste oppdelingslastelinjen.
- .3 Et skips *bredde* er største bredde fra ytterside av spant til ytterside av spant, målt på eller under den dypeste oppdelingslastelinjen.
- .4 *Dypgående* er den vertikale avstanden fra konstruksjonsgrunnlinjen midtskips til vedkommende oppdelingslastelinje.
- .5 *Dødvekt* er forskjellen i tonn mellom et skips deplasement i vann med egenvekt på 1,025 ved den lastevannlinje som svarer til det fastsatte sommerfribordet og skipets lettvekt.
- .6 *Lettvekt* er et skips deplasement i tonn uten last, brennolje, smøreolje, ballastvann, ferskvann og fødevann i tanker, proviantlager, passasjerer og besetning og deres eiendeler.
- .7 *Skottdekk* er det øverste dekk som de vanntette tverrskipsskott er ført opp til.
- .8 *Grenselinjen* er en linje trukket minst 76 mm under oversiden av skottdekket i borde.
- .9 *Fyllingsgraden* av et rom er den prosent av rommet som kan være fylt med vann. Volumet av et rom som strekker seg over grenselinjen, skal måles bare opp til denne linje.
- .10 *Maskinrom* skal regnes for å strekke seg fra konstruksjonsgrunnlinjen til grenselinjen og mellom de ytterste vanntette hovedtverrskipsskott som avgrenser de rom som inneholder hoved- og hjelpeframdriftsmaskinene, samt kjeler som tjener til framdrift.
- .11 *Passasjerrom* er de rom som er bestemt til bruk for passasjerer, unntatt bagasjerom, lagerrom, proviantrom og postrom.
- .12 *Vanntett* betyr, når det gjelder konstruksjonen, evnen til å hindre lekkasje i enhver retning gjennom konstruksjonen ved den trykkehøyde som sannsynligvis vil forekomme i intakt eller skadet tilstand.
- .13 *Værtett* betyr at uansett vær og sjø vil vann ikke trenge inn i skipet.
- .14 *Roro-passasjerskip* betyr et passasjerskip med roro-lasterom eller spesiallasterom som definert i regel II-2/A/2.

2 Definisjoner til del C, D og E (R 3)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1
 - .1 Kontrollsystem for styremaskin er det utstyret som overfører kommandoer fra kommandobroen til styremaskinkraftenhetene. Kontrollsystemer for styremaskin omfatter sendere, mottakere, hydrauliske kontrollpumper og tilhørende motorer, betjeningsinnretninger for motorer, rørledninger og kabler,
 - .2 Hovedstyremaskin er maskineri, drivmekanismer for ror, eventuelle styremaskinkraftenheter og hjelpeutstyr, og innretninger som gir dreiemoment til rorstammer (f.eks. rorpinne eller kvadrant) som er nødvendig for å styre skipet under normale fartsforhold.
- .2 *Styremaskinkraftenhet* er:
 - .1 når det dreier seg om elektrisk styremaskin, en elektrisk motor og dens tilhørende elektriske utstyr,
 - .2 når det dreier seg om elektrohydraulisk styremaskin, en elektrisk motor og dens tilhørende elektriske utstyr og pumpe den er forbundet med,
 - .3 når det dreier seg om annen styremaskin, en drivmotor og pumpe den er forbundet med.
- .3 *Reservestyremaskin* er det utstyr, bortsett fra enhver del av hovedstyremaskinen, som er nødvendig for å styre skipet i tilfelle av svikt i hovedstyremaskinen, men ikke inkludert rorpinne, kvadrant eller deler som brukes til samme formål.
- .4 *Normal drifts- og beboelsestilstand* er den tilstand der skipet som helhet, maskineri, drift, midler og hjelpemidler til framdrift, styreevne, sikker navigering, sikkerhet mot brann og at skipet fylles med vann, interne og eksterne samband og signaler, nødutganger, redningsbåtvinsjer, samt forhold som angår beboelighet er i orden og fungerer normalt.
- .5 *Nødtilstand* er den tilstand der anlegg som er nødvendig for normal drifts- og beboelsestilstand, ikke fungerer på grunn av svikt i den elektriske hovedkraftkilden.
- .6 *Elektrisk hovedkraftkilde* er den kilde som skal forsyne hovedtavlen med elektrisk kraft for viderefordeling til alle tjenester som er nødvendige for å holde skipet i normal drifts- og beboelsestilstand.
- .7 *Dødt skip* er den tilstand der hovedframdriftsmaskineriet, kjelene og hjelpemaskineri ikke er i drift på grunn av manglende kraft.
- .8 *Hovedgeneratorstasjon* er det rom der den elektriske hovedkraftkilden er plassert.
- .9 *Hovedtavle* er en tavle som forsynes direkte fra den elektriske hovedkraftkilden og som skal fordele elektrisk energi til skipets drift.
- .10 *Nødtafle* er en tavle som i tilfelle svikt i det elektriske hovedkraftforsyningssystemet, forsynes direkte fra den elektriske nødkraftkilden eller overgangskilde for nødkraft og som skal fordele elektrisk energi til nødtjenestene.
- .11 *Elektrisk nødkraftkilde* er en elektrisk kraftkilde som skal forsyne nødtavlen i tilfelle av svikt i forsyningen fra den elektriske hovedkraftkilden.
- .12 *Største vanlige fart forover* er den største fart som skipet er konstruert for å holde til sjøs ved største dypgående.
- .13 *Største fart akterover* er den fart som det er beregnet skipet kan oppnå ved planlagt maksimumsdrivkraft akterover ved største dypgående.
- .14a) *Maskinrom* er alle maskinrom av kategori A og alle andre rom som inneholder framdriftsmaskineri, kjeler, brennoljeenheter, damp- og forbrenningsmotorer, generatorer og viktig elektrisk maskineri, oljefyllingsstasjoner, kjøle-, stabiliserings-, ventilasjons- og luftkondisjoneringsmaskineri, og lignende rom og sjakter til slike rom.
- .14b) *Maskinrom av kategori A* er rom og sjakter til slike rom som inneholder
 - .1 forbrenningsmotorer som brukes til hovedframdrift, eller

- .2 forbrenningsmotorer som brukes til andre formål enn hovedframdrift, der slike motorer har en samlet utgangseffekt på minst 375 kW, eller
- .3 en hvilken som helst oljefyrt kjele eller brennoljeeinheit.
- .15 *Kraftoverføringsinnretning* er det hydrauliske utstyret som skal gi kraft til dreining av rorstammen og som består av styremaskinkraftenheten eller enhetene, med tilhørende rør og tilpasningsstykker, og en drivmekanisme for rør. Kraftoverføringsinnretningene kan ha felles mekaniske komponenter, f.eks. rorpinne, kvadrant og rorstamme, eller komponenter som tjener samme formål.
- .16 *Kontrollstasjoner* er de rom der skipets radio eller hovednavigasjonsutstyr eller elektrisk nødkraftkilde er plassert eller der de sentrale anleggene for branneteksjon eller brannsløkkingsutstyret befinner seg.

Del B

Intakt stabilitet, oppdeling og stabilitet i skadet tilstand

1 Intakt stabilitet, resolusjon A.749 (18)

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D MED LENGDE 24 METER OG MER:

Alle klasser av nye skip med lengde 24 meter og mer skal oppfylle de aktuelle bestemmelsene for passasjerskip i regelsamlingen om intakt stabilitet, vedtatt av IMO 4. november 1993 på forsamlingens 18. sesjon ved resolusjon A.749 (18).

Der medlemsstater anser at anvendelsen av kriteriet for hard vind og rulling i IMO resolusjon A.749 (18) er uhensiktsmessig, kan en alternativ framgangsmåte som sikrer tilfredsstillende stabilitet benyttes. Dette bør overfor Kommisjonen underbygges av dokumentasjon som bekrefter at det er oppnådd et tilsvarende sikkerhetsnivå.

EKSISTERENDE SKIP I KLASSE A OG B MED LENGDE 24 METER OG MER:

Alle eksisterende skip i klasse A og B skal i alle lastetilstander tilfredsstillende stabilitetskriteriene etter behørig korleksjon for virkningen av den frie overflaten av væsker i tanker i samsvar med forutsetningene i nr. 3.3 i IMO resolusjon A.749 (18) eller tilsvarende.

- a) Arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) skal være ikke mindre enn:
 - i) 0,055 meterradianer regnet opp til en krengevinkel på 30 grader,
 - ii) 0,09 meterradianer regnet opp til en krengevinkel på enten 40 grader eller fyllingsvinkelen, dvs. den krengevinkel der nederste kant av åpninger i skroget, overbygningen eller dekkshus som ikke kan lukkes værtett, kommer under vann, dersom denne vinkelen er mindre enn 40 grader,
 - iii) 0,03 meterradianer mellom krengevinklene 30 og 40 grader eller mellom 30 grader og fyllingsvinkelen dersom denne vinkelen er mindre enn 40 grader.
- b) Rettende arm (GZ) skal være minst 0,20 meter ved en krengevinkel lik eller større enn 30 grader.
- c) Største rettende arm GZ skal inntreffe ved en krengevinkel på helst mer enn 30 grader, men ikke mindre enn 25 grader.
- d) Tverrskips initialmetasenterhøyde skal være ikke mindre enn 0,15 meter.

Lastetilstandene som skal tas i betraktning for å verifisere at ovennevnte stabilitetskriteriene er overholdt, skal omfatte minst dem som er oppført i nr. 3.5.1.1 i IMO resolusjon A.749 (18).

Alle eksisterende skip i klasse A og B som har lengde 24 meter og mer, skal også oppfylle tilleggskriteriene i IMO-resolusjon A.749 (18), nr. 3.1.2.6 (tilleggskriterier for passasjerskip) og nr. 3.2 (kriteriet for hard vind og rulling).

Der medlemsstater anser at anvendelsen av kriteriet for hard vind og rulling i A.749 (18) er uhensiktsmessig, kan en alternativ framgangsmåte som sikrer tilfredsstillende stabilitet benyttes. Dette bør overfor Kommisjonen underbygges av dokumentasjon som bekrefter at det er oppnådd et tilsvarende sikkerhetsnivå.

2 Vanntett oppdeling

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Alle skip skal være oppdelt med skott som skal være vanntette opp til skottdekket, i vann-tette avdelinger med en største lengde som skal beregnes i samsvar med særkravene fastsatt nedenfor.

I stedet for disse kravene kan reglene om oppdeling av og stabilitet til passasjerskip tilsvarende del B i kapittel II i Den internasjonale konvensjon av 1960 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, fastsatt i IMO resolusjon A.265 (VIII) benyttes, dersom de anvendes i sin helhet.

Alle andre deler av den innvendige konstruksjonen som påvirker effektiviteten i skipets oppdeling, skal være vanntette.

3 Fyllingslengde (R 4)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Fyllingslengden på et hvilket som helst punkt er den største delen av skipets lengde som har det aktuelle punktet som sentrum, som kan fylles, under forutsetningen for fyllingsgrad som er angitt nedenfor, uten at skipet synker under grenselinjen.
- .2 For skip som ikke har et sammenhengende skottdekk, kan fyllingslengden på et gitt punkt fastsettes til en antatt kontinuerlig grenselinje som ikke på noe punkt er mindre enn 76 mm under oversiden i borde av det dekk som vedkommende skott og skipssiden er ført vanntette opp til.
- .3 Dersom en del av en antatt grenselinje er vesentlig under det dekk som skottene er ført opp til, kan flaggstatens administrasjon tillate en begrenset lemping i vanntettheten av de deler av skottene som er over grenselinjen og like under det høyere dekket.

4 Tillatt lengde for rom (R 6)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Den største tillatte lengde for et rom som har sitt sentrum i et hvilket som helst punkt av skipets lengde, fåes ved å multiplisere fyllingslengden med en passende faktor som kalles oppdelingsfaktoren.

5 Fyllingsgrad (R 5)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

De forutsetninger som er nevnt i regel 3, gjelder fyllingsgradene av rom under grenselinjen.

Ved bestemmelse av fyllingslengden skal den antatte gjennomsnittlige fyllingsgraden i rommene under grenselinjen være som angitt i tabellen i regel 8.3.

6 Oppdelingsfaktor

Oppdelingsfaktoren skal være:

FOR NYE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B:

1,0 når antall personer som skipet er sertifisert til å føre er færre enn 400, og

0,5 når antall personer som skipet er sertifisert til å føre er 400 eller mer.

Eksisterende roro-passasjerskip i klasse B skal oppfylle dette kravet senest på datoen for oppfyllelse som er fastsatt i regel II-1/B/8-2 nr. 2.

FOR EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B SOM IKKE ER RORO-PASSASJERSKIP: 1,0

7 Særskilte bestemmelser om oppdeling av skip (R 7)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Dersom de vanntette skottene i en del eller deler av et skip er ført til et høyere dekk enn i skipet for øvrig og det ønskes å dra nytte av denne forlengelsen av skottene ved beregning av fyllingslengden, kan særskilte grenselinjer anvendes for hver slik del av skipet, forutsatt at
 - .1 skipssidene over hele skipets lengde går opp til det dekk som tilsvarer den øvre grenselinje, og alle åpninger i platehuden under dette dekk over hele skipets lengde, ved anvendelse av regel 15, behandles som om de skulle være under en grenselinje, og
 - .2 hvert av de to rommene som støter opp til «trinnet» i skottdekket, er innenfor den tillatte lengde som tilsvarer deres respektive grenselinjer, og deres kombinerte lengde dessuten ikke overstiger to ganger den tillatte lengden basert på den nedre grenselinjen.
 - .3 Et rom kan overstige den tillatte lengden fastsatt ved kravene i regel 4, forutsatt at den kombinerte lengden av hvert par tilstøtende rom som det aktuelle rom er felles med, ikke overstiger den lengde som er minst av fyllingslengden eller to ganger den tillatte lengden.
 - .4 Et hovedtverrskipsskott kan ha en recess, forutsatt at alle deler av recessen ligger innenfor vertikale flater på begge sider av skipet, beliggende i en avstand fra platehuden på en femdel av skipets bredde, og målt i rette vinkler til senterlinjen i høyde med den dypeste oppdelingslastelinjen. Enhver del av en recess som ligger utenfor disse grensene, skal behandles som et trinn i samsvar med nr. .6.
 - .5 Dersom et hovedtverrskipsskott har en recess eller et trinn, skal et tilsvarende plant skott benyttes ved bestemmelse av oppdelingen.
 - .6 Dersom et hovedrom med vanntette tverrskipsskott inneholder indre oppdeling og flaggstatens administrasjon er forvisset om at hovedrommets totale volum ikke vil fylles etter en hvilken som helst antatt skade på skipssiden med utstrekning på det som er minst av 3,0 meter pluss 3 % av skipets lengde, eller 11 meter, eller 10 % av skipets lengde, kan det innrømmes en forholdsmessig økning i den tillatte lengden som ellers ville kreves for et slikt rom. I slike tilfeller skal det antatte effektive oppdriftsvolum på den uskadde siden ikke være større enn den som er antatt for den skadede siden.

En økning i henhold til dette nummer tillates bare dersom den ikke hindrer samsvar med regel 8.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .6 Et hovedtverrskipsskott kan være trinnformet, forutsatt at det oppfyller ett av følgende vilkår:

- .1 Den kombinerte lengden av de to rom som er atskilt av vedkommende skott, overstiger verken 90 % av fyllingslengden eller to ganger den tillatte lengden, men likevel med det unntak at i skip med en oppdelingsfaktor lik 1, skal den kombinerte lengden av vedkommende to rom ikke overstige den tillatte lengden.
- .2 Ekstra oppdeling er foretatt ved trinnet for å opprettholde den samme grad av sikkerhet som et plant skott gir.
- .3 Rommet som trinnet strekker seg over, overstiger ikke den tillatte lengden som tilsvarer en grenselinje målt 76 mm under trinnet.
- .7 I skip med lengde på 100 meter eller mer skal ett av hovedverrskipsskottene aktenfor forpiggen være plassert i en avstand fra forre perpendikulær som ikke er større enn den tillatte lengden.
- .8 Dersom avstanden mellom to tilstøtende hovedverrskipsskott eller mellom de tilsvarende plane skott, eller avstanden mellom de vertikale plan som går gjennom de nærmeste trinnformede deler av skottene, er under det minste av 3,0 meter pluss 3 % av skipets lengde, eller 11,0 meter, eller 10 % av skipets lengde, skal bare ett av disse skottene anses for å være en del av skipets oppdeling.
- .9 Dersom oppdelingsfaktoren som kreves er 0,50, skal den kombinerte lengden av to tilstøtende rom ikke overstige fyllingslengden.

8 Stabilitet i skadet tilstand (R 8)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1.1 Det skal sørges for tilstrekkelig intakt stabilitet under alle fartsforhold, slik at skipet kan motstå det siste fyllingsstrinn av et hvilket som helst hovedrom som i henhold til kravene skal være innenfor fyllingslengden.
- .1.2 Dersom to tilstøtende hovedrom er atskilt av et skott som er avtrappet i samsvar med regel 7.6.1, skal intakt stabilitet være tilstrekkelig til å motstå fylling av disse to rommene.
- .1.3 Dersom den fastsatte oppdelingsfaktor er 0,50, skal intakt stabilitet være tilstrekkelig til å motstå fylling av to tilstøtende rom.
- .2.1 Kravene i nr. .1 skal fastsettes ved beregninger i samsvar med nr. .3, .4 og .6 og ta hensyn til skipets proporsjoner, konstruksjonsmessige særpreg samt de skadede roms plassering og utforming. Ved disse beregningene skal skipet forutsettes å være i den verst tenkelige tilstand med hensyn til stabilitet for fartsforholdene.
- .2.2 Dersom det er planlagt å montere dekk, indre hud eller langskipsskott med tilstrekkelig tetthet som i vesentlig grad vil begrense innstrømming av vann, skal det tas behørig hensyn til slike begrensninger i beregningene.

NYE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B SOM IKKE ER RORO PASSASJERSKIP, BYGD 29. APRIL 1990 ELLER SENERE:

- .2.3 Den stabilitet som kreves i den endelige tilstanden etter skade og etter eventuell utligning, skal fastsettes som følger:
 - .2.3.1 Den positive restkurven for rettende arm skal ha en minste rekkevidde på 15 grader ut over likevektsvinkelen. Denne rekkevidden kan reduseres til et minimum på 10 grader i tilfeller der arealet under kurven for rettende arm er som fastsatt i nr. .2.3.2 multiplisert med forholdet 15/rekkevidde, der rekkevidden er uttrykt i grader.
 - .2.3.2 Arealet under kurven for rettende arm skal være minst 0,015 meterradianer, målt fra likevektsvinkelen til det som er minst av
 - .1 vinkelen der tiltakende fylling inntreffer,

- .2 22 grader (målt fra rett kjø) i tilfelle av fylling av ett rom eller 27 grader (målt fra rett kjø) i tilfelle av samtidig fylling av to tilstøtende rom.
 - .2.3.3 Det skal oppnås en resterende rettende arm innenfor området for positiv stabilitet, under hensyn til det største av følgende krenagementer:
 - .1 Ved sammenstimling av alle passasjerer på en side,
 - .2 ved utsetting av alle redningsfarkoster som settes ut med davit, fullt lastet, på en side,
 - .3 på grunn av vindtrykk, beregnet med formelen

$$GZ \text{ (meter)} \frac{\text{krenagemoment}}{\text{deplasement}} + 0,04$$
- Rettende arm skal likevel ikke i noe tilfelle være mindre enn 0,10 meter.
- .2.3.4 Ved beregning av krenagemomentene i nr. .2.3.3 skal følgende forutsetninger gjelde:
 - .1 Moment ved sammenstimling av passasjerer:
 - .1.1 Fire personer per kvadratmeter,
 - .1.2 masse på 75 kg for hver passasjer,
 - .1.3 passasjerene skal være fordelt på tilgjengelig dekkareal på en side av skipet, på dekkene der mønstringsstasjonene er plassert og på en slik måte at de gir det ugunstigste krenagemoment.
 - .2 Moment ved utsetting av alle redningsfarkoster som settes ut med davit, fullt lastet, på en side:
 - .2.1 Alle livbåter og mann-overbord-båter plassert på den siden som skipet krenger til etter å være skadet, skal forutsettes å svinges ut, fullastet og klare til låring,
 - .2.2 for livbåter som er konstruert for å settes ut fullastet fra stuets posisjon, skal største krenagemoment under utsetting brukes,
 - .2.3 en fullastet redningsflåte som settes ut med davit, festet til hver davit på den siden som skipet krenger til etter å være skadet, skal forutsettes å svinges ut, klar til låring,
 - .2.4 personer som ikke befinner seg i redningsutstyr som svinges ut, skal ikke gi ytterligere krenagemoment eller rettende moment,
 - .2.5 redningsutstyr på den motsatte skipssiden av den siden som skipet krenger til, skal forutsettes å være i stuets posisjon.
 - .3 Momenter på grunn av vindtrykk:
 - .3.1 Klasse B: vindtrykk på 120 N/m² skal brukes, klasse C og D: vindtrykk på 80 N/m² skal brukes,
 - .3.2 Arealet som skal brukes, skal være det projiserte lateralplanet av skipet over vannlinjen som tilsvarer intakt tilstand.
 - .3.3 Momentarmen skal være den vertikale avstanden fra et punkt beliggende på halve middeldypgående som tilsvarer intakt tilstand til lateralplanets tyngdepunkt.
 - .2.4 Når det forekommer større tiltakende fylling, det vil si når det forårsaker en rask reduksjon av rettende arm på 0,04 meter eller mer, skal kurven for rettende arm anses å ende ved vinkelen der tiltakende fylling inntreffer, og rekkevidden og arealet nevnt i nr. .2.3.1 og .2.3.2 bør måles til denne vinkelen.
 - .2.5 I tilfeller der den tiltakende fyllingen er av begrenset art som ikke forverres og gir en uakseptabelt langsom reduksjon i rettende arm på mindre enn 0,04 meter, skal resten av

kurven være delvis avkuttet ved å forutsette at det tiltakende fylte rommet er fylt slik fra begynnelsen.

- .2.6 I mellomliggende stadier av fylling skal største rettende arm være minst 0,05 meter og rekkevidden for positive rettende armer skal være minst 7. I alle tilfeller forutsettes det bare ett brudd i skroget og bare en fri overflate.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .3 Ved beregning av stabilitet i skadet tilstand skal fyllingsgraden for volum og overflate være følgende:

Rom	Fyllingsgrad (%)
Bestemt for last eller forråd	60
Anvendt til innredning	95
Anvendt til maskineri	85
Bestemt for væsker	0 eller 95(*)

- (*) Med anvendelse av den verdi som medfører de strengeste krav.

Høyere fyllingsgrader for overflaten skal forutsettes for rom som i nærheten av det vannlinjeplan som oppstår etter skade, ikke inneholder noen vesentlig del av innredning eller maskineri, samt rom som i alminnelighet ikke inneholder noen vesentlig mengde last eller forråd.

- .4 Den antatte utstrekning av skade skal være følgende:

- .1 Langskips utstrekning: Det som er minst av 3,0 meter pluss 3 % av skipslengden, eller 11,0 meter eller 10 % av skipslengden.
- .2 Tverrskips utstrekning (målt innvendig fra skipssiden, i rett vinkel på sentrallinjen i høyde med den dypeste oppdelingslastelinjen): En avstand på en femdel av skipets bredde, og
- .3 Vertikal utstrekning: Fra grunnlinjen og oppover uten grense.
- .4 Dersom en skade av mindre utstrekning enn angitt i .4.1, .4.2 og .4.3 ville føre til en alvorligere tilstand med hensyn til krengeing eller tap av metasenterhøyde, skal slik skade forutsettes i beregningene.

- .5 Usymmetrisk fylling skal holdes innenfor et minimum som kan oppnås ved effektive arrangementer. Dersom det er nødvendig å korrigere store krengevinkler, skal midlene som anvendes, der det er mulig være automatiske, men i ethvert tilfelle der det finnes kontrollinnretninger for tverrskips trimmingsanordninger, skal disse kunne manøvreres fra et sted over skottdekket. For nye skip i klasse B, C og D skal største krengevinkel etter fylling, men før utligning, ikke overstige 15 grader. Der det kreves tverrskips trimmingsanordninger, skal tiden for utligning ikke overstige 15 minutter. Relevante opplysninger om bruken av tverrskips trimmingsanordninger skal gis skipsføreren.

- .6 Skipets endelige tilstand etter skade og, i tilfelle av usymmetrisk fylling, etter at det er truffet utligningstiltak, skal være følgende:

- .1 Når det gjelder symmetrisk fylling, skal det være en positiv gjenværende metasenterhøyde på minst 50 mm beregnet ved den konstante deplasementsmetode.
- .2a Når det gjelder usymmetrisk fylling, skal krengevinkelen ved fylling av ett rom ikke overstige 7 grader for skip i klasse B (nye og eksisterende) og 12 grader for skip i klasse C og D (nye), med mindre noe annet ikke framgår av nr. 6.2b.

Ved samtidig fylling av to sammenstøtende rom kan det tillates en krengevinkel på 12 grader for eksisterende og nye skip i klasse B, forutsatt at oppdelingsfaktoren ikke på noe sted er større enn 0,50 i den delen av skipet som er fylt.

- .2b For eksisterende skip i klasse B som ikke er roro-passasjerskip, bygd før 29. april 1990, skal vinkelen, når det gjelder usymmetrisk fylling, ikke overstige 7 grader, bortsett fra i unntakstilfeller der flaggstatens administrasjon kan tillate ytterligere krenging på grunn av usymmetrisk moment, men krengingen skal ikke i noe tilfelle overstige 15 grader.
- .3 Ikke i noe tilfelle skal grenselinjen være under vann i siste fyllingstrinn. Dersom det antas at grenselinjen kan komme under vann i løpet av et mellomliggende fyllingsstrinn, kan flaggstatens administrasjon kreve de undersøkelser og forholdsregler den anser nødvendig for skipets sikkerhet.
- .7 For at skipet skal være i stand til å motstå den kritiske skade, skal skipsføreren gis nødvendige data for å opprettholde tilstrekkelig intakt stabilitet for den fart skipet går i. Når det gjelder skip som må ha tverrskips trimmingsanordninger, skal skipsføreren underrettes om de stabilitetsforhold som krengingsberegningene er basert på og advares om at for stor krenging vil kunne oppstå dersom skipet får skade under mindre gunstige forhold.
- .8 Da data som er nevnt i nr. 7 som skal sette skipsføreren i stand til å opprettholde tilstrekkelig intakt stabilitet, skal inneholde opplysninger som angir største tillatte høyde for skipets tyngdepunkt over kjølen (KG), eller alternativt minste tillatte metasenterhøyde (GM), for et område med dypgående eller deplasement som er tilstrekkelig til å dekke alle fartsforhold. Opplysningene skal vise påvirkningen fra forskjellig trim, under hensyn til driftsbegrensningene.
- .9 Alle skip skal ha tydelig avmerket nedlastingsskala på baug og akterstavn. I tilfelle nedlastingsmerkene ikke er plassert der de er lett leselige, eller driftsbegrensninger for en bestemt fart gjør det vanskelig å lese nedlastingsmerkene, skal skipet også utstyres med et pålitelig system for angivelse av dypgående, der dypgående i baug og akterstavn kan avleses.
- .10 Når skipet er ferdig lastet og før avgang, skal skipsføreren beregne skipets trim og stabilitet, samt forvisse seg om og notere skriftlig at skipet tilfredsstiller stabilitetskriteriene i de aktuelle reglene. Skipets stabilitet skal alltid fastsettes ved beregning. En elektronisk laste- og stabilitetskalkulator eller tilsvarende innretning kan brukes til dette formålet.
- .11 Flaggstatens administrasjon kan ikke tillate at det lempes på kravene til stabilitet etter skade, med mindre det påvises at den intakte metasenterhøyde som er nødvendig for å tilfredsstille disse kravene under hvilke som helst fartsforhold, er for stor for den påtenkte fart.
- .12 Lempnings i kravene til stabilitet etter skade skal tillates bare i unntakstilfeller og med forbehold om at flaggstatens administrasjon er forvisset om at skipets proporsjoner, arrangementer og andre egenskaper er de mest fordelaktige for stabilitet etter skade som praktisk og med rimelighet kan anvendes under de spesielle omstendigheter.

8-1 Stabilitet for roro-passasjerskip i skadet tilstand (R 8-1)

EKSISTERENDE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B:

- .1 Eksisterende roro-passasjerskip i klasse B skal oppfylle bestemmelsene i regel 8 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter oppfyllelsesdatoen fastsatt nedenfor, i samsvar med verdien av A/Amax som definert i vedlegget til beregningsprosedyren for vurdering overlevingsevnen til eksisterende roro-passasjerskip ved bruk av en forenklet metode basert på resolusjon A.265 (VIII), utarbeidet av Sjøsikkerhetskomiteen på dens 59. møte i juni 1991 (MSC/Circ 574).

Verdi av A/Amax:	Oppfyllelsesdato:
mindre enn 85 %	1. oktober 1998
85 % eller mer, men mindre enn 90 %	1. oktober 2000
90 % eller mer, men mindre enn 95 %	1. oktober 2002
95 % eller mer, men mindre enn 97,5 %	1. oktober 2004
97,5 % eller mer	1. oktober 2005

8-2 Særkrav til roro-passasjerskip som fører 400 personer eller mer (R 8-2)

NYE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B:

Uten hensyn til bestemmelsene i regel II-1/B/8 og II-1/B/8-1

- .1 skal nye roro-passasjerskip som er sertifisert til å føre 400 personer eller mer, oppfylle bestemmelsene i regel II 1/B/8 nr. .2.3, med antatt skade inntruffet hvor som helst i skipets lengde L, og
- .2 eksisterende roro-passasjerskip som er sertifisert til å føre 400 personer eller mer, skal oppfylle kravene i nr. .1 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter oppfyllelsesdatoen fastsatt i nr. .2.1, .2.2 eller .2.3, med anvendelse av datoen som inntreffer senest:

Verdi av A/Amax:	Oppfyllelsesdato:
mindre enn 85 %	1. oktober 1998
85 % eller mer, men mindre enn 90 %	1. oktober 2000
90 % eller mer, men mindre enn 95 %	1. oktober 2002
95 % eller mer, men mindre enn 97,5 %	1. oktober 2004
97,5 % eller mer	1. oktober 2010

Antall personer som tillates ført:

1500 eller mer	1. oktober 2002
1000 eller flere, men færre enn 1500	1. oktober 2006
600 eller flere, men færre enn 1000	1. oktober 2008
400 eller flere, men færre enn 600	1. oktober 2010

.2.3 Skipets alder minst 20 år:

der skipets alder betyr den tid som er gått fra kjølen ble strukket eller datoen da det var på samme byggetrim, eller fra datoen da skipet ble ombygd til roro-passasjerskip.

8-3 *Særkrav for andre passasjerskip enn roro passasjerskip som fører 400 personer eller mer*

ANDRE SKIP ENN RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD ETTER 1. JANUAR 2003:

Uten hensyn til bestemmelsene i regel II-I/B/8 skal andre passasjerskip enn roro-passasjerskip, som er sertifisert til å føre 400 personer eller mer, oppfylle bestemmelsene i regel II-I/B/8 nr. 2.3 og 2.6, med antatt skade inntruffet hvor som helst i skipets lengde L.

9 *Skarpskott og maskinromskott (R 10)*

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Det skal monteres et forstavnsskarpskott eller kollisjonsskott som skal være vanntett opp til skottdekket. Dette skottet skal være plassert i en avstand fra forre perpendikulær på ikke mindre enn 5 % av skipets lengde og ikke mer enn 3 meter pluss 5 % av skipets lengde.
- .2 Dersom en del av skipet under vannlinjen stikker fram foran forre perpendikulær, f.eks. en kulebaug, skal avstandene fastsatt i nr. .1 måles fra et punkt enten:
 - .1 ved midtlengden for en slik forlengelse, eller
 - .2 ved en avstand på 1,5 % av skipets lengde forenfor forre perpendikulær, eller
 - .3 ved en avstand på 3 meter forenfor forre perpendikulær, med anvendelse av den minste verdien.
- .3 Dersom det finnes en lang overbygning forut, skal forstavnsskarpskottet eller kollisjonsskottet forlenges værtett opp til det neste hele dekk over skottdekket. Forlengelsen skal være arrangert slik at den utelukker muligheten for at baugporten kan skade den i tilfelle baugporten skades eller løsner.
- .4 Forlengelsen som kreves etter nr. .3, behøver ikke være anbrakt rett over det underliggende skottet, forutsatt at ingen deler av forlengelsen er plassert forenfor den forre grensen fastsatt i nr. .1 eller .2.

For eksisterende skip i klasse B gjelder likevel:

- .1 Dersom en skrånende lasterampe danner en del av forlengelsen av kollisjonsskottet over skottdekket, kan den delen av rampen som er mer enn 2,3 meter over skottdekket, strekke seg ikke mer enn 1,0 meter forenfor forre grenser fastsatt i nr. .1 og .2.
- .2 Dersom den eksisterende rampen ikke oppfyller kravene for å bli godtatt som forlengelse av kollisjonsskottet og rampens posisjon hindrer plassering av en slik forlengelse innenfor grensene fastsatt i nr. .1 og nr. .2, kan forlengelsen plasseres innenfor en begrenset avstand aktenfor aktre grense fastsatt i nr. .1 eller nr. .2. Denne avstanden bør ikke være større enn nødvendig for å sikre at rampens funksjon ikke hemmes. Forlengelsen av kollisjonsskottet skal ha åpning forover og oppfylle kravene i nr. .3 og skal være arrangert slik at rampen ikke kan skade den i tilfelle rampen skades eller løsner.
- .5 Ramper som ikke oppfyller ovennevnte krav, skal ikke betraktes som forlengelse av kollisjonsskottet.
- .6 I eksisterende skip av klasse B får kravene i nr. .3 og nr. .4 anvendelse senest på datoen for den første periodiske besiktelsen etter datoen nevnt i artikkel 14 nr. 1 i dette direktiv.
- .7 Et hylseskott og skott som atskiller maskinrommet fra de forenfor- og aktenforliggende lasterom og passasjerrom, skal også anordnes og gjøres vanntette opp til skottdekket. Hylseskottet kan likevel stanse lavere enn skottdekket, forutsatt at dette ikke reduserer skipets sikkerhetsgrad med hensyn til oppdeling.

- .8 I alle tilfeller skal akselhylsene være inne i vanntette rom. Akselhylsens pakkboks skal være plassert inne i en vanntett akseltunnel eller annet vanntett rom atskilt fra akselhylserommet og med slikt volum at grenselinjen ikke vil komme under vann selv om rommet fylles ved lekkasje gjennom akselhylsens pakkboks.

10 Dobbeltbunn (R 12)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, SAMT NYE SKIP, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE, MED LENGDE 24 METER OG MER:

- .1 Nye skip i klasse B, C og D og eksisterende skip i klasse B, samt nye skip bygd 1. januar 2003 eller senere, med lengde 24 meter eller mer, skal være utstyrt med dobbeltbunn fra forstavnsskarpskottet til hylseskottet, så langt dette er praktisk mulig og forenlig med skipets konstruksjon og effektive drift.
 - .1 Skip med lengde 50 meter og mer, men mindre enn 61 meter, skal være utstyrt med en dobbeltbunn minst fra maskinrommet til forstavnsskarpskottet eller så nær dette som praktisk mulig.
 - .2 Skip med lengde 61 meter og mer, men mindre enn 76 meter, skal være utstyrt med en dobbeltbunn minst utenfor maskinrommet, og denne dobbeltbunnen skal strekke seg til forstavnsskarpskottet og til hylseskottet eller så nær disse som praktisk mulig.
 - .3 Skip med lengde 76 meter og mer skal midtskips være utstyrt med en dobbeltbunn som strekker seg til forstavnsskarpskottet og hylseskottet eller så nær disse som praktisk mulig.
- .2 Der det kreves en dobbeltbunn, skal dybden av den være i samsvar med standardene til en godkjent organisasjon, og den indre bunnen skal forlenges ut til skipssidene på en slik måte at den beskytter skipsbunnen til slagene. Denne beskyttelse vil bli ansett som tilfredsstillende når skjæringslinjen mellom slagbærerens ytterkant og platene i slaget ikke på noe sted kommer under et horisontalt plan som går gjennom det skjæringspunkt som spantelinjen midtskips danner med en tverrskips diagonal linje som har en helling på 25 grader med horisontalen og som skjærer denne i et punkt en halv gang skipets bredde på spant fra midtlinjen.
- .3 Små brønner som er anbrakt i dobbeltbunnen i forbindelse med lensearrangementet for lasterom osv., skal ikke ha større dybde enn nødvendig. Brønnens dybde skal ikke i noe tilfelle være større enn dybden av dobbeltbunnen ved senterlinjen minus 460 mm, og heller ikke skal brønnen fortsette under horisontalplanet nevnt i nr. .2. En brønn som går helt ned til ytre bunn, er likevel tillatt ved akterenden av akseltunnelen. Andre brønner (f.eks. for smøreolje under hovedmaskiner) kan tillates av flaggstatens administrasjon dersom den er forvisset om at arrangementene gir tilsvarende beskyttelse som en dobbeltbunn i samsvar med kravene i denne regel.
- .4 Det er ikke nødvendig å montere dobbeltbunn for vanntette rom av moderat størrelse som brukes utelukkende til transport av væsker, forutsatt at flaggstatens administrasjon mener at dette ikke vil forringe skipets sikkerhet i tilfelle av skade på bunn eller skipsside.
- .5 Uten hensyn til nr. .1 i denne regel 10 kan flaggstatens administrasjon kan tillate at dobbeltbunn sløyfes i en hvilken som helst del av skipet som er oppdelt ved en faktor som ikke er større enn 0,5, dersom den er forvisset om at montering av dobbeltbunn i denne delen ikke vil være forenlig med skipets konstruksjon og effektive drift.

11 Fastsettelse, avmerking og innføring av oppdelingslastelinjer (R 13)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 For å sikre at den påbudte grad av oppdeling skal opprettholdes, skal en lastelinje tilsvarende det godkjente oppdelingsdypgående være fastsatt og avmerket på skipssidene midtskips. Et skip som har rom spesielt tilpasset alternativ transport av passasjerer eller last, kan, dersom rederiet ønsker det, ha en eller flere lastelinjer i tillegg, fastsatt og avmerket for å svare til de oppdelingsdypgående som flaggstatens administrasjon måtte godkjenne for de alternative fartsforholdene.
- .2 De fastsatte og avmerkede oppdelingslastelinjene skal være innført i sikkerhetssertifikatet for passasjerskip, og skal angis med betegnelsen C.1 dersom det finnes bare en oppdelingslastelinje.
Dersom det finnes mer enn en oppdelingslastelinje, skal de øvrige fartsforholdene angis med betegnelsene C.2, C.3, C.4 osv ().
- .3 Fribordet som svarer til hver av disse lastelinjene, skal måles på samme sted og fra samme dekkslinje som de fribord som er fastsatt i samsvar med gjeldende internasjonale konvensjon om lastelinjer.
- .4 Fribordet som svarer til hver godkjente oppdelingslastelinje og de fartsforhold som det er godkjent for, skal være tydelig angitt i sikkerhetssertifikatet for passasjerskip.
- .5 Ikke i noe tilfelle skal et oppdelingslastelinjemerke plasseres ovenfor den dypeste lastelinjen i saltvann, bestemt ved skipets styrke eller eventuelt gjeldende internasjonale konvensjon om lastelinjer.
- .6 Uansett plasseringen av oppdelingslastelinjemerkenes, skal et skip aldri lastes slik at det lastelinjemerket som gjelder for årstid og sted, som bestemt i henhold til gjeldende internasjonale konvensjon om lastelinjer, kommer under vann.
- .7 Ikke i noe tilfelle skal et skip lastes slik at det oppdelingslastelinjemerket som gjelder for vedkommende reise og fartsforhold, kommer under vann.

12 Konstruksjon og førstegangsprøving av vanntette skott osv. (R 14)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Hvert vanntette oppdelingsskott, enten det er tverrskips- eller langskipsskott, skal være konstruert på en slik måte at det med en passende sikkerhetsmargin kan motstå trykket av den største vannsøyle det kan bli nødt til å tåle i tilfelle skade på skipet, men minst trykket av en vannsøyle som når opp til grenselinjen. Konstruksjonen av disse skottene skal være i samsvar med standardene til en godkjent organisasjon.
- .2.1 Trinn og recesser i skottene skal være vanntette og like sterke som skottet på vedkommende sted.
- .2.2 Dersom spant eller bjelker går gjennom et vanntett dekk eller skott, skal et slikt dekk eller skott være gjort konstruksjonsmessig vanntett uten bruk av tre eller sement.
- .3 Prøving av hovedrommene ved vannfylling er ikke obligatorisk. Når prøving ved vannfylling ikke blir utført, skal det utføres en sprøyteprøve der dette er mulig. Denne prøven skal utføres på det lengst mulig framskredne trinn av skipets utrustning. Der det ikke er mulig å utføre en sprøyteprøve på grunn av mulig skade på maskineri, elektrisk utstyr, isolasjon eller utrustning, kan den erstattes av en nøye optisk undersøkelse av sveisede forbindelser, og i tillegg der det anses som nødvendig metoder som fargepenetrasjonsprøve eller tetthetsprøve ved ultralyd eller annen tilsvarende prøving. Det skal i alle tilfeller foretas en grundig undersøkelse av de vanntette skottene.
- .4 Forpiggen, dobbeltbunner (medregnet kanalkjøler) og indre hud skal prøves med et vanntrykk som svarer til kravene i nr. .1.

- .5 Tanker som er bestemt til å inneholde væsker og som utgjør en del av skipets oppdeling, skal tetthetsprøves med vanntrykk som svarer til en vannsøyle enten opp til den dypeste oppdelingslastelinjen eller opp til to tredeler av høyden fra kjølens overkant og opp til grenselinjen ved tankene, med anvendelse av den største av disse belastningene; vannsøylens høyde over tanktoppen skal likevel ikke i noe tilfelle være mindre enn 0,9 meter; og dersom det ikke kan foretas prøving med vann, kan luftlekkasjeprobe mens tankene utsettes for et lufttrykk på ikke mer enn 0,14 bar, godtas.
- .6 Prøvene nevnt i nr. .4 og .5 har til hensikt å sikre at de konstruksjonsmessige oppdelingsarrangementene er vanntette og skal ikke anses som en prøve for å konstatere om et rom er egnet til lagring av brennolje eller til andre særskilte formål som måtte kreve en prøve av mer vidtgående art, avhengig av den høyde som væsken kan nå opp til i tanken eller dens forbindelser.

13 Åpninger i vanntette skott (R 15)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Antall åpninger i vanntette skott skal reduseres til det minimum som er forenlig med skipets utforming og effektive drift; og disse åpningene skal være utstyrt med tilfredsstillende lukkemidler.
 - .2.1 Dersom rørledninger, spygatt, elektriske ledninger osv. føres gjennom vanntette oppdelingsskott, skal det treffes tiltak for å sikre disse skottenes fullstendige vanntetthet.
 - .2.2 Ventiler som ikke utgjør en del av et rørsystem, skal ikke tillates i vanntette oppdelingsskott.
 - .2.3 Bly eller andre varmeømfintlige materialer skal ikke brukes i systemer som går gjennom vanntette oppdelingsskott, dersom en skade på slike systemer i tilfelle brann ville svekke disse skottenes fullstendige vanntetthet.
- .3.1 Dører, mannhull eller atkomståpninger er ikke tillatt
 - .1 i kollisjonsskottet under grenselinjen, eller
 - .2 i vanntette tverrskipsskott som skiller et lasterom fra et tilstøtende lasterom, med de unntak som er nevnt i nr. .10.1 og i regel 14.
- .3.2 Unntatt i tilfeller som nevnt i nr. .3.3, kan kollisjonsskottet gjennombores av ikke mer enn ett rør for betjening av væsker i tanken i forstavn, forutsatt at røret er utstyrt med en skruventil som kan manøvreres fra et sted over skottdekket, og at ventilhuset er festet til kollisjonsskottet i forskarpen. Denne ventilen kan likevel festes på aktersiden av kollisjonsskottet, forutsatt at ventilen er lett tilgjengelig under alle fartsforhold og at rommet den befinner seg i ikke er et lasterom.
- .3.3 Dersom forskarpen er oppdelt for å inneholde to forskjellige slags væsker, kan det gjennom kollisjonsskottet under grenselinjen føres to rør som hvert tilfredsstiller kravene i nr. .3.1, forutsatt at det ikke finnes noe praktisk mulig alternativ til å montere et slikt annet rør og at skipets sikkerhet vil bli opprettholdt under hensyn til ytterligere oppdeling av forskarpen.
- .4 Innenfor rom som inneholder hoved- og hjelpeframdriftsmaskineriet, herunder kjeler som tjener til framdrift, kan det i tillegg til dørene til akseltunnelene ikke være montert mer enn en dør i hvert hovedtverrskipsskott. Dersom det er montert to eller flere aksler, skal det være en forbindelsesplass mellom tunnelene. Det skal være bare en dør mellom maskinrommet og tunnelrom der det er installert to aksler, og bare to dører der det er mer enn to aksler. Alle disse dørene skal være skyvedører og skal være plassert med tersklene så høyt som praktisk mulig. Innretningen for manuell betjening av disse dørene fra et sted over skottdekket skal være plassert utenfor rommene som inneholder maskineriet.

.5.1 EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B OG NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE MINDRE ENN 24 METER

Vanntette dører skal være skyvedører eller dører med hengsler eller dører av tilsvarende type. Det er ikke tillatt med platedører som er festet bare med bolter og dører som lukkes ved hjelp av fall eller innvirkning av en fallende vekt.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE 24 METER OG MER:

Unntatt som fastsatt i nr. .10.1 eller regel 14, skal vanntette dører være maskinelt betjente skyvedører som tilfredsstiller kravene i nr. .7 og som kan lukkes samtidig fra det sentrale betjeningspanelet på kommandobroen på ikke mer enn 60 sekunder med skipet på rett kjø.

.5.2 EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B OG NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE MINDRE ENN 24 METER

Skyvedører kan være enten

- bare manuelt betjente, eller
- maskinelt betjente i tillegg til manuelt betjente.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE 24 METER OG MER:

I skip der det samlede antall vanntette dører ikke er mer enn to og disse dørene er plassert i maskinrommet eller i grensekottene mot dette rommet, kan flaggstatens administrasjon tillate at disse to dørene bare er manuelt betjent. Dersom det er montert manuelt betjente skyvedører, skal slike dører stenges før fartøyet legger ut på en passasjerreise og skal holdes stengt under fart.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

.5.3 Betjeningsmidlene, både maskinelt betjente og manuelt betjente, for vanntette skyvedører, enten maskinelt betjente eller ikke, skal kunne stenge døren når skipet krenger 15 grader til begge sider. Det skal også tas hensyn til de krefter som kan virke på hver side av døren når det strømmes vann gjennom åpningen og utøver et statisk trykk tilsvarende en vannsøyle på minst 1 meter over terskelen på dørens midtlinje.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE 24 METER OG MER:

.5.4 Betjeningsinnretninger for vanntette dører, herunder hydrauliske rør og elektriske ledninger, skal plasseres så nær skottet der dørene er montert som mulig, for å gjøre sannsynligheten for at de blir skadet i tilfelle skade på skipet, så liten som mulig. Vanntette dører og deres betjeningsinnretninger skal være plassert slik at dersom skipet skades innenfor en femdel av skipets bredde (målt vinkelrett på senterlinjen i høyde med dypeste oppdelingslastelinje), påvirktes ikke betjeningen av de vanntette dørene utenfor den skadede delen av skipet.

.5.5 Alle maskinelt betjente og manuelt betjente vanntette skyvedører skal være utstyrt med innretninger som på alle fjernbetjeningssteder viser om dørene er åpne eller lukket. Fjernbetjeningssteder skal finnes bare på kommandobroen i samsvar med nr. .7.1.5 og stedet der manuell betjening over skottdekket kreves etter nr. .7.1.4.

EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B OG NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE MINDRE ENN 24 METER

.5.6 Vanntette dører som ikke er i samsvar med nr. .5.1 til .5.5, skal lukkes før reisen begynner og skal holdes lukket under fart; og tidspunktet for åpning av slike dører i havn og lukking av dem før skipets avreise fra havn skal innføres i skipsdagboken.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE MINDRE ENN 24 METER, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

.6.1 Manuelt betjente skyvedører kan beveges horisontalt eller vertikalt. Det skal være mulig å betjene mekanismen ved selve døren fra begge sider, og dessuten fra et tilgjengelig sted

over skottdekket, med en hel omdreibar veivbevegelse eller en annen bevegelse som gir samme garanti for sikkerheten og som er av godkjent type. Ved manuell betjening skal tiden som er nødvendig for fullstendig lukking av døren med fartøyet på rett kjø, ikke overstige 90 sekunder.

EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .6.2 Maskinelt betjente skyvedører kan bevegese vertikalt eller horisontalt. Dersom en dør er maskinelt betjent fra et sentralt betjeningssted, skal mekanismen være arrangert slik at døren kan betjenes maskinelt også ved selve døren fra begge sider. Det skal på hver side av skottet finnes lokale betjeningshåndtak som står i forbindelse med den maskinelle mekanismen og som skal være arrangert slik at personer som passerer gjennom døråpningen, kan holde begge håndtak i åpen stilling uten å kunne sette lukkemekanismen i gang ved et uhell. Maskinelt betjente skyvedører skal være utstyrt med håndmekanisme som kan betjenes både ved selve døren på begge sider og fra et tilgjengelig sted over skottdekket, ved en hel omdreibar veivbevegelse eller en annen bevegelse som gir samme garanti for sikkerheten og er av godkjent type. Det skal treffes tiltak for å varsle med lydsignal at døren har begynt å lukke seg, og signalet skal fortsette til den er helt lukket. I områder med høyt støynivå skal lydsignalet dessuten suppleres med et blinkende lyssignal ved døren.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE 24 METER OG MER:

- .7.1 Alle maskinelt betjente vanntette skyvedører
- .1 skal bevegese vertikalt eller horisontalt,
 - .2 skal, med forbehold for nr. .11, være normalt begrenset til en største fri bredde på 1,2 meter. Flaggstatens administrasjon kan tillate bredere dører bare i den grad som anses nødvendig for effektiv drift av skipet, forutsatt at det tas hensyn til andre sikkerhetstiltak, herunder følgende:
 - .2.1 Det skal tas spesielt hensyn til dørens styrke og dens lukkeinnretninger for å hindre lekkasje.
 - .2.2 Døren skal være plassert utenfor skadesone B/5.
 - .2.3 Døren skal holdes lukket når skipet er til sjøs, unntatt i begrensede perioder når det er absolutt nødvendig, slik flaggstatens administrasjon bestemmer.
 - .3 skal være utstyrt med nødvendig utstyr for åpning og lukking av døren med elektrisk kraft, hydraulisk kraft eller en annen form for kraft som flaggstatens administrasjon kan godta,
 - .4 skal være utstyrt med en individuell mekanisme for manuell betjening. Det skal være mulig å åpne og lukke døren for hånd ved selve døren fra begge sider, og i tillegg stenge døren fra et tilgjengelig sted over skottdekket med en hel omdreibar veivbevegelse eller med annen bevegelse som gir samme garanti for sikkerheten og kan godtas av flaggstatens administrasjon. Omdreinningsretningen eller annen bevegelse skal være tydelig avmerket på alle betjeningssteder. Ved manuell betjening skal tiden som er nødvendig for fullstendig lukking av døren med fartøyet på rett kjø, ikke overstige 90 sekunder,
 - .5 skal være utstyrt med betjeningsinnretningen for maskinell åpning og lukking av døren fra begge sider, og for maskinell lukking av døren fra det sentrale betjeningspanelet på kommandobroen,
 - .6 skal være utstyrt med et lydsignal som skiller seg fra andre alarmer i området, som aktiveres når døren lukkes maskinelt med fjernbetjening og som skal høres i minst 5 sekunder, men ikke mer enn 10 sekunder før døren begynner å bevege seg og skal fortsette til døren er helt lukket. Ved manuell betjening med fjernkontroll er det tilstrekkelig at alarmen høres bare når døren beveger seg. I tillegg kan flaggstatens

- administrasjon kreve at lydsignalet i passasjerområder og områder med høyt støy-nivå suppleres med et blinkende lyssignal ved døren, og
- .7 skal ha en tilnærmet jevn lukkingshastighet ved maskinell betjening. Lukkingstiden, regnet fra tidspunktet når døren begynner å bevege seg til den er helt lukket, skal ikke i noe tilfelle være mindre enn 20 sekunder og ikke mer enn 40 sekunder med skipet på rett kjørl.
 - .7.2 Den elektriske kraften som er nødvendig for maskinelt betjente vannrette skyvedører, skal komme fra nødtavlen enten direkte eller via en egen fordelingstavle plassert over skottdekket, og de tilhørende betjenings-, indikasjons- og alarmkretsene skal få strøm fra nødtavlen enten direkte eller via en egen fordelingstavle plassert over skottdekket og skal kunne få strøm automatisk fra den midlertidige nødkraftkilden i tilfelle svikt i enten den elektriske hoved- eller nødkraftkilden.
 - .7.3 Maskinelt betjente vannrette skyvedører skal ha enten
 - .1 et sentralisert hydraulisk system med to uavhengige energikilder som hver består av en motor og en pumpe som er i stand til å lukke alle dører samtidig. I tillegg skal det for hele anlegget være hydrauliske trykktanker med tilstrekkelig kapasitet til å betjene alle dørene minst tre ganger, dvs. lukket-åpen-lukket, mot en krengeing på 15 grader. Denne betjeningssyklusen skal kunne utføres når trykktanken er på pumpens innkoplingstrykk. Væsken som brukes, skal velges under hensyn til temperaturen som anlegget vil kunne bli utsatt for under fart. Systemet for maskinell betjening skal være konstruert på en måte som minimaliserer muligheten for at en enkeltfeil i det hydrauliske rørsystemet får en negativ virkning på betjeningen av mer enn en dør. Det hydrauliske systemet skal være utstyrt med en lavnivåalarm for tanker med hydrauliske væsker til systemet for maskinell betjening og en alarm for lavt gasstrykk eller annet effektivt middel til overvåking av tap av lagret energi i hydrauliske trykktanker. Disse alarmene skal være akustiske og optiske og skal være plassert på det sentrale betjeningspanelet på kommandobroen, eller
 - .2 et uavhengig hydraulisk system for hver dør med hver energikilde bestående av en motor og en pumpe som kan åpne og lukke døren. I tillegg skal det være en hydraulisk trykktank med tilstrekkelig kapasitet til å betjene døren minst tre ganger, dvs. lukket-åpen-lukket, mot en krengeing på 15 grader. Denne betjeningssyklusen skal kunne utføres når trykktanken er på pumpens innkoplingstrykk. Væsken som brukes, skal velges under hensyn til temperaturen som anlegget vil kunne bli utsatt for under fart. En gruppealarm for lavt gasstrykk eller annet effektivt middel til overvåking av tap av lagret energi i hydrauliske trykktanker skal finnes på det sentrale betjeningspanelet på kommandobroen. Det skal også finnes en indikator for tap av lagret energi på hvert lokale betjeningssted, eller
 - .3 et uavhengig elektrisk system og motor for hver dør med hver energikilde bestående av en motor som kan åpne og lukke døren. Energikilden skal kunne få strøm automatisk fra den midlertidige elektriske nødkraftkilden i tilfelle svikt i enten elektrisk hoved- eller nødkraftkilde og ha tilstrekkelig kapasitet til å betjene døren minst tre ganger, dvs. lukket-åpen-lukket, mot en krengeing på 15 grader.

Systemene spesifisert i nr. .7.3.1, .7.3.2 og .7.3.3 bør oppfylle følgende krav:

Kraftsystemene til maskinelt betjente vannrette skyvedører skal være atskilt fra andre kraftsystemer. En enkeltfeil i de elektriske eller hydrauliske maskinelt betjente systemer, med unntak av den hydrauliske aktuatoren, skal ikke hindre manuell betjening av noen dør.

 - .7.4 Det skal finnes betjeningshåndtak på hver side av skottet i en høyde på minst 1,6 meter over dørken og skal være arrangert slik at personer som passerer gjennom døråpningen, kan holde begge håndtak i åpen stilling uten å kunne sette den maskinelle lukkemeka-

nismen i gang ved et uhell. Retningen som håndtakene skal dreies i for å åpne og lukke døren, skal tilsvare dørens bevegelsesretning og skal være tydelig merket. Dersom det kreves bare en handling for å starte dørens lukkebevegelse, skal hydrauliske betjeningshåndtak for vanntette dører i innredning være plassert slik at barn ikke kan aktivere dem, f.eks. bak paneldører med bolter plassert minst 170 cm over dekksnivå.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B MED LENGDE 24 METER OG MER:

På begge sider av dørene skal det være et skilt med instruksjoner om hvordan dørsystemet betjenes. På begge sider av hver dør skal det også være et skilt med tekst eller bilder som varsler om faren ved å oppholde seg i døråpningen når døren har begynt lukkebevegelsen. Disse skiltene skal være laget av holdbart materiale og skal være solid festet. Teksten på instruks- eller varselskiltet skal inneholde informasjon om den aktuelle dørens lukkingstid.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE 24 METER OG MER:

- .7.5 Så langt det er praktisk mulig skal elektrisk utstyr og komponenter til vanntette dører være plassert over skottdekket og utenfor farlige områder og rom.
- .7.6 Kapslingen til elektriske komponenter som nødvendigvis må være plassert under skottdekket, skal gi egnet beskyttelse mot vanninntrengning.
- .7.7 Kretser til strøm, kontroll, indikatorer og alarm skal være beskyttet mot svikt slik at feil i en dørkrets ikke vil forårsake feil i noen annen dørkrets. Kortslutning eller annen svikt i alarm- eller indikatorkretser til en dør skal ikke føre til tap av maskinell betjening av døren. Arrangementene skal være slik at vanninntrengning i elektrisk utstyr som befinner seg under skottdekket, ikke vil forårsake at døren åpner seg.
- .7.8 En elektrisk enkeltfeil i betjeningsinnretningen eller kontrollsystemet til en maskinelt betjent vanntett skyvedør skal ikke føre til at en lukket dør åpner seg. Strømforsyningen bør overvåkes kontinuerlig på et punkt i strømkretsen så nær hver av motorene fastsatt i nr. .7.3 som mulig. Tap av slik strømforsyning bør utløse en akustisk og optisk alarm på det sentrale betjeningspanelet på kommandobroen.
- .8.1 Det sentrale betjeningspanelet på kommandobroen skal ha en «hovedbetjeningsbryter» med to betjeningsstillinger: en «lokal betjening»-stilling som skal gjøre det mulig for enhver dør å lokalt åpnes og lukkes etter bruk uten automatisk lukking, og en «dører lukket»-stilling som automatisk skal lukke dører som er åpne. «Dører lukket»-stillingen skal gjøre det mulig å åpne dørene lokalt, og skal automatisk lukke døren igjen når den lokale betjeningsmekanismen utløses. Hovedbetjeningsbryteren skal normalt stå i «lokal betjening»-stilling. «Dører lukket»-stillingen skal bare brukes i nødstilfeller og ved prøving.
- .8.2 Det sentrale betjeningspanelet på kommandobroen skal være utstyrt med et diagram som viser plasseringen av hver dør, med visuelle indikatorer som viser om hver dør er åpen eller lukket. Et rødt lys skal vise at en dør er helt åpen og et grønt lys skal vise at en dør er helt lukket. Når døren lukkes med fjernbetjening, skal det røde lyse vise mellomstillingen ved å blinke. Indikatorkretsen skal være uavhengig av betjeningskretsen for hver dør.
- .8.3 Det skal ikke være mulig å åpne noen dør med fjernbetjening fra det sentrale betjeningsstedet.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .9.1 Alle vanntette dører skal holdes lukket under fart, unntatt under forhold som fastsatt i nr. .9.2 og .9.3. Vanntette dører med bredde på mer enn 1,2 meter tillatt etter nr. .11, kan åpnes bare under de omstendigheter som er angitt i det nummer. En dør som åpnes i samsvar med dette nummer, skal være klare til å lukkes øyeblikkelig.

- .9.2 En vanntett dør kan åpnes under fart for å la passasjerer eller besetning gå gjennom den eller når arbeid i umiddelbar nærhet av døren gjør det nødvendig at den er åpen. Døren må lukkes øyeblikkelig når det ikke lenger er behov for å bruke den eller når oppgaven som gjorde det nødvendig å åpne den, er avsluttet.
- .9.3 Visse vanntette dører kan tillates å være åpne under fart bare dersom det anses som absolutt nødvendig, dvs. dersom det anses som avgjørende for sikker og effektiv betjening av skipets maskineri eller for å la passasjerene ferdes fritt under normale forhold i hele passasjerområdet. En slik avgjørelse skal treffes av flaggstatens administrasjon etter nøye vurdering av virkningen for skipets drift og overlevingssevne. En vanntett dør som tillates å være åpen på denne måten, skal være tydelig merket i skipets stabilitetsopplysninger og skal alltid være klar til å lukkes øyeblikkelig.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .10.1 Dersom flaggstatens administrasjon er forvisset om at slike dører er nødvendige, kan vanntette dører av tilfredsstillende konstruksjon monteres i vanntette skott som skiller lasterom i mellomdekk. Slike dører kan være dører med hengsler eller rulle- eller skyvedører, men skal ikke være fjernbetjent. De skal være montert så høyt oppe og så langt fra platehuden som praktisk mulig, men ikke i noe tilfelle skal de utvendige vertikale kantene plasseres i en avstand fra platehuden som er mindre enn en femdel av skipets bredde, der denne avstanden måles i rett vinkel på senterlinjen i høyde med den dypeste oppdelingslastelinjen.
- .10.2 Slike dører skal lukkes før reisen begynner og skal holdes lukket under fart; og tidspunktet for åpning av slike dører i havn og lukking av dem før skipets avreise fra havn skal innføres i skipsdagboken. Dersom det er adgang til en dør under reisen, skal døren være utstyrt med en innretning som hindrer at den kan åpnes av uvedkommende. Dersom det planlegges å montere slike dører, skal flaggstatens administrasjon vurdere antall og arrangementer spesielt.
- .11 Flyttbare plater i skott er tillatt bare i maskinrom. Slike plater skal alltid være påsatt før skipet går fra havn, og skal ikke fjernes under fart, unntatt i alvorlige nødstilfeller etter skipsførerens vurdering. Flaggstatens administrasjon kan tillate at slike flyttbare plater byttes ut med maskinelt betjente vanntette skyvedører med større dimensjoner enn det som er fastsatt i nr. 7.1.2, forutsatt at det ikke monteres mer enn en slik dør i hvert hovedtverrskipsskott og at slike dører lukkes før skipet går fra havn og holdes lukket under fart, unntatt i alvorlige nødstilfeller etter skipsførerens vurdering. Disse dørene behøver ikke oppfylle kravene i nr. 7.1.4 om at de skal kunne lukkes fullstendig på 90 sekunder ved manuell betjening. Tidspunktet for åpning og lukking av disse dørene, enten skipet er til sjøs eller i havn, skal innføres i skipsdagboken.

14 Skip som fører godskjøretøyer og medfølgende personale (R 16)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Denne regel får anvendelse på passasjerskip konstruert eller tilpasset for å føre godskjøretøyer og medfølgende personale.
- .2 Dersom det samlede passasjerantallet i slike skip, medregnet personer som følger med kjøretøyene, ikke overstiger $N = 12 + A/25$, der A = totalt dekkareal (kvadratmeter) i rom beregnet på stuing av godskjøretøyer og der fri høyde i slike rom og ved inngangen til slike rom er minst 4 meter, får bestemmelsene i regel 13 nr. 10 anvendelse med hensyn til vanntette dører, med det unntak at dørene kan plasseres i et hvilket som helst nivå i vanntette skott som skiller lasterom. I tillegg kreves det indikator på kommandobroen som automatisk viser når hver dør er lukket og alle festeinnretninger for dører er sikret.

- .3 Når bestemmelsene i dette kapittel anvendes på et slikt skip, skal N settes lik det største antall passasjerer skipet kan sertifiseres for i samsvar med denne regel.

15 Åpninger i platehuden under grenselinjen (R 17)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Antall åpninger i platehuden skal reduseres til det minimum som er forenlig med skipets konstruksjon og effektive drift.
- .2 .1 Lukkemidlene for åpninger i platehuden skal være arrangert og ha en styrke som svarer til de formål de er tiltenkt og til stedet der de er montert.
- .2.2 Med forbehold for kravene i gjeldende internasjonale konvensjon om lastelinjer, skal det ikke plasseres lysventiler slik at den nederste kant av åpningen er under en linje trukket parallelt med skottdekket i borde og med sitt laveste punkt 2,5 % av skipets bredde over den dypeste oppdelingslastelinjen, eller 500 mm, dersom denne avstand er større.
- .2.3 Alle lysventiler med nederste kant under grenselinjen skal være konstruert slik at ingen kan åpne dem uten skipsførerens samtykke.
- .2.4 Dersom lysventilene nevnt i nr. .2.3 i et mellomdekk har nederste kant under en linje trukket parallelt med skottdekket i borde og har sitt laveste punkt 1,4 meter pluss 2,5 % av skipets bredde over vannet når skipet går fra havn, skal alle lysventiler i dette mellomdekket være vanntett lukket og låst før skipet forlater havn, og de skal ikke åpnes før skipet kommer til neste havn. Ved anvendelse av dette nummer kan det tas hensyn til at skipet er i ferskvann der dette er aktuelt.
- .2.5 Lysventiler og deres blindlokk som ikke vil være tilgjengelige under fart, skal være lukket og sikret før skipet forlater havn.
- .3 Antall spygatt, sanitæravløp og andre lignende åpninger i platehuden skal være redusert til et minimum enten ved å bruke hvert avløp til så mange sanitærrør og andre rør som mulig, eller på annen tilfredsstillende måte.
- .4 Alle inntak og avløp i platehuden skal være utstyrt med effektive og tilgjengelige innretninger for å hindre tilfeldig innstrømming av vann i skipet.
- .4.1 Med forbehold for kravene i gjeldende internasjonale konvensjon om lastelinjer og bestemmelsene i nr. .5, skal hvert enkelt avløp som går gjennom platehuden fra rom under grenselinjen, være utstyrt med enten en automatisk tilbakeslagsventil med innretning for direkte stenging fra et sted over skottdekket, eller med to automatiske tilbakeslagsventiler uten innretninger for direkte stenging, forutsatt at innenbords ventil er plassert over den dypeste oppdelingslastelinjen og alltid er tilgjengelig for undersøkelse under fart.

Dersom det er montert en ventil med innretning for direkte stenging, skal betjeningsstedet over skottdekket alltid være lett tilgjengelig, og det skal finnes indikatorer som viser om ventilen er åpen eller stengt.
- .4.2 Kravene i gjeldende internasjonale konvensjon om lastelinjer får anvendelse på avløp som går gjennom platehuden fra rom over grenselinjen.
- .5 Hoved- og hjelpeinntak og -avløp for sjøvann i maskinrom i forbindelse med drift av maskineriet skal være utstyrt med lett tilgjengelige ventiler mellom rørene og platehuden eller mellom rørene og bygde kasser som er festet til platehuden. Ventilene kan betjenes lokalt og skal være utstyrt med indikatorer som viser om de er åpne eller stengt.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Rattene eller håndtakene til sjøvannkranene skal være lett tilgjengelige. Alle ventiler som brukes som sjøvannkraner, skal stenges ved å dreie rattet med urviseren.
- .2 Utløpskraner eller -ventiler på skipshuden til avblåsningsvann fra kjeler skal være plassert på lett tilgjengelige steder og ikke under dekksplater. Kraner eller ventiler skal være konstruert slik at det er lett å se om de er åpne eller stengt. Kraner skal

- være utstyrt med sikkerhetsskjerm konstruert slik at nøkkelen ikke kan løftes av når kranen er åpen.
- .3 Alle ventiler og kraner i rørsystemer, f.eks. lense- og ballastsystemer, brennolje- og smøreoljesystemer, brannsløkkings- og spylesystemer, kjølevann- og sanitærsystemer osv., skal være tydelig merket med sin funksjon.
 - .4 Andre utløpsrør skal, dersom de munner ut under den dypeste oppdelingslastelinjen, være utstyrt med tilsvarende avstengingsmidler på skipshuden; og dersom de munner ut over den dypeste oppdelingslastelinjen, skal de være utstyrt med en vanlig stormventil. I begge tilfeller kan ventiler sløyfes dersom det er brukt rør med samme tykkelse som platene i direkte avløp fra toaletter og vaskeservanter og avløp i gulv fra vaskerom osv., utstyrt med blindlokk eller på annen måte beskyttet mot vannslag. Veggtykkelsen i slike rør behøver likevel ikke være større enn 14 mm.
 - .5 Dersom det er montert en ventil med direkte stengemekanisme, skal stedet der den kan betjenes fra, alltid være lett tilgjengelig, og det skal finnes en innretning som viser om ventilen er åpen eller stengt.
 - .6 Når ventiler med direkte stengemekanismer er plassert i maskinrom, er det tilstrekkelig at de kan betjenes fra stedet der de er montert, forutsatt at dette stedet er lett tilgjengelig under alle forhold.
 - .6 Alle forbindelser på huden og ventiler som kreves etter denne regel, skal være av stål, bronse eller annet godkjent, strekkbart materiale. Ventiler av vanlig støpejern eller lignende materiale skal ikke aksepteres. Alle rør som er nevnt i denne regel, skal være av stål eller annet likeverdig materiale som flaggstatens administrasjon anser som tilfredsstillende.
 - .7 Landgangs- og lasteporter under grenselinjen skal ha tilstrekkelig styrke. De skal stenges vanntett og sikres forsvarlig før skipet går fra havn og skal holdes stengt under fart.
 - .8 Slike porter skal ikke i noe tilfelle være plassert slik at deres laveste punkt er under den dypeste oppdelingslastelinjen.

16 Vanntett sikkerhet over grenselinjen i passasjerskip (R 20)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Alle rimelige og praktisk mulige tiltak skal treffes for å begrense inntrenging og spredning av vann over skottdekket. Slike tiltak kan omfatte partielle skott eller platespant. Når det er montert vanntette partielle skott og platespant på skottdekket, over eller i umiddelbar nærhet av hovedoppdelingsskott, skal de ha vanntette forbindelser til hud og skottdekk for å begrense spredningen av vann langs dekket når skipet krenger i skadet tilstand. Dersom det vanntette partielle skottet ikke er i flukt med skottet under, skal det mellomliggende skottdekket gjøres effektivt vanntett.
- .2 Skottdekket eller et dekk over dette skal være værtett. I det utsatte værdekket skal alle åpninger ha lukekarmar med tilstrekkelig høyde og styrke og skal være utstyrt med effektive midler så de raskt kan lukkes værtett. Der det er nødvendig, skal lenseporter, åpne rekkverk og spygatt være plassert for raskt å lense værdekket under alle værforhold.
- .3 I eksisterende skip i klasse B skal den åpne enden på lufrør som munner ut inne i en overbygning, være minst 1 meter over vannlinjen når skipet krenger med en vinkel på 15 grader eller med den største krengevinkelen i mellomliggende fyllingsstadier, som fastsatt ved direkte beregning, med anvendelse av den største verdien. Som et alternativ kan lufrør fra andre tanker enn oljetanker ha utløp gjennom overbygningens side. Bestemmelsene i dette nummer berører ikke bestemmelsene i gjeldende internasjonale konvensjon om lastelinjer.

- .4 Lysventiler, landgangs- og lasteporten og andre innretninger til å stenge åpninger i platingen over grenselinjen skal være forsvarlig konstruert og utført og ha tilstrekkelig styrke med hensyn til de rom de er montert i og plasseringen i forhold til den dypeste oppdelingslastelinjen.
- .5 For alle lysventiler i rom under første dekk over skottdekket skal det finnes solide innvendige blindlokk, plassert slik at de lett og betryggende kan lukkes og sikres vanntett.

17 Lukking av lasteporten (R 20-1)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Følgende dører, som er plassert over grenselinjen, skal lukkes og låses før skipet legger ut på en reise og skal holdes lukket og låst til skipet er ved neste kaiplass:
 - .1 Lastedører i siden eller i ytterkledningen til lukkede overbygninger.
 - .2 Baugporter montert på steder som angitt i nr. .1.1.
 - .3 Lastedører i kollisjonsskottet.
 - .4 Værtette ramper som danner et annet lukkesystem enn dem som er definert i nr. .1.1 tom. .1.3. Dersom en port ikke kan åpnes eller lukkes mens skipet ligger ved kai, kan en slik dør åpnes eller holdes åpen mens skipet går til eller legger ut fra kaiplassen, men bare i den grad som er nødvendig for at døren kan betjenes umiddelbart. I alle tilfeller skal den indre baugporten holdes lukket.
- .2 Uten hensyn til kravene i nr. .1.1 og .1.4, kan flaggstatens administrasjon tillate at enkelte dører kan åpnes etter skipsførerens skjønn, dersom det er nødvendig for skipets drift eller å ta om bord eller sette i land passasjerer, når skipet er på en sikker fortøyningsplass og forutsatt at skipets sikkerhet ikke settes i fare.
- .3 Skipsføreren skal påse at det er gjennomført et effektivt kontroll- og rapporteringssystem for lukking og åpning av dørene nevnt i nr. .1.
- .4 Skipsføreren skal, før skipet legger ut på en reise, påse at tidspunktet for siste lukking av dørene nevnt i nr. .1 og tidspunktet for åpning av enkelte dører i samsvar med nr. .2 innføres i skipsdagboken som fastsatt i regel 22.

17-1 Sikkerhet mot vanninntrengning fra roro-dekket (skottdekk) til rom under (R 20-2)

NYE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1.1 Med forbehold for bestemmelsene i nr. .1.2 og .1.3, skal alle atkomstveier som fører til rom under skottdekket, ha sitt laveste punkt minst 2,5 meter over skottdekket.
- .1.2 Dersom det er montert kjøretøyramper for å gi atkomst til rom under skottdekket, skal åpningene kunne lukkes værtett for å hindre vanninntrengning under, og skal være utstyrt med alarm og indikatorer som gir signal på kommandobroen.
- .1.3 Flaggstatens administrasjon kan tillate spesielle atkomstveier til rom under skottdekket, forutsatt at de er helt nødvendige for selve driften av skipet, f.eks. flytting av maskiner og forråd, med forbehold om at disse atkomstveiene er vanntette og utstyrt med alarm og indikatorer som gir signal på kommandobroen.
- .1.4 Atkomstveiene nevnt i nr. .1.2 og .1.3 skal lukkes før skipet legger fra kai på en reise og skal holdes lukket til skipet er ved neste kaiplass.
- .1.5 Skipsføreren skal påse at det er gjennomført et effektivt kontroll- og rapporteringssystem for lukking og åpning av atkomstveiene nevnt i nr. .1.2 og .1.3.
- .1.6 Skipsføreren skal, før skipet går fra kai på en reise, påse at klokkeslettet for siste lukking av atkomstveiene nevnt i nr. .1.2 og .1.3 innføres i skipsdagboken, slik det er fastsatt i regel II-1/B/22.

- .1.7 Nye roro-passasjerskip i klasse C med lengde mindre enn 40 meter og nye roro-passasjerskip i klasse D kan, i stedet for å oppfylle bestemmelsene i nr. .1.1 til .1.6, oppfylle bestemmelsene i nr. .2.1 til .2.4, forutsatt at høyden på lukekarmer og terskler er minst 600 mm på åpne roro-lastedekk og minst 380 mm på lukkede roro-lastedekk.

EKSISTERENDE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B:

- .2.1 Alle atkomstveier fra roro-dekket som fører til rom under skottdekket, skal være vær-tette, og det skal finnes indikatorer på kommandobroen som viser om atkomstveien er åpen eller lukket.
- .2.2 Alle slike atkomstveier skal lukkes før skipet går fra kai på en reise og skal holdes lukket til skipet er ved neste kaiplass.
- .2.3 Uten hensyn til kravene i nr. .2.2 kan flaggstatens administrasjon tillate at noen atkomstveier åpnes under reisen, men bare i et tidsrom som er nødvendig av hensyn til gjennomgang og dersom det er helt nødvendig for selve driften av skipet.
- .2.4 Kravene i nr. .2.1 får anvendelse senest på datoen for første periodiske besiktelse etter datoen nevnt i artikkel 14 nr. 1 i dette direktiv.

17-2 Atkomst til roro-dekk (R 20-3)

ALLE RORO-PASSASJERSKIP:

Skipsføreren eller den offiser han har utpekt skal påse at med mindre skipsføreren eller offiseren har gitt uttrykkelig samtykke til det, har ingen passasjerer adgang til et innelukket roro-dekk når skipet er underveis.

17-3 Lukking av skott på roro-dekket (R 20-4)

NYE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B:

- .1 Alle tverrskips- og langskipsskott som regnes som effektive for å holde på oppsamlet sjøvann på roro-dekket, skal være på plass og sikret før skipet går fra kai og skal holdes på plass og være sikret til skipet er ved neste kaiplass.
- .2 Uten hensyn til kravene i nr. .1 kan flaggstatens administrasjon tillate at noen atkomstveier i slike skott åpnes under reisen, men bare i et tidsrom som er nødvendig av hensyn til gjennomgang og dersom det er helt nødvendig for selve driften av skipet.

18 Stabilitetsopplysninger (R 22)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Etter avsluttet bygging skal hvert passasjerskip gjennomgå en krengeprøve, og elementene i stabiliteten bestemmes. Skipsføreren skal motta alle de opplysninger, godkjent av flaggstatens administrasjon, som er nødvendig for raskt og enkelt å innhente presis veiledning om skipets stabilitet under forskjellige driftsforhold.
- .2 Dersom det gjøres forandringer på et skip slik at det vesentlig påvirker stabilitetsopplysningene gitt til skipsføreren, skal det skaffes endrede stabilitetsopplysninger. Om nødvendig skal skipet gjennomgå ny krengeprøve.
- .3 Med mellomrom som ikke overstiger fem år, skal det utføres en lettvektsbesiktelse for å kontrollere eventuelle endringer i lettvektsdeplasement og langskips tyngdepunkt. Skipet skal gjennomgå en ny krengeprøve når det sammenlignet med de godkjente stabilitetsopplysningene, konstateres eller forventes et avvik fra lettvektsdeplasementet som overstiger 2 % eller et avvik i langskips tyngdepunkt som overstiger 1 %.

- .4 Flaggstaten administrasjon kan tillate at et enkelt skip fritas fra krengeprøve, forutsatt at det finnes grunnleggende stabilitetsopplysninger fra krengeprøven for et søsterskip og det fastslås til flaggstaten administrasjons tilfredshet at det kan skaffes pålitelige stabilitetsopplysninger for det fritatte skipet på grunnlag av slike grunnleggende opplysninger.

19 Havarikontrolltegninger (R 23)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Som veiledning for ansvarshavende offiser på skipet skal det være permanent oppslått tegninger som for hvert dekk og lasterom tydelig viser grensene for vanntette rom, åpningene i dem med lukkemidler og deres plasseringssteder, samt arrangementer for oppretting av enhver slagside som skyldes innstrømming av vann. Dessuten skal hefter med ovennevnte opplysninger være tilgjengelige for skipets offiserer.

20 Skrogets og overbygningens helhet, havarihindring og -kontroll (R 23-2)

Denne regel får anvendelse på alle roro-passasjerskip, med det unntak at for eksisterende skip får nr. 2 anvendelse senest på datoen for første periodiske besiktelse etter datoen nevnt i artikkel 14 nr. 1 i dette direktiv.

- .1 Det skal finnes indikatorer på kommandobroen for alle porter i skipssiden, lasteporten og andre lukkeinnretninger som, dersom de står åpne eller ikke sikres forsvarlig, kan føre til fylling av et spesiallasterom eller roro-lasterom. Indikatorsystemet skal være konstruert etter egensikkerhetsprinsippet og skal vise med optisk alarm om døren ikke er helt lukket eller om noen av sikringsarrangementene ikke er på plass og helt tilsatt, og med akustisk alarm om slike dører eller lukkeinnretninger åpnes eller om sikringsarrangementene løsner. Indikatorpanelet på kommandobroen skal være utstyrt med en funksjon for valg mellom «havn/sjøreise» arrangert slik at det gis en akustisk alarm på kommandobroen dersom skipet går fra havn og baugporter, innvendige porter, akterrampe eller eventuelle andre porter i skipssiden ikke er lukket eller andre lukkeinnretninger ikke er i korrekt stilling. Strømtilførselen til indikatorsystemet skal være uavhengig av strømtilførselen til betjening og sikring av portene. Indikatorsystemer som er godkjent av flaggstaten administrasjon og som er installert på eksisterende skip, behøver ikke skiftes ut.
- .2 Det skal installeres et system med fjernsynsovervåking og vannlekkasjedeteksjon som gir indikasjon på kommandobroen og maskinkontrollstasjonen om enhver lekkasje gjennom innvendige og utvendige baugporter, akterporter eller andre porter i skipssiden som kan føre til fylling av spesiallasterom eller roro-lasterom.
- .3 Spesiallasterom og roro-lasterom skal patruljeres eller overvåkes kontinuerlig med effektive midler, f.eks. fjernsynsovervåking, slik at enhver kjøretøybevegelse under ugunstige værforhold og ikke-tillatt passasjerferdsel der kan oppdages mens skipet er underveis.
- .4 Dokumenter som angir framgangsmåter for lukking og sikring av alle porter i skipssiden, lasteporten og andre lukkeinnretninger som kan føre til fylling av et spesiallasterom eller roro-lasterom dersom de står åpne eller ikke sikres forsvarlig, skal finnes om bord og være oppslått på et egnet sted.

21 Merking, periodisk manøvrering og inspeksjon av vanntette dører osv. (R 24)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

1. Det skal hver uke holdes øvelser i manøvrering av vanntette dører, lysventiler, ventiler og lukkemekanismer for spygatter.
2. Alle vanntette dører i hovedtverrskipsskott som er i bruk i sjøen, skal manøvreres hver dag.
3. Vanntette dører og alle tilhørende mekanismer og indikatorer, alle ventiler som må stenges for å gjøre et rom vanntett, og alle ventiler som må manøvreres for tverrskipsforbindelser til bruk i havaritilfeller, skal i sjøen inspiseres periodisk minst en gang hver uke.
4. Slike ventiler, dører og mekanismer skal være hensiktsmessig merket for å sikre at de kan brukes riktig, slik at den største sikkerhet oppnås.

22 Førings av dagbøker (R 25)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

1. Dører på hengsler, flyttbare plater, lysventiler, landgangs- og lasteporten og andre åpninger som etter disse regler skal holdes lukket under fart, skal være lukket før skipet forlater havn. Klokkeslettet for lukking og klokkeslettet for åpning (dersom det er tillatt etter disse regler) skal innføres i skipsdagboken.
2. Det skal føres fortegnelse i skipsdagboken over alle øvelser og inspeksjoner som kreves etter regel 21, med tydelig angivelse av enhver mangel som oppdages.

23 Heisbare bilplattformen og -ramper

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

På skip utstyrt med hengedekk til transport av passasjerkjøretøyer, skal konstruksjonen, monteringen og betjeningen være utført i samsvar med tiltak pålagt av flaggstatens administrasjon. Med hensyn til konstruksjonen skal de aktuelle reglene til en godkjent organisasjon brukes.

24 Rekkverk

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

1. På utvendige dekk som passasjerer har adgang til, og der det ikke er noen skansekleddning av tilstrekkelig høyde, skal det sørges for rekkverk i en høyde av minst 1100 mm over dekket og med en slik utforming og konstruksjon at det hindrer passasjerer i å klatre på disse rekkverkene og ved et uhell å falle ned fra dette dekket.
2. Det skal likedan sørges for rekkverk av tilsvarende konstruksjon på trapper og avsatter på slike utvendige dekk.

Del C

Maskineri

1 Alminnelige bestemmelser (R 26)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Maskineri, kjeler og andre trykkbeholdere, tilhørende rørsystemer og armatur skal være installert og skjermet slik at faren for personer om bord er redusert til et minimum, under behørig hensyn til bevegelige deler, varme overflater og andre farer.
- .2 Det skal finnes muligheter til å opprettholde eller gjenoppta normal drift av framdriftsmaskineriet selv om en av de essensielle hjelpemaskiner er ute av funksjon.
- .3 Det skal finnes midler som sikrer at maskineriet kan settes i drift fra «dødt skip»-tilstand uten hjelp utenfra.

NYE SKIP I KLASSE B OG C:

- .4 Hovedframdriftsmaskineriet og alt hjelpemaskineri av vesentlig betydning for skipets framdrift og sikkerhet skal, slik det er montert i skipet, være konstruert for å virke når skipet ligger på rett kjøl og når det krenger med inntil 15 grader til den ene eller andre siden i statiske tilstander og 22,5 grader til den ene eller andre siden i dynamiske tilstander (rulling) og samtidig krenger dynamisk (stamping) 7,5 grader ved baug eller akterstavn.

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .5 Det skal finnes midler til å stanse framdriftsmaskineriet og propellen i nødtilfeller fra aktuelle steder utenfor maskinrommet/maskinkontrollstasjonen, f.eks. åpent dekk eller styrehuset.

SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .6 Plassering og arrangement av lufterør for brennoljeservice-, bunnfellings- og smøreol-jetanker skal være slik at i tilfelle av et ødelagt lufterør skal dette ikke direkte føre til risiko for at sjø- eller regnvann trenger inn. Om bord i alle skip skal det være installert to servicetanker for brennolje for hver type drivstoff som benyttes om bord og som er nødvendig for framdrift og vitale systemer, eller tilsvarende arrangementer, med en kapasitet på minst 8 timer for skip i klasse B og minst 4 timer for skip i klasse C og D, ved maksimal kontinuerlig drift av framdriftsmaskineriet og normal driftsbelastning i sjøen for generatoranlegget.

2 Forbrenningsmotorer (R 27)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Forbrenningsmotorer med sylinderdiameter på 200 mm eller veivromvolum på 0,6 m³ og over, skal være utstyrt med sikkerhetsventiler for veivrom av passende type med tilstrekkelig utstrømningsareal. Sikkerhetsventilene skal være arrangert og utstyrt slik at uttømming fra dem styres slik at muligheten for skade på personell reduseres til et minimum.

3 Lensepumpearrangementer (R 21)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1.1 Det skal finnes et effektivt lensepumpesystem som kan pumpe fra og tørlegge et hvilket som helst vanntett rom som ikke er et rom permanent reservert for føring av ferskvann, vannballast, brennolje eller flytende last og som er utstyrt med andre effektive pumpear-

rangementer, under alle mulige forhold. Det skal finnes effektive midler for tømning av vann fra isolerte lasterom.

- .1.2 Sanitærpumper, ballastpumper og alminnelige arbeidspumper kan godtas som uavhengige maskindrevne lensepumper, dersom de er utstyrt med de nødvendige forbindelser til lenseledningssystemet.
- .1.3 Alle lensepumper som brukes i eller under lagertanker for brennolje eller i maskin- eller kjelerom, herunder rom med bunnfellingstanker eller pumpeanlegg for brennolje, skal være av stål eller annet passende materiale.
- .1.4 Arrangementet av lense- og ballastpumpesystemet skal være slik at det avskjærer muligheten for at vann skal komme fra sjøen og fra vannballastrom til laste- og maskinrom, eller fra et rom til et annet. Det skal treffes tiltak for å hindre at noen dyptank med forbindelse til lense- og ballastrør ved uaktsomhet kan bli fylt med sjøvann når den inneholder last, eller kan bli pumpet tom gjennom en lenseledning når den inneholder vannballast.
- .1.5 Alle fordelingsbokser og manuelt betjente ventiler i forbindelse med lensepumpearrangementet skal være på steder som er tilgjengelige under vanlige omstendigheter.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1.6 Det skal treffes tiltak for lensing av innelukkede lasterom som er plassert på skottdekket.
 - .1.6.1 Dersom fribordet til skottdekket er slik at dekkskanten kommer under vann når skipet krenger mer enn 5 grader, skal lensingen skje ved hjelp av et tilstrekkelig antall spygatt med hensiktsmessig størrelse og med tømning direkte over bord, montert i samsvar med kravene i regel 15.
 - .1.6.2 Dersom fribordet er slik at kanten av skottdekket kommer under vann når skipet krenger 5 grader eller mindre, skal lensingen av de innelukkede lasterommene på skottdekket føres til et eller flere egnede rom med tilstrekkelig kapasitet, som har alarm for høy vannstand og er utstyrt med egnede arrangementer for tømning over bord. I tillegg skal det sikres at:
 - .1 antall, størrelse og plassering av spygatt er slik at det hindrer urimelig opphoping av fritt vann,
 - .2 pumpearrangementene som kreves etter denne regel, tar hensyn til kravene om faste brannslukkingssystemer med sprøyting av vann under trykk,
 - .3 vann som er forurenset av bensin eller andre farlige stoffer, ikke lenses til maskinrom eller andre rom der det kan finnes tennekilder, og
 - .4 dersom det innelukkede lasterommet er beskyttet av brannslukkingssystem med karbondioksid, er dekksspygattene utstyrt med midler til å hindre utslipp av slokkegassen.

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D:

- .1.6.3 Lensesystemet fra roro-dekk og bildekk skal ha tilstrekkelig kapasitet til at spygatter, lenseporter osv. på styrbord og babord side kan tømme vannmengden som kommer fra sprinkler- og brannpumpene, under hensyn til skipets krenging og trim.
- .1.6.4 Dersom salonger for passasjerer og besetning er utstyrt med sprinkleranlegg og hydranter, skal de ha et tilstrekkelig antall spygatter til å tømme vannmengden som kommer fra brannslukking med rommets sprinklerhoder og fra to brannslanger med strålerør. Spygattene skal være plassert på det mest virkningsfulle stedet, f.eks. i hvert hjørne.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .2.1 Lensepumpesystemet som kreves etter nr. .1.1, skal være i stand til å virke under alle mulige forhold etter et havari, uansett om skipet er på rett kjøll eller har slagside. For dette formål vil i alminnelighet ledninger for lensing fra slagene være nødvendige, unntatt i trange rom i endene av skipet, der en enkelt sugeledning kan være tilstrekkelig. I rom

- som har uvanlig form, kan det kreves flere sugeledninger. Det skal treffes tiltak for å sikre at vannet i vedkommende rom renner til lenserørene.
- .2.2 Der det er praktisk mulig, skal de maskindrevne lensepumpene være plassert i atskilte vanntette rom og være slik arrangert eller plassert at disse rommene ikke lett vil bli fylt på grunn av samme skade. Dersom hovedframdriftsmaskineri, hjelpemaskineri og kjeler er installert i to eller flere vanntette rom, skal de pumper som er anvendelige som lensepumper, så vidt mulig være fordelt på disse rommene.
- .2.3 Med unntak av tilleggs-pumper som kan være arrangert bare for skarpene, skal enhver påbudt lensepumpe være innrettet til å ta vann fra et hvilket som helst rom som i henhold til nr. .1.1 skal tørrellegges.
- .2.4 Alle maskindrevne lensepumper skal være i stand til å gi vannet en hastighet på minst 2 m/sek. gjennom den fastsatte hovedlenseledningen. Uavhengige maskindrevne lensepumper plassert i maskinrom skal ha direkte sugerør fra disse rommene, med det unntak at det ikke kreves mer enn to slike sugerør i noe enkelt rom. Dersom det finnes to eller flere slike sugerør, skal det være minst ett på hver side av skipet. Direkte sugerør skal plasseres på passende steder, og de som er plassert i maskinrom, skal ha en diameter som ikke er mindre enn den som kreves for hovedlenserøret.
- .2.5 I tillegg til det eller de direkte lenserør som er fastsatt i nr. .2.4, skal det i maskinrommet være et direkte nødlenserør, utstyrt med tilbakeslagsventil, fra hovedsirkulasjonspumpen til lensenivået i maskinrommet; diameteren for dette direkte røret skal være den samme som hovedinntaket til pumpen som brukes
- .2.6 Spindlene til sjøinntaket og direkte sugeventiler skal føres godt over maskinplattformen.
- .2.7 Alle lenserør opp til forbindelsen til pumpene skal være uavhengige av annen rørledning.
- .2.8 Diameteren «d» av hoved- og sidelenserøret skal beregnes etter følgende formel. Den virkelige innvendige diameteren av hovedlenserøret kan likevel avrundes til nærmeste standardstørrelse som flaggstatens administrasjon kan godta: hovedlenserør:

$$d = 25 + 1,68 \sqrt{L(B + D)}$$
 sidelenserør mellom oppsamlingskassene og lenserørene:

$$d = 25 + 2,15 \sqrt{L(B + D)}$$
 der:
 d er den innvendige diameteren av hovedlenserøret (millimeter),
 L og B er skipets lengde og bredde (meter),
 L1 er rommets lengde, og
 D er skipets dybde i riss til skottdekket (meter); i et skip med et innelukket lasterom på skottdekket som lense innvendig i samsvar med kravene i nr. .1.6.2 og som strekker seg over hele skipets lengde, skal D likevel måles til neste dekk over skottdekket. Dersom de innelukkede lasterommene omfatter en mindre lengde, skal D settes til dybden i riss til skottdekket pluss lh/L der l og h er henholdsvis den samlede lengden og høyden av de innelukkede lasterommene.
- .2.9 Det skal treffes tiltak for å hindre at et rom som betjenes av lenserør blir fylt med vann i tilfelle av at røret sprekker eller på annen måte blir skadet i et annet rom ved kollisjon eller grunnstøting. For dette formål skal det, dersom noen del av røret ligger nærmere skipssiden enn en femdel av skipets bredde (målt i rett vinkel på senterlinjen i høyde med den dypeste oppdelingslastelinjen) eller i en kanalkjøl, plasseres en tilbakeslagsventil i røret i det rom som inneholder den åpne enden.
- .2.10 Fordelingskasser, kraner og ventiler i forbindelse med lensepumpesystemet skal være arrangert slik at i tilfelle av fylling vil en av lensepumpene kunne suge fra et hvilket som helst rom; dessuten skal lense-systemet ikke settes ut av virksomhet ved skade på en pumpe eller på dens rørforbindelse til hovedlenseledningen beliggende nærmere skips-sidene enn en femdel av skipets bredde. Dersom det er bare ett rørledningssystem felles

for alle pumper, må de nødvendige ventiler for kontroll av lensingen kunne manøvreres fra et sted over skottdekket. Der det i tillegg til hovedlensesystemet er montert et nødlen-sesystem, skal dette være uavhengig av hovedsystemet og arrangert slik at en pumpe er i stand til å suge fra et hvilket som helst rom i fylt tilstand som fastsatt i nr. 2.1; i så tilfelle behøver bare de ventiler som er nødvendige for manøvrering av nødlen-sesystemet, å kunne manøvreres fra et sted over skottdekket.

- .2.11 Alle kraner og ventiler nevnt i nr. 2.10 og som kan manøvreres fra et sted over skottdekket, skal ha sine betjeningshåndtak på manøvreringsstedet tydelig merket og skal være utstyrt med innretninger som viser om de er åpne eller stengt.

4 Antall og type lensepumper (R 21)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- Inntil 250 passasjerer: en hovedmaskinpumpe og en maskindrevet uavhengig pumpe, plassert og drevet fra et sted utenfor maskinrommet
- Over 250 passasjerer: en hovedmaskinpumpe og to maskindrevne uavhengige pumper, med en av dem plassert og drevet fra et sted utenfor maskinrommet.
- Hovedmaskinpumpen kan erstattes av en maskindrevet uavhengig pumpe.
- Til tørrlegging av meget små rom kan det brukes transportable håndpumper.

5 Midler for gang akterover (R 28)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Det skal sørges for tilstrekkelig maskinkraft for gang akterover til å sikre det nødvendige herredømme over skipet under alle normale forhold.
- .2 Maskineriets evne til å omkaste propellens gangretning tilstrekkelig hurtig, og dermed stoppe skipet fra største vanlige fart forover innen en rimelig distanse, skal vises og registreres.
- .3 Stopptider, anlagte kurser og distanser registrert ved prøver, sammen med resultater fra prøver som skal vise evnen til skip med flere propeller til å navigere og manøvrere med en eller flere propeller ute av funksjon, skal være tilgjengelige om bord til bruk for skipsføreren eller bestemt personale.

6 Styremaskin (R 29)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Alle skip skal være utstyrt med en effektiv hovedstyremaskin og reservestyremaskin. Hovedstyremaskinen og reservestyremaskinen skal være arrangert slik at feil i en av dem ikke setter den andre ut av funksjon.
- .2 Hovedstyremaskinen og rorstammen skal:
 - .2.1 ha tilstrekkelig styrke og være i stand til å styre skipet ved største vanlige fart forover, og være slik konstruert at de ikke vil bli skadet ved største fart akterover,
 - .2.2 være i stand til å legge roret over fra 35 grader på den ene siden til 35 grader på den andre siden når skipet har sitt største dypgående og går i største vanlige fart forover og, under de samme forhold, fra 35 grader på hver side til 30 grader på den andre siden i løpet av ikke mer enn 28 sekunder,
 - .2.3 være maskindrevet der dette er nødvendig for å oppfylle kravene i nr. 2.2.2 og i alle tilfeller når det er nødvendig med en rorstamme på mer enn 120 mm i diameter ved rorpinnen, ikke medregnet forsterkning for fart i islagte farvann, for å oppfylle kravene i nr. 2.2.1.

- .3 Eventuell reservestyremaskin skal:
- .1 ha tilstrekkelig styrke og være i stand til å styre skipet ved manøverfart og kunne settes hurtig i bruk i en nødsituasjon,
 - .2 være i stand til å legge roret over fra 15 grader på den ene siden til 15 grader på den andre siden i løpet av ikke mer enn 60 sekunder når skipet har sitt største dypgående og er i halv vanlig fart forover eller 7 knop, dersom dette er mer, og
 - .3 være maskindrevet der dette er nødvendig for å oppfylle kravene i nr. .3.2 og i alle tilfeller når det er nødvendig med en rorstamme på mer enn 230 mm ved rorpinnen, ikke medregnet forsterkning for fart i islagte farvann.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .4 Styremaskinkraftenheter skal:
- .1 være arrangert for automatisk oppstart når kraften kommer tilbake etter svikt i krafttilførselen, og
 - .2 kunne settes i gang fra et sted på kommandobroen. I tilfelle av svikt i krafttilførselen til hvilken som helst av styremaskinkraftenheter skal det gis en akustisk og optisk alarm på kommandobroen.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .5 Dersom hovedstyremaskinen omfatter to eller flere identiske kraftenheter, behøver det ikke være montert en reservestyremaskin, forutsatt at:
- .1 hovedstyremaskinen er i stand til å bevege roret som fastsatt i nr. .2.2 med hvilken som helst av kraftenheter ute av funksjon,
 - .2 hovedstyremaskinen er arrangert slik at etter en enkeltfeil i dens rørledningssystem eller i en av kraftenheter, kan feilen isoleres slik at styreevnen kan opprettholdes eller raskt gjenvinnes.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .6 Styremaskinkontroll skal finnes:
- .1 for hovedstyremaskinen, både på kommandobroen og i styremaskinrommet,
 - .2 når hovedstyremaskin er arrangert i samsvar med nr. .4, i form av to uavhengige kontrollsystemer som begge kan betjenes fra kommandobroen. Dette innebærer ikke krav om dobbelt styrehjul eller styrespak. Dersom kontrollsystemet består av en hydraulisk telemotor, behøver det ikke være montert et annet uavhengig system,
 - .3 for reservestyremaskinen, i styremaskinrommet, og dersom den er maskindrevet, skal den også kunne betjenes fra kommandobroen og være uavhengig av kontrollsystemet for hovedstyremaskinen.
- .7 Ethvert kontrollsystem for hoved- og reservestyremaskin som kan betjenes fra kommandobroen, skal oppfylle følgende krav:
- .1 dersom det er elektrisk, skal det betjenes av sin egen separate strømkrets som forsynes fra styremaskinens hovedstrømkrets fra et punkt inne i styremaskinrommet, eller direkte fra samleskinner på fordelingstavlen som forsyner denne hovedstrømkretsen for styremaskinen, fra et punkt på tavlen like ved tilførselen til hovedstrømkretsen for styremaskinen,
 - .2 det skal finnes midler i styremaskinrommet for frakopling av ethvert kontrollsystem som kan betjenes fra kommandobroen, fra den styremaskin det betjener,
 - .3 systemet skal kunne settes i gang fra et sted på kommandobroen,
 - .4 i tilfelle av svikt i den elektriske krafttilførselen til kontrollsystemet, skal det gis en akustisk og en optisk alarm på kommandobroen, og
 - .5 det skal bare finnes kortslutningsvern for strømkretser som forsyner styremaskinkontroll.

- .8 De elektriske strømkretsene og kontrollsystemer for styremaskin med tilhørende deler, ledninger og rør som kreves etter denne regel og regel 7, skal være atskilt fra hverandre så langt det er praktisk mulig i hele sin lengde.
- .9 Det skal finnes et middel til samband mellom kommandobroen og styremaskinrommet eller alternativ styreplass.
- .10 Vinkelstillingen på roret/rorene skal:
 - .1 dersom hovedstyremaskinen er maskindrevet, vises på kommandobroen. Visningen av rorvinkelen skal være uavhengig av kontrollsystemet for styremaskinen,
 - .2 kunne gjenkjennes i styremaskinrommet.
- .11 Hydraulisk maskindrevet styremaskin skal være utstyrt med følgende:
 - .1 arrangementer for å holde den hydrauliske væsken ren, under hensyn til det hydrauliske systemets type og konstruksjon,
 - .2 lavnivåalarm for hvert reservoar for hydraulisk væske for å gi tidligst mulig varsel om lekkasje av hydraulisk væske. Det skal gis akustisk og optisk alarm på kommandobroen og der den er lett å merke i maskinrommet, og
 - .3 fast lagertank med tilstrekkelig kapasitet til å fylle på nytt minst ett kraftaktiverende system, medregnet reservoaret, der det kreves at styremaskinen er maskindrevet. Lagertanken skal være permanent tilkopledd med rørledninger på en slik måte at de hydrauliske systemene lett kan fylles på nytt fra et sted inne i styremaskinrommet, og skal være utstyrt med en måler som viser hvor mye den inneholder.
- .12 Styremaskinrommet skal være:
 - .1 lett tilgjengelig og, så langt det er praktisk mulig, atskilt fra maskinrom, og
 - .2 utstyrt med passende arrangementer som sikrer arbeidsatkomst til styremaskinen og kontrollinnretninger. Disse arrangementene skal omfatte rekkverk og rist eller andre sklisikre overflater for å sikre passende arbeidsforhold i tilfelle av lekkasje av hydraulisk væske.

7 Tilleggskrav til elektrisk og elektrohydraulisk styremaskin (R 30)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Det skal installeres en innretning som viser at motorene til elektriske og elektrohydrauliske styremaskiner er i gang, på kommandobroen og ved en passende manøverbass for hovedmaskineriet.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .2 Hver elektriske eller elektrohydrauliske styremaskin som omfatter en eller flere kraftenheter, skal betjenes av minst to egne strømkretser som mates direkte fra hovedtavlen; en av kretsene kan likevel forsynes gjennom nødtavlen. En elektrisk eller elektrohydraulisk reservestyremaskin forbundet med elektrisk eller elektrohydraulisk hovedstyremaskin kan være kopledd til en av strømkretsene som forsyner denne hovedstyremaskinen. Strømkretsene som forsyner en elektrisk eller elektrohydraulisk styremaskin, skal ha tilstrekkelig ytelse til å forsyne alle motorer som kan forbindes med dem samtidig og som kan måtte være i funksjon samtidig.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .3 Det skal finnes kortslutningsvern og alarm for overbelastning for elektriske og elektrohydrauliske strømkretser og motorer til styremaskiner. Vern mot overstrøm, herunder startstrøm dersom slik finnes, skal være for minst det dobbelte av full belastningsstrøm for den motoren eller strømkretsen som har slikt vern, og skal være arrangert slik at det tillater passende startstrøm å passere.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

Alarmene som kreves etter dette nummer, skal være både akustiske og optiske og skal være plassert på et lett synlig sted i hovedmaskinrommet eller kontrollrommet der hovedmaskineriet normalt kontrolleres fra, og skal også oppfylle kravene i regel 6 i del E i dette kapittel når regelen får anvendelse.

- .4 Når en reservestyremaskin som etter regel 6.3.3 skal være maskindrevet, ikke drives med elektrisk kraft eller drives med en elektrisk motor som først og fremst er beregnet på annen virksomhet, kan hovedstyremaskinen mates gjennom en strømkrets fra hovedtavlen. Når en slik elektrisk motor som først og fremst er beregnet på annen virksomhet, er arrangert for å drive en slik reservestyremaskin, kan flaggstatens administrasjon frafalle kravene i nr. .3 dersom den er tilfreds med vernearrangementet sammen med kravene i regel 6.4.1 og .4.2 som får anvendelse på reservestyremaskiner.

8 Ventilasjonssystemer i maskinrom (R 35)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Maskinrom av kategori A skal være tilfredsstillende ventilert slik at det når maskineri eller kjeler i slike rom er i full drift under alle værforhold, også hardt vær, opprettholdes tilfredsstillende lufttilførsel til rommene av hensyn til personellens sikkerhet og bekvemmelighet og maskinenes drift.

9 Samband mellom kommandobro og maskinrom (R 37)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Det skal finnes minst to uavhengige sambandsinnretninger til å formidle ordre fra kommandobroen til det sted i maskinrommet eller i kontrollrommet der maskinenes hastighet og propellenes gangretning normalt kontrolleres fra: en av disse skal være en maskintelegraf som gir synlig angivelse av ordre og svar både i maskinrommet og på kommandobroen. Det skal finnes en egnet sambandsinnretning til ethvert annet sted der hastigheten eller propellenes gangretning kan kontrolleres fra.

10 Maskinistalarm (R 38)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Det skal finnes maskinistalarm som betjenes enten fra maskinkontrollrommet eller på en eventuell manøvreringsplattform, og som skal kunne høres tydelig i maskinistenes oppholdsrom og/eller kommandobroen.

11 Plassering av nødinstallasjoner (R 39)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Elektriske nødkraftkilder, brannpumper, lensepumper, unntatt slike som spesielt betjener rom forenfor kollisjonsskottet, og faste brannsløkkingssystemer som kreves etter kapittel II 2, og andre nødinstallasjoner som er vesentlige for skipets sikkerhet, unntatt ankerspill, skal ikke installeres forenfor kollisjonsskottet.

12 Manøvreringsorganer for maskineri (R 31)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Hoved- og hjelpemaskineri som er vesentlig for skipets framdrift og sikkerhet, skal være utstyrt med effektive betjenings- og manøvreringsorganer.

- .2 Dersom det finnes innretning til fjernmanøvrering av framdriftsmaskineriet fra kommandobroen og maskinrommene er beregnet på å være bemannet, får følgende bestemmelser anvendelse:
 - .1 Propellens hastighet, gangretning og eventuelt stigningen skal være fullt kontrollerbar fra kommandobroen under alle seilingsforhold, herunder manøvrering.
 - .2 Fjernmanøvreringen skal for hver uavhengig propell utføres ved hjelp av en manøvreringsinnretning som er slik konstruert og bygd at betjeningen av den ikke krever spesiell oppmerksomhet rettet mot detaljer i maskineriets virkemåte. Dersom flere propeller er konstruert for å være i funksjon samtidig, kan de manøvreres ved hjelp av en manøvreringsinnretning.
 - .3 Hovedframdriftsmaskineriet skal utstyres med en nødstopppinnretning på kommandobroen som skal være uavhengig av manøvreringssystemet på kommandobroen.
 - .4 Ordre til framdriftsmaskineriet fra kommandobroen skal vises i kontrollrommet for hovedmaskineriet eller eventuelt på manøvreringsplattformen.
 - .5 Fjernmanøvrering av framdriftsmaskineriet skal være mulig fra bare ett sted ad gangen; og på slike steder er internt forbundne manøvreringsplasser tillatt. På hvert sted skal det være en indikator som viser fra hvilket sted framdriftsmaskineriet manøvreres. Overføring av manøvrering fra kommandobro til maskinrom skal være mulig bare i hovedmaskinrommet eller maskineriets hovedkontrollrom. Dette systemet skal omfatte en innretning som skal hindre drivtrykket fra å endre seg vesentlig når manøvreringen overføres fra ett sted til et annet.
 - .6 Det skal være mulig å manøvrere framdriftsmaskineriet lokalt, selv i tilfelle av feil i hvilken som helst del av fjernmanøvreringssystemet.
 - .7 Fjernmanøvreringssystemets konstruksjon skal være slik at i tilfelle det svikter, blir det gitt alarm. Forhåndsinnstilt hastighet og gangretning for propellen skal opprettholdes inntil lokal manøvrering er i funksjon.
 - .8 Kommandobroen skal utstyres med indikatorer som viser
 - .1 propellhastighet og rotasjonsretning for propell med fast stigning,
 - .2 propellhastighet og stigningsstilling for propell med vridbar stigning.
 - .9 Det skal finnes alarm på kommandobroen og i maskinrommet som viser lavt startlufttrykk og som skal settes på et nivå som tillater videre startoperasjoner for hovedmaskinen. Dersom framdriftsmaskineriets fjernmanøvreringssystem er konstruert for automatisk start, skal antall automatiske fortløpende forsøk som ikke fører til start, begrenses for å sikre tilstrekkelig startlufttrykk for lokal start.
- .3 Dersom hovedframdriftsmaskineriet og tilknyttet maskineri, herunder elektrisk hovedtilførselskilde, er utstyrt med forskjellige grader av automatisk styring eller fjernmanøvrering og er under kontinuerlig manuell overvåking fra et kontrollrom, skal arrangementer og betjeningsinnretninger være slik konstruert, utstyrt og installert at maskineriets drift blir like sikker og effektiv som om det var under direkte overvåking; for dette formål får regel II-1/E/1 til II-1/E/5 anvendelse der det passer. Det skal tas spesielt hensyn til beskyttelse mot brann og fylling.
- .4 Automatiske start-, drifts- og manøvreringssystemer skal i alminnelighet innbefatte innretninger som gjør det mulig å oppheve den automatiske styringen manuelt. Feil i noen del av slike systemer skal ikke hindre bruk av manuell opphevingssystemet.

SKIPI KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .5 Skipene skal tilfredsstille kravene i nr. .1 til .4 med følgende endringer:
 - .1 nr. 1 erstattes med følgende:
 - «1. Hoved- og hjelpemaskineri som er vesentlig for skipets framdrift, manøvrering og sikkerhet, skal være utstyrt med effektive betjenings- og manøvreringsorganer. Alle kontrollsystemer som er avgjørende for skipets fram-

- drift, manøvrering og sikkerhet, skal være uavhengige eller slik konstruert at feil i ett system ikke nedsetter virkningen til et annet system»
- .2 i første og andre linje i nr. 2 utgår ordene «og maskinrommene er beregnet på å være bemannet».
 - .3 første setning i nr. 2.2 erstattes med følgende:
 - «.2 slik manøvrering skal foregå ved en egen betjeningsinnretning for hver uavhengige propell, med automatisk funksjon av alle virksomheter forbundet til den, herunder eventuelt midler til å hindre overbelastning av framdriftsmaskineriet».
 - .4 nr. 2.4 erstattes med følgende:
 - «.4 ordre til framdriftsmaskineriet fra kommandobroen skal vises i kontrollrommet for hovedmaskineriet og på manøvreringsplattformen».
 - .5 en ny setning tillegges i slutten av nr. 2.6, som da lyder:

«Det skal også være mulig å kontrollere hjelpemaskineri som er avgjørende for skipets framdrift og sikkerhet, på eller nær det aktuelle maskineriet», og
 - .6 nr. 2.8, 2.8.1 og 2.8.2 erstattes av følgende:
 - «.8 indikatorer skal monteres på kommandobroen, i kontrollrommet for hovedmaskineriet og på manøvreringsplattformen for
 - .8.1 propellhastighet og rotasjonsretning for propell med fast stigning, og
 - .8.2 propellhastighet og stigningsstilling for propell med vridbar stigning.»

13 Damprørsystemer (R 33)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Alle dampør og armatur koplet på røret som det kan passere damp gjennom, skal være konstruert, bygd og installert slik at det tåler maksimal arbeidsbelastning som det kan utsettes for.
- .2 Det skal finnes innretninger for drenering av alle dampør der det ellers kunne forekomme farlig vannslag.
- .3 Dersom et dampør eller armatur kan komme til å motta damp fra en hvilken som helst kilde ved et høyere trykk enn det er konstruert for, skal det monteres en passende reduksjonsventil, sikkerhetsventil og trykkmåler.

14 Lufttrykksystemer (R 34)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 På alle skip skal det finnes innretninger til å hindre i overtrykk i noen del av trykkluftsystemer og alle steder der vannkapper eller luftkapper for trykkpumper og kjølere kan utsettes for farlig overtrykk på grunn av lekkasje inn i dem fra lufttrykkdelene. Det skal finnes passende trykksikkerhetsarrangementer for alle systemer.
- .2 Hovedstartluftsarrangementet for forbrenningsmotorer til hovedframdrift skal være tilfredsstillende beskyttet mot virkningene av tilbakeslag og innvendig eksplosjon i startlufrørene.
- .3 Alle utløpsrør fra startluftkompressorene skal føres direkte til startlufttankene, og alle startør fra starttankene til hoved- og hjelpemotorer skal være fullstendig atskilt fra kompressorenes utløpsrørsystem.
- .4 Det skal treffes tiltak for å redusere forekomst av olje i lufttrykksystemene til et minimum og for drenere disse systemene.

15 Vern mot støy (R 36)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

Det skal treffes tiltak for å redusere maskinstøy i maskinrom til akseptable nivåer. Dersom denne støyen ikke kan reduseres tilstrekkelig, skal kilden til den kraftige støyen isoleres på passende måte, eller det skal finnes ly for støyen dersom det kreves at rommet er bemannet. Det skal finnes hørselsvern for personale som må gå inn i slike rom.

16 Heiser

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D:

- .1 Passasjer- og godsheiser skal med hensyn til dimensjonering, utforming, passasjerantall og/eller godsmengde, være i samsvar med bestemmelsene fastsatt av flaggstatens administrasjon i hvert enkelt tilfelle eller for hver enkelt anleggstype.
- .2 Installasjonstegninger og vedlikeholdsinstrukser, herunder bestemmelser for periodisk kontroll, skal være godkjent av flaggstatens administrasjon, som skal kontrollere og godkjenne anlegget før det tas i bruk.
- .3 Etter godkjenning utsteder flaggstatens administrasjon et sertifikat som skal oppbevares om bord.
- .4 Flaggstatens administrasjon kan tillate at periodiske kontroller utføres av en sakkyndig godkjent av administrasjonen, eller av en godkjent organisasjon.

Del D

Elektriske installasjoner

1 Alminnelige bestemmelser (R 40)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Elektriske installasjoner skal være slik at
 - .1 alle elektriske hjelpefunksjoner som er nødvendig for skipets normale drifts- og beboelsestilstand, vil være sikret uten å gripe til den elektriske nødkraftkilden,
 - .2 elektriske funksjoner som er av vesentlig betydning for sikkerheten, vil være sikret i forskjellige nødsituasjoner, og
 - .3 passasjerenes, besetningens og skipets sikkerhet mot elektriske faremomenter vil være ivaretatt.
- .2 Flaggstatens administrasjon skal treffe passende tiltak for å sikre ensartet gjennomføring og anvendelse av bestemmelsene i denne del med hensyn til elektriske installasjoner .

2 Elektrisk hovedkraft- og belysningskilde (R 41)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Nye skip i klasse C og D der den elektriske kraften er den eneste kraften til å holde i gang de hjelpefunksjoner som er vesentlige for skipets sikkerhet, og nye og eksisterende skip i klasse B der den elektriske kraften er den eneste kraften til å holde i gang de hjelpefunksjoner som er vesentlige for skipets sikkerhet og framdrift, skal være utstyrt med to eller flere hovedgeneratorsett med slik effekt at ovennevnte funksjoner kan betjenes når ett av generatorsettene er ute av funksjon.

I nye skip i klasse C og D som har lengde mindre enn 24 meter, kan ett av hovedgeneratorsettene være drevet av hovedmotoren for framdrift, forutsatt at den har tilstrekkelig

effekt til at ovennevnte funksjoner kan betjenes når ett av generatorsettene er ute av funksjon.

- .2.1 Et hovedanlegg for elektrisk lys som skal gi belysning i alle de deler av skipet som normalt er tilgjengelige for og brukt av passasjerer eller besetning, skal forsynes fra den elektriske hovedkraftkilden.
- .2.2 Hovedanlegget for elektrisk belysning skal være arrangert slik at brann eller annet uhell i rom som inneholder den elektriske hovedkraftkilden, eventuelt tilhørende transformatorutstyr, hovedtavlen og hovedlystavlen ikke vil sette ut av funksjon nødbelysningsanlegget fastsatt i regel 3.
- .2.3 Nødanlegget for elektrisk belysning skal være arrangert slik at brann eller annet uhell i rom som inneholder nødstrømkilden, eventuelt tilhørende transformatorutstyr, nødtavlen og nødlystavlen ikke vil sette hovedanlegget for elektrisk belysning fastsatt i denne regel ut av funksjon.
- .3 Hovedtavlen skal være slik plassert i forhold til en hovedgeneratorstasjon at så langt som praktisk mulig kan den normale strømforsyningen bli påvirket av brann eller annet uhell bare i rommet der generatorsettet og tavlen er installert.

3 Elektrisk nødkraftkilde (R 42)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Alle skip skal være utstyrt med en selvstendig elektrisk nødkraftkilde med nødtavle plassert over skottdekket, på et lett tilgjengelig sted som ikke skal støte opp til grensene for maskinrom i kategori A eller de rom som inneholder den elektriske hovedkraftkilden eller hovedtavlen.
- .2 Den elektriske nødkraftkilden kan være enten et akkumulatorbatteri som tilfredsstiller kravene i nr. .5 uten opplading eller et for stort spenningsfall, eller en generator som tilfredsstiller kravene i nr. .5, drevet av en passende maskin av forbrenningstype med uavhengig forsyning av drivstoff som har et flammepunkt på ikke mindre enn 43 grader C, med automatisk startarrangement for nye skip og godkjent startarrangement for eksisterende skip, og utstyrt med en overgangskilde for elektrisk kraft i samsvar med nr. .6, med mindre, når det gjelder nye skip i klasse C og D med lengde mindre enn 24 meter, det er sørget for et hensiktsmessig plassert, uavhengig batteriarrangement for den bestemte strømbukeren i det tidsrommet som kreves etter disse reglene.
- .3 Den elektriske nødkraftkilden skal være arrangert slik at den vil fungere effektivt når skipet har en slagside på inntil 22,5 grader og når skipets trim er 10 grader i forhold til rett kjø. Nødgeneratorsett skal kunne startes enkelt under alle kuldeforhold som vil kunne forekomme og skal på nye skip kunne startes automatisk.
- .4 Nødtavlen skal være plassert så nær den elektriske nødkraftkilden som praktisk mulig.
- .5 Den elektriske nødkraftkilden fastsatt under nr. .1 skal
 - .1 som generell regel kunne fungere i et tidsrom på tolv timer i skip i klasse B (nye og eksisterende), seks timer i skip i klasse C (nye), og tre timer i skip i klasse D (nye),
 - .2 særlig kunne betjene samtidig de forbrukerne som er angitt i de følgende tjenestene og slik det kreves for klassen av skip og i de tidsrom det er angitt foran
 - a) skipets nødlensepumpe og en av brannpumpene,
 - b) nødbelysning:
 1. på hver mønstrings- eller innskipingsstasjon og over sidene,
 2. i alle ganger, trapper og utganger som gir adgang til mønstrings- eller innskipingsstasjonene,

3. i maskinrommene og på det sted der nødgeneratoren er plassert,
4. på kontrollstasjonene der radio- og hovednavigasjonsutstyret er plassert,
5. som fastsatt i regel II-2/B/16.1.3.7 og II-2/B/6.1.7,
6. ved hvert oppbevaringssted for brannmannsutstyr,
7. ved nødlensepumpen og en av brannpumpene nevnt under bokstav a), og på det sted der deres motorer startes fra,
- c) skipets navigasjonslys,
- d)
 1. alt sambandsutstyr,
 2. det generelle alarmsystemet,
 3. branndeteksjonssystemet, og
 4. alle signaler som kan være nødvendige i en nødsituasjon, dersom de drives elektrisk fra skipets hovedgeneratorsett,
- e) skipets sprinklerpumpe, dersom slik finnes og er elektrisk drevet, og
- f) skipets dagslys-signallampe, dersom den drives av skipets elektriske hovedkraftkilde,
- .3 kunne forsyne i minst en halv time de maskinelt betjente vanntette dørene sammen med de tilhørende betjenings-, indikator- og alarmkretsene.
- .6 Overgangskilden for elektrisk nødkraft som er fastsatt i nr. .2, skal bestå av et akkumulatorbatteri som er hensiktsmessig plassert for bruk i en nødsituasjon og som skal kunne levere strøm i en halv time uten oppladning eller et for stort spenningsfall
 - a) den belysning som er fastsatt i nr. .2 bokstav b)1 i denne regel,
 - b) de vanntette dørene som fastsatt i nr. .7.2 og .7.3 i regel II-1/B/13, men ikke nødvendigvis alle samtidig, med mindre det finnes en uavhengig overgangskilde med lagret energi, og
 - c) betjenings-, indikator- og alarmkretsene som fastsatt i nr. .7.2 i regel II-1/B/13.
- .7 SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:
Der det er nødvendig med elektrisk kraft for å gjenoppta framdriften, skal kapasiteten være tilstrekkelig til å gjenoppta framdriften av skipet, eventuelt sammen med annet maskineri, fra «dødt skip»-tilstand innen 30 minutter etter strøbrudd.

4 Supplerende nødbelysning for roro-skip (R 42-1)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

På alle skip med roro-lasterom eller spesiallasterom skal i tillegg til nødbelysningen fastsatt i regel II/1/0/3.5.2b)

- .1 alle passasjerrom og -ganger være utstyrt med supplerende elektrisk belysning som kan fungere i minst tre timer når alle andre elektriske kraftkilder har sviktet og under alle krengingsforhold. Den belysning som finnes, skal være slik at atkomsten til rømningsveiene er lett synlig. Kraftkilden til den supplerende belysningen skal bestå av akkumulatorbatterier plassert inne i belysningsenhetene som lades kontinuerlig, der det er praktisk mulig, fra nødtaflen. Som et alternativ kan flaggstatens administrasjon godta andre belysningsmidler som er minst like effektive. Den supplerende nødbelysningen skal være slik at enhver svikt i lampen øyeblikkelig konstateres. Alle akkumulatorbatterier som finnes, skal skiftes ut med mellomrom som tar hensyn til den spesifiserte levetiden i de omgivelser de brukes i, og
- .2 det være plassert en bærbar, oppladbar batteridrevet lampe i alle ganger, rekreasjonsrom og alle arbeidsrom for besetningen som normalt er i bruk, med mindre det finnes supplerende nødbelysning som fastsatt i nr. .1.

5 Sikkerhetstiltak mot støt, brann og andre farer som skyldes elektrisitet (R 45)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Udekkede metalldele i elektriske maskiner eller utstyr som ikke er ment å være strømførende, men som er tilbøyelige til å bli strømførende som følge av feil, skal jordes, med mindre maskinene eller utstyret
 - .1 har en tilførselsspenning som ikke overstiger 50 V likestrøm eller 50 V effektiv spenningsverdi mellom ledere; autotransformatorer skal ikke brukes for å oppnå denne spenningen, eller
 - .2 får tilførsel til en spenning som ikke overstiger 250 V ved sikkerhetsisolerende transformatorer som forsyner bare en forbruksinnretning, eller
 - .3 er konstruert i samsvar med prinsippet om dobbelt isolasjon.
- .2 Alle elektriske apparater skal være konstruert og installert slik at de ikke forårsaker skade ved vanlig behandling eller berøring.
- .3 Sidene, baksiden og om nødvendig forsiden av tavler skal være passende beskyttet. Udekkede strømførende deler med en spenning til jord som overstiger spenningen fastsatt i nr. .1.1, skal ikke være installert på forsiden av slike tavler. Der det er nødvendig, skal tavlen være utstyrt med isolerende matter eller gitter på forsiden og baksiden.
- .4 I fordelingssystemer uten forbindelse til jord skal det finnes en innretning som kan overvåke isolasjonsnivået til jord og gi en akustisk eller optisk indikasjon på unormalt lave isolasjonsverdier.
 - .5.1 Alt metalltrekk og all metallarmering av kabler skal være elektrisk sammenhengende og jordnet.
 - .5.2 Alle elektriske kabler og ledninger lagt utvendig på utstyr skal minst være av brannhemmende type og skal være installert slik at deres opprinnelige brannhemmende egenskaper ikke er redusert. Der det er nødvendig for bestemt bruk, kan flaggstatens administrasjon tillate bruk av spesielle typer kabler, f.eks. radiofrekvenskabler, som ikke tilfredsstiller forannevnte bestemmelser.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .5.3 Kabler og ledninger for kraft, belysning, interne samband og signaler som er av vesentlig betydning eller som er nødvendig i en nødsituasjon, skal så langt det er praktisk mulig legges utenom bysser, vaskerom, maskinrom i kategori A og deres kapper og andre områder med høy brannfare. På nye og eksisterende roro-passasjerskip skal kabler til nødalarm og høyttalersystemer installert på eller etter den dato som er nevnt i artikkel 14 nr. 1 i dette direktiv, godkjennes av flaggstatens administrasjon, under hensyn til rekommandasjoner utarbeidet av IMO. Kabler som forbinder brannpumper med nødtavler, skal være av en type som er motstandsdyktig mot brann der de er ført gjennom områder med høy brannfare. Der det er praktisk mulig skal alle slike kabler legges på en måte som utelukker at de gjøres ubrukbare som følge av oppvarming av skottene på grunn av brann i et tilstøtende rom.
- .6 Kabler og ledninger skal være installert og festet slik at skamfling og annen skade unngås. Avslutninger og ledd i alle ledere skal være laget slik at kabelens opprinnelige elektriske, mekaniske, flammehemmende og, om nødvendig, flammebestandige egenskaper bevares.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .7.1 Hver enkelt strømkrets skal være beskyttet mot kortslutning og mot overbelastning, unntatt i tilfeller tillatt etter regel II-1/C/6 og II-1/C/7.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .7.2 Lysarmaturer skal være arrangert slik at temperaturstigninger som kan forårsake skade på kabler og ledninger, unngås, og slik at det forhindres at omgivende materiale blir altfor varmt.
- .8.1 Akkumulatorbatterier skal ha passende kasser, og rom som hovedsakelig brukes til oppbevaring av dem, skal være forsvarlig konstruert og effektivt ventilert.
- .8.2 Elektrisk eller annet utstyr som kan utgjøre en tennkilde for brannfarlige damper, skal ikke tillates i disse rommene.
- .9 Fordelingssystemer skal være arrangert slik at brann i en hvilken som helst vertikal hovedsone i henhold til regel II-2/A/2.9 ikke vil innvirke på virksomhet av vesentlig betydning for sikkerheten i noen annen slik sone. Dette kravet vil være oppfylt dersom hoved- og nødtilførselsledninger som føres gjennom en slik sone, er så godt atskilt både vertikalt og horisontalt som praktisk mulig.

Del E

Tilleggskrav for periodisk ubemannede maskinrom

Spesiell vurdering (R 54)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Alle nye skip i klasse B, C og D og eksisterende skip i klasse B skal vurderes spesielt av flaggstatens administrasjon når det gjelder spørsmål om deres maskinrom kan være periodevis ubemannet, og om det i så fall er nødvendig å stille krav i tillegg til det som er fastsatt i disse regler for å oppnå tilsvarende sikkerhet som for normalt bemannede maskinrom.

1 Alminnelige bestemmelser (R 46)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 De arrangementer som finnes, skal sikre at skipets sikkerhet under alle seilingsforhold, herunder manøvrering, er den samme som for skip med bemannede maskinrom.
- .2 Det skal treffes tiltak for å sikre at utstyret er driftssikkert og for at det foretas regelmessige inspeksjoner og rutineprøver for å sikre kontinuerlig pålitelig drift.
- .3 Ethvert skip skal være utstyrt med dokumenter som viser at det er i stand til å operere med periodisk ubemannede maskinrom.

2 Brannsikring (R 47)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Det skal finnes midler til å oppdage og gi alarm på et tidlig trinn i tilfelle brann
 - .1 i kjelenes lufttilførselskapper og utsugingsanlegg (opptrekk), og
 - .2 i framdriftsmaskineriets spylebelter, med mindre dette i enkelte tilfeller anses som unødvendig.
- .2 Forbrenningsmotorer på 2250 kW og mer eller som har sylindre på mer enn 300 mm innvendig diameter, skal være utstyrt med detektorer for oljetåke fra veivhuset eller temperaturmåler for motorlagre eller likeverdige innretninger.

3 Beskyttelse mot fylling (R 48)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Lensebrønner i periodisk ubemannede maskinrom skal være plassert og overvåket slik at ansamling av væske oppdages ved normale trim- og krengevinkler, og skal være store nok til lett å kunne romme normal lensemengde i løpet av den ubemannede perioden.
- .2 Når lensepumpene kan startes automatisk, skal det finnes midler til å vise når innstrømmingen av væske er større enn pumpens kapasitet eller når pumpen er i virksomhet oftere enn normalt forventet. I slike tilfeller kan det tillates mindre lensebrønner som skal dekke et rimelig tidsrom. Dersom det finnes automatisk kontrollerte lensepumper, skal det tas spesielt hensyn til hindring av oljeforurensning.
- .3 Plasseringen av betjeningsinnretninger for enhver ventil som betjener sjøvannsinntak, utløp under vannlinjen eller et lenseinnsprøytningssystem, skal være slik at det gis tilstrekkelig tid til betjening i tilfelle av innstrømming av vann i rommet, under hensyn til den tid det er sannsynlig det vil ta å nå fram til og betjene slike innretninger. Dersom nivået som rommet kan fylles til med skipet i fullt lastet tilstand, gjør det påkrevd, skal det treffes tiltak for å bruke betjeningsinnretningene fra et sted over dette nivået.

4 Manøvrering av framdriftsmaskineriet fra kommandobroen (R 49)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Under alle seilingsforhold, herunder manøvrering, skal det være mulig fullt ut å kontrollere propellens hastighet, gangretning og eventuelt propellstigning, fra kommandobroen.
 - .1 Slik fjernmanøvrering skal foregå ved en egen betjeningsinnretning for hver uavhengige propell, med automatisk funksjon av alle virksomheter forbundet til den, herunder eventuelt midler til å hindre overbelastning av framdriftsmaskineriet.
 - .2 Hovedframdriftsmaskineriet skal være utstyrt med en nødstopppinnretning på kommandobroen som skal være uavhengig av manøvreringssystemet på kommandobroen.
- .2 Ordre til framdriftsmaskineriet fra kommandobroen skal vises i hovedkontrollrommet for maskineri eller på manøvreringsplassen for framdriftsmaskineriet, avhengig av hva som passer.
- .3 Fjernmanøvrering av framdriftsmaskineriet skal være mulig fra bare ett sted ad gangen; og på slike steder er internt forbundne manøvreringsplasser tillatt. På hvert sted skal det være en indikator som viser fra hvilket sted framdriftsmaskineriet manøvreres. Overføring av manøvrering mellom kommandobro og maskinrom skal være mulig bare i hovedmaskinrommet eller i hovedkontrollrommet for maskineriet. Systemet skal omfatte innretninger til å hindre drivtrykket i å endre seg vesentlig når manøvreringen overføres fra ett sted til et annet.
- .4 Det skal være mulig å manøvrere alt maskineri som er vesentlig for sikker drift av skipet, lokalt, selv i tilfelle av feil i en hvilken som helst del av de automatiske systemene eller fjernmanøvreringssystemene.
- .5 Det automatiske fjernmanøvreringssystemet skal være konstruert slik at i tilfelle det svikter, gis det alarm. Med mindre det anses om praktisk ugjennomførbart, skal forhåndsinnstilt fart og gangretning for propellen opprettholdes inntil lokal manøvrering er i funksjon.
- .6 Kommandobroen skal være utstyrt med indikatorer som viser
 - .1 propellhastighet og rotasjonsretning for propell med fast stigning,
 - .2 propellhastighet og stigningsstilling for propell med vridbar stigning.

- .7 Antall fortløpende automatiske forsøk som ikke fører til start, skal begrenses for å sikre tilstrekkelig startlufttrykk. Det skal finnes en alarm som skal vise lavt startlufttrykk innstilt på et nivå som fortsatt tillater startoperasjoner for framdriftsmaskineriet.

5 Samband (R 50)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B OG NYE SKIP I KLASSE C OG D PÅ 24 METERS LENGDE OG MER:

Det skal finnes et driftssikkert sambandsmiddel for tale mellom hovedkontrollrommet for maskineriet eller manøvreringsplassen for framdriftsmaskineriet, avhengig av hva som passer, kommandobroen og maskinoffiserenes oppholdsrom.

6 Alarmsystem (R 51)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Det skal finnes et alarmsystem som viser enhver feil som krever oppmerksomhet, og skal
 - .1 kunne gi akustisk alarm i hovedkontrollrommet for maskineriet eller på manøvreringsplassen for framdriftsmaskineriet og gi optisk indikasjon på hver enkelt alarmfunksjon på passende sted,
 - .2 ha forbindelse til maskinistenes fellesrom og til hver av maskinistenes lugarer gjennom en velgerbryter for å sikre forbindelse til minst en av disse lugarene. Alternative arrangementer kan tillates dersom de anses som likeverdige,
 - .3 utløse en akustisk og optisk alarm på kommandobroen for hvilken som helst situasjon som krever handling eller oppmerksomhet fra vakthavende offiser,
 - .4 så vidt det er mulig være konstruert etter prinsippet om feiling-til-sikkerhet, og
 - .5 utløse maskinistalarmen som kreves etter regel II-1/C/10 dersom det ikke er lokalt kvittert for en alarmfunksjon innen et begrenset tidsrom.
- .2.1 Alarmsystemet skal være kontinuerlig forsynt med drivkraft og skal ha automatisk overføring til reservekrafttilførsel i tilfelle av tap av normal krafttilførsel.
- .2.2 Svikt i alarmsystemets normale krafttilførsel skal vises ved alarm.
- .3.1 Alarmsystemet skal kunne vise mer enn en feil samtidig, og mottak av en hvilken som helst alarm skal ikke hindre en annen alarm.
- .3.2 Det skal gis indikasjon på mottak på stedet nevnt i nr. .1 av en hvilken som helst alarmtilstand på stedene der den ble vist. Alarm skal opprettholdes til det er kvittert for den, og de optiske indikasjonene på de enkelte alarmer skal vare til feilen er rettet, og alarmsystemet skal da automatisk innstilles på normal driftstilstand igjen.

7 Sikkerhetssystemer (R 52)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Det skal finnes et sikkerhetssystem som sikrer at alvorlige funksjonsfeil i maskineri eller kjeler som utgjør en øyeblikkelig fare, setter i gang den automatiske stengingen av den delen av anlegget og gir alarm. Stenging av framdriftssystemet skal ikke settes i gang automatisk, unntatt i tilfeller som kan føre til alvorlig skade, fullstendig maskinhavari eller eksplosjon. Der det er montert innretninger som opphever stenging av hovedframdriftsmaskineriet, skal disse være slik at de ikke kan settes i gang av vanvare. Det skal finnes optisk indikasjon på at opphevelsesinnretningen er satt i gang. Betjeningsinnretninger for automatisk sikkerhetsstenging og bremsing av maskineri bør være atskilt fra alarmsystemet.

8 Spesielle krav til maskineri, kjeler og elektriske installasjoner (R 53)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Den elektriske hovedkraftkilden skal oppfylle følgende krav:
 - .1 Der den elektriske kraften normalt kan tilføres ved hjelp av en generator, skal det finnes passende arrangementer for lastutkopling for å sikre forsyningen til virksomhet som er nødvendig både for framdrift og styring og for skipets sikkerhet. I tilfelle av tap av den generatoren som er i drift, skal det treffes tilfredsstillende tiltak for automatisk start og tilkopling til hovedtavlen av en reservegenerator med tilstrekkelig kapasitet til framdrift og styring og til å sikre skipets sikkerhet med automatisk gjenstart av de vesentlige hjelpemaskiner, herunder om nødvendig sekvensoperasjoner.
 - .2 Dersom den elektriske kraften normalt skaffes ved hjelp av mer enn en generator samtidig i parallell drift, skal det ordnes slik, for eksempel ved hjelp av lastutkopling, at i tilfelle av tap av ett av disse generatorsettene, skal de som er igjen, holdes i drift uten overbelastning for å gjøre det mulig med framdrift og styring og for å sikre skipets sikkerhet.
- .2 Der det kreves reservemaskiner for annet hjelpemaskineri som er vesentlig for framdriften, skal det finnes automatiske omskiftingsinnretninger.

9 Automatisk kontroll- og alarmsystem (R 53 nr. 4)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Kontrollsystemet skal være slik at den virksomhet som er nødvendig for driften av hovedframdriftsmaskineriet og dets hjelpemaskiner, er sikret gjennom de nødvendige automatiske arrangementene.
- .2 Det skal gis alarm ved automatisk omskifting.
- .3 Det skal finnes et alarmsystem som oppfyller regel 6 for alle viktige trykk, temperaturer og væsknivåer og andre vesentlige parametre.
- .4 Det skal innrettes en sentral kontrollplass med de nødvendige alarmtavler og instrumenter som viser enhver alarm.
- .5 Der forbrenningsmotorer som er vesentlige for hovedframdrift startes med trykkluft, skal det finnes midler til å holde startlufttrykket på det nivå som kreves.

Kapittel II-2

Brannvern, branndeteksjon og brannslukking

Del A

Alminnelige bestemmelser

1 Grunnleggende prinsipper (R 2)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Målene for brannsikring i dette kapittelet er å
 - .1 forhindre at det forekommer brann og eksplosjon,
 - .2 redusere risikoen for tap av liv som følge av brann,
 - .3 redusere risikoen for skader som følge av brann for skipet, for dets last og for miljøet,

- .4 begrense, kontrollere og bekjempe brann og eksplosjon i det rom den er oppstått i og
- .5 sørge for tilstrekkelige og lett tilgjengelige rømningsveier for passasjerer og mann-
skap.
- .2 For å nå brannsikringsmålene i nr. .1 ligger følgende grunnleggende prinsipper til grunn
for reglene i dette kapittel og er innarbeidet i reglene der dette passer, under hensyn til
skipstyper og mulig brannfare:
 - .1 Oppdeling av skip i vertikale hovedsoner ved brannisolerte og strukturelle avgrens-
ninger.
 - .2 Atskillelse av rom i innredningen fra resten av skipet ved brannisolerte og struktu-
relle avgrensninger.
 - .3 Begrenset bruk av brennbare materialer.
 - .4 Deteksjon av enhver brann i den sone der den er oppstått.
 - .5 Begrensning til, og slokking av en hvilken som helst brann i, det rom der den er
oppstått.
 - .6 Beskyttelse av nødutganger eller atkomst for brannslokking.
 - .7 Lett tilgang til brannsløkkingsutstyr.
 - .8 Begrensning til et minimum av muligheten for antenning av brannfarlig damp fra
lasten.
- .3 Målene for brannsikring som er angitt i nr. .1 foran, skal oppnås ved å sikre at de for-
skriftsmessige kravene angitt i dette kapittelet overholdes eller ved alternative utformin-
ger og arrangementer som er i overensstemmelse med del F i det reviderte kapittel II-2 i
SOLAS 1974, som gjelder skip bygd 1. januar 2003 eller senere. Et skip skal anses som
å oppfylle de funksjonelle kravene i nr. .2 og å oppnå de mål for brannsikring som er satt
opp i nr. .1 når enten
 - .1 skipets utforming og arrangementer sett under ett tilfredsstiller de relevante for-
skriftsmessige kravene i dette kapittelet,
 - .2 skipets utforming og arrangementer sett under ett er vurdert og godkjent i samsvar
med del F i det reviderte kapittel II-2 i SOLAS 1974, som gjelder skip bygd 1. januar
2003 eller senere, eller,
 - .3 en eller flere deler av skipets utforming og arrangementer er vurdert og godkjent i
samsvar med den foran nevnte del F i det reviderte kapittel II-2 i SOLAS og de re-
sterende delene av skipet tilfredsstiller de relevante forskriftsmessige kravene i dette
kapittel.
 - .4 Alle skip som gjennomgår reparasjoner, forandringer, ombygginger og utrustning i
forbindelse med dette, skal fortsatt minst tilfredsstille de krav som tidligere gjaldt
for disse skipene.

Reparasjoner, forandringer, ombygginger som i vesentlig grad endrer et skips di-
mensjoner eller passasjerrom i innredningen, eller som i vesentlig grad øker et skips
levetid, samt utrustning i forbindelse med dette, skal oppfylle de nyeste kravene for
nye skip så langt flagstatens administrasjon mener det er rimelig og praktisk.

EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .5 Uten hensyn til bestemmelsene i nr. .4 skal eksisterende skip i klasse B som fører mer enn
36 passasjerer, når de gjennomgår reparasjoner, forandringer, ombygging og utrustning i
forbindelse med dette, oppfylle følgende krav:
 - .1 Alle materialer som brukes i slike skip, skal oppfylle kravene med hensyn til mate-
rialer som gjelder for nye skip i klasse B, og
 - .2 alle reparasjoner, forandringer, ombygging og utrustning i forbindelse med dette
som innebærer utskifting av materiale på 50 tonn eller mer, med unntak av det som
er fastsatt i regel II.2/B/16, skal oppfylle kravene for nye skip i klasse B.

2 Definisjoner (R 3)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 *Ikke-brennbart materiale* er et materiale som verken brenner eller avgir brannfarlig damp i tilstrekkelig mengde for selvantennning når det oppvarmes til ca. 750 grader C ved brannprøve utført i samsvar med IMO-resolusjon A.799 (19) «Revidert rekommendasjon om prøvingsmetoder for klassifisering av ikke brennbare materialer for skipsbygging». Ethvert annet materiale er et brennbart materiale.
- .1.a FOR SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:
Ikke-brennbart materiale er et materiale som verken brenner eller avgir brannfarlig damp i tilstrekkelig mengde for selvantennning når det oppvarmes til ca. 750 grader C ved brannprøve utført i samsvar med «Regelverk for brannprøvingsmetoder». Ethvert annet materiale er et brennbart materiale.
- .2 *En standard brannprøve* er en prøve der prøvestykker av de aktuelle skott eller dekk i en prøveovn blir utsatt for temperaturer som omtrentlig svarer til standard tidstemperaturkurve. Prøvestykket skal ha en utsatt overflate på minst 4,65 m² og en høyde (eller lengde av dekket) på 2,44 meter, og være mest mulig likt den påtenkte konstruksjonen, samt der det passer, omfatte minst en skjøt. Standard tidstemperaturkurve er en jevn kurve trukket gjennom følgende temperaturpunkter målt innvendig i ovnen:

Begynnelsestemperatur innvendig i ovnen	20 grader C
Etter de første 5 minutter	576 grader C
Etter 10 minutter	679 grader C
Etter 15 minutter	738 grader C
Etter 30 minutter	841 grader C
Etter 60 minutter	945 grader C

- .2a. FOR SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:
En standard brannprøve er en prøve der prøvestykkene av de aktuelle skott og dekk i en prøveovn blir utsatt for temperaturer som omtrentlig svarer til standard tidstemperaturkurve. Prøvemethodene skal være i samsvar med Regelverk for brannprøvingsmetoder.
- .3 *Skiller av klasse «A»* er de skiller som dannes ved skott og dekk som tilfredsstiller følgende krav:
 - .1 De skal være bygd av stål eller annet likeverdig materiale.
 - .2 De skal være passende avstivet.
 - .3 De skal være bygd slik at de er i stand til å hindre bevegelse av røyk og flammer inntil utgangen av den en-times standard brannprøven.
 - .4 de skal være isolert med godkjente ikke-brennbare materialer slik at gjennomsnittstemperaturen på den ikke-utsatte siden ikke vil stige mer enn 140 C over den opprinnelige temperaturen, og slik at temperaturen heller ikke på noe som helst punkt, herunder en hvilken som helst skjøt, vil stige mer enn 180 C over den opprinnelige temperaturen, innenfor den tid som er oppgitt nedenfor:
 Klasse «A-60» 60 minutter
 Klasse «A-30» 30 minutter
 Klasse «A-15» 15 minutter
 Klasse «A-0» 0 minutter

- .5 Flaggstatens administrasjon skal kreve en prøve av prototypen av et skott eller dekk for å sikre at det oppfyller ovennevnte krav til motstandsdyktighet og temperaturstigning i samsvar med IMO-resolusjon A.754 (18).
For skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal det istedenfor «IMO resolusjon A.754 (18)» stå «Regelverk for brannprøvningsmetoder».
- .4 *Skiller av klasse «B»* er de skiller som dannes ved skott, dekk, himlinger eller kledninger som tilfredsstiller følgende krav:
 - .1 de skal være bygd slik at de kan hindre bevegelse av flamme til utløpet av den første halvtimen av standard brannprøve,
 - .2 de skal ha slik isolasjonsverdi at gjennomsnittstemperaturen på den ikke-utsatte siden ikke vil stige mer enn 140 grader C over den opprinnelige temperaturen, og slik at temperaturen heller ikke på noe som helst punkt, herunder en hvilken som helst skjøt, vil stige mer enn 225 grader C over den opprinnelige temperaturen innenfor den tid som er oppgitt nedenfor:
Klasse «B-15» 15 minutter
Klasse «B-0» 0 minutter
 - .3 de skal være bygd av godkjente, ikke-brennbare materialer, og alle materialer som inngår i byggingen og oppsettingen av skiller av klasse «B», skal være ikke-brennbare, med det unntak at brennbare belegg kan godtas forutsatt at de tilfredsstiller andre krav i dette kapittel,
 - .4 flaggstatens administrasjon skal kreve en prøve av prototypen av et skille for å sikre at det oppfyller ovennevnte krav til motstandsdyktighet og temperaturstigning i samsvar med IMO-resolusjon A.754 (18).
For skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal det istedenfor «IMO resolusjon A.754 (18)» stå «Regelverk for brannprøvningsmetoder».
- .5 *Skiller av klasse «C»* er skiller som er bygd av godkjente ikke-brennbare materialer. De behøver ikke tilfredsstille noen krav til bevegelse av røyk og flamme og heller ikke krav til begrensning i temperaturstigning. Brennbare belegg kan tillates forutsatt at de tilfredsstiller andre krav i dette kapittel.
- .6 *Gjennomgående takkledning* eller garnering av klasse «B» er de takkledninger eller garneringer av klasse «B» som avsluttes først ved et skille av klasse «A» eller «B».
- .7 *Stål eller annet likeverdig materiale*. Der uttrykket «stål eller annet likeverdig materiale» forekommer, betyr «likeverdig materiale» ethvert ikke-brennbart materiale som i seg selv eller på grunn av anvendt isolasjon, har tilsvarende egenskaper som stål når det gjelder struktur og motstandsdyktighet ved utgangen av den fastsatte standard brannprøven det har vært utsatt for (f.eks. aluminiumlegering med passende isolasjon).
- .8 *Lav flammespredning* betyr at den overflate som er beskrevet slik, vil begrense spredning av flammer tilstrekkelig, og dette skal bestemmes ved en brannprøve i samsvar med IMO-resolusjon A.653 (16) for skott-, takklednings- og dekkbeleggsmaterialer.
- .8a **FOR SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:**
Lav flammespredning betyr at den overflate som er beskrevet slik, vil begrense spredning av flammer tilstrekkelig, som fastsatt i samsvar med Regelverk for brannprøvningsmetoder.
- .9 *Vertikale hovedsoner* er de avdelinger som skrog, overbygning og dekkshus er inndelt i ved skiller av klasse «A», hvis middellengde og -bredde på et hvilket som helst dekk i alminnelighet ikke overstiger 40 meter.
- .10 *Rom i innredningen* er rom som brukes til fellesrom, korridorer, toaletter, lugarer, kontorer, sykelugarer, kinoer, leke- og hobbyrom, frisørsalonger, pentrier uten kokeapparater og lignende rom.

- 11 *Fellesrom* er de deler av innredningen som brukes til saler, spiserom, salonger og lignende permanent innebygde rom.
- 12 *Arbeidsrom* er de rom som brukes til bysser, pentrier med kokeapparater, skap, rom til post og oppbevaring av verdisaker, lagerrom, andre verksteder enn de som utgjør en del av maskinrommene, og lignende rom samt sjakter til slike rom.
- 13 *Lasterom* er alle rom som brukes til last (herunder tanker for oljelast) og sjakter til slike rom.
- 13-1 *Kjøretøyrom* er lasterom som er beregnet på føring av motorvogner med drivstoff til egen framdrift på tanken.
- 14 *Roro-lasterom* er rom som normalt ikke er oppdelt på noen måte og strekker seg i en betydelig lengde eller hele lengden av skipet der motorvogner med drivstoff til egen framdrift på tanken og/eller gods (pakket eller i bulk, i eller på jernbane- eller veitransportvogner, kjøretøyer (herunder veitransport- og jernbanetransporttanker), trailere, containere, palletter, demonterbare tanker eller i eller på lignende lasteenheter eller andre beholdere) kan lastes og losses normalt i horisontal retning.
- 15 *Åpent roro-lasterom* er roro-lasterom som enten er åpent i begge ender eller åpent i en ende og utstyrt med tilstrekkelig naturlig ventilasjon i hele lengden gjennom permanente åpninger i sider eller dekket over, eller ovenfra, og for skip bygd 1 januar 2003 eller senere, med et samlet areal på minst 10 % av rommets samlede sideareal.
- 15-1 *Åpent kjøretøyrom* er kjøretøyrom som enten er åpent i begge ender eller som er åpent i en ende og er utstyrt med tilstrekkelig naturlig ventilasjon i hele lengden gjennom permanente åpninger i sider eller dekket over, eller ovenfra, og for skip bygd 1 januar 2003 eller senere, med et samlet areal på minst 10 % av rommets samlede sideareal.
- 16 *Lukket roro-lasterom* er roro-lasterom som verken er et åpent roro-lasterom eller værdekk.
- 16-1 *Lukket kjøretøyrom* er kjøretøyrom som verken er åpne kjøretøyrom eller værdekk.
- 17 *Værdekk* er dekk som er uten beskyttelse mot været ovenfra eller fra minst to sider.
- 18 *Spesiallasterom* er de innelukkede kjøretøyrom over eller under skottdekket som slike kjøretøyer kan kjøres inn i og ut fra og som passasjerer har adgang til. Spesiallasterom kan innrettes over flere enn ett dekk, forutsatt at det samlede frie høyden for kjøretøyer ikke overstiger 10 meter.
- 19.1 *Maskinrom av kategori A* er rom og sjakter til slike rom som inneholder
 - 1 forbrenningsmotorer som brukes til hovedframdrift, eller
 - 2 forbrenningsmotorer som brukes til andre formål enn hovedframdrift, der slike motorer har en samlet utgangseffekt på minst 375 kW, eller
 - 3 en hvilken som helst oljefyrt kjele eller brennoljeenhet.
- 19.2 *Maskinrom* er alle maskinrom av kategori A og alle andre rom som inneholder framdriftsmaskineri, kjeler, brennoljeenheter, damp- og forbrenningsmotorer, generatorer og viktig elektrisk maskineri, oljefyllingsstasjoner, kjøle- og stabiliserings-, ventilasjons- og luftkondisjoneringsmaskineri, og lignende rom og sjakter til slike rom.
- 20 *Brennoljeenhet* er det utstyr som brukes til behandling av brennolje for bruk i en oljefyrt kjele, eller utstyr som brukes til behandling av oljen for levering i oppvarmet tilstand til en forbrenningsmotor, og innbefatter alle slags oljetrykkpumper, filtre og forvarmere som behandler oljen ved et trykk på over 0,18 N/mm².
- 21 *Kontrollstasjoner* er de rom der skipets radio eller hovednavigasjonsutstyr eller elektrisk nødkraftkilde er plassert eller der de sentrale anleggene for branndeteksjon eller brannsløkkingsutstyret befinner seg.
- 21.1 *Sentral kontrollstasjon* er en kontrollstasjon der følgende kontroll- og indikatorfunksjoner er samlet:
 - 1 Faste branndeteksjons- og alarmsystemer,

- .2 automatiske sprinkler-, branndeteksjons- og alarmsystemer,
 - .3 indikatorpaneler for brannrør,
 - .4 stengninger av brannrør,
 - .5 indikatorpaneler for vanntette dører,
 - .6 stengninger av vanntette dører,
 - .7 ventilasjonsvifter,
 - .8 generelle alarmer/brannalarmer,
 - .9 sambandssystemer, herunder telefoner, og
 - .10 mikrofoner til høytaleranlegg.
- .21.2 *Kontinuerlig bemannet sentral kontrollstasjon* er en sentral kontrollstasjon som er kontinuerlig bemannet av et ansvarlig besetningsmedlem.
- .22 *Rom som inneholder møbler og inventar med begrenset brannfare* er, i henhold til regel II-2/B/4, de rom som inneholder møbler og inventar med begrenset brannfare (enten de er lugarer, fellesrom, kontorer og andre typer av innredning) der
- .1 Alle oppbevaringsmøbler som f.eks. pult, garderobeskap, toalettbord, skrivebord, kommoder, er laget utelukkende av godkjente ikke-brennbare materialer, med det unntak at det kan brukes en brennbar finer med tykkelse på ikke mer enn 2 mm på bordplaten på slikt inventar.
 - .2 Alle frittstående møbler som stoler, sofaer, bord er laget med rammeverk av ikke-brennbare materialer.
 - .3 Alle forheng, gardiner og andre opphengte tekstiler har en motstandsdyktighet mot flammespredning som ikke er mindre enn for ull med en vekt på 0,8 kg/m², i samsvar med IMO-resolusjon A.471 (XII) og endringer vedtatt ved resolusjon A.563 (14).
For skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal det istedenfor «IMO resolusjon A.471 (XII) og endringer vedtatt etter resolusjon A.563 (14)» stå «Regelverk for brannprøvningsmetoder».
 - .4 Alle gulvbelegg har en motstandsdyktighet mot flammespredning som ikke er mindre enn for tilsvarende ullstoffer som er brukt til samme formål.
For skip i klasse B, C og D og bygd 1. januar 2003 eller senere skal dette nummer lyde:
Alle gulvbelegg skal ha lav flammespredningsevne.
 - .5 Alle udekkede overflater på skott, kledninger og garnering har lav flammespredningsevne.
 - .6 Alle polstrede møbler har en motstandsdyktighet mot antenning og flammespredning i samsvar med framgangsmåter for brannprøving av polstrede møbler i IMO-resolusjon A.652 (16).
For skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal det istedenfor «IMO resolusjon A.652 (16)» stå «Regelverk for brannprøvningsmetoder».
- FOR SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE
- .7 Alt sengetøy skal ha en motstandsdyktighet mot antenning og flammespredning, som fastsatt i samsvar med «Regelverk for brannprøvningsmetoder».
- .23 *Roro-passasjerskip* betyr et passasjerskip med roro-lasterom eller spesiallasterom som definert i denne regel.
- .24 *Regelverk for brannprøvningsmetoder* betyr Det internasjonale regelverk for anvendelse av brannprøvningsmetoder, som vedtatt av IMOs sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC 61 (67), endret av IMO.
- .25 *Regelverk for brannsikkerhetssystem* betyr Det internasjonale regelverk for brannsikkerhetssystem, som vedtatt av IMOs sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.98 (73), som kan bli endret av IMO, forutsatt at slike endringer blir vedtatt, settes i kraft og får anvendelse i samsvar med bestemmelsene i artikkel VIII i den gjeldende SOLAS-

konvensjonen om framgangsmåten for endringer av vedlegget, bortsett fra vedleggets kapittel I.

- .26 *Flammepunkt* er temperaturen i grader Celsius (prøve i lukket apparat) der et produkt vil avgi tilstrekkelig brannfarlig damp til å antennes, fastsatt av et godkjent flammepunktapparat.
- .27 *Forskriftsmessige krav* betyr de konstruksjonsmessige egenskaper, dimensjonsbegrensninger eller brannsikringssystemer som er fastsatt i dette kapittelet.

3 Brannpumper, brannledninger, hydranter, slanger og strålerør (R 4)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1.1 Alle skip skal være utstyrt med brannpumper, brannledninger, hydranter, slanger og strålerør som tilfredsstiller de aktuelle kravene i denne regel.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003:

- .1.2 Der det kreves mer enn en uavhengig brannpumpe, skal det monteres isolasjonsventiler for å skille den delen av brannledningen i maskinrommet som inneholder hovedbrannpumpen eller -pumpene fra resten av brannledningen, på et lett tilgjengelig og trygt sted utenfor dette maskinrommet. Brannledningen skal være arrangert slik at når isolasjonsventilene stenges, kan alle hydranter på skipet, unntatt i maskinrommet nevnt ovenfor, forsynes med vann fra en brannpumpe som ikke er plassert i dette maskinrommet gjennom rør som ikke går inn i dette rommet. Som unntak kan korte lengder av nødbrannpumpens suge- og tømmerør gå inn i maskinrommet dersom det er praktisk ugjennomførbart å legge det utenom, forutsatt at brannledningens motstandsdyktighet opprettholdes ved at rørledningen er innkapslet i en solid stålkappe.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD, 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .1.3 Det skal monteres isolasjonsventiler for å skille den delen av brannledningen i maskinrommet som inneholder hovedbrannpumpen eller -pumpene fra resten av brannledningen, på et lett tilgjengelig og trygt sted utenfor maskinrommet. Brannledningen skal være arrangert slik at når isolasjonsventilene stenges, kan alle hydranter på skipet, unntatt i maskinrommet som nevnt ovenfor, forsynes med vann fra en annen Pumpe eller en nødbrannpumpe. Nødpumpen, dens sjøvannsinntak og lense- og tilførselsrør samt isolasjonsventiler skal være plassert utenfor maskinrommet. Dersom dette arrangementet ikke er mulig, kan inntaket plasseres i maskinrommet dersom ventilen er fjernbetjent fra et sted i samme rom som nødpumpen og lenserøret er så kort som praktisk mulig. Korte lengder av suge- eller tømmerør kan gå gjennom maskinrommet, forutsatt at de er inne lukket i en solid stålkappe eller er isolert etter A-60-standarder. Rørene skal ha en solid veggtykkelse, men ikke i noe tilfelle mindre enn 11 mm og skal være sveiset, bortsett fra flensforbindelsen til sjøinntaksventilen.

ALLE NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B. SAMT NYE SKIP I KLASSE C OG D PÅ 24 METERS LENGDE OG MER:

.2 Brannpumpenes kapasitet

- .1 De påbudte brannpumpene skal kunne levere en vannmengde til brannslukking, til det trykk som er fastsatt i nr. 4.2, som er minst to tredeler av den mengde som kreves for lensepumpene når disse brukes til lensing.
- .2 På alle skip som etter denne regel skal være utstyrt med mer enn en motordrevet brannpumpe, skal hver av de påbudte brannpumpene ha en kapasitet på minst 80 % av den samlede påbudte kapasiteten, dividert med det minste antall påbudte brannpumper, men ikke i noe tilfelle mindre enn 25 m³/t, og hver slik Pumpe skal i alle

- tilfeller kunne gi minst de to påbudte vannstråler. Disse brannpumpene skal kunne forsyne brannledningssystemet under de fastsatte forhold.
- .3 På skip bygd 1. januar 2003 eller senere, der det er installert flere pumper enn det minste påbudte antall pumper, skal slike tilleggspumper ha en kapasitet på minst 25 m³/t og skal kunne levere minst de to vannstrålene som er påbudt i nr. .5 i denne regel.
 - .3 *Arrangement av brannpumper, brannledninger og lett tilgang på vann*
 - .1 Skip skal være utstyrt med motordrevne brannpumper som følger:
 - .1 Skip som er sertifisert til å føre mer enn 500 passasjerer: minst tre, hvorav en kan være en pumpe som drives av hovedmotoren.
 - .2 Skip som er sertifisert til å føre inntil 500 passasjerer eller færre: minst to, hvorav en kan være en pumpe som drives av hovedmotoren.
 - .2 Sanitær-, ballast-, lense- eller alminnelige arbeidspumper kan godtas som brannpumper, forutsatt at de normalt ikke brukes til pumping av olje, og dersom de fra tid til annen brukes til overføring eller pumping av brennolje, må passende omskiftingsarrangement være montert.
 - .3 Forbindelser til sjøen, brannpumper og deres driftskilder skal være arrangert slik at i skip sertifisert til å føre mer enn 250 passasjerer, vil ikke alle brannpumpene bli satt ut av drift i tilfelle brann i et hvilken som helst rom.
Dersom en brann i et hvilket som helst rom i nye skip i klasse B sertifisert til å føre inntil 250 passasjerer eller færre, kan sette alle pumpene ut av drift, skal det alternative middelet til å forsyne vann til brannsløkking være en uavhengig, motordrevet nødbrannpumpe med driftskilde og forbindelse til sjøen plassert utenfor maskinrommet. En slik uavhengig, motordrevet nødbrannpumpe skal oppfylle bestemmelsene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem» for skip bygd 1. januar 2003 eller senere.
 - .4 I nye skip av klasse B sertifisert til å føre mer enn 250 passasjerer skal arrangementene for lett tilgang på vann være slik at minst en effektiv vannstråle er umiddelbart tilgjengelig fra en hvilken som helst hydrant i et innvendig rom og slik at fortsatt vanntilførsel sikres ved automatisk start av en påbudt brannpumpe.
 - .5 I skip med periodisk ubemannet maskinrom eller når det er påbudt med bare en person på vakt, skal det være øyeblikkelig vannforsyning fra brannledningssystemet med passende trykk, enten ved hjelp av fjernstart av en av hovedbrannpumpene som har fjernstart fra kommandobroen og eventuell brannkontrollstasjon, eller ved hjelp av permanent trykk i brannledningssystemet ved en av hovedbrannpumpene.
 - .6 Tilførselsventilen på hver brannpumpe skal være utstyrt med en tilbakeslagsventil.
 - .4 *Diameter og trykk i brannledningene*
 - .1 Diameteren i brannledningen og forgreningene skal være tilstrekkelig for en effektiv fordeling av den største påbudte ytelse fra to brannpumper som er i drift samtidig.
 - .2 Når to pumper drives samtidig og gjennom strålerør som fastsatt i nr. .8 og tilstrekkelig antall hydranter til å gi den vannmengde som er fastsatt i nr. .4.1, skal følgende minstetrykk opprettholdes ved alle hydranter:

Skip i klasse B sertifisert til å føre:	Nye	Eksisterende
mer enn 500 passasjerer	0,4 N/mm ²	0,3 N/mm ²
inntil 500 passasjerer	0,3 N/mm ²	0,2 N/mm ²

- .3 Det største trykket skal ikke ved noen hydrant være større enn at reell kontroll med en brannslange kan demonstreres.

.5 Antall og plassering av hydranter

- .1 Antallet og plasseringen av hydrantene skal være slik at minst to vannstråler som ikke går ut fra samme hydrant, og hvorav en skal komme fra en enkelt slangelengde, kan nå en hvilken som helst del av skipet som normalt er tilgjengelig for passasjerer eller mannskap når skipet er i fart, og hvilken som helst del av ethvert lasterom når det er tomt, i ethvert ro-ro-lasterom eller spesiallasterom, og i sistnevnte tilfelle skal de to vannstrålene nå alle deler av slike rom, hver fra en enkelt slangelengde. Videre skal slike hydranter være plassert nær atkomsten til de beskyttede rommene.
- .2 I innredningen, arbeidsrom og maskinrom skal antall og plassering av hydranter være slik at kravene i nr. .5.1 kan oppfylles når alle vanntette dører og alle dører i vertikale hovedsoneskott er stengt.
- .3 Når det er atkomst til et maskinrom på et lavt plan fra en tilstøtende akseltunnel, skal to hydranter være plassert utenfor, men nær inngangen til maskinrommet. Dersom det finnes slik atkomst fra andre rom, skal to hydranter være plassert i et av disse rommene nær inngangen til maskinrommet. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse når tunnelen eller tilstøtende rom ikke er en del av rømningsveien.

.6 Rør og hydranter

- .1 Materialer som lett gjøres ubrukbare av varme, skal ikke brukes til brannledninger og hydranter, med mindre de er tilstrekkelig beskyttet. Rørene og hydrantene skal plasseres slik at brannslangene lett kan koples til dem. Arrangementet av rør og hydranter skal være slik at muligheten for frost unngås. I skip som kan føre dekkslast, skal plasseringen av hydrantene være slik at de alltid er lett tilgjengelige, og rørene skal, så langt det er praktisk mulig, legges slik at risiko for skade forårsaket av slik last unngås.
- .2 Det skal monteres en ventil til betjening av hver brannslange, slik at hvilken som helst brannslange kan fjernes mens brannpumpene arbeider.
- .3 I skip bygd 1. januar 2003 eller senere skal isolasjonsventiler være installert for alle forgreninger av brannledningen på åpent dekk som benyttes til andre formål enn brannsløkking.

.7 Brannslanger

- .1 Brannslanger skal være av materiale som ikke råtner, godkjent av flaggstatens administrasjon, og skal ha tilstrekkelig lengde til å kunne sende en vannstråle til ethvert rom der det måtte bli bruk for dem. Hver slange skal være utstyrt med et strålerør og de nødvendige koplingene. Det skal være fullstendig utskiftbarhet mellom slangekoplinger og strålerør. Slinger som i dette kapittel er kalt «brannslanger», skal, sammen med nødvendig utstyr og verktøy, holdes klare til bruk på lett synlige steder i nærheten av brannhydrantene eller forbindelsesleddene. I tillegg skal brannslanger i innvendige rom i passasjerskip som fører mer enn 36 passasjerer, være permanent tilkoplede hydrantene.
- .2 Det skal være minst en brannslange til hver av de hydranter som er påbudt etter nr. .5. Lengden av en brannslange bør være begrenset til ikke mer enn 20 meter på dekk og i overbygninger og til 15 meter i maskinrom, og på mindre skip til henholdsvis 15 meter og 10 meter.

.8 Strålerør

- .1.1 For dette kapittels formål skal standard strålerørstørrelser være 12 mm, 16 mm og 19 mm eller så nær disse mål som mulig. I tilfeller der andre systemer brukes – f.eks. tåkesystemer – kan strålerør med en annen diameter tillates.
- .1.2 Alle strålerør skal være av en godkjent kombinert type (dvs. tåkespreder/stråle) med innebygd avstenging.

- .2 For rom i innredning og arbeidsrom er det ikke nødvendig å bruke større strålerør enn 12 mm.
- .3 For maskinrom og utvendige områder skal størrelsen av strålerør være slik at man oppnår den størst mulige utstrømming fra to vannstråler ved det trykk som er nevnt i nr. 4 fra den minste pumpen, forutsatt at det ikke er nødvendig å bruke større strålerør enn 19 mm.

NYE SKIP I KLASSE C OG D MED LENGDE MINDRE ENN 24 METER:

.9 Brannpumper, brannledninger, hydranter, strålerør og lett tilgang på vann

- .1 Det er påbudt med en uavhengig brannpumpe, som skal kunne levere minst en vannstråle til brannslukking fra enhver hydrant, til det trykk som er fastsatt nedenfor. Den vannmengde som leveres på denne måten, skal være minst to tredeler av den mengde som kreves for lensepumpene når disse brukes til lensing. En slik brannpumpe skal, når den leverer den største mengden nevnt ovenfor gjennom hydranter med strålerør på 12 eller 16 eller 19 mm, kunne opprettholde et minstetrykk ved hver hydrant som fastsatt for skip i klasse B.
- .2 Alle skip som fører mer enn 250 passasjerer, skal være utstyrt med en ekstra brannpumpe som skal være permanent tilkopledd brannledningen. En slik Pumpe skal være motordrevet. En slik Pumpe og dens driftskilde skal ikke være plassert i samme rom som pumpen som kreves etter nr. 9.1 og skal være utstyrt med en permanent forbindelse til sjøen plassert utenfor maskinrommet. En slik Pumpe skal kunne levere minst en vannstråle fra enhver hydrant i skipet og opprettholde et trykk på minst 0,3 N/mm².
- .3 Sanitær-, ballast-, lense- eller alminnelige arbeidspumper kan godtas som brannpumper.
- .4 Alle skip skal være utstyrt med en brannledning med tilstrekkelig diameter til effektiv fordeling av den største mengden nevnt ovenfor. Antall og plassering av hydrantene skal være slik at minst en vannstråle kan nå enhver del av skipet med bruk av en enkelt største rørlengde som fastsatt for skip i klasse B i nr. 7.2.
- .5 Alle skip skal være utstyrt med minst en brannslange til hver hydrant som er installert.
- .6 I skip med periodisk ubemannet maskinrom eller når det er påbudt med bare en person på vakt, skal det være øyeblikkelig vannforsyning fra brannledningssystemet med passende trykk, enten ved hjelp av fjernstart av en av hovedbrannpumpene som har fjernstart fra kommandobroen og eventuell brannkontrollstasjon, eller ved hjelp av permanent trykk i brannledningssystemet ved en av hovedbrannpumpene.
- .7 Tilførselsventilen på hver brannpumpe skal være utstyrt med en tilbakeslagsventil.

4 Faste systemer for brannslukking (R 5, 8, 9 og 10)

.1 Faste systemer for brannslukking med gass: Alminnelige bestemmelser (R 5.1)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 De nødvendige rør for å lede brannslukkingsmiddel inn i beskyttede rom skal være utstyrt med kontrollventiler og merket slik at de klart viser rommene som rørene går til. Det skal treffes passende tiltak for å hindre at brannslukkingsmiddel utilsiktet slippes inn i et rom.
- .2 Rør for fordeling av brannslukkingsmiddel skal være arrangert og dyser skal være plassert slik at jevn spredning av middelet oppnås.
- .3 Det skal utenfor de beskyttede rommene finnes muligheter for å stenge alle åpninger som kan slippe luft inn og slippe gass ut fra det beskyttede rommet.

- .4 Det skal finnes midler som automatisk gir et akustisk varsel om utslipp av brannslokkingsmiddel i alle rom der personell normalt arbeider eller som de har adgang til. Alarmen skal være i virksomhet i en passende tid før middelet blir sluppet ut.
- .5 Betjeningsinnretningene for et slikt fast brannslokkingssystem med gass skal være lett tilgjengelige og enkle i bruk og skal være samlet i grupper på så få steder som mulig, der det ikke er sannsynlig at de vil bli isolert ved en brann i et beskyttet rom. På hvert sted skal det være klare instruksjoner for bruken av systemet, under hensyn til personellets sikkerhet.
- .6 Automatisk utslipp av brannslokkingsmiddelet skal ikke være tillatt, unntatt dersom det er tillatt med hensyn til lokale, automatisk virkende enheter som i tillegg til og uavhengig av ethvert påbudt fast brannslokkingssystem, er montert i maskinrom over utstyr med høy brannfare eller i innelukkede områder med høy brannfare inne i maskinrom.
- .7 Dersom mengden av brannslokkingsmiddelet skal beskytte mer enn ett rom, behøver denne mengden slokkingsmiddel ikke være større enn den største mengden som kreves for et rom som er beskyttet på denne måten.
- .8 Dersom ikke annet er tillatt, skal trykkbeholdere som kreves for oppbevaring av brannslokkingsmiddelet, være plassert utenfor beskyttede rom i samsvar med nr. 1.11.
- .9 Det skal innretninger slik at besetningen eller landpersonell trygt kan undersøke mengden av slokkingsmiddel i beholderne.
- .10 Beholdere for oppbevaring av brannslokkingsmiddelet og tilhørende trykkdeler skal være konstruert etter hensiktsmessige regler under hensyn til plasseringen av dem og høyeste omgivelsestemperatur som kan ventes i drift.
- .11 Dersom middelet oppbevares utenfor et beskyttet rom, skal det oppbevares i et rom som er plassert på et sikkert og lett tilgjengelig sted med effektiv ventilasjon. Enhver inngang til slike oppbevaringsrom skal helst være fra åpent dekk og skal i alle tilfelle være uavhengig av det beskyttede rommet.
Atkomstdører skal slå utover, og skott og dekk samt dører og andre midler til å lukke åpninger i dem, som danner grenser mellom slike rom og tilstøtende innelukkede rom, skal være gasstette. Ved anvendelse av tabellene for brannmotstand for skott og dekk i regel II-2/B/4 eller eventuelt II-2/B/5, skal slike oppbevaringsrom betraktes som kontrollstasjoner.
- .12 Det er ikke tillatt å bruke et brannslokkingsmiddel som enten i seg selv eller under forventede bruksforhold avgir giftige gasser i slike mengder at de kan være en fare for mennesker eller avgir gasser som er skadelige for miljøet, i brannslokkingssystemer om bord på nye skip og i slike nye anlegg om bord på eksisterende skip.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .13 Faste brannslokkingssystemer med gass skal oppfylle bestemmelsene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem».
- .14 Det skal utenfor de beskyttede rommene finnes muligheter for å stenge alle åpninger som kan slippe luft inn og slippe gass ut fra det beskyttede rommet.
- .15 Dersom middelet oppbevares utenfor et beskyttet rom, skal det oppbevares i et rom som er plassert bak det framre kollisjonsskottet og som ikke benyttes til andre formål. Enhver inngang til slike oppbevaringsrom skal helst være fra åpent dekk og være uavhengig av det beskyttede rommet. Dersom lagringsstedet er plassert under dekk, skal det ikke plasseres mer enn ett dekk under åpent dekk og skal være direkte tilgjengelig med en trapp eller leder fra åpent dekk.
Rom som er plassert under dekk eller rom der det ikke er atkomst fra åpent dekk, skal være utstyrt med et mekanisk ventilasjonssystem konstruert for å trekke ut luft

fra laveliggende deler av i rommet og skal dimensjoneres slik at det kan skifte ut luften minst seks ganger per time. Atkomstdører skal slå utover, og skott og dekk samt dører og andre midler til å lukke åpninger i dem, som danner grenser mellom slike rom og tilstøtende innelukkede rom, skal være gasstette. For anvendelsen av tabell 4.1, 4.2, 5.1 og 5.2 skal slike lagerrom betraktes som brannkontrollstasjoner.

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .16 Dersom volumet av fri luft i lufttankene i et rom er slik at det, dersom det slippes ut i rommet i tilfelle brann, ville innebære en alvorlig risiko for å virke negativt inn på effektiviteten til det faste brannslukkingssystemet, skal det finnes et ekstra kvantum brannslukningsmiddel.
- .17 Leverandører av faste brannslukkingssystemer skal levere en beskrivelse av anlegget, herunder en kontrolliste for vedlikehold, på engelsk og på det eller de offisielle språk i flaggstaten.
- .18 Kvantumet av brannslukningsmiddelet skal kontrolleres minst en gang hvert år enten av en sakkyndig godkjent av administrasjonen, av leverandøren av anlegget eller av en godkjent organisasjon.
- .19 Den periodiske kontrollen som utføres av skipets maskinsjef eller som organiseres av skipsledelsen, skal noteres i skipsdagboken, med angivelse av omfanget av og tidspunktet for slik kontroll.
- .20 Ikke-påbudt brannslukkingssystemer som er montert, f.eks. i lagerrom, skal i konstruksjon og dimensjoner være i samsvar med bestemmelsene i denne regel for den aktuelle type anlegg.
- .21 Alle dører til rom som er beskyttet av CO₂-/halon-anlegg, skal være merket med «Dette rom er beskyttet av et CO₂-/halon-anlegg og skal evakueres når alarmsystemet utløses».

.2 Karbondioksidsystemer (R 5.2)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1.1 For lasterom skal den disponible CO₂-mengden, dersom ikke annet er fastsatt, være tilstrekkelig til å gi et minimumsvolum av frigass tilsvarende 30 % av bruttovolumet av det største lasterom som skal beskyttes i skipet.
Dersom det finnes en forbindelse gjennom ventilasjonskanaler mellom to eller flere lasterom, skal disse betraktes som ett rom. I skip som brukes til frakt av kjøretøyer, skal den nødvendige CO₂-mengden beregnes som 45 % av brutto kubikkinnhold av det største lasterommet.
- .1.2 For maskinrom skal CO₂-mengden som føres, være tilstrekkelig til å gi et minstevolum av frigass tilsvarende det største av følgende volumer:
 - .1 40 % av bruttovolumet av det største maskinrommet som er beskyttet, unntatt volum av den del av casingen over det plan der det horisontale arealet er 40 % eller mindre av det horisontale arealet av det aktuelle rommet målt midtveis mellom tanktoppen og den laveste delen av casingen, eller
 - .2 35 % av bruttovolumet, medregnet casingen, av det største maskinrommet som beskyttes, forutsatt at dersom to eller flere maskinrom ikke er fullstendig atskilt, skal de likevel betraktes som ett rom.
- .2 Ved anvendelse av dette nummer skal volumet av fri karbondioksid (CO₂) beregnes etter 0,56 m³/kg.
- .3 Det faste rørsystemet skal være slik at 85 % av gassen kan tilføres rommet i løpet av 2 minutter.

- .4 Utslippsmekanisme for karbondioksid (CO₂):
 - .1 Det skal finnes to atskilte betjeningsinnretninger for utslipp av CO₂ i et beskyttet rom og for å sikre at alarmen utløses. En betjeningsinnretning skal brukes til å slippe ut gassen fra oppbevaringsbeholderne. En annen betjeningsinnretning skal brukes til å åpne ventilen i rørsystemet som fører gassen inn i det beskyttede rommet.
 - .2 De to betjeningsinnretningene skal være plassert inne i en kasse som er tydelig merket med angivelse av hvilket rom den betjener. Dersom kassen med betjeningsinnretningene skal holdes låst, skal nøkkelen til kassen være i en kapsling med glass som kan knuses, plassert lett synlig ved siden av kassen.
- .5 Flaggstatens administrasjon skal påse at rommene der CO₂-batteriene er plassert, er forsvarlig arrangert med hensyn til atkomst, ventilasjon og sambandsutstyr. Den skal treffe de nødvendige sikkerhetstiltakene angående konstruksjon, installasjon, merking, fylling og prøving av CO₂-sylindere, rør og armatur, samt betjenings- og alarmutstyret for et slikt anlegg.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .6 Karbondioksidssystemer skal oppfylle bestemmelsene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem».
- .7 Flaggstatens administrasjon skal påse at rommene der CO₂-batteriene er plassert, er forsvarlig arrangert med hensyn til atkomst, ventilasjon og sambandsutstyr. Den skal treffe nødvendige sikkerhetstiltak angående konstruksjon, installasjon, merking, fylling og prøving av CO₂-sylindere, rør og armatur, samt betjenings- og alarmutstyret for et slikt anlegg.

.3 Faste slokkingssystemer med lavekspanderende skum i maskinrom (R 8)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Dersom et maskinrom i tillegg til det som er påbudt etter regel 6, er utstyrt med et fast skumslokkingssystem, skal systemet i løpet av maksimum fem minutter gjennom faste spredere kunne spre en skummengde som er tilstrekkelig til å dekke i et lag på 150 mm tykkelse over det største enkeltområdet som det er sannsynlig at brennolje vil kunne spre seg over. Systemet skal kunne frambringe skum som egner seg til slokking av oljebrann. Det skal finnes midler til effektiv spredning av skummet gjennom et permanent system av rør og kontrollventiler eller kraner til egnede spredere, og slik at skummet også gjennom faste spredere effektivt rettes mot andre større brannfarer i det beskyttede rommet. Skummets ekspansjonsforhold skal ikke overstige 12:1.
- .2 Betjeningsinnretningene til et slikt system skal være lett tilgjengelige og enkle i bruk, og skal være samlet i grupper på så få steder som mulig der det ikke er sannsynlig at de vil bli isolert ved en brann i det beskyttede rommet.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .3 Faste slokkingssystemer med lavekspanderende skum i maskinrom skal oppfylle bestemmelsene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem».

.4 Faste slokkingssystemer med lettskum i maskinrom (R 9)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Ethvert påbudt fast lettskumsystem i maskinrom skal gjennom faste spredere hurtig kunne spre en skummengde som er tilstrekkelig til å fylle det største rommet som skal beskyttes, i minst 1 meters dybde per minutt. Mengden av den tilgjengelige skumdannende væsken skal være tilstrekkelig til å kunne produsere et skumvolum som svarer til 5 ganger volumet av det største rommet som skal beskyttes. Skummets ekspansjonsforhold skal ikke overstige 1000:1.
- .2 Tilførselskanaler for skum, luftinntak til skumgeneratoren og antall aggregater som produserer skum, skal være slik at de vil gi en effektiv produksjon og fordeling av skum.
- .3 Arrangementet av utslippskanalene fra skumgeneratoren skal være slik at en brann i det beskyttede rommet ikke får noen innvirkning på skumproduksjonsutstyret.
- .4 Skumgeneratoren, dens kraftforsyningskilder, skumdannende væske og kontrollinnretningene for systemet skal være lett tilgjengelige og enkle å bruke, og skal være samlet i grupper på så få steder som mulig der det ikke er sannsynlig at de vil bli isolert ved en brann i det beskyttede rommet.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .5 Faste slokkingssystemer med lettskum i maskinrom skal oppfylle bestemmelsene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem».

.5 Faste vannforstøvningssystemer til brannslukking i maskinrom (R 10)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Ethvert påbudt fast vannforstøvningssystem til brannslukking i maskinrom skal være utstyrt med dyser av godkjent type.
- .2 Antallet og arrangementet av dysene skal være slik at det sikrer en effektiv gjennomsnittlig fordeling av vannet på minst 5 liter/m² per minutt i de rom som skal beskyttes. Økt utløsningshastighet kan vurderes dersom det er nødvendig for spesielt farlige områder. Dysene skal være montert over rennesteiner, tanktopper og andre områder der brennolje kan spre seg, samt over andre områder i maskinrommet der brannfaren er spesielt stor.
- .3 Systemet kan være inndelt i seksjoner, med fordelingsventilene betjent fra lett tilgjengelige steder utenfor de rom som skal beskyttes, og som ikke risikerer å bli isolert ved brann i det beskyttede rommet.
- .4 Systemet skal holdes fylt under det nødvendige trykk, og pumpen som leverer vann til systemet, skal settes i gang automatisk ved trykkfall i systemet.
- .5 Pumpen skal kunne levere vann med det nødvendige trykk samtidig til alle seksjoner i systemet i et hvilket som helst rom som skal beskyttes. Pumpen og dens betjeningsinnretninger skal være installert utenfor rommet eller rommene som skal beskyttes. Brann i rommet eller rommene som er beskyttet av vannforstøvningssystemet, skal ikke kunne sette systemet ut av funksjon.
- .6 Det skal treffes forholdsregler for å hindre at dysene blir tette som følge av forurensning i vannet eller rust i rør, dyser, ventiler og pumpe.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003:

- .7 Pumpen kan drives av en uavhengig forbrenningsmotor, men dersom den er avhengig av kraftforsyning fra nødgeneratoren montert i samsvar med bestemmelsene i kapittel II-1 del D, skal denne generatoren starte automatisk dersom hovedkraftfor-

syningen svikter, slik at kraftforsyningen til pumpen som er påbudt etter nr. .5, er øyeblikkelig tilgjengelig. Når pumpen drives av en uavhengig forbrenningsmotor, skal den være plassert slik at en brann i det beskyttede rommet ikke får noen innvirkning på luftforsyningen til motoren.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .8 Faste vannforstøvningssystemer til brannsløkking i maskinrom skal oppfylle bestemmelsene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem».

5 Bærbare brannsløkkingsapparater (R 6)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Alle brannsløkkingsapparater skal være av godkjent type og konstruksjon.
- .2 Kapasiteten til påbudte bærbare væskesløkkingsapparater skal ikke være over 13,5 liter og ikke mindre enn 9 liter. Andre sløkkingsapparater skal være minst like bærbare som 13,5 liters væskesløkkingsapparatet og skal ha en brannsløkkingseffekt som minst tilsvarer et 9 liters væskesløkkingsapparat.
- .3 Reserverladninger skal finnes for 50 % av det samlede antall av hver type brannsløkkingsapparat om bord. Et annet brannsløkkingsapparat av samme type er reserverladning for et brannsløkkingsapparat som ikke lett kan fylles opp igjen om bord.
- .4 Bærbare CO₂-brannsløkkingsapparater skal i alminnelighet ikke være plassert i rom i innredningen. Dersom slike apparater er plassert i radiatorom, ved brytertavler og andre lignende steder, skal volumet av et rom som inneholder ett eller flere apparater, være slik at det begrenser konsentrasjonen av damp som kan forekomme på grunn av utslipp, til ikke mer enn 5 % av rommets nettovolum, ved anvendelse av denne regel. CO₂-volumet skal beregnes etter 0,56 m³/kg.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .5 Bærbare brannsløkkingsapparater skal oppfylle bestemmelsene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem».
- .6 Bærbare CO₂-brannsløkkingsapparater skal ikke være plassert i rom i innredningen. I kontrollstasjoner og andre rom som inneholder elektrisk eller elektronisk utstyr eller utstyr som er nødvendig for skipets sikkerhet, skal det benyttes brannsløkkingsapparater med sløkkemidler som verken er elektrisk ledende eller skadelige for utstyr eller innretninger.
- .7 Brannsløkkingsapparater skal plasseres klar til bruk på lett synlige steder som kan nås raskt og enkelt til enhver tid i tilfelle av brann, og på en slik måte at betjeningen av dem ikke påvirkes av været, vibrasjon eller andre eksterne faktorer. Bærbare brannsløkkingsapparater skal forsynes med innretninger som viser om de er blitt brukt.
- .8 Reserverladninger skal finnes for 100 % av de første 10 brannsløkkingsapparatene og for 50 % av de resterende brannsløkkingsapparatene som kan fylles på nytt om bord.
- .9 For de brannsløkkingsapparatene som ikke kan fylles på nytt om bord, skal det i stedet for reserverladninger sørges for ekstra bærbare brannsløkkingsapparater av samme kvantum, type, kapasitet og antall som fastsatt i nr. .13 nedenfor.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .10 Brannsløkkingsapparater som inneholder et sløkkingsmiddel som enten selv eller under forventede bruksforhold, avgir giftige gasser i slike mengder at det er farlig for mennesker, eller avgir gasser som er skadelige for miljøet, er ikke tillatt.
- .11 Brannsløkkingsapparatene skal være egnet til å slukke brann som kan forekomme i nærheten av stedet der brannsløkkingsapparatene er plassert.

- .12 Ett av de bærbare brannsløkkingsapparatene som er beregnet på bruk i et bestemt rom, skal være plassert nær inngangen til dette rommet.
- .13 Det minste antall brannsløkkingsapparater skal være:
 - .1 I rom i innredningen og arbeidsrom:
Brannsløkkingsapparatene skal være plassert slik at ikke noe punkt i rommet er mer enn 10 meter fra et brannsløkkingsapparat.
 - .2 Et brannsløkkingsapparat som egner seg til bruk i høyspenningsområder, skal være plassert i nærheten av enhver elektrisk tavle eller undertavle med effekt på 20 kW eller mer.
 - .3 I bysser skal brannsløkkingsapparatene være plassert slik at ikke noe punkt i rommet er mer enn 10 meter fra et brannsløkkingsapparat.
 - .4 Et brannsløkkingsapparat skal være plassert i nærheten av malingssskap og lagerrom som inneholder lettantennelige produkter.
 - .5 Minst et brannsløkkingsapparat skal være plassert på kommandobroen og på hver kontrollstasjon.
- .14 Bærbare brannsløkkingsapparater til bruk i rom i innredningen og arbeidsrom skal, så langt som praktisk mulig, virke på samme måte.
- .15 Periodisk inspeksjon av brannsløkkingsapparater:
Flaggstatens administrasjon skal påse at bærbare brannsløkkingsapparater inspiseres periodisk, funksjonsprøves og trykkprøves.

6 **Brannsløkkingsarrangementer i maskinrom (R 7)**

Maskinrom i kategori A skal være utstyrt med:

I NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE 24 METER OG MER:

- .1 Ett av følgende faste brannsløkkingsanlegg:
 - .1 Et gassystem som oppfyller de relevante bestemmelsene i regel 4 nr. .1 og nr. .2, eller et tilsvarende vannbasert system som alternativ til halonsystemer, som oppfyller bestemmelsene i MSC/Circ. 668 av 30. desember 1994 og MSC/Circ. 728 av juni 1996, under hensyn til skipets byggedato,
 - .2 et sløkkingssystem med lettskum som oppfyller de relevante bestemmelsene i regel 4 nr. .4, under hensyn til skipets byggedato, eller
 - .3 et vannforstøvingssystem som oppfyller de relevante bestemmelsene i regel 4 nr. .5, under hensyn til skipets byggedato.
- .2 Minst ett sett bærbart luftskumutstyr som består av et luftskumstrålerør av induktortype som kan koples til brannledningen med en brannslange, samt en bærbar tank som inneholder minst 20 liter skumdannende væske og en reservetank. Strålerøret skal kunne produsere effektivt skum som egner seg til sløkking av en oljebrann, og kunne avgi et kvantum på minst 1,5 m³ per minutt.
- .3 I ethvert slikt rom, godkjente brannsløkkingsapparater av skumtype, hvert med en kapasitet på minst 45 liter, eller tilsvarende, i tilstrekkelig antall til at skum eller et tilsvarende middel kan rettes mot enhver del av drivstoff- og smøreoljetrykksystemene, gear og andre brannfarlige steder. I tillegg skal det finnes et tilstrekkelig antall bærbare brannsløkkingsapparater for skum eller tilsvarende middel, som skal være plassert slik at det ikke er nødvendig å gå mer enn 10 meter for å komme til et brannsløkkingsapparat og slik at det er minst to slike brannsløkkingsapparater i hvert rom.

I NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE MINDRE ENN 24 METER, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .4 ett av de faste brannsløkkingsanleggene fastsatt i nr. 1 ovenfor, og i tillegg i alle rom som inneholder forbrenningsmotorer, eller bunnfellingstanker for brennolje eller brennoljeenheter, skal det finnes ett brannsløkkingsapparat for skum med kapasitet på minst 45 liter eller et brannsløkkingsapparat for CO₂ med kapasitet på minst 16 kg, og
- .5 ett bærbart brannsløkkingsapparat som egner til slokking av oljebrann for hver 736 kW eller deler av dette i slikt maskineri, forutsatt det likevel skal være minst to og ikke mer enn seks slike brannsløkkingsapparater i slike rom.
Bruk av lavekspanderende skum i stedet for noen av de seks bærbare brannsløkkingsapparatene som er påbudet etter denne regel, er tillatt.

I NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B SOM FØRER MER ENN 36 PASSASJERER:

- .6 Hvert maskinrom skal være utstyrt med to egnede vanntåkesprederenheter som består av et L formet metallrør, der den lange siden er omtrent to meter lang og kan koples til en brannslange og den korte siden er omtrent 250 mm lang og utstyrt med en fast vanntåkespreder eller kan utstyres med et vannstrålerør.

I NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .7 Når oppvarmet olje brukes som oppvarmingsmiddel, kan det i tillegg kreves at kjelerom utstyres med fast eller bærbart utstyr til lokale systemer for strålesprøyting av vann under trykk eller skumspredning over og under dørken til brannsløkkingsformål.

I NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D, BYGD 1.JANUAR 2003 ELLER SENERE, MED LENGDE 24 METER OG MER:

- .8.
 - 8.1 Maskinrom i kategori A på over 500 m³ skal i tillegg til det faste brannsløkkingssystemet som kreves i denne regel, beskyttes av en godkjent type fast, vannbasert eller tilsvarende, lokalt brannsløkkingssystem, basert på retningslinjene utviklet av IMO, se MSC/Circ. 913 «Retningslinjer for godkjenning av faste vannbaserte brannsløkkingssystemer for lokal bruk i maskinrom av kategori A».
I tilfeller av periodisk ubemannede maskinrom skal brannsløkkingssystemet ha både automatiske og manuelle utløsningsmuligheter. I tilfeller av kontinuerlig bemannede maskinrom kan brannsløkkingssystemet ha bare en manuell utløsningsmulighet.
 - .2 Faste lokale brannsløkkingssystemer skal beskytte områder som de følgende, uten at motoren må slås av, personale må evakueres eller rom må avstenges:
 - .1 De brannfarlige av forbrenningsmotorer som brukes som skipets hovedframdrift og kraftproduksjon,
 - .2 kjelefronter,
 - .3 de brannfarlige delene av forbrenningsanlegg og
 - .4 separatorene for oppvarmet brennolje.
 - .3 Utløsning av ethvert lokalt system skal gi en optisk og distinkt akustisk alarm i det beskyttede rommet og i kontinuerlig bemannede stasjoner. Alarmen skal angi hvilket særlig system som er aktivert. Kravene til systemalarm som er beskrevet i dette nummer, kommer i tillegg til og ikke i stedet for de deteksjons- og brannalarmsystemer som er fastsatt andre steder i dette kapittel.

I NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, SAMT ALLE SKIP SOM ER SERTIFISERT TIL Å FØRE MER ENN 400 PASSASJERER:

- .9 Faste lokale brannsløkkingsystemer skal monteres i samsvar med nr. .8 i denne regelen innen 1. oktober 2005.

7 *Særlige arrangementer i maskinrom (R 11)*

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Antall skylights, dører, ventilatorer, åpninger i skorsteiner for avtrekksventilasjon og andre åpninger til maskinrom skal reduseres til det minimum som er forenlig med behovet for ventilasjon og riktig og sikker drift av skipet.
- .2 Skylights skal være av stål og skal ikke inneholde glassfelt. Det skal treffes hensiktsmessige tiltak for å slippe ut røyk i tilfelle brann, fra rommet som skal beskyttes.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .3 Andre dører enn maskinelt betjente vanntette dører skal være arrangert slik at aktiv stenging er sikret i tilfelle brann i rommet, ved mekanisk virkende lukkeinnetninger eller ved hjelp av selvlukkende dører som kan lukkes mot en helling på 3,5 grader mot lukkeretningen og som har en feilsikker holdekrok med fjernutløsningsinnretning.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .4 Vinduer skal ikke monteres i avgrensning mot maskinrom. Dette utelukker ikke bruk av glass i kontrollrom inne i maskinrom.
- .5 Det skal finnes betjeningsinnretninger for
- .1 å åpne og lukke skylights, lukke åpninger i skorsteiner som normalt tjener til avtrekksventilasjon og lukke ventilasjonsspjeld,
 - .2 å kunne slippe ut røyk,
 - .3 å lukke maskinelt betjente dører eller aktivere utløsningsmekanisme på andre dører enn maskinelt betjente vanntette dører,
 - .4 å stoppe ventilasjonsvifter, og
 - .5 å stoppe vifter for trykk- og sugeventilasjon, pumper for overføring av brennolje, pumpe for brennoljeenheter og andre lignende drivstoffpumper. Andre lignende drivstoffpumper betyr for skip bygd 1. januar 2003 eller senere arbeidspumper for smøreolje, sirkulasjonspumper for varmeolje og oljeutskillere. Nummer .6 i denne regel trenger ikke gjelde for olje-vannsepareringsutstyr.
- .6 De betjeningsinnretninger som er påbudt etter nr. .5 og regel II-2/A/10.2.5, skal være plassert utenfor det aktuelle rommet, der de ikke vil bli isolert i tilfelle brann i det rom de betjener. Slike betjeningsinnretninger og betjeningsinnretningene for ethvert påbudt brannsløkkingsanlegg skal være plassert på ett kontrollsted eller samlet i grupper på så få steder som mulig. Slike steder skal ha sikker atkomst fra åpent dekk.
- .7 Når atkomst til et maskinrom i kategori A er ført inn på et lavt plan fra en tilstøtende akseltunnel, skal det i akseltunnelen i nærheten av den vanntette døren være montert en lett, brannskjermende ståldør som kan åpnes og lukkes fra begge sider.

8 Automatiske sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystemer (R 12)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Ethvert påbudt automatisk sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystem skal til enhver tid være klart til øyeblikkelig bruk, uten at noe inngrep fra besetningen skal være nødvendig for å sette det i virksomhet. Rørsystemet skal normalt stå fylt med vann, men små, utsatte seksjoner kan være av en type der rørene ikke er fylt når dette er en nødvendig forholdsregel. Deler av systemet som kan bli utsatt for temperaturer på eller under 0 grader C under drift, skal beskyttes mot frysing på en egnet måte. Systemet skal holdes fylt ved det nødvendige trykk, og det skal være sørget for kontinuerlig vanntilførsel som fastsatt i denne regel.
- .2 Hver seksjon av sprinklerhoder skal ha midler til automatisk å gi optisk og akustisk alarmsignal på en eller flere kontrolltavler straks et av sprinklerhodene trer i funksjon. Slike tavler skal vise i hvilken seksjon systemet betjener, brann har brutt ut, og skal være plassert sentralt på kommandobroen slik at det sikres at signalene øyeblikkelig mottas av besetningen. Alarmsystemet skal være slik konstruert at det viser om det oppstår noen feil i systemet.
- .3 Sprinklerhodene skal være gruppert i atskilte seksjoner som ikke skal inneholde mer enn 200 sprinklerhoder. Ingen seksjon av sprinklerhoder skal betjene mer enn to dekk eller være plassert i mer enn en vertikal hovedsone, med mindre det kan påvises at arrangementer med en seksjon av sprinklerhoder som betjener mer enn to dekk eller er plassert i mer enn en vertikal hovedsone, ikke vil redusere skipets brannvern.
- .4 Hver seksjon av sprinklerhoder skal kunne isoleres med bare en stoppventil. Stoppventilen i hver seksjon skal være lett tilgjengelig og det skal være tydelig og permanent angitt hvor den befinner seg. Det skal finnes midler til å hindre at stoppventilen betjenes av uvedkommende.
- .5 Ved hver seksjons stoppventil og ved en sentralstasjon skal det finnes et manometer som viser trykket i systemet.
- .6 Sprinklerhodene skal være korrosjonsbestandige i sjøluft. I rom i innredningen og arbeidsrom skal sprinklerhodene tre i funksjon i temperaturintervallet mellom 68 grader C og 79 grader C. På steder som f.eks. tørkerom, der høye omgivelsestemperaturer kan forventes, kan temperaturen som utløser sprinklerhodene, likevel økes til ikke mer enn 30 grader C over høyeste temperatur oppunder dekk.
- .7 Ved hver kontrolltavle skal det være oppslått en liste eller en tegning som viser de rom som dekkes og områdets beliggenhet i forhold til hver seksjon. Det skal finnes egnede instruksjoner for prøving og vedlikehold.
- .8 Sprinklerhodene skal være plassert over hodehøyde og spredt i et passende mønster slik at de gir en gjennomsnittlig vanntilførsel på minst 5 liter/m² per minutt over det nominelle området som dekkes av sprinklersystemet.
Sprinklerhodene skal være plassert så godt som mulig klar av bjelker og andre gjenstander som vil kunne hindre vannutstrømmingen og på en slik måte at brennbart materiale i rommet blir godt oversprøytet.
- .9 Det skal finnes en trykktank med et volum som tilsvarer minst det dobbelte av den vannmengde som er fastsatt i dette nummer. Tanken skal være permanent fylt med et kvantum ferskvann tilsvarende den vannmengde som tømmes ut på ett minutt av pumpen nevnt i nr. 12, og arrangementet skal sørge for at det opprettholdes et slikt lufttrykk i tanken at dette, når det permanente ferskvannskvantumet i tanken er brukt, ikke blir mindre enn sprinklerhodenes arbeidstrykk, pluss det trykk som tilsvarer vannhøyden målt fra tankbunnen til det høyeste sprinklerhodet i systemet. Det skal finnes egnede midler til

- påfylling av luften under trykk og påfylling av ferskvannskvantumet i tanken. Det skal finnes et måleglass som viser riktig nivå for vannet i tanken.
- .10 Det skal finnes midler til å hindre at sjøvann kommer inn i tanken. Trykktanken skal være utstyrt med en effektiv sikkerhetsventil og trykkmåler. Stoppventiler eller kraner skal være montert ved hver trykkmålerforbindelse.
 - .11 Det skal finnes en uavhengig drevet pumpe som utelukkende skal ha til oppgave å fortsette automatisk spredning av vann fra sprinklerhodene. Pumpen skal automatisk settes i gang av trykkfallet i systemet før det permanente ferskvannskvantumet i trykktanken er fullstendig oppbrukt.
 - .12 Pumpen og rørledningssystemet skal kunne opprettholde det nødvendige trykk på nivå med høyeste sprinklerhode for å sikre en kontinuerlig vannutstrømming som er tilstrekkelig til samtidig å dekke et minsteareal på 280 m² med den leveringshastighet som er fastsatt i nr. .8. For nye skip i klasse C og D med lengde mindre enn 40 meter og med et samlet beskyttet område på mindre enn 280 m², kan flaggstatens administrasjon angi egnet område for størrelse på pumper og alternative forsyningskomponenter.
 - .13 På pumpens leveringsside skal det være montert en prøveventil med et kort uttømmingsrør som er åpent i enden. Det effektive areal gjennom ventilen og røret skal være tilstrekkelig stort til å frigjøre den vannmengde som det er påbudt at pumpen skal kunne levere, mens trykket i systemet fastsatt i nr. .9 opprettholdes.
 - .14 Sjøinntaket til pumpen skal, når det er mulig, være i samme rom som pumpen og skal være arrangert slik at det når skipet flyter, ikke er nødvendig å stenge sjøvannstilførselen til pumpen for andre formål enn inspeksjon eller reparasjon av pumpen.
 - .15 Pumpen og tanken for sprinklersystemet skal være plassert i rimelig avstand fra ethvert maskinrom og skal ikke være plassert i noe rom som er påbudt beskyttet av sprinklersystemet.
 - .16 Det skal finnes minst to kraftkilder for sjøvannspumpen og det automatiske brannalarm- og branndeteksjonssystemet. Når pumpens kraftkilder er elektriske, skal disse bestå av en hovedgenerator og en nødkraftkilde. En kraftforsyning til pumpen skal tas ut fra hovedtavlen, og en skal tas fra nødtavlen med separate tilførselsledninger som er reservert utelukkende for dette formål. Tilførselsledningene skal være arrangert slik at de unngår bysser, maskinrom og andre innelukkede rom med stor brannfare, med mindre det er nødvendig for å nå de riktige fordelingstavlene, og skal være ført til en automatisk vendebryter plassert nær sprinklerpumpen. Bryteren skal besørge kraftforsyning fra hovedtavlen så lenge det kan skaffes kraft derfra, og skal være konstruert slik at dersom denne kraftforsyningen svikter, vil den automatisk kople over til kraftforsyning fra nødtavlen. Bryterne på hovedtavlen og nødtavlen skal være tydelig merket, og normalt skal de være innkoplet. Ingen andre brytere skal være tillatt i de aktuelle tilførselsledningene. En av kraftkildene til alarm- og deteksjonssystemet skal være en nødkraftkilde. Når en av kraftkildene til pumpen er en forbrenningsmotor, skal den i tillegg til å oppfylle bestemmelsene i nr. .15, være plassert slik at en brann i et hvilket som helst beskyttet rom ikke vil påvirke lufttilførselen til maskineriet.
 - .17 Sprinklersystemet skal ha forbindelse med skipets hovedbrannledning gjennom en tilbakeslagsskruventil som kan låses og som vil hindre en tilbakestrømming fra sprinklersystemet til brannledningen.
 - .18 Det skal finnes en prøveventil for prøving av den automatiske alarmen for hver seksjon av sprinklerhoder ved uttømming av en vannmengde som svarer til utløsning av ett sprinklerhode. Prøveventilen for hver seksjon skal være plassert nær stoppventilen for vedkommende seksjon.
 - .19 Det skal finnes midler til å prøve at pumpen virker automatisk ved reduksjon av trykket i systemet.

- .20 På en av de kontrolltavler som er nevnt i nr. .2, skal det være montert brytere som vil gjøre det mulig å prøve alarmen og indikatorene for hver seksjon av sprinklerhoder.
 - .21 Det skal finnes minst seks reservesprinklerhoder for hver seksjon.
- NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:
- .22 De automatiske sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystemene skal være av godkjent type, og i samsvar med bestemmelsene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem».
 - .23 For nye skip i klasse C og D med lengde mindre enn 40 meter og med et samlet beskyttet område på mindre enn 280 m² kan flaggstatens administrasjon angi egnet område for størrelse på pumper og alternative komponenter.

9 Faste branndeteksjons- og brannalarmsystemer (R 13)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

.1 Alminnelige bestemmelser

- .1 Ethvert påbudt fast branndeteksjons- og brannalarmsystem med manuelle brannmeldere skal kunne settes i gang øyeblikkelig til enhver tid.
- .2 Krafttilførsel og elektriske kretser som er nødvendig for drift av systemet, skal ha overvåkning for tap av kraft eller eventuelt for feiltilstander. Oppstått feiltilstand skal sette i gang et optisk og akustisk feilsignal, som skal være tydelig forskjellig fra et brannsignal, på kontrollpanelet.
- .3 Det skal finnes minst to kraftkilder til det elektriske utstyret som brukes til drift av branndeteksjons- og brannalarmsystemet, og en av disse skal være en nødkraftkilde. Krafttilførselen skal skje gjennom særskilte tilførselsledninger som er reservert uteslukkende til dette formålet. Slike tilførselsledninger skal gå til en automatisk vendebryter plassert i eller i nærheten av kontrollpanelet for branndeteksjonssystemet.
- .4 Detektorer og manuelle brannmeldere skal være gruppert i seksjoner. Utløsning av detektorer eller manuelle brannmeldere skal sette i gang et optisk og akustisk brannsignal på kontrollpanelet og ved indikatorene. Dersom det ikke er reagert på signalene innen to minutter, skal det automatisk gis akustisk alarm i hele besetningsinnredningen og arbeidsrom, kontrollstasjoner og maskinrom. Dette systemet for akustisk alarm behøver ikke være en integrert del av branndeteksjonssystemet.
- .5 Kontrollpanelet skal være plassert på kommandobroen eller i hovedkontrollstasjonen for brann.
- .6 Indikatorenhetene skal minst vise i hvilken seksjon en detektor eller manuell brannmelder er utløst. Minst en enhet skal være slik plassert at den er lett tilgjengelig for ansvarshavende besetningsmedlemmer til enhver tid, i sjøen og i havn, unntatt når skipet er ute av drift. En indikatorenhet skal være plassert på kommandobroen dersom kontrollpanelet er plassert i hovedkontrollstasjonen for brann.
- .7 Det skal være oppslått tydelig informasjon på eller i nærheten av hver indikatorenhet om de rom som er dekket og seksjonenes plassering.
- .8 Når branndeteksjonssystemet ikke har midler til fjernidentifisering av hver enkelt detektor, skal det normalt ikke være tillatt at en seksjon omfatter mer enn ett dekk innenfor innredning, arbeidsrom og kontrollstasjoner, unntatt en seksjon som dekker en innelukket trappeoppgang. For å unngå forsinkelse i å finne brannkilden, skal antall lukkede rom i hver seksjon være begrenset slik flaggstatens administrasjon bestemmer. Det tillates ikke i noe tilfelle mer enn 50 lukkede rom i noen seksjon. Dersom branndeteksjonssystemet er utstyrt med detektorer som kan fjernidentifiseres enkeltvis, kan seksjonene omfatte flere dekk og betjene et hvilket som helst antall lukkede rom.

- .9 Dersom det ikke finnes noe branddeteksjonssystem som kan fjernidentifisere hver enkelt detektor, skal en seksjon med detektorer ikke betjene rom på begge sider av skipet og heller ikke mer enn ett dekk, og skal ikke være plassert i mer enn en vertikal hovedsone, men flaggstatens administrasjon kan, dersom den er forvisset om at skipets brannvern ikke reduseres av det, tillate at en slik seksjon med detektorer betjener begge sider av skipet og mer enn ett dekk. I skip utstyrt med branddetektorer som kan identifiseres enkeltvis, kan en seksjon betjene rom på begge sider av skipet og på flere dekk, men kan ikke være plassert i mer enn en vertikal hovedsone.
 - .10 En seksjon med branddetektorer som dekker en kontrollstasjon, et arbeidsrom eller et rom i innredningen, skal ikke omfatte et maskinrom.
 - .11 Detektorer skal settes i gang av varme, røyk eller andre forbrenningsprodukter, flamme eller kombinasjon av disse faktorene. Detektorer som settes i gang av andre faktorer som kan være tegn på begynnende brann, kan vurderes av flaggstatens administrasjon, forutsatt at de ikke er mindre følsomme enn slike detektorer. Flammedetektorer skal brukes bare i tillegg til røyk- eller varmedetektorer.
 - .12 Det skal finnes hensiktsmessige instruksjoner og reservedeler for prøving og vedlikehold.
 - .13 Branddeteksjonssystemet skal funksjonsprøves periodisk til tilfredshet for flaggstatens administrasjon, med utstyr som produserer varm luft ved relevant temperatur, eller røyk- eller aerosolpartikler som har relevant tetthetsområde eller partikkelstørrelse, eller andre forhold som kan forekomme i forbindelse med begynnende brann som detektoren er konstruert for å reagere på.
Alle detektorene skal være av en type som kan prøves for riktig virkemåte og stilles tilbake til normal overvåking uten fornyelse av noen del.
 - .14 Branddeteksjonssystemet skal ikke brukes til andre formål, med det unntak at stenging av brannrør og lignende funksjoner kan tillates på samme kontrollpanel.
 - .15 Branddeteksjonssystemer med identifisering av soneadresse skal være arrangert slik at:
 - en sløyfe ikke kan bli skadet på mer enn ett punkt ved brann,
 - det finnes midler til å sikre at en feil (f.eks. strømbrydd, kortslutning, jord) som forekommer i sløyfen, ikke vil sette hele sløyfen ut av funksjon,
 - alle tiltak er truffet for å gjøre det mulig å gjenopprette systemets startkonfigurerings i tilfelle svikt (elektrisk, elektronisk, data),
 - den først utløste brannalarmen ikke vil hindre noen annen detektor i å utløse ytterligere brannalarmer.
- .2 *Installasjonskrav*
- .1 Manuelle brannmeldere skal være installert i alle rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner. En manuell brannmelder skal være plassert ved hver utgang. Manuelle brannmeldere skal være lett tilgjengelige i korridorene på hvert dekk slik at ingen del av korridoren er mer enn 20 meter fra en manuell brannmelder.
 - .2 Røykdetektorer skal være installert i alle trappeoppganger, korridorer og rømningsveier i rom i innredningen.
 - .3 Når et fast branddeteksjons- og brannalarmsystem er påbudt for beskyttelse av andre rom enn dem som er fastsatt i nr. 2.2 ovenfor, skal minst en detektor i samsvar med nr. 1.11 være installert i hvert slikt rom.
 - .4 Detektorer skal være plassert slik at de har best mulig virkning. Steder nær bjelker og ventilasjonskanaler eller andre steder der luftstrøm kan nedsette virkningen, og steder der støt eller fysisk skade er sannsynlig, skal unngås. Generelt skal detektorer som er plassert oppunder dekk, ha en minste avstand på 0,5 m fra skott.

.5 Den største avstand mellom detektorene skal være i samsvar med følgende tabell:

Detektortype	Største gulvareal per detektor (m ²)	Største avstand mellom midtpunkter (m)	Største avstand fra skott (m)
Varme	37	9	4,5
Røyk	74	11	5,5

Flaggstatens administrasjon kan kreve eller tillate andre avstander basert på prøver som viser detektorenes egenskaper.

.6 Elektrisk opplegg som danner en del av systemet, skal være arrangert slik at det går utenom bysser, maskinrom og andre lukkede rom med høy brannfare, unntatt der det er nødvendig å sørge for branndeteksjon eller brannalarm i slike rom eller for å tilkople passende krafttilførsel.

.3 Konstruksjonskrav

.1 Systemet og utstyret skal være riktig konstruert for å motstå variasjoner og topper i tilførselsspenning, forandringer i omgivelseslufttemperaturen, vibrasjoner, fuktighet, sjokk, støt, og korrosjon som normalt kan påregnes i skip.

.2 Røykdetektorer som skal installeres i trappeoppganger, korridorer og rømningsveier i rom i innredningen som fastsatt i nr. 2.2, skal være sertifisert for å virke før røyk-tettheten overstiger 12,5 % ugjennomsiktighet per meter, men ikke før røyktettheten overstiger 2 % ugjennomsiktighet per meter.

Røykdetektorer som skal installeres i andre rom, skal virke innen følsomhetsgrader til tilfredshet for flaggstatens administrasjon, under hensyn til at lav følsomhet eller overfølsomhet i detektoren skal unngås.

.3 Varmedetektorer skal være sertifisert for å virke før temperaturen overstiger 78 grader C, men ikke før temperaturen overstiger 54 grader C når temperaturstigningen er mindre enn 1 grad C per minutt. Ved raskere temperaturstigning skal varmedetektoren virke innen temperaturgrenser til tilfredshet for flaggstatens administrasjon, under hensyn til at lav følsomhet eller overfølsomhet i detektoren skal unngås.

.4 Den tillatte virketemperatur for varmedetektorer kan økes til 30 grader C over maksimumstemperaturen oppunder dekk i tørkerom og lignende rom med normalt høye omgivelsestemperaturer.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

.4.1 De faste branndeteksjons- og brannalarmsystemene skal være av godkjent type, og i samsvar med bestemmelsene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem».

.4.2 Manuelle brannmeldere som er i samsvar med «Regelverk for brannsikkerhetssystem», skal være installert i alle rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner. En manuell brannmelder skal være plassert ved hver utgang. Manuelle brannmeldere skal være lett tilgjengelige i korridorene på hvert dekk slik at ingen del av korridoren er mer enn 20 meter fra en manuell brannmelder.

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D:

.5 I tillegg til bestemmelsene ovenfor skal flaggstatens administrasjon påse at sikkerhetskravene til anleggene tilfredsstilles med hensyn til deres uavhengighet fra andre anlegg eller systemer, delenes korrosjonsbestandighet, den elektriske kraftforsyningen til deres kontrollsystemer og tilgangen på instruks for drift og vedlikehold av dem.

10 Installasjoner for brennolje, smøreolje og andre brannfarlige oljer (R 15)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

.1 Begrensninger i bruk av olje som brensel

Følgende begrensninger skal gjelde ved bruk av olje som brensel:

- .1 Unntatt der det er tillatt etter dette nummer, skal brennolje med flammepunkt under 60 grader C ikke brukes.
- .2 I nødgeneratorer kan brennolje med flammepunkt på 43 grader C og over brukes.
- .3 Flaggstatsens administrasjon kan gi generell tillatelse til bruk av brennolje med flammepunkt på mindre enn 60 grader C, men ikke mindre enn 43 grader C, forutsatt at det er truffet ekstra forholdsregler som anses nødvendige og forutsatt at omgivelsestemperaturen i rommet der slik brennolje lagres eller brukes, ikke tillates å stige mer enn til 10 grader C under flammepunktet for brennoljen.

For skip bygd 1. januar 2003 eller senere kan brennolje med et flammepunkt på mindre enn 60 grader C, men ikke lavere enn 43 grader C, tillates, forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:

- .3.1 Brennoljetanker, unntatt de som er plassert i rom med dobbeltbunn, skal plasseres utenom maskinrom i kategori A,
- .3.2 det skal sørges for muligheter for måling av oljetemperatur på innsugingsrøret til brennstoffpumpen,
- .3.3 det skal sørges for stoppventiler eller -kraner på inntaks- og utløpsiden av brennoljefilter og,
- .3.4 rørskjøter i sveisede konstruksjoner eller union av konisk eller sfærisk type skal benyttes i så stor grad som mulig.
Oljers flammepunkt skal bestemmes ved en godkjent metode i lukket apparat.

.2 Brennoljeinstallasjoner

På et skip der det brukes brennolje, skal installasjonene for lagring, fordeling og bruk av brennoljen være slik at kravene til sikkerhet for skipet og mennesker om bord oppfylles, og skal minst tilfredsstille følgende bestemmelser:

- .1.1 Så langt det er praktisk mulig, skal ingen del av brennoljeinstallasjonen som inneholder oppvarmet olje med et trykk som overstiger 0,18 N/mm², være skjult slik at feil og lekkasjer ikke lett kan oppdages. Maskinrommet skal være tilstrekkelig opplyst der slike deler av brennoljeinstallasjonen finnes.
- .1.2 Med oppvarmet olje menes olje med en temperatur som etter oppvarming er høyere enn 60 grader C eller høyere enn oljens aktuelle flammepunkt, dersom dette er lavere enn 60 grader C.
- .2 Ventilasjon av maskinrom skal under alle vanlige forhold være tilstrekkelig til å hindre oppsamling av oljedamp.
- .3 Så langt det er praktisk mulig, skal brennoljetanker være fast innebygd i skroget og skal ligge utenfor maskinrom. Når brennoljetanker, bortsett fra dobbeltbunntanker, nødvendigvis er plassert slik at de støter opp til eller er inne i maskinrom, skal minst en av de vertikale sidene grense opp mot avgrensningen for maskinrommet, og skal fortrinnsvis ha en felles avgrensning mot dobbeltbunntankene, og det arealet av tankavgrensningen som er felles med maskinrommet, skal holdes på et minimum. Dersom slike tanker er plassert innenfor avgrensningen for maskinrom, skal de ikke inneholde brennolje med flammepunkt under 60 grader C. Bruk av frittstående brennoljetanker skal unngås og skal være forbudt i maskinrom.

- .4 Ingen brennoljetank skal være slik plassert at spill eller lekkasje fra den kan medføre risiko for brann ved å komme i kontakt med varme flater. Det skal treffes forholdsregler for å hindre at olje som måtte spilles under trykk fra en pumpe, et filter eller en forvarmer, kommer i berøring med varme flater.
- .5 Alle brennoljeledninger som, dersom de blir skadet, kan forårsake at olje lekker ut fra en lagertank, bunnfellingstank eller dagtank med en kapasitet på 500 liter eller mer og som er plassert over dobbeltbunnen, skal direkte på tanken være utstyrt med en kran eller ventil som skal kunne stenges fra et sikkert sted utenfor det aktuelle rommet i tilfelle brann i rommet der slike tanker er plassert. I det spesielle tilfelle at dyptanker ligger i sjakter eller rørtunneler eller lignende rom, skal det være montert ventiler på tanken, men betjening i tilfelle brann kan utføres ved hjelp av en tilleggssventil på røret eller rørene utenfor tunnelen eller lignende rom. Dersom slik tilleggssventil er montert i maskinrommet, skal det kunne betjenes fra et sted utenfor dette rommet.
På skip bygd 1. januar 2003 eller senere skal kontrollinnretningene for fjernbetjening av ventilen til nødgeneratorens drivstofftank være plassert på et annet sted enn kontrollinnretningene for fjernbetjening av andre ventiler i maskinrom.
- .6 Det skal finnes sikre og effektive midler til å måle brennoljemengden som finnes på alle brennoljetanker.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Peilerør skal ikke avsluttes i noe rom der det kan forekomme risiko for antenning av spill fra peilerøret. De skal spesielt ikke avsluttes i passasjer- eller besetningsrom. Som generell regel skal peilerør ikke avsluttes i maskinrom. Dersom flaggstatens administrasjon mener at sistnevnte krav er praktisk ugjennomførbart, kan den tillate at peilerør avsluttes i maskinrom, forutsatt at følgende krav er oppfylt:
 - .1.1 Det i tillegg finnes et oljestandsglass som oppfyller kravene i nr. .2.6.2.
 - .1.2 Peilerørene avsluttes på steder som er langt fra brann- eller eksplosjonsfarer, med mindre det er truffet forholdsregler, f.eks. montering av effektive skjermer, for å hindre at brennoljen i tilfelle spill gjennom avslutningen av peilerørene, kommer i kontakt med en tennkilde.
 - .1.3 Avslutningen av peilerørene er utstyrt med selvlukkende blindinnretninger og med selvlukkende kontrollkran med liten diameter, plassert under blindinnretningen med henblikk på å fastslå, for blindinnretningen åpnes, at det ikke er brennolje i røret. Det skal treffes tiltak for å sikre at eventuelt spill av brennolje gjennom kontrollkranen ikke innebærer noen brann- eller eksplosjonsfare.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .2 Andre innretninger til å måle brennoljemengden i en brennoljetank kan tillates dersom slike innretninger, i likhet med innretningene fastsatt i nr. .2.6.1.1, ikke går gjennom tanken under tanktoppen, og forutsatt at svikt i innretningene eller overfylling av tanken ikke vil føre til utslipp av brensel.
- .3 Innretningene fastsatt i nr. .2.6.2 skal vedlikeholdes i forsvarlig stand for å sikre kontinuerlig og pålitelig driftstilstand.
- .7 Det skal treffes tiltak for å hindre overtrykk i enhver oljetank eller i enhver del av brennoljeinstallasjonen, herunder påfyllingsrørene som betjenes av pumper om bord. Eventuelle sikkerhetsventiler og luft- eller overløpsrør skal ha avløp på et sted der det ikke er noen brann- eller eksplosjonsfare på grunn av utstrømming av olje eller damp og skal ikke avsluttes i besetningsrom, passasjerrom eller spesiallasterom,

lukkede roro-lasterom, maskinrom eller lignende rom på skip bygd 1. januar 2003 eller senere.

- .8 Brennoljerør og deres ventiler skal være av stål eller annet godkjent materiale; begrenset bruk av fleksible rør kan likevel tillates. Slike fleksible rør og utstyr som tilkoples endene, skal være av godkjent materiale som er motstandsdyktig mot brann og av tilstrekkelig styrke.

For ventiler som er montert på brennoljetanker og som er under statisk trykk, kan stål eller kulegrafittstøpejern godkjennes. Ventiler av vanlig støpejern kan imidlertid benyttes i rørsystemer som er konstruert for lavere trykk enn 7 bar og for lavere temperatur enn 60 grader C.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .9 Alle utvendige brenselhøytrykksledninger mellom brenselhøytrykkspumper og innsprøytingsdyser skal være beskyttet med et kapslet rørsystem som kan holde på brensel ved svikt i en høytrykksledning. Et kapslet rør innbefatter et ytterrør som brenselhøytrykksledningen er plassert i slik at dette danner en permanent enhet. Det kapslede rørsystemet skal omfatte et middel til oppsamling av lekkasjer og det skal finnes innretninger til å gi alarm ved svikt i brenselledningen.
- .10 Alle flater med temperatur på mer enn 220 grader C som brensel kan komme i kontakt med ved svikt i brenselsystemet, skal være forsvarlig isolert.
- .11 Brennoljeledninger skal være skjermet eller på annen måte passende beskyttet for, så lang som praktisk mulig, å unngå oljesprut eller oljelekkasjer på varme flater, inn i luftinntak for maskineri eller andre tennkilder. Antall skjøter i slike rørsystemer skal holdes på et minimum.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .12 Brennoljeledninger skal ikke plasseres rett over eller nær enheter med høy temperatur, herunder kjeler, damprør, eksosmanifolder, lyddempere eller annet utstyr som krever isolasjon. Så langt det er praktisk mulig skal brennoljeledninger anbringes langt fra varme overflater, elektriske installasjoner eller andre tennkilder og skal være skjermet eller på annen måte passende beskyttet for å unngå oljesprut eller oljelekkasje på tennkildene. Antall skjøter i slike rørsystemer skal holdes på et minimum.
- .13 Komponenter i brenselsystemet i en dieselmotor skal konstrueres under hensyn til det maksimale spisstrykk de kan komme ut for under drift, herunder eventuelle høytrykkspulser som blir generert av og overført tilbake til brenselstank og spillrør fra brenselinnsprøytingspumpene. Forbindelser i brennstofftanker og spillrør skal konstrueres under hensyn til deres evne til å forhindre lekkasjer fra brennolje under trykk under drift og etter vedlikehold.
- .14 I installasjoner med flere motorer som forsynes fra samme brennstoffkilde, skal det sørges for måter å isolere brennstofftilførsel og spillrør for de enkelte motorene. Slik isolering skal ikke påvirke driften av de andre motorene og skal kunne betjenes fra et sted som ikke gjøres utilgjengelig på grunn av en brann i noen av motorene
- .15 Der flaggstatens administrasjon tillater at olje og brennbare væsker ledes gjennom rom i innredningen og arbeidsrom, skal rørene som leder olje eller brennbare væsker være av et materiale som er godkjent av flaggstatens administrasjon under hensyn til brannfareen.
- .16 Eksisterende skip i klasse B skal tilfredsstille kravene i nr. .2.9 til nr. .2.11 senest 1. juli 2003; bortsett fra at for motorer med effekt på 375 kW eller mindre med brenselinnsprøytingspumper som betjener mer enn en innsprøytingsdyse, kan en passende kapsling likevel brukes som alternativ til det kapslede rørsystemet nevnt i nr. .2.9.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

.3 Smøreoljeinstallasjoner

Installasjonene for lagring, fordeling og bruk av olje som brukes i trykksmøreanlegg, skal være slik at de tilfredsstiller kravene til sikkerhet for skip og mennesker om bord, og slike installasjoner i maskinrom skal minst oppfylle bestemmelsene i nr. .2.1, .2.4, .2.5, .2.6, .2.7, .2.8, .2.10 og .2.11, med følgende unntak:

- .1 Dette utelukker ikke bruk av strømnings-seglass i smøreoljesystemer, forutsatt at de har vist ved prøver å ha passende grad av brannmotstand. Dersom det brukes strømnings-seglass, skal røret være utstyrt med ventiler i begge ender. Ventilen i den nedre enden av røret skal være av selvlukkende type.
- .2 Peilerør kan tillates i maskinrom, men kravene i nr. .2.6.1.1 og nr. .2.6.1.3 behøver ikke anvendes, forutsatt at peilerørene er utstyrt med passende stengeinnretninger. For skip bygd 1. januar 2003 eller senere skal bestemmelsene i nr. 10.2.5 også gjelde for smøreoljetanker, bortsett fra tanker med en kapasitet på mindre enn 500 liter, lagertanker der ventiler er stengt under normal drift av skipet eller der det fastslås at utilsiktet betjening av en hurtiglukkende ventil på smøreoljetanken ville sette sikker drift av hovedframdriftsmaskineri og viktig hjelpemaskineri i fare.

.4 Installasjoner for andre brannfarlige oljer

Installasjoner for lagring, fordeling og bruk av andre brannfarlige oljer som brukes under trykk i kraftoverføringssystemer, kontroll- og aktiveringssystemer og oppvarmings-systemer, skal være slik at de tilfredsstiller kravene til sikkerhet for skip og mennesker om bord. På steder der det finnes tennkilder, skal slike installasjoner minst oppfylle bestemmelsene i nr. 2.4, .2.6, .2.10 og .2.11 og bestemmelsene i nr. .2.7 og .2.8 med hensyn til styrke og konstruksjon.

.5 Periodisk ubemannede maskinrom

I tillegg til kravene i nr. .1 til nr. .4 skal brennolje- og smøreoljeinstallasjoner være i samsvar med følgende bestemmelser:

- .1 Dersom dagtanker for brennolje fylles automatisk eller ved fjernstyring, skal det finnes innretninger til å hindre søl fra overløp. Annet utstyr som behandler brannfarlige væsker automatisk, f.eks. brennoljeseparatorer, som, når det er praktisk mulig, skal være installert i et eget rom reservert for separatorer og forvarmere, skal ha arrangementer for å hindre søl fra overløp.
- .2 Dersom dagtanker for brennolje eller bunnfellingstanker er utstyrt med oppvarmingsarrangementer, skal det finnes en alarm for høy temperatur, dersom flammepunktet for brennolje kan overstiges.

.6 Forbud mot å føre brannfarlige oljer i forpiggtanker

Brennolje, smøreolje og andre brannfarlige oljer skal ikke føres i forpiggtanker.

11 Brannmannsutstyr (R 17)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

*.1 Brannmannsutstyr skal bestå av:**.1.1 Personlig utstyr som omfatter:*

- .1 Venedrakt av et materiale som beskytter huden mot den varme som utstråles fra ilden og mot forbrenning og skålding fra damp. Yttersiden skal være vannavstøtende.
- .2 Støvler og hansker av gummi eller annet materiale som ikke er elektrisk ledende.
- .3 En stiv hjelm som gir effektiv beskyttelse mot støt.

- .4 En elektrisk sikkerhetslampe (håndlampe) av godkjent type med en brennperiode på minst tre timer.
- .5 En brannøks.
- .1.2 Pusteutstyr av godkjent type, som består av et bærbart pusteapparat med trykkluft, der luftvolumet på flaskene skal være minst 1200 liter, eller annet bærbart pusteutstyr som skal kunne fungere i minst 30 minutter. Hvert pusteapparat skal være utstyrt med fulle reserveflasker og en lagringskapasitet på minst 2400 liter ekstra luft, med følgende unntak:
 - i) Dersom skipet er utstyrt med fem eller flere bærbare pusteapparater med trykkluft, behøver den samlede lagringskapasiteten av ekstra reserVELuft ikke overstige 9600 liter, eller
 - ii) dersom skipet er utstyrt med midler til å fylle luftflaskene med fullt trykk med luft som ikke er forurenset, skal reserVELagringskapasiteten til de fulle reserveflaskene til hvert pusteapparat være minst 1200 liter ekstra luft, og den samlede lagringskapasiteten av ekstra reserVELuft som finnes på skipet, behøver ikke overstige 4800 liter luft.

Alle luftflasker skal passe til alle bærbare pusteapparater med trykkluft.
- .2 Hvert enkelt pusteapparat skal være utstyrt med en brannsikker redningsline av tilstrekkelig lengde og styrke, som skal kunne festes med en karabinkrok til seletøyet på hvert pusteapparat eller til et ekstra belte, slik at pusteapparatet ikke kan bli slitt av når redningslinen er i bruk.
- .3 Nye skip i klasse B og eksisterende skip i klasse B med lengde 24 meter og mer, samt alle nye skip i klasse C og D med lengde 40 meter og mer, skal føre minst to sett brannmannsutstyr.
 - .1 På skip med lengde 60 meter og mer skal det i tillegg, dersom de samlede lengder av alle passasjer- og arbeidsrom på dekket som har slike rom, er mer enn 80 meter, eller, dersom det finnes mer enn ett slikt dekk, på det dekk som har den største samlede slik lengde, finnes to sett brannmannsutstyr og to sett personlig utstyr for hver 80. meter av slik samlet lengde, eller del av slik lengde.
På skip som fører mer enn 36 passasjerer, skal det finnes to ekstra sett brannmannsutstyr for hver vertikale hovedsone, unntatt for trappeoppganger som danner egne vertikale hovedsoner og for vertikale hovedsoner med begrenset lengde i for- og akterenden av et skip som ikke inneholder maskinrom eller hovedbysser.
 - .2 På skip med lengde 40 meter og mer, men mindre enn 60 meter, skal det finnes to sett brannmannsutstyr.
 - .3 På nye skip i klasse B og eksisterende skip i klasse B med lengde 24 meter og mer, men mindre enn 40 meter, skal det også finnes to sett brannmannsutstyr, men med bare en reserVELuftflaske til bærbare pusteapparater.
 - .4 På nye og eksisterende skip i klasse B med lengde mindre enn 24 meter og på nye skip i klasse C og D med lengde mindre enn 40 meter trengs det ikke finnes noe brannmannsutstyr.
 - .5 Brannmannsutstyret eller sett med personlig utstyr skal oppbevares slik at det er lett tilgjengelig og klar til bruk og, dersom det finnes mer enn ett sett brannmannsutstyr eller mer enn ett sett personlig utstyr, skal de oppbevares på godt atskilte steder. Minst ett sett brannmannsutstyr og ett sett personlig utstyr skal oppbevares på hvert slikt sted.

12 Forskjellig (R 18)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

1. Når det lages gjennomføringer i skiller av klasse «A» for innføring av elektriske kabler, rør, sjakter, kanaler osv., eller for bærere, bjelker eller andre konstruksjonsdeler, skal det treffes tiltak for å sikre at brannmotstanden ikke svekkes, så langt dette er rimelig og praktisk gjennomførbart.

For skip bygd 1. januar 2003 eller senere, der det finnes gjennomføringer i skiller av klasse «A», skal slike gjennomføringer testes i samsvar med «Regelverk for brannprøvingsmetoder» for å sikre at brannmotstanden i skillene ikke er svekket.

Når det gjelder ventilasjonskanaler, gjelder regel II-2/B/9.2.2b og II-2/B/9.3.

Dersom en rørgjennomføring er lagd av stål eller tilsvarende materiale med en tykkelse på 3 mm eller mer og en lengde på minst 900 mm (helst 450 mm på hver side av skillet) og ingen åpninger, er testing ikke nødvendig.

En slik gjennomføring skal være hensiktsmessig isolert ved en forlengelse av isolasjonen på samme nivå i skillet.

2. Når det lages gjennomføringer i av klasse «B» for innføring av elektriske kabler, rør, sjakter, kanaler osv., eller for montering av ventilasjonsutstyr, lysarmatur og lignende innretninger, skal det treffes tiltak for å sikre at brannmotstanden ikke svekkes, så langt dette er rimelig og praktisk gjennomførbart. I skip bygd 1. januar 2003 eller senere skal slike gjennomføringer brukes for å sikre at brannmotstanden i skillene ikke er svekket.

Andre rør enn stål- og kobberør som går gjennom skiller av klasse «B», skal beskyttes av enten

1. en brannkontrollert gjennomføringsinnretning, egnet for brannmotstanden i det skillet som er gjennomboret og type rør som er brukt; eller
2. en stålhylse med en tykkelse på minst 1,8 mm og en lengde på minst 900 mm for rørdiametere på 150 mm eller mer og minst 600 mm for rørdiametere på mindre enn 150 mm (helst like mye på hver side av skillet).
Røret skal koplet til endene av hylsen ved flenser eller koplinger, eller klaringen mellom hylsen og røret skal ikke være mer enn 2,5 mm eller enhver klaring mellom rør og hylse skal gjøres tett ved hjelp av brannsikkert eller annet egnet materiale.
3. Rør som går gjennom skiller av klasse «A» eller «B», skal være av godkjent materiale, under hensyn til den temperatur slike skiller skal tåle.
I skip bygd 1. januar 2003 eller senere skal ikke-isolerte metallrør som går gjennom skiller av klasse «A» eller «B» være av materialer med en smeltetemperatur på over 950 grader C for skiller av klasse «A-0» og 850 grader C for skiller av klasse «B-0».
4. I rom i innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner skal rør for olje eller andre brannfarlige væsker være av egnet materiale og konstruksjon, under hensyn til brannfareen.
5. Materialer som lett gjøres ubrukelige av varme, skal ikke brukes til overbordsspygatter, sanitære avløpsrør og andre utløp som er nær vannlinjen og der svikt i materialet i tilfelle brann vil forårsake fare for innstrømming av vann.
6. Dersom det brukes elektriske varmeovner, skal disse være fast montert og konstruert slik at risiko for brann er redusert til et minimum. Det skal ikke være montert varmeovner med elementet plassert slik at klær, gardiner eller andre lignende materialer kan bli svidd eller antent av varmen fra elementet.
7. Alle avfallsbeholdere skal være av brannsikkert materiale uten åpninger i sider eller bunn.
8. I rom der inntrenging av olje eller oljeprodukter er mulig, skal overflaten av isolasjon være ugjennomtrengelig for olje eller oljedamp.

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D:

I rom der det er risiko for oljesprut eller oljedamp, f.eks. i maskinrom i kategori A, skal overflaten på isolasjonsmaterialet være ugjennomtrengelig for olje og oljedamp. Når kledning med uperforert stålplate eller annet brannsikket materiale (ikke aluminium) utgjør den endelige fysiske overflaten, kan denne kledningen være sammenføydd med søm, nagling, osv.

- .9 Malingskap og skap for brannfarlige væsker skal være beskyttet med en godkjent brannsløkkingsinnretning som setter besetningen i stand til å slokke en brann uten å gå inn i rommet.

I skip bygd 1. januar 2003 eller senere:

- .1 Malingsskap skal beskyttes av:
 - .1.1 Et karbondioksidsystem, konstruert for å gi et minimumsvolum av fri gass tilsvarende 40 % av bruttovolumet av rommet som beskyttes,
 - .1.2 et pulver-sløkkingssystem, konstruert for minst 0,5 kg pulver/m³,
 - .1.3 et vannforstøvningssystem eller sprinklersystem, konstruert for 5 liter/m² per minutt. Vannforstøvningssystemer kan være tilkoblet skipets hovedbrannledning, eller
 - .1.4 et system som gir tilsvarende beskyttelse, slik flaggstatens administrasjon bestemmer.

I alle tilfeller skal systemet kunne betjenes fra utsiden av rommet som beskyttes.
 - .2 Skap for brannfarlige væsker skal beskyttes av en egnet brannsløkkingsinnretning, godkjent av flaggstatens administrasjon.
 - .3 For skap på et mindre dekkareal enn 4 m² og som ikke gir atkomst til rom i innredningen, kan bærbart brannsløkkingsapparat med karbondioksid, dimensjonert til å gi et minimumsvolum av fri gass tilsvarende 40 % av bruttovolumet av rommet godkjennes i stedet for et fast system.
- Det skal ordnes med en utslippsåpning i skapet for å tillate utløp av sløkkemidlet uten å måtte gå inn i det beskyttede rommet. Det påkrevde bærbare brannsløkkingsapparatet skal lagres rett ved siden av utslippsåpningen. Som et alternativ kan det benyttes en utløps- eller slangetilkobling for å lette bruken av vann fra hovedbrannledningen.

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .10 Frityrstekeapparater, koke- og stekeapparater:

Dersom frityrstekeapparater, koke- og stekeapparater er installert og brukes i rom utenfor hovedbyssen, skal flaggstatens administrasjon pålegge ekstra sikkerhetskrav med hensyn til de særskilte brannfarer i forbindelse med bruk av denne type utstyr.

I skip bygd 1. januar 2003 eller senere skal frityrkokingsutstyr være utstyrt med følgende:

- .1 Et automatisk eller manuelt sløkkingssystem testet etter en internasjonal standard i samsvar med ISO-standard 15371:2000 om brannsløkkingssystemer for vern av frityrkokeutstyr i bysser,
- .2 en hovedtermostat og en reservetermostat med en alarm for å varsle operatøren i tilfelle av svikt i en eller begge termostatene,
- .3 innretninger for automatisk avstengning av elektrisk kraft ved aktivering av sløkkingssystemet,
- .4 en alarm for å vise at sløkkingssystemet er aktivert i byssa der utstyret er installert, og
- .5 kontrollinnretninger for manuell betjening av sløkkingssystemet, klart merket for bruk for mannskapet.

I skip bygd før 1. januar 2003 skal nye anlegg for frityrkokingsutstyr være i samsvar med bestemmelsene i dette nummer.

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D:

.11 Varmebroer:

Ved gjennomføring av brannsikringstiltak skal flaggstatens administrasjon treffe tiltak for å hindre overføring av varme gjennom varmebroer, f.eks. mellom dekk og skott.

I skip bygd 1. januar 2003 eller senere skal isolering av et dekk eller skott føres forbi gjennomføringen, skjæringsstedet eller endepunktet i en avstand av minst 450 mm i tilfelle av stål- og aluminiumsstrukturer. Dersom et rom er delt med et dekk eller et skott av klasse «A» standard med isolasjon av ulike verdier, skal isolasjonen med den høyeste verdien fortsette på dekket eller skottet med isolasjonen med den laveste verdien i en avstand av minst 450 mm.

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

.12 Beholdere med komprimert gass:

Alle bærbare beholdere for gass som er komprimert, flytende eller degradert under trykk, som kan gi næring til en mulig brann, skal umiddelbart etter bruk plasseres på et egnet sted over skottdekket, der det er direkte atkomst til åpent dekk.

13 Brannkontrolltegninger (R 20)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

.1 Til veiledning for skipets offiserer skal det på alle skip være permanent oppslått generalarrangementstegninger som tydelig viser for hvert dekk kontrollstasjonene, de forskjellige brannsoner omgitt av skiller av klasse «A», soner omgitt av skiller av klasse «B», samt opplysninger om branndeteksjons- og brannalarmsystemet, sprinklerinstallasjonene, brannslukkingsutstyret, atkomstmidler til forskjellige rom, dekk osv., og ventilasjonssystemet, innbefattet nærmere detaljer om hvor viftekontrollinnretningene er plassert, plassering av spjeld og identifikasjonsnumre for ventilasjonsviftene som betjener hver sone. Som et alternativ kan ovennevnte opplysninger være oppført i et hefte som hver offiser skal ha fått et eksemplar av, og ett eksemplar skal til enhver tid finnes om bord på et tilgjengelig sted. Tegninger og hefter skal holdes à jour ved at enhver forandring noteres på eller i dem så snart som mulig. Beskrivelsene på slike tegninger og hefter skal være på flaggstatens offisielle språk. Dersom språket er verken engelsk eller fransk, skal en oversettelse til ett av disse språk være tatt med. Dersom skipet går i innenriksfart i en annen medlemsstat, skal det være tatt med en oversettelse til vedkommende vertsstats offisielle språk, dersom dette språket er verken engelsk eller fransk.

For nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal opplysningene til de påkrevde brannkontrolltegningene og -heftene og de grafiske symbolene skal benyttes til brannkontrolltegningene være i samsvar med IMO resolusjonene A.756 (18) og A.654 (16).

.2 På alle skip med en lengde på 24 meter eller mer skal et duplikatsett av brannkontrolltegninger eller et hefte med slike tegninger være permanent plassert i en iøynefallende merket, værtett innbygning utenfor dekkshuset til hjelp for landbasert brannslukkingsmannskap.

14 Beredskap og vedlikehold

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

.1 *Generelle krav*

Til enhver tid mens skipet er i fart skal brannvernssystemer og brannslukkingssystemer og -innretninger vedlikeholdes og være klar til bruk.

Et skip er ikke i fart når

- .1 det er inne til reparasjon eller i opplag (enten for anker eller i havn) eller i tørrdokk,
- .2 det er av eieren eller eierens representant erklæres å ikke være i fart, og
- .3 dersom det ikke er passasjerer om bord.

Følgende brannvernssystemer skal holdes i god stand for å sikre at de er fullt funksjonsdyktige dersom en brann skulle oppstå:

.1.1 Beredskap

- .1 Konstruksjonsmessig brannvern, herunder flammebestandige skiller og beskyttelse av åpninger og gjennomføringer i slike skiller,
 - .2 branndeteksjons- og brannalarmsystemer, og
 - .3 systemer og innretninger for rømningsveier.
- Brannslukkingssystemer og -innretninger skal holdes i god stand og være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk. Bærbare brannslukkingssystemer som er tomme, skal umiddelbart fylles på nytt eller erstattes med en tilsvarende enhet.

.1.2 Vedlikehold, testing og inspeksjoner

Vedlikehold, testing og inspeksjoner skal utføres på grunnlag av retningslinjene utviklet av IMO og på en måte som tar behørig hensyn til å sikre påliteligheten til brannslukkingssystemer og -innretninger.

En vedlikeholdsplan skal forefinnes om bord i skipet og skal være tilgjengelig for inspeksjon når flaggstatens administrasjon måtte kreve det.

Vedlikeholdsplanen skal omfatte minst følgende brannvernssystemer og brannslukkingssystemer og -innretninger, der disse er installert:

- .1 Brannledninger, brannpumper og hydranter, herunder slanger og strålerør,
- .2 faste branndeteksjons- og brannalarmsystemer,
- .3 faste brannslukkingssystemer og andre brannslukkingssystemer,
- .4 automatiske sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystemer,
- .5 ventilasjonssystemer, herunder brann- og røykspjeld, vifter og deres betjeningsinnretninger,
- .6 nødavstengning av brenselstank,
- .7 brannrør og deres kontrollinnretninger,
- .8 generelle nødalarmsystemer,
- .9 pustestyr for nødømning,
- .10 bærbare brannslukkingssystemer, inkludert reserveladninger, og
- .11 brannmannsutstyr.

Vedlikeholdsprogrammet kan være datamaskinbasert.

.2 *Tilleggskrav:*

For nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere og som fører mer enn 36 passasjerer, skal en vedlikeholdsplan for lavt plassert belysning og høyttalersystemer utvikles i tillegg til vedlikeholdsplanen nevnt i nr. .1.2.

15 Instruks, opplæring og øvelser om bord

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP:

- .1 *Instruks, oppgaver og organisasjon*
 - .1 Besetningsmedlemmene skal få instruks om brannsikkerhet om bord i skipet.
 - .2 Besetningsmedlemmene skal få instruks om sine fastsatte oppgaver.
 - .3 Det skal organiseres lag som har ansvar for brannslukking. Disse lagene skal til enhver tid ha anledning til å utføre sine oppgaver mens skipet er i fart.
- .2 *Opplæring og øvelser om bord*
 - .1 Besetningsmedlemmene skal være opplært til å kjenne skipets arrangement samt plassering og betjening av brannslukkingssystemer og -innretninger som han eller hun kan komme til å bruke.
 - .2 Opplæring i bruk av pustestyr for nødbrønning skal anses som en del av opplæringen om bord.
 - .3 Ytelsen til besetningsmedlemmer som har fått tildelt brannslukkingssoppgaver, skal vurderes periodisk ved at det utføres opplæring og øvelser om bord for å identifisere områder der det er nødvendig med forbedringer, for å sikre at det opprettholdes kompetanse i brannslukking og for å sikre beredskapen til brannslukkingssorganisasjonen.
 - .4 Opplæring om bord i bruk av skipets brannslukkingssystemer og -innretninger skal planlegges og utføres i samsvar med bestemmelsene i SOLAS regel III/19.4.1 1974, med endringer.
 - .5 Brannøvelser skal utføres og registreres i samsvar med bestemmelsene i SOLAS regel III/19.3.4, III/19.5 og III/30 1974, med endringer.
- .3 *Opplæringshåndbøker*

Det skal finnes en opplæringshåndbok i alle messer og fritidsrom for besetningen eller i alle mannskapslugarer. Opplæringshåndboken skal være skrevet på skipets arbeidsspråk. Opplæringshåndboken, som kan bestå av flere bind, skal inneholde de nødvendige instruks og opplysninger som framgår av dette nummer på en lett forståelig måte og om mulig med illustrasjoner. Slike opplysninger kan gis i form av audiovisuelle hjelpemidler i stedet for en håndbok. Opplæringshåndboken skal inneholde en detaljert forklaring av følgende:

 - .1 Alminnelig brannsikkerhetspraksis og sikkerhetstiltak i forbindelse med farene ved røyking, elektriske faremomenter, brannfarlige væsker og lignende vanlige faremomenter om bord i skip,
 - .2 alminnelige instruks om brannslukkingss aktiviteter og framgangsmåter ved brannslukking, herunder framgangsmåter for brannvarsling og bruk av manuelle brannmeldere,
 - .3 betydningen av skipets forskjellige alarmer,
 - .4 betjening og bruk av brannslukkingssystemer og -innretninger,
 - .5 betjening og bruk av branndører,
 - .6 betjening og bruk av brann- og røykspjeld, og
 - .7 systemer og innretninger for rømningsveier.
- .4 *Brannkontrolltegninger*

Brannkontrolltegninger skal tilfredsstille kravene i regel II-2/A/-13.

16 Drift

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Det skal finnes beredskapshefter om bord med opplysninger og instruks om riktig drift av skipet og håndtering av lasten i forbindelse med brannsikkerhet.

- .2 Det påkrevde brannberedskapsheftet skal inneholde nødvendige opplysninger og instruksjoner for sikker drift av skipet og håndtering av lasten i forbindelse med brannsikkerhet. Heftet skal omfatte opplysninger om besetningens ansvar for skipets alminnelige brannsikkerhet under lasting og lossing og mens skipet er underveis. For skip som fører farlig last skal brannsikkerhetsheftet inneholde en henvisning til de relevante instruksene for brannslukking og håndtering av last i nødsituasjoner som finnes i Den internasjonale kodeks for transport av farlig last til sjøs.
- .3 Beredskapsheftet for brannsikkerhet skal være skrevet på skipets arbeidsspråk.
- .4 Beredskapsheftet for brannsikkerhet kan kombineres med opplæringshåndbøkene som er påkrevd etter regel II-2/A/15.3.

Del B

Brannsikringstiltak

1 Byggemåte (R 23)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Skrog, overbygning, bærende skott, dekk og dekkshus skal være bygd av stål eller annet likeverdig materiale. Ved anvendelse av definisjonen av stål eller annet likeverdig materiale i henhold til regel II-2/A/2.7, skal «den fastsatte standard brannprøven» være i samsvar med holdbarhets- og isolasjonsstandardene angitt i tabellene i regel 4 og 5. Dersom slike skiller som for eksempel dekk eller sider og ender på dekkshus tillates å ha brannsikkerhet av type «B-0», skal «den fastsatte standard brannprøven» være en halv time.
- .2 I tilfeller der noen del av konstruksjonen består av aluminiumslegering, får likevel følgende bestemmelser anvendelse:
 - .1 Bortsett fra deler som ikke er bærende, skal isolasjonen av deler av aluminiumslegering i skiller i klasse «A» eller «B» være slike at temperaturen i konstruksjonsskjermet ikke stiger mer enn 200 C over omgivelsestemperaturen på noe tidspunkt under den fastsatte standard brannprøven.
 - .2 Særlig oppmerksomhet skal rettes mot isolasjonen av deler av aluminiumslegering i søyler, støtter og andre konstruksjonsdeler som skal bære områder for stuing og utsetting av og innskiping i livbåter og redningsflåter, samt isolasjonen av skiller i klasse «A» eller «B» for å sikre
 - .1 at for slike konstruksjonsdeler som bærer områder med livbåter og redningsflåter og skiller i klasse «A», skal den begrensning i temperaturstigningen som er fastsatt i nr. 2.1, gjelde ved utgangen av en time, og
 - .2 at for slike konstruksjonsdeler som skal bære skiller i klasse «B», skal den begrensning i temperaturstigningen som er fastsatt i nr. 2.1, gjelde ved utgangen av en halv time.
 - .3 Topper og casinger i maskinrom skal være bygd av stål som er tilstrekkelig isolert, og eventuelle åpninger dem skal være hensiktsmessig arrangert og beskyttet for å hindre spredning av brann.

2 Vertikale hovedsoner og horisontale soner (R 24)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1.1 I skip som fører mer enn 36 passasjerer skal skrog, overbygning og dekkshus være inndelt i vertikale hovedsoner med skiller i klasse «A-60».

Trinn og recesser skal holdes på et minimum, men der de er nødvendige, skal også disse være skiller i klasse «A-60».

Dersom det på en side av skillet er et åpent dekkrom, et sanitærrom eller lignende rom, eller en tank, herunder brennoljetank, et tomt rom eller et hjelpemaskinrom med liten eller ingen brannfare, eller der det er brennoljetanker på begge sider av skillet, kan standarden reduseres til «A-0».

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1.2 På nye skip i klasse B, C og D som ikke fører mer enn 36 passasjerer og på eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer, skal skrog, overbygning og dekkshus ved rom i innredningen og arbeidsrom være inndelt i vertikale hovedsoner med skiller i klasse «A». Disse skillene skal ha isolasjonsverdier i samsvar med tabellene i regel 5.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .2 Skott som danner grensene for de vertikale hovedsoner over skottdekket, skal så langt som praktisk mulig være i flukt med vanntette oppdelingsskott plassert umiddelbart under skottdekket. Lengden og bredden av vertikale hovedsoner kan forlenges til maksimum 48 meter for å få endene av vertikale hovedsoner til å falle sammen med vanntette oppdelingsskott eller for å gjøre plass til et stort fellesrom som går over hele lengden av den vertikale hovedsonen, forutsatt at det samlede arealet av den vertikale hovedsonen ikke er større enn 1600 m² på noe dekk. Lengden eller bredden av en vertikal hovedsone er største avstand mellom forreste punkter på de skott som avgrenser den.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B SOM FØRER MER ENN 36 PASSASJERER:

- .3 Slike skott skal gå fra dekk til dekk og til hudplatene eller andre avgrensninger.
- .4 Dersom en vertikal hovedsone er oppdelt med horisontale skiller i klasse «A» i horisontale soner med henblikk på å få et hensiktsmessig sperresjikt mellom soner med og uten sprinkleranlegg på skipet, skal skillene strekke seg mellom tilstøtende, vertikale hovedsoneskott og hudplatene eller skipets utvendige grenser, og de skal være isolert i samsvar med verdier for brannisolasjon og brannmotstand som er angitt i henholdsvis tabell 4.2 for nye skip som fører mer enn 36 passasjerer og tabell 5.2 for nye skip som ikke fører mer enn 36 passasjerer og eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer.
- .5
 - .1 På skip som er konstruert for spesialfart, f.eks. bil- eller jernbaneferjer, der bruken av vertikale hovedsoneskott ville være uforenlig med skipets formål, skal likeverdig beskyttelse oppnås ved å dele rommet i horisontale soner.
 - .2 På skip med spesiallasterom skal et slikt rom likevel oppfylle gjeldende bestemmelser i regel II-2/B/14 og, i den grad slik oppfyllelse er uforenlig med å oppfylle andre krav i denne del, skal kravene i regel II-2/B/14 få anvendelse.

3 Skott innenfor vertikale hovedsoner (R 25)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D SOM FØRER MER ENN 36 PASSASJERER:

- .1.1 På nye skip som fører mer enn 36 passasjerer, skal alle skott som ikke er påbudt å være skiller i klasse «A», minst være skiller i klasse «B» eller klasse «C» som fastsatt i tabellene i regel 4. Alle slike skiller kan være kledd med brennbare materialer i samsvar med bestemmelsene i regel 11.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D SOM IKKE FØRER MER ENN 36 PASSASJERER, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B SOM FØRER MER ENN 36 PASSASJERER:

- .1.2 På nye skip som ikke fører mer enn 36 passasjerer, og eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer, skal alle skott i rom i innredningen og arbeidsrom som ikke

er påbudt å være skiller i klasse «A», minst være skiller i klasse «B» eller klasse «C» som fastsatt i tabellene i regel 5.

Slike skiller kan være kledd med brennbare materialer i samsvar med bestemmelsene i regel 11.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .2 På nye skip i klasse B, C og D som ikke fører mer enn 36 passasjerer, og eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer, skal alle skott i korridorer, når det ikke er påbudt at de skal være skiller i klasse «A», være skiller i klasse «B» som strekker seg fra dekk til dekk, unntatt:
 - .1 Når gjennomgående takkledninger eller garnering av klasse «B» er montert på begge sider av skottet, skal den del av skottet som befinner seg bak den gjennomgående takkledningen eller garneringen, være av et materiale som med hensyn til tykkelse og sammensetning tilfredsstiller kravene til bygging av skiller i klasse «B», men skal oppfylle kravene til motstandsdyktighet for klasse «B» bare i den grad det er rimelig og praktisk gjennomførbart.
 - .2 Dersom et skip er beskyttet med et automatisk sprinkleranlegg som tilfredsstiller bestemmelsene i regel II-2/A/8, kan korridorskott av materialer i klasse «B» slutte ved en takkledning i korridoren, forutsatt at vedkommende takkledning er av et materiale som med hensyn til tykkelse og sammensetning tilfredsstiller kravene til bygging av skiller i klasse «B» .
 Uten hensyn til kravene i regel 4 og 5 skal slike skott og takkledninger oppfylle kravene til motstandsdyktighet for klasse «B» bare i den grad det er rimelig og praktisk gjennomførbart. Alle dører og dørkarmer i slike skott skal være av ikke-brennbare materialer og skal være konstruert og satt opp slik at de har en betydelig motstandsdyktighet mot brann .
 - .3 Alle skott som er påbudt å være skiller i klasse «B», unntatt korridorskott fastsatt i nr. .2, skal strekke seg fra dekk til dekk og til hudplatene eller andre avgrensninger, med mindre gjennomgående takkledninger eller garnering i klasse «B» som er montert på begge sider av skottet, har minst samme brannmotstand som skottet; i så tilfelle kan skottet slutte ved den gjennomgående takkledningen eller garneringen.

4 Brannmotstand for skott og dekk i nye skip som fører mer enn 36 passasjerer (R 26)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 I tillegg til å tilfredsstille de særskilte bestemmelsene for brannmotstand for skott og dekk nevnt andre steder i denne del, skal alle skott og dekk ha en minste brannmotstand som fastsatt i tabell 4.1 og 4.2.
- .2 Følgende krav skal gjelde ved anvendelse av tabellene:
 - .1 Tabell 4.1 får anvendelse på skott som begrenser verken vertikale hovedsoner eller horisontale soner.
 Tabell 4.2 får anvendelse på dekk som danner trinn verken i vertikale hovedsoner eller begrenser horisontale soner.
 - .2 For å kunne bestemme hvilken brannmotstand som skal anvendes på avgrensninger mellom tilstøtende rom, blir slike rom klassifisert etter sin brannfare, som vist i kategori 1) til 14). Når innholdet og bruken av et rom er slik at det oppstår tvil om hvordan det bør klassifiseres ved anvendelse av denne regel, skal det behandles som et rom i den aktuelle kategori som har de strengeste avgrensningskravene. Overskriften for hver kategori er ment å være mer typisk enn restriktiv. Tallet foran hver kategori viser til den aktuelle kolonnen eller linjen i tabellene.

- 1) Kontrollstasjoner:
 - Rom som inneholder nødenergikilder for kraft og lys,
 - styrehus og bestikk,
 - rom som inneholder skipsradioutstyret,
 - brannslukkingsrom, brannkontrollrom og branndeteksjonssteder,
 - kontrollrom for framdriftsmaskineriet når dette ligger utenfor framdrifts-maskin-rommet,
 - rom som inneholder sentralisert brannalarmutstyr,
 - rom som inneholder nødstasjoner med sentraliserte personvarslingssystemer og -utstyr.
- 2) Trappeoppganger:
 - Innvendige trapper, heiser og rulletrapper (unntatt de som i sin helhet ligger innenfor maskinrom) for passasjerer og besetning og innhegninger til slike,
 - i denne forbindelse skal en trappeoppgang som er lukket bare på ett dekk, anses som en del av det rom som den ikke er atskilt fra ved en brannør.
- 3) Korridorer:
 - Passasjer- og besetningskorridorer.
- 4) Evakueringsstasjoner og utvendige rømningsveier:
 - Stuingsområde for redningsfarkoster,
 - åpne plasser på dekk og lukkede promenader som danner innskipings- og utsettingssteder for livbåter og redningsflåter,
 - mønstringsstasjoner, innvendige og utvendige,
 - utvendige trapper og åpne dekk som brukes til rømningsveier,
 - skipssiden til vannlinjen i letteste sjøgående tilstand, overbyggnings- og dekkshussider under og tilstøtende innskipingsområdene for redningsflåter og evakueringsskler.
- 5) Åpne plasser på dekk:
 - åpne plasser på dekk og lukkede promenader klar av innskipings- og utsettingssteder for livbåter og redningsflåter,
 - steder i fri luft (rommet utenfor overbygninger og dekkshus).
- 6) Rom i innredningen med liten brannfare:
 - Lugarer som inneholder møbler og inventar med begrenset brannfare,
 - kontorer og skipsapotek som inneholder møbler og inventar med begrenset brannfare,
 - fellesrom som inneholder møbler og inventar med begrenset brannfare og med et dekkareal på mindre enn 50 m².
- 7) Rom i innredningen med moderat brannfare:
 - Rom som i kategori 6) ovenfor, men som inneholder møbler og inventar med annen brannfare enn begrenset,
 - fellesrom som inneholder møbler og inventar med begrenset brannfare og med et dekkareal på 50 m² eller mer,
 - isolert beliggende skap og små lagerrom i innredningen med areal mindre enn 4 m² (der det ikke oppbevares brannfarlige væsker),
 - butikker,
 - rom for framvisning og oppbevaring av kinofilm,
 - diettkjøkkener (der det ikke finnes åpen flamme),
 - skap for rengjøringsutstyr (der det ikke oppbevares brannfarlige væsker),

- laboratorier (der det ikke oppbevares brannfarlige væsker),
 - apotek,
 - små tørkerom (med et dekkareal på 4 m² eller mindre),
 - rom til oppbevaring av verdisaker,
 - operasjonsrom.
- 8) Rom i innredningen med større brannfare:
- Fellesrom som inneholder møbler og inventar med annen brannfare enn begrenset og med et dekkareal på 50 m² eller mer,
 - frisør- og skjønnhetssalonger.
- 9) Sanitærrom og lignende rom:
- Felles sanitæranlegg, dusjer, bad, vannklosetter osv.,
 - små vaskerom,
 - innendørs svømmebassenger,
 - isolert beliggende serveringspentrier uten kokeapparater i rom i innredningen,
 - private sanitæranlegg skal betraktes som en del av det rom de tilhører.
- 10) Tanker, tomrom og rom for hjelpemaskineri med liten eller ingen brannfare:
- Vanntanker som utgjør en del av skipets konstruksjon,
 - tomrom og kofferdammer,
 - rom for hjelpemaskineri som ikke inneholder maskiner med trykksmøringsanlegg og der lagring av brennbare stoffer er forbudt, f.eks.:
 - rom for ventilasjon og luftkondisjonering, rom for ankerspill, rom for styremaskin, rom for stabiliseringsutstyr, rom for elektrisk framdriftsmotor, rom som inneholder seksjonsfordelingstavler og annet rent elektrisk utstyr som ikke er oljefylte elektriske transformatorer (over 10 kVA), aksel- og rørtunneler, rom for pumper og kjølemaskineri (der det ikke håndteres eller brukes brannfarlige væsker),
 - lukkede sjakter i forbindelse med ovennevnte rom,
 - andre lukkede sjakter, f.eks. rør- og kabelsjakter.
- 11) Rom for hjelpemaskineri, lasterom, oljelasttanker og andre oljetanker og andre lignende rom med moderat brannfare:
- Oljelasttanker,
 - lasterom, sjakter og lukeåpninger,
 - kjølerom,
 - brennoljetanker (når de er installert i eget rom som ikke inneholder maskineri),
 - aksel- og rørtunneler der brennbare stoffer kan lagres,
 - rom for hjelpemaskineri som i kategori 10) som inneholder maskiner med trykksmøringsanlegg eller der lagring av brennbare stoffer er tillatt,
 - oljefyllingsstasjoner,
 - rom som inneholder oljefylte elektriske transformatorer (over 10 kVA),
 - rom som inneholder små forbrenningsmotorer med effekt på inntil 110 kW som driver generatorer, sprinkler-, vannforstøvings- eller brannpumper, lensepumper osv.,
 - lukkede sjakter i forbindelse med ovennevnte rom.
- 12) Maskinrom og hovedbysser:
- Maskinrom for hovedframdriftsmaskineri (andre rom enn rom for elektrisk framdriftsmotor) og kjølerom,

- andre rom for hjelpemaskiner enn dem som hører til kategori 10) og 11) og som inneholder forbrenningsmotorer eller andre oljefyrte varme- eller pumpeaggregater,
 - hovedbysser og tilhørende rom,
 - sjakter og casinger til rommene nevnt ovenfor.
- 13) Lagerrom, verksteder, pentrier osv.
- Hovedpentrier som ikke er forbundet med bysser,
 - hovedvaskeri,
 - store tørkerom (med et dekkareal på mer enn 4 m²),
 - diverse lagerrom,
 - post- og bagasjerom,
 - avfallsrom,
 - verksteder (utenfor maskinrom, bysser osv.),
 - skap og lagerrom med større areal enn 4 m², unntatt de rom som er innrettet for lagring av brannfarlige væsker.
- 14) Andre rom der brannfarlige væsker oppbevares:
- Malingsskap,
 - lagerrom som inneholder brannfarlige væsker (også fargestoffer, medisiner osv.),
 - laboratorier (der brannfarlige væsker oppbevares).
- .3 Når brannmotstanden for avgrensningen mellom to rom er oppgitt med en enkelt verdi, skal den verdien gjelde i alle tilfeller.
- .4 Det er ingen spesielle krav til materialer eller sikkerhet for avgrensningene når det bare står en strek i tabellene.
- .5 For rom i kategori 5) skal flaggstatens administrasjon bestemme om isolasjonsverdiene i tabell 4.1 skal gjelde for ender på dekkshus og overbygninger, samt om isolasjonsverdiene i tabell 4.2 skal gjelde for værdekk. Ikke i noe tilfelle skal kravene til kategori 5) i tabell 4.1 eller 4.2 gjøre det nødvendig med lukking av rom som flaggstatens administrasjon mener ikke behøver være lukket.
- .3 Gjennomgående takkledninger eller garneringer av klasse «B» i forbindelse med de aktuelle dekk eller skott kan godtas som helt eller delvis å bidra til den påbudte isolasjon og motstandsdyktighet for et skille.
- .4 Ved godkjenning av konstruksjonsmessige brannverndetaljer skal flaggstatens administrasjon ta hensyn til risikoen for varmeoverføring på skjæringssteder og der påbudte termiske sperrer slutter.

Tabell 4.1

Skott som avgrenser verken vertikale hovedsoner eller horisontale soner

Rom under → Rom over ↓	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Kontrollstasjoner	(1)	B-0(a)	A-0	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-60	A-60	A-60	A-60
Trappeoppganger	(2)		A-0(a)	A-0	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0(c)	A-0	A-15	A-30	A-15	A-30
Korridorer	(3)			B-15	A-60	A-0	B-15	B-15	B-15	A-0	A-15	A-30	A-0	A-30
Evakuerings-stasjoner og utvendige rømningsveier	(4)				A-0	A(d)-60(b)	A(d)-60(b)	A(d)-60(b)	A-0(d)	A-0	A-60(b)	A-60(b)	A-60(b)	A-60(b)
åpne plasser på dekk	(5)				-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Rom i innredningen med liten brannfare	(6)					B-0	B-0	B-0	C	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30

Rom i innredningen med moderat brannfare	(7)						B-0	B-0	C	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60
Rom i innredningen med større brannfare	(8)							B-0	C	A-0	A-30	A-60	A-15	A-60
Sanitærrom og lignende rom	(9)								C	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanker, tomrom og rom for hjelpemaskineri med liten eller ingen brannfare	(10)									A-0(a)	A-0	A-0	A-0	A-0
Rom for hjelpemaskineri, lasterom, oljelasttanker og andre oljetanker og andre lignende rom med moderat brannfare	(11)										A-0(a)	A-0	A-0	A-15
Maskinrom og hovedbysser	(12)											A-0(a)	A-0	A-60
Lagerrom, verksteder, pentrier osv.	(13)												A-0(a)	A-0
Andre rom der brannfarlige væsker oppbevares	(14)													A-30

Tabell 4.2

Dekk som verken danner trinn i vertikale hovedsoner eller avgrenser horisontale soner

Rom		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)
Kontrollstasjoner	(1)	A-30	A-30	A-15	A-0	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-60
Trappeoppganger	(2)	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Korridorer	(3)	A-15	A-0	A-0(a)	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30
Evakueringsstasjoner og utvendige rømningsveier	(4)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
åpne plasser på dekk	(5)	A-0	A-0	A-0	A-0	-	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Rom i innredningen med liten brannfare	(6)	A-60	A-15	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Rom i innredningen med moderat brannfare	(7)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-0	A-15	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Rom i innredningen med større brannfare	(8)	A-60	A-15	A-15	A-60	A-0	A-15	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Sanitærrom og lignende rom	(9)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Tanker, tomrom og rom for hjelpemaskineri med liten eller ingen brannfare	(10)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0(a)	A-0	A-0	A-0	A-0
Rom for hjelpemaskineri, lasterom, oljelasttanker og andre oljetanker og andre lignende rom med moderat brannfare	(11)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-15	A-30	A-0	A-0	A-0(a)	A-0	A-0	A-30
Maskinrom og hovedbysser	(12)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-60	A-60	A-60	A-0	A-0	A-30	A-30(a)	A-0	A-60
Lagerrom, verksteder, pentrier osv.	(13)	A-60	A-30	A-15	A-60	A-0	A-15	A-30	A-30	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0
Andre rom der brannfarlige væsker oppbevares	(14)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-0	A-30	A-60	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0

^(a) Når tilstøtende rom er i samme nummerkategori og benevnelsen a forekommer, behøver det ikke monteres et skott eller dekk mellom slike rom dersom flaggstatens administrasjon mener dette er unødvendig. For eksempel behøver det i kategori 12) ikke kreves skott mellom en bysse og tilhørende pentrier, forutsatt at pentriskottet og dekkene har samme brannmotstand som bysseavgrensningene. Det kreves likevel et skott mellom en bysse og et maskinrom selv om begge rom er i kategori 12).

^(b) Skipssiden til vannlinjen ved minste seilingsdypgående, overbyggnings- og dekkshussider plassert under og tilstøtende redningsflåter og evakueringsklær kan reduseres til A-30. Når allment tilgjengelige toaletter er installert fullstendig innenfor trappeoppgangen, kan skottet til toalettet innenfor trappeoppgangen ha brannmotstand i klasse «B».

^(c) Når allment tilgjengelige toaletter er installert fullstendig innenfor trappeoppgangen, kan skottet til toalettet innenfor trappeoppgangen ha brannmotstand i klasse «B».

^(d) Når rom i kategori 6, 7, 8 og 9 i sin helhet er plassert innenfor den ytre omkretsen av mønstringsstasjonen, kan skott i disse rommene ha brannmotstand i klasse «B-0». Kontrollsteder for audio-, video- og lysinstallasjoner kan anses som del av mønstringsstasjonen.

5 Brannmotstand for skott og dekk i nye skip som ikke fører mer enn 36 passasjerer og eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer (R 27)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D SOM IKKE FØRER MER ENN 36 PASSASJERER, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B SOM FØRER MER ENN 36 PASSASJERER:

1. I tillegg til å tilfredsstille de spesielle bestemmelsene for brannmotstand for skott og dekk nevnt andre steder i denne del, skal skott og dekk ha en minste brannmotstand som fastsatt i tabell 5.1 og 5.2.

Ved godkjenning av konstruksjonsmessige forholdsregler for brannvern i nye skip skal det tas hensyn til risikoen for overføring av varme mellom varmebroer ved skjæringslinjepunkter og der termiske sperreinnretninger avsluttes.

2. Følgende krav skal gjelde ved anvendelse av tabellene:

1. Tabell 5.1 og 5.2 får anvendelse på henholdsvis skott og dekk som danner skille mellom tilstøtende rom.
2. Ved bestemmelse av hvilken brannmotstand som skal anvendes på skiller mellom tilstøtende rom, er slike rom klassifisert etter sin brannfare som vist i kategori (1) til (11) nedenfor. Overskriften for hver kategori er ment å være mer typisk enn restriktiv. Tallet foran hver kategori viser til den aktuelle kolonnen eller linjen i tabellene.
 - (1) Kontrollstasjoner:
 - Rom som inneholder nødenergikilder for kraft og lys,
 - styrehus og bestikk,
 - rom som inneholder skipsradioutstyret,
 - brannslukkingsrom, brannkontrollrom og branndeteksjonssteder,
 - kontrollrom for framdriftsmaskineriet når dette ligger utenfor framdriftsmaskinrommet,
 - rom som inneholder sentralisert brannalarmutstyr.
 - (2) Korridorer:
 - Passasjer- og besetningskorridorer og vestibyler.
 - (3) Rom i innredningen:
 - Rom som definert i regel II-2/A/2.10, unntatt korridorer.
 - (4) Trappeoppganger:
 - Innvendige trapper, heiser og rulletrapper (unntatt de som i sin helhet ligger innenfor maskinrom) og innhegninger til slike,
 - i denne forbindelse skal en trappeoppgang som er lukket bare på ett dekk, anses som en del av det rom som den ikke er atskilt fra ved en brannør.

- (5) Arbeidsrom (liten risiko):
 - Skap og lagerrom som ikke er innrettet for oppbevaring av brannfarlige væsker og med mindre areal enn 4 m², samt tørkerom og vaskerom.
 - (6) Maskinrom i kategori A:
 - Rom som definert i regel II-2/A/2.19.1.
 - (7) Andre maskinrom:
 - Rom som definert i regel II-2/A/2.19.2, unntatt maskinrom i kategori A.
 - (8) Lasterom:
 - Alle rom som brukes til last (herunder tanker for oljelast) og sjakter og luker til slike rom, unntatt spesiallasterom.
 - (9) Arbeidsrom (høy risiko):
 - Bysser, pentrier som inneholder kokeapparater, maling- og lamperom, skap og lagerrom med areal på 4 m² eller mer, rom til oppbevaring av brannfarlige væsker, samt andre verksteder enn dem som er en del av maskinrom.
 - (10) Åpent dekk:
 - åpne plasser på dekk og lukkede promenader uten brannfare. Luftrom (områder utenfor overbygning og dekkshus).
 - (11) Spesiallasterom:
 - Rom som definert i regel II-2/A/2.18.
- .3 Ved bestemmelse av den brannmotstand som skal anvendes på avgrensningen mellom to rom innenfor en vertikal hovedsone eller horisontal sone som ikke er beskyttet av et automatisk sprinklersystem i samsvar med bestemmelsene i regel II-2/A/8 eller mellom slike soner der ingen av dem er beskyttet på denne måten, får den høyeste av de to verdier angitt i tabellene anvendelse.
- .4 Ved bestemmelse av den brannmotstand som skal anvendes på avgrensningen mellom to rom innenfor en vertikal hovedsone eller horisontal sone som er beskyttet av et automatisk sprinklersystem i samsvar med bestemmelsene i regel II-2/A/8 eller mellom slike soner der begge er beskyttet på denne måten, får den laveste av de to verdier angitt i tabellene anvendelse. Dersom en sone med sprinklersystem støter opp til en sone uten sprinklersystem innenfor rom i innredningen og arbeidsrom, skal den høyeste av de verdier som er oppgitt i tabellene, anvendes på skillet mellom sonene.
- .3 Gjennomgående takkledninger eller garneringer av klasse «B» i forbindelse med de aktuelle dekk eller skott kan godtas som helt eller delvis å bidra til den påbudte isolasjon og motstandsdyktighet for et skille.
- .4 Utvendige avgrensninger som etter regel 1.1 skal være av stål eller annet likeverdig materiale, kan gjennomskjæres for montering av vinduer og lysventiler, forutsatt at det ikke andre steder i denne del er et krav at slike avgrensninger skal ha brannmotstand i klasse «A». Likeledes kan dører i slike avgrensninger som ikke er påbudt å ha brannmotstand i klasse «A», være av materiale til tilfredshet for flaggstatens administrasjon.

Tabell 5.1

Brannmotstand for skott som skiller tilstøtende rom

Rom		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrollstasjoner	(1)	A-0(c)	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	-	A-60
Korridorer	(2)	C(e)	B-0(e)	A-0(a)	B-0(e)	B-0(e)	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-15
										A-0(d)		
Rom i innredningen	(3)			C(e)	A-0(a)	B-0(e)	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-30
					B-0(e)					A-0(d)		A-0(d)
Trappeoppganger	(4)				A-0(a)	A-0(a)	A-60	A-0	A-0	A-15	(*)	A-15
					B-0(e)	B-0(e)				A-0(d)	(*)	
Ikke definerte arbeidsrom (liten risiko):	(5)					C(e)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Maskinrom i kategori A	(6)						(*)	A-0	A-0	A-60	(*)	A-60
Andre maskinrom	(7)							A-0(b)	A-0	A-0	(*)	A-0
Lasterom	(8)								(*)	A-0	(*)	A-0
Arbeidsrom (høy risiko)	(9)									A-0(b)	(*)	A-30
åpent dekk	(10)											A-0
Spesiallasterom	(11)											A-0

Tabell 5.2

Brannmotstand for dekk som skiller tilstøtende rom

Rom under → Rom over ↓		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Kontrollstasjoner	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
Korridorer	(2)	A-0	(*)	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Rom i innredningen	(3)	A-60	A-0	(*)	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
												A-0(d)
Trappeoppganger	(4)	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Arbeidsrom (lav risiko)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	(*)	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0
Maskinrom i kategori A	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	(*)	A-60(f)	A-30	A-60	(*)	A-60
Andre maskinrom	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	A-0	(*)	A-0
Lasterom	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	(*)	A-0	(*)	A-0
Arbeidsrom (høy risiko)	(9)	A-60	A-30	A-30	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	(*)	A-30
			A-0(d)	A-0(d)	A-0(d)							
Åpent dekk	(10)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	-	A-0
Spesiallasterom	(11)	A-60	A-15	A-30	A-15	A-0	A-30	A-0	A-0	A-30	A-0	A-0
				A-0(d)								

- (a) For avklaring av hva som gjelder, se regel 3 og 8.
- (b) Dersom rom er i samme tallkategori og merknad b forekommer, kreves skott eller dekk av klasse som vist i tabellen bare når de tilstøtende rommene er for forskjellig formål, f.eks. i kategori (9). For en bysse som støter til en bysse, kreves ikke skott, men for en bysse som støter mot en malingrom, kreves et «A-0»-skott.
- (c) Skott som skiller styrehus og bestikkklugar fra hverandre, kan være av «B-0»-standard.
- (d) Se nr. 2.3 og nr. 2.4 i denne regel.
- (e) Ved anvendelse av regel 2.1.2 skal «B-0» og «C», når de forekommer i tabell 5.1, leses som «A 0».
- (f) Brannisolasjon behøver ikke monteres dersom maskinrom i kategori (7) har liten eller ingen brannfare.
- (*) Når en stjerne forekommer i tabellene, skal skillet være av stål eller annet likeverdig materiale, men behøver ikke være av klasse «A»-standard.
- I skip bygd 1. januar 2003 eller senere, der det i et annet dekk enn dekk i rom av i kategori (10) gjøres en gjennomføring for innføring av elektriske kabler, rør og ventilasjonskanaler, skal slike gjennomføringer gjøres tette for å forhindre bevegelse av flammer og røyk. Skiller mellom kontrollstasjoner (nødgeneratorer) og åpent dekk kan ha luftinntaksåpninger uten lukkemidler, med mindre det er montert et fast brannslukkingssystem for gass.
- Ved anvendelse av regel 2.1.2 skal en stjerne, når den forekommer i tabell 5.2, unntatt i kategori (8) og (10), leses som «A-0».

6 Rømningsveier (R 28)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

1. Fra alle passasjer- og besetningsrom og fra alle rom der besetningen vanligvis arbeider, unntatt maskinrom, skal det være arrangert trapper, ledere, korridorer og dører for å gi hurtig atkomst til dekket der innskiping i livbåter og redningsflåter foregår. Særlig skal følgende bestemmelser oppfylles:

1. Under skottdekket skal det være to rømningsveier, og minst en av dem skal være uavhengig av vanntette dører, fra hver vanntette avdeling eller lignende begrenset rom eller gruppe av rom. Unntaksvis kan den ene utgangen sløyfes, under behørig hensyn til rommenes art og beliggenhet og til det antall personer som normalt vil kunne arbeide der.

I slike tilfeller skal den ene nødutgangen være en sikker rømningsvei.

For skip bygd 1. januar 2003 eller senere kan dispensasjonen foran bare gis for besetningsrom som bare benyttes leilighetsvis, og i så fall skal den nødvendige rømningsveien være uavhengig av vanntette dører.

2. Over skottdekket skal det være minst to rømningsveier fra hver vertikale hovedsone eller lignende begrenset rom eller gruppe av rom, og minst en av dem skal gi atkomst til en trappeoppgang som danner en vertikal utgang.
3. Dersom radiotelegrafstasjonen ikke har direkte atkomst til åpent dekk, skal det være to rømningsveier fra eller atkomster til en slik stasjon, der en av disse kan være en lysventil eller et vindu med tilstrekkelig størrelse eller andre midler.
4. På eksisterende skip i klasse B skal lengden av en korridor eller del av en korridor som det bare er en rømningsvei fra, ikke overstige fem meter.

På nye skip i klasse A, B, C og D med lengde 24 meter og mer er det forbudt med en korridor, vestibyle eller del av en korridor som det er bare en rømningsvei fra.

Blindkorridorer i arbeidsområder som er nødvendig for skipets praktiske bruk, som brennoljestasjoner og tverrskips forsyningskorridorer, skal kunne tillates, forutsatt at slike blindkorridorer er atskilt fra besetningsinnredningen og ikke er tilgjengelig fra passasjerinnredningen. En del av en korridor som har en dybde som ikke overstiger dens bredde, anses som en recess eller lokal forlengelse og er tillatt.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE 24 METER OG MER, BYGD FØR 1. JANUAR 2003:

- .5 Minst en av rømningsveiene som er påbudt etter nr. .1.1 og .1.2, skal bestå av en lett tilgjengelig, innelukket trappeoppgang som skal gi sammenhengende brannbeskyttelse fra det nivå der den begynner og til vedkommende dekk med innskiping i livbåter og redningsflåter, eller til det øverste dekket dersom innskipingsdekket ikke strekker seg til den aktuelle vertikale hovedsonen.

I sistnevnte tilfelle skal det finnes direkte atkomst til innskipingsdekket via utvendige, åpne trapper og passasjer som skal ha nødbelysning i samsvar med regel III/5.3 og gangflater med sklisikkert underlag. Avgrensninger som vender mot utvendige, åpne trapper og passasjer som danner en del av en rømningsvei, skal være beskyttet slik at en brann i et innelukket rom bak slike avgrensninger, ikke vil hindre rømning til innskipingsstasjonene.

Bredden, antall og sammenhengen i rømningsveiene skal være som følger:

- .1 Trapper skal ha fri bredde på ikke mindre enn 900 mm, dersom dette er rimelig og praktisk og til medlemsstatens tilfredshet, men skal ikke i noe tilfelle være mindre enn 600 mm. Trapper skal være utstyrt med rekkverk på hver side. Den minste frie bredden av trapper skal økes med 10 mm for hver person ut over 90 personer. Den største frie bredden mellom rekkverk der trappene er bredere enn 900 mm, skal være 1800 mm. Det samlede antall personer som skal evakueres gjennom slike trapper, skal forutsettes å være to tredeler av besetningen og det samlede antall passasjerer i områdene som betjenes av slike trapper. Bredden av trappene skal minst være i samsvar med standardene fastsatt i IMO resolusjon A.757 (18).
- .2 Alle trapper som er dimensjonert for mer enn 90 personer, skal ligge i skipets lengderetning.
- .3 Dører og korridorer og mellomavsatser som inngår i rømningsveiene, skal være dimensjonert på samme måte som trapper.
- .4 Trapper skal ikke ha vertikal stigning på mer enn 3,5 meter uten å innbefatte en avsats, og skal ikke ha en skråningsvinkel på mer enn 45 grader.
- .5 Avsatser på hvert dekksnivå skal ikke ha areal på mindre enn 2 m² og skal øke med 1 m² for hver 10. person ut over 20 personer, men behøver ikke å ha større areal enn 16 m², unntatt avsatser som betjener fellesrom som har direkte atkomst til trappeoppgangen.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D MED LENGDE 24 METER OG MER, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .5a Minst en av rømningsveiene som er påbudt etter nr. .1.1 og .1.2, skal bestå av en lett tilgjengelig, innelukket trappeoppgang som skal gi sammenhengende brannbeskyttelse fra det nivå der den begynner og til vedkommende dekk med innskiping i livbåter og redningsflåter, eller til det øverste værdekket dersom innskipingsdekket ikke strekker seg til den aktuelle vertikale hovedsonen.

I sistnevnte tilfelle skal det finnes direkte atkomst til innskipingsdekket via utvendige, åpne trapper og passasjer som skal ha nødbelysning i samsvar med regel III/5.3 og gangflater med sklisikkert underlag. Avgrensninger som vender mot utvendige, åpne trapper og passasjer som danner en del av en rømningsvei og avgrensninger i en posisjon at dersom de svikter under brann ville hindre rømning til innskipingsdekket, skal ha en brannmotstand, herunder isolasjonsverdier, som er i samsvar med tabell 4.1 til 5.2.

Bredde, antall og sammenhengen i rømningsveiene skal være i samsvar med kravene i «Regelverk for brannsikkerhetssystem».

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .6 Det skal finnes tilfredsstillende beskyttelse av atkomst fra trappeoppganger til områder der innskiping i livbåter og redningsflåter foregår.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .6a Det skal finnes beskyttelse av atkomst fra trappeoppganger til områder der innskiping i livbåter og redningsflåter foregår, enten direkte eller gjennom beskyttede interne veier med de verdier for brannmotstand og isolasjon for trappeoppganger som er fastsatt i tabell 4.1 til 5.2.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .7 I tillegg til nødbelysningen som er påbudt etter regel II-1/D/3 og III/5.3, skal rømningsveier, herunder trapper og utganger, være merket med belysning eller lysende striper plassert ikke mer enn 0,3 meter over dekket, langs hele rømningsveien, herunder ved hjørner og i kryss. Merkingen skal gjøre det mulig for passasjerene å identifisere alle rømningsveier og hurtig gjenkjenne rømningsutgangene. Dersom det brukes elektrisk belysning, skal den være forsynt fra nødkraftkilden og skal være arrangert slik at svikt i ett enkelt lys eller brudd i en lysende stripe ikke vil føre til at merkingen blir uten virkning. I tillegg skal alle skilt i rømningsveien og merking av steder der brannslukkingsutstyr er plassert, være av lysende materiale eller merket med belysning. Flaggstatsens administrasjon skal påse at slik belysning eller lysende utstyr er vurdert, prøvd og anvendt i samsvar med retningslinjer fastsatt i IMO resolusjon A.752 (18).

Når det gjelder nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal imidlertid flaggstatsens administrasjon sikre at slik belysning eller lysende utstyr er vurdert, prøvd og anvendt i samsvar med retningslinjer fastsatt i samsvar med «Regelverk for brannsikkerhetssystem».

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .8 I skip som fører mer enn 36 passasjerer skal bestemmelsen i nr. .1.7 i denne regel også gjelde besetningsinnredningene.
- .9 Dører som normalt er låst, men som utgjør en del av en rømningsvei.
- .1 Lugardører skal kunne åpnes fra innsiden uten bruk av nøkkel.
 - Det skal heller ikke finnes dører langs den fastsatte rømningsveien som må åpnes med nøkkel i rømningsretningen.
- .2 Rømningsdører fra fellesrom som normalt er lukket med en smekklås, skal utstyres med et middel for hurtig utløsning. Dette skal bestå av dørsmekekemekanisme som inneholder en innretning som frigjør klinken når den utsettes for trykk i rømningsretningen. Hurtigutløsningsmekanismer skal konstrueres og installeres til flaggstatsens administrasjons tilfredshet, og særlig
 - .2.1 bestå av stenger eller paneler der aktiveringsdelen strekker seg over minst halvparten av dørbladets bredde, minst 760 mm og ikke mer enn 1120 mm over dekket,
 - .2.2 løse ut dørklinken når det anvendes en kraft på høyst 67 N og
 - .2.3 ikke være utstyrt med noen låseinnretning, skrue eller annen ordning som hindrer at klinken løser ut når det legges trykk på utløserinnretningen.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 .
- 2 I spesiallasterom skal antall og plassering av rømningsveier både under og over skottdekket være til tilfredshet for flaggstatens administrasjon, og generelt skal sikkerhet for atkomst til innskipingsdekket tilsvare minst det som er fastsatt i nr. .1.1, .1.2, .1.5 og .1.6.

I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal slike rom utstyres med avmerkede gangbaner til rømningsveiene med en bredde på minst 600 mm, og disse avmerkede gangbanene langskips skal, når det er rimelig og praktisk mulig, være hevet minst 150 mm over dekkets overflate. Parkeringsordninger for kjøretøyer skal til enhver tid holde disse gangbanene frie.
- .2 En av rømningsveiene fra maskinrom der besetningen normalt er i arbeid skal unngå direkte atkomst til spesiallasterom.
- .3 Heisbare oppkjøringsramper til plattformdekk må ikke kunne blokkere de godkjente rømningsveiene når de er i senket stilling.
 - .3.1 Det skal finnes to rømningsveier fra hvert maskinrom. Særlig skal følgende bestemmelser oppfylles:
 - .1 Når rommet ligger under skottdekket, skal de to rømningsveiene bestå av enten:
 - .1 To sett stålledere plassert så langt fra hverandre som mulig, som fører til dører i den øvre delen av rommet med tilsvarende avstand, og som gir atkomst til vedkommende dekk for innskiping i livbåter og redningsflåter. På nye skip skal en av disse lederne gi sammenhengende beskyttelse mot brann fra den nedre delen av rommet til et sikkert sted utenfor rommet. I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal denne lederen plasseres inne i en beskyttet innebygning som oppfyller regel II 2/B/4, kategori (2) eller II 2/B/5, kategori (4), fra den nedre delen av rommet den skal bruke i til en sikker posisjon utenfor rommet. Selvlukkende branndører med samme standarder for brannmotstand skal monteres i innebygningen. Lederen skal monteres slik at det ikke overføres varme til innebygningen gjennom uisolerte festepunkter. Den beskyttede innbygningen skal ha indre minimumsdimensjoner på minst 800 mm × 800 mm, og skal være utstyrt med nødlys, eller
 - .2 en stålleder som fører til en dør som gir atkomst til innskipingsdekket og i tillegg, i den nedre delen av rommet og på et sted godt atskilt fra nevnte leder, skal det være en ståldør som kan åpnes og lukkes fra begge sider og som gir atkomst til en sikker rømningsvei fra nedre del av rommet til innskipingsdekket.
 - .2 Når rommet ligger over skottdekket, skal de to rømningsveiene være plassert lengst mulig fra hverandre, og dørene som fører fra disse rømningsveiene, skal være plassert slik at de gir atkomst til vedkommende innskipingsdekk for livbåter og redningsflåter. Når det er nødvendig å bruke ledere i slike rømningsveier, skal de være laget av stål.

NYE SKIP I KLASSE A, B, C OG D:

- .3 Fra rom til overvåking av driften av maskineriet og fra arbeidsstasjoner skal det være minst to rømningsveier, og en av disse skal være uavhengig av maskinrommet og gi atkomst til innskipingsdekket.
- .4 Undersiden av trapper i maskinrom skal være skjermet.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .3.2 På skip med lengde på mindre enn 24 meter kan flaggstatens administrasjon tillate at en rømningsvei i maskinrom sløyfes, under behørig hensyn til bredden og beliggenheten av den øvre delen av rommet;

På skip med lengde 24 meter og mer kan flaggstatens administrasjon tillate at en av rømningsveiene fra et hvilket som helst slikt rom sløyfes, forutsatt at enten en dør eller en stalleider gir sikker fluktningsvei til innskipingsdekket, under behørig hensyn til rommets art og beliggenhet og til om det normalt arbeider personer i rommet. I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal det, når nødstyreplassen er plassert i styremaskinrommet, finnes en ekstra rømningsvei derfra, med mindre det er direkte atkomst til åpent dekk fra styremaskinrommet.

- .3.3 Det skal finnes to rømningsveier fra et maskinkontrollrom beliggende innenfor et maskinrom, og minst en av disse skal gi sammenhengende beskyttelse mot brann til et sikkert sted utenfor maskinrommet.
- .4 Ikke i noe tilfelle skal heiser anses å inngå i en påbudt rømningsvei.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B MED LENGDE 40 METER OG MER:

- .1 Pusteutstyr for nødromming skal finnes i samsvar med «Regelverk for brannsikkershetssystem».
- .2 Minst to enheter av slikt pusteutstyr for nødromming skal finnes i hver vertikale hovedsone.
- .3 I skip som fører mer enn 36 passasjerer skal det dessuten finnes to enheter av slikt pusteutstyr i tillegg til de som kreves etter nr. .5.2 i hver vertikale hovedsone.
- .4 Nr. .5.2 og .5.3 gjelder imidlertid ikke trappeoppganger som utgjør egne vertikale hovedsoner og for de vertikale hovedsonene i for- eller akterenden av et skip som ikke inneholder rom i kategoriene (6), (7), (8) eller (12), slik det er definert i regel II 2/B/4.
- .5 I maskinrom skal pusteutstyr for nødromming være plassert klar til bruk på lett synlige steder som når som helst kan nås raskt og enkelt i tilfelle av brann. Plasseringen av pusteutstyr for nødromming skal ta hensyn til utformingen av maskinrommet og antallet personer som normalt arbeider i dette rommet.
- .6 Det vises til IMOs retningslinjer for funksjon, plassering, bruk og vedlikehold av pusteutstyr for nødromming (MSC/Circ. 849).
- .7 Antall og plassering av slike enheter skal angis på brannkontrolltegningene som fastsatt i henhold til regel II 2/A/13.

6-1 Rømningsveier på roro-passasjerskip (R 28-1)

- .1 KRAV SOM FÅR ANVENDELSE PÅ NYE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B:
- .1.1 Dette nr. gjelder nye roro-passasjerskip i klasse B, C og D og eksisterende roro-passasjerskip i klasse B. For eksisterende skip får kravene i regelen anvendelse senest på datoen for den første periodiske besiktelsen etter datoen nevnt i regel II 2/B/16 nr. .1.
- .1.2 Det skal være montert rekkverk eller andre håndlister i alle korridorer langs hele rømningsveien, slik at hele veien som fører til mønstrings- og innskipingsstasjoner så langt som mulig er utstyrt med uavbrutte fastholdingsinnretninger. Slike rekkverk skal være montert på begge sider av korridorer i langsskipsretningen på mer enn 1,8 meters bredde og i korridorer i tverrskipsretningen på mer enn en meters bredde. Det skal tas særlig hensyn til behovet for å krysse vestibuler, atrier og andre store, åpne rom langs rømningsveier. Rekkverk og andre håndlister skal ha slik styrke at de kan tåle en fordelt horisontal belastning på 750 N/m som virker i retning av korridorens eller rommets midtpunkt, og

en fordelt vertikal belastning på 750 N/m som virker nedover. Disse belastningene behøver ikke virke samtidig.

- .1.3 Rømningsveier skal ikke sperres av møbler eller andre hindringer. Med unntak av bord og stoler som kan flyttes for å skaffe åpen plass, skal skap og annet tungt inventar i fellesrom og langs rømningsveier være fastgjort for å hindre forskyvning dersom skipet ruller eller krenger. Gulvbelegg skal også være fastgjort. Når skipet er underveis, skal rømningsveiene holdes fri for hindringer som f.eks. rengjøringstraller, sengetøy, bagasje og kasser med varer.
- .1.4 Det skal finnes rømningsveier fra alle rom på skipet der personer normalt oppholder seg, til en mønstringsstasjon. Disse rømningsveiene skal være slik arrangert at de gir den mest direkte ruten som er mulig til mønstringsstasjonen, og skal være merket med symboler for redningsutstyr og arrangementer vedtatt av IMO ved resolusjon A.760 (18).
- .1.5 Dersom innelukkede rom støter til åpent dekk, skal åpninger fra det innelukkede rommet til det åpne dekket kunne brukes som nødutgang, dersom det er praktisk mulig.
- .1.6 Dekk skal være løpende nummerert, med tanktopp eller laveste dekk som nummer «1». Disse numrene skal ha en framtrødende plassering på trappeavsatser og foran heiser. Dekk kan også ha navn, men dekknummeret skal alltid være plassert sammen med navnet.
- .1.7 Enkle tegninger med angivelsen «Du er her» og rømningsveier markert med piler skal være framtrødende plassert på innsiden av hver lugardør og i fellesrom. Tegningen skal vise rømningsretningen og skal være korrekt orientert ut fra hvor i skipet den er plassert.
- .1.8 Lugardører skal kunne åpnes fra innsiden uten bruk av nøkkel. Det skal heller ikke finnes dører langs den fastsatte rømningsveien som må åpnes med nøkkel i rømningsretningen.
- .2 KRAV SOM FÅR ANVENDELSE PÅ NYE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D:
- .2.1 De nederste 0,5 meter av skott og andre skillevegger som danner vertikale skiller langs rømningsveier, skal kunne tåle en belastning på 750 N/m² for at det skal være mulig å gå på dem når skipet har stor krengevinkel.
- .2.2 Rømningsveien fra lugarer til trappeopp ganger skal være så direkte som mulig, med et så lite antall retningsendringer som mulig. Det skal ikke være nødvendig å gå fra den ene siden av skipet til den andre for å komme til en rømningsvei. Det skal ikke være nødvendig å gå mer enn to dekk opp eller ned for å komme til en mønstringsstasjon eller åpent dekk fra noe passasjerrom.
- .2.3 Det skal finnes utvendige veier fra åpent dekk, nevnt i nr. .2.2, til innskipingsstasjonene for redningsfarkostene.
- .3 KRAV SOM FÅR ANVENDELSE PÅ NYE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JULI 1999 ELLER SENERE:

For nye roro-passasjerskip i klasse B, C og D som er bygd 1. juli 1999 eller senere, skal rømningsveiene vurderes ved en evakueringsanalyse tidlig i konstruksjonsprosessen. Analysen skal brukes til å kartlegge og eliminere så langt som praktisk gjennomførbart, den trengsel som kan oppstå på grunn av passasjerers og besetningsmedlemmers normale bevegelse langs rømningsveiene dersom skipet skal forlates, herunder muligheten for at besetningen kan måtte bevege seg i motsatt retning av passasjerene. I tillegg skal analysen brukes til å påvise at rømningsarrangementene er tilstrekkelig fleksible til å ta hensyn til at visse rømningsveier, mønstringsstasjoner, innskipingsstasjoner eller redningsfarkoster kanskje ikke kan brukes som følge av en ulykke.

7 Gjennomføringer og åpninger i skiller av klasse «A» og «B» (R 30 og 31)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Alle åpninger i skiller av klasse «A» skal være utstyrt med permanent festede lukkeinnretninger som skal være like motstandsdyktige mot brann som skillene de er plassert i.
- .2 Alle dører og dørkarmer i skiller av klasse «A» og innretningene til å sikre dem når de er lukket, skal ha en motstandsdyktighet mot brann og mot inntrenging av røyk og flammer som, så langt som praktisk mulig, er like effektiv som for de skott som dørene er plassert i. Slike dører og dørkarmer skal være bygd av stål eller annet likeverdig materiale. Vanntette dører behøver ikke være isolert.
- .3 Hver dør skal kunne åpnes og lukkes fra begge sider av skottet av en enkelt person.
- .4 Branndører i skott i vertikale hovedsoner og trappeoppganger, bortsett fra maskinelt betjente vanntette skyvedører og dører som normalt er låst, skal tilfredsstille følgende krav:
 - .1 Dørene skal være selvlukkende og kunne lukkes med en krenging på inntil 3,5 grader mot lukkeretningen. Dørenes lukkehastighet skal om nødvendig kunne styres for å unngå unødige fare for mennesker. På nye skip skal den jevne lukkehastigheten ikke være mer enn 0,2 m/s og ikke mindre enn 0,1 m/s med skipet på rett kjørl.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .2 Fjernstyrte skyvedører eller maskinelt betjente dører skal være utstyrt med en alarm som lyder minst 5 sekunder, men ikke mer enn 10 sekunder før døren begynner å bevege seg og fortsetter å lyde til døren er helt lukket. Dører som er konstruert for å åpne seg igjen ved kontakt med en gjenstand i sin bane, skal åpne seg igjen tilstrekkelig til å gi fri passasje på minst 0,75 meter, men ikke mer enn en meter.
- .3 Alle dører, unntatt branndører som normalt holdes lukket, skal kunne fjernutløses automatisk fra kontinuerlig bemannede sentrale kontrollstasjoner, enten samtidig eller i grupper, og også enkeltvis fra et sted på begge sider av døren. Det skal på brannkontrollpanelet i den kontinuerlig bemannede sentrale kontrollstasjonen gis indikasjon på om hver av de fjernstyrte dørene er lukket. Utløsningsmekanismen skal være konstruert slik at døren automatisk lukkes i tilfelle av feil i kontrollsystemet eller den sentrale krafttilførselen. Utløsningsbryterne skal ha en på-av-funksjon for å hindre at systemet tilbakestilles automatisk. Kroker som holder dørene åpne og som ikke kan utløses fra en sentral kontrollstasjon, er forbudt.
- .4 Lokale energiakkumulatorer for maskinelt betjente dører skal finnes i umiddelbar nærhet av dørene for å gjøre det mulig å betjene dørene minst ti ganger (helt åpne og helt lukket) ved bruk av lokale betjeningsinnretninger.
- .5 Dobbelte pendeldører utstyrt med en smekklås som er nødvendig for brannmotstanden, skal ha en smekklås som virker automatisk når dørenes utløsningssystem trer i funksjon.
- .6 Dører som gir direkte atkomst til spesiallasterom og som er maskinelt betjent og lukkes automatisk, behøver ikke være utstyrt med alarm og fjernutløsningsmekanisme som fastsatt i nr. .4.2 og .4.3.

SKIPI KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

I stedet for nr. .4 foran skal følgende nr. .4a få anvendelse:

- .4a Branndører i skott i vertikale hovedsoner, bysseavgrensninger og trappeoppganger, bortsett fra maskinelt betjente vanntette skyvedører og dører som normalt er låst, skal tilfredsstille følgende krav:
 - .1 Dørene skal være selvlukkende og kunne lukkes mot en krenging på inntil 3,5 grader mot lukkeretningen.

- .2 Den tilnærmede lukketiden for hengslede branndører skal ikke være mer enn 40 sekunder og ikke mindre enn 10 sekunder fra de begynner å bevege seg med skipet på rett kjø. Den tilnærmede jevne lukkehastigheten for skyvebranndører skal ikke være mer enn 0,2 m/s og ikke mindre enn 0,1 m/s med skipet på rett kjø.
- .3 Dørene skal kunne fjernutløses fra kontinuerlig bemannede sentrale kontrollstasjoner, enten samtidig eller i grupper, og skal også kunne fjernutløses enkeltvis fra et sted på begge sider av døren. Utløsningsbryterne skal ha en «på av» funksjon for å hindre at systemet tilbakestilles automatisk.
- .4 Kroker som holder dørene åpne og som ikke kan utløses fra en sentral kontrollstasjon, er forbudt.
- .5 En dør som lukkes med fjernbetjening fra den sentrale kontrollstasjonen, skal kunne åpnes igjen ved hjelp av lokal betjening fra begge sider av døren. Etter å ha vært åpnet lokalt, skal døren lukke igjen automatisk.
- .6 Det skal på branndørens kontrollpanel i den kontinuerlig bemannede sentrale kontrollstasjonen gis indikasjon på om hver av de fjernutløste dørene er lukket.
- .7 Utløsningsmekanismen skal være konstruert slik at døren automatisk lukkes i tilfelle av feil i kontrollsystemet eller den sentrale krafttilførselen.
- .8 Lokale energiakkumulatorer for maskinelt betjente dører skal finnes i umiddelbar nærhet av dørene for å gjøre det mulig å betjene dørene minst ti ganger etter feil i kontrollsystemet eller den sentrale krafttilførselen (helt åpne og helt lukket) ved bruk av lokale betjeningsinnretninger.
- .9 Feil i kontrollsystemet eller den sentrale krafttilførselen ved en dør skal ikke hindre at de andre dørene fungerer på en sikker måte.
- .10 Fjernutløste skyvedører eller maskinelt betjente dører skal være utstyrt med en alarm som lyder minst 5 sekunder, men ikke mer enn 10 sekunder, etter at døren er utløst fra den sentrale kontrollstasjonen og før døren begynner å bevege seg og fortsetter å lyde til døren er helt lukket.
- .11 En dør som er konstruert for å åpne seg igjen ved kontakt med en gjenstand i sin bane, skal åpne seg igjen, men ikke mer enn én meter fra kontakten med gjenstanden.
- .12 Dobbelte pendeldører utstyrt med en smekklås som er nødvendig for brannmotstanden, skal ha en smekklås som aktiveres automatisk av dørene når de utløses av kontrollsystemet.
- .13 Dører som gir direkte atkomst til spesiallasterom og som er maskinelt betjent og lukkes automatisk, behøver ikke være utstyrt med alarmer og fjernutløsningsmekanismer som fastsatt i nr. .3 og nr. .10.
- .14 Komponentene i det lokale kontrollsystemet skal være tilgjengelig for vedlikehold og justering.
- .15 Maskinelt betjente dører skal være utstyrt med et kontrollsystem av godkjent type som skal kunne benyttes i tilfelle av brann, som fastsatt i samsvar med «Regelverk for brannprøvningsmetoder». Dette systemet skal oppfylle følgende krav:
 - .15.1 Kontrollsystemet skal kunne betjene døren ved en temperatur på minst 200 grader C i minst 60 minutter ved normal krafttilførsel.
 - .15.2 Krafttilførselen til alle andre dører der det ikke er brann, skal ikke påvirkes.
 - .15.3 Ved temperaturer som overstiger 200 grader C skal kontrollsystemet være automatisk isolert fra krafttilførselen og skal kunne holde døren lukket opp til minst 945 grader C.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .5 Kravene til brannmotstand i klasse «A» for et skips ytre avgrensninger får ikke anvendelse på skillevegger av glass, vinduer og lysventiler, forutsatt at det ikke finnes noe krav om at slike avgrensninger skal ha brannmotstand i klasse «A» i henhold til regel 10. Likeledes får kravene til brannmotstand i klasse «A» ikke anvendelse på utvendige dører i overbygninger og dekkshus.

SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

I stedet for nr. .5 foran skal følgende nr. .5a få anvendelse:

- .5a Kravene til brannmotstand i klasse «A» for et skips ytre avgrensninger får ikke anvendelse på skillevegger av glass, vinduer og lysventiler, forutsatt at det ikke finnes noe krav om at slike avgrensninger skal ha brannmotstand i klasse «A» i henhold til regel 10. Kravene til brannmotstand i klasse «A» for et skips ytre avgrensninger får ikke anvendelse på utvendige dører, bortsett fra utvendige dører i overbygning og dekkshus som vender ut mot redningsutstyr, innskipingsstasjoner og utvendige mønstringsstasjonsområder, utvendige trapper og åpne dekk som benyttes som rømningsveier. Dører til trappeoppganger trenger ikke oppfylle dette kravet.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .6 Bortsett fra når det gjelder vanntette dører, værtette dører (delvis vanntette dører), dører som fører til åpent dekk og dører som må være rimelig gasstette, skal alle dører i klasse «A» i trappeoppganger, fellesrom og skott i vertikale hovedsoner i rømningsveier være utstyrt med en selvluukkende slangeåpning som med hensyn til materiale, konstruksjon og brannmotstand, er likeverdig med døren den er plassert i, og skal ha en fri åpning på 150 mm² med døren lukket og være innfelt i dørens nedre kant, på motsatt side fra dørhengslene, eller når det gjelder skyvedører, nærmest åpningen.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .7 Dører og dørkarmer i skiller av klasse «B» og lukkeinnretningene deres skal gi en lukkemetode som er like motstandsdyktig mot brann som skillene, med det unntak at ventilasjonsåpninger kan tillates i den nedre delen av slike dører. Når det er like åpninger i eller under en dør, skal det samlede nettoareal av enhver slik åpning eller åpninger ikke være større enn 0,05 m². Som et alternativ er det tillatt med en ikke-brennbar luftekanal mellom lugaren og korridoren, plassert under sanitærenheten, og kanalens tverrsnittsareal ikke overstiger 0,05 m². Alle ventilasjonsåpninger skal være utstyrt med en rist av ikke-brennbart materiale. Dørene skal være ikke-brennbare.
- .7.1 Av hensyn til støyreduksjon kan administrasjonen som likeverdig løsning tillate dører med innebygd ventilasjonslydsluse med åpning nederst på en side av døren og øverst på den andre siden, forutsatt at følgende bestemmelser oppfylles:
 - .1 Den øvre åpningen skal alltid vende mot korridoren og skal være utstyrt med et gitter av ikke-brennbart materiale og et automatisk brannspjeld som aktiveres ved en temperatur på ca. 70 grader C.
 - .2 Den nedre åpningen skal være utstyrt med et gitter av ikke-brennbart materiale.
 - .3 Dørene skal prøves i samsvar med resolusjon A.754 (18).

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .8 Lugardører i skiller av klasse «B» skal være av selvluukkende type. Innretninger som holder dørene åpne, er ikke tillatt.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .9 Kravene til brannmotstand i klasse «B» for et skips ytre avgrensninger får ikke anvendelse på skillevegger av glass, vinduer og lysventiler. Likeledes får kravene til brannmotstand i klasse «B» ikke anvendelse på utvendige dører i overbygninger og dekkshus.

For skips som fører færre enn 36 passasjerer kan flaggstatens administrasjon tillate bruk av brennbare materialer i dører som skiller lugarer fra de enkelte innvendige sanitærrom som dusjer.

8 Beskyttelse av trapper og heiser i rom i innredningen og arbeidsrom (R 29)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Alle trappeoppganger skal være av stålkonstruksjon og skal ligge innenfor skiller av klasse «A», med effektive midler til lukking av alle åpninger, med unntak av at:
 - .1 En trappeoppgang som forbinder bare to dekk, ikke behøver være innelukket, forutsatt at dekkets motstandsdyktighet sikres med forsvarlige skott eller dører i ett mellomdekkssrom. Når en trapp er lukket i ett mellomdekkssrom, skal trappeoppgangen være beskyttet i samsvar med tabellene for dekk i regel 4 og 5.
 - .2 Trapper kan være montert uten innhegning i fellesrom, forutsatt at de i sin helhet ligger innenfor et slikt fellesrom.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .2 Trappeoppganger skal ha direkte atkomst til korridorene og ha tilstrekkelig areal til å hindre trengsel, under hensyn til det antall personer som vil kunne bruke dem i et nødstilfelle.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D: Innenfor omkretsen av slike trappeoppganger er det tillatt bare med allment tilgjengelige toaletter, skap av ikke-brennbart materiale til oppbevaring av sikkerhetsutstyr og åpne informasjonsskranker.

Bare fellesrom, korridorer, allment tilgjengelige toaletter, spesiallasterom, andre rømningstrapper som kreves etter regel 6 1.5 og utvendige arealer kan ha direkte atkomst til slike trappeoppganger.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .3 Heissjakter skal være montert slik at de hindrer bevegelse av røyk og flamme fra ett mellomdekk til et annet, og skal være utstyrt med lukkemidler slik at det er mulig å kontrollere trekk og røyk.

9 Ventilasjonssystemer (R 32)

- .1 *Skip som fører mer enn 36 passasjerer:*

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Ventilasjonssystemet skal, i tillegg til nr. .1 i denne regel, også oppfylle kravene i nr. .2.2 til .2.6, .2.8 og .2.9 i denne regel.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .2 I alminnelighet skal ventilasjonsvifter være plassert slik at kanalene til de forskjellige rommene holdes innenfor den samme vertikale hovedsonen.
- .3 Når ventilasjonssystemer er ført gjennom dekk, skal det i tillegg til de tiltak for dekkets brannmotstand som er påbudt etter regel II 2/A/12.1, treffes tiltak for å redusere sannsynligheten for at røyk og varme gasser trenger fram fra et mellomdekkssrom til et annet gjennom systemet. I tillegg til de isolasjonskrav som er fastsatt i denne regel, skal vertikale kanaler om nødvendig være isolert som påbudt etter de aktuelle tabeller i regel 4.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .4 Ventilasjonskanaler skal være laget av følgende materialer:

- .1 Kanaler med tverrsnittsareal ikke under 0,075 m² og alle vertikale kanaler med forbindelse til mer enn ett enkelt mellomdeksrom, skal være av stål eller annet likeverdig materiale.
- .2 Kanaler med tverrsnittsareal på under 0,075 m² med unntak av vertikale kanaler nevnt i nr. .1.4.1 skal være av ikke-brennbare materialer. Dersom slike kanaler går gjennom skiller av klasse «A» eller «B», skal det tas behørig hensyn til å sikre skillels brannmotstand,
- .3 Korte kanallengder som i alminnelighet ikke er mer enn 0,02 m² i tverrsnittsareal og heller ikke over to meter lange, behøver ikke være av ikke-brennbare materialer, forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:
 - .1 Kanalen er laget av et materiale med lav brannfare til tilfredshet for flaggstatens administrasjon,
 - .2 kanalen brukes bare i den avsluttende enden av ventilasjonssystemet, og
 - .3 kanalen er ikke plassert nærmere enn 600 mm målt i kanalens lengderetning fra en gjennomføring i et skille av klasse «A» eller «B», herunder gjennomgående takkledninger av klasse «B».

SKIPI KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

I stedet for nr. .1 foran skal følgende nr. .1a få anvendelse:

- .1a kanalen skal være av et materiale som har lav flammespredningsevne.
- .5 Trappeoppganger skal være ventilert og skal betjenes av bare et uavhengig vifte- og kanalsystem som ikke skal betjene noen andre rom i ventilasjonssystemet.

NYE SKIPI KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIPI KLASSE B:

- .6 All mekanisk ventilasjon med unntak av ventilasjon i maskinrom og lasterom og ethvert alternativt system som måtte være påbudt etter nr. 9.2.6, skal være utstyrt med kontrollinnretninger som er gruppert slik at alle vifter kan stoppes fra en hvilken som helst av to atskilte plasser som skal ligge så langt fra hverandre som praktisk mulig. Kontrollinnretninger for den mekaniske ventilasjonen av maskinrom skal også være gruppert slik at de kan betjenes fra to plasser, med en av disse plassert utenfor slike rom. Vifter som betjener mekaniske ventilasjonssystemer for lasterom, skal kunne stoppes fra et sikkert sted utenfor slike rom.

NYE SKIPI KLASSE B, C OG D:

- .7 Dersom fellesrom strekker seg over tre eller flere åpne dekk og inneholder brennbare gjenstander som f.eks. møbler og innelukkede rom som f.eks. butikker, kontorer og restauranter, skal rommet være utstyrt med et røykavtrekkssystem. Røykavtrekkssystemet skal settes i funksjon av det påbudte røykdeteksjonssystemet og skal kunne betjenes manuelt. Viftene skal ha slik størrelse at luften i volumet av hele rommet kan skiftes ut på 10 minutter eller mindre.
- .8 Ventilasjonskanaler skal være utstyrt med inspeksjons- og rengjøringsluker med egnet plassering, når det er rimelig og praktisk mulig.
- .9 Avtrekkskanaler fra komfyrer i bysser der det vil kunne samle seg fett, skal oppfylle kravene i nr. 9.2.3.2.1 og nr. 9.2.3.2.2 og skal være utstyrt med:
 - .1 En fettutskiller som lett kan fjernes for rengjøring, med mindre det er montert et alternativt, godkjent fettfjerningssystem,
 - .2 et brannspjeld plassert i den nedre enden av kanalen og som kan betjenes automatisk og med fjernkontroll, og i tillegg et fjernstyrt brannspjeld plassert i den øvre enden av kanalen,
 - .3 en fastmontert innretning til brannslukking inne i kanalen,

- .4 fjernstyringsinnretninger til å stenge av avtrekksvifter og tilførselsvifter, til å betjene brannspjeldene nevnt i nr. .2 og til å betjene brannslukkings-systemet, og som skal være plassert på et sted nær inngangen til byssen. Dersom det er installert et system med flere forgreninger, skal det finnes midler til å stenge alle forgreningene som har avtrekk gjennom den samme hovedkanalen før det slippes et brannslukkingsmiddel ut i systemet, og
- .5 inspeksjons- og rengjøringsluker med egnet plassering.

.2 Skip som ikke fører mer enn 36 passasjerer

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Ventilasjonskanaler skal være av ikke-brennbart materiale. Korte kanallengder som i alminnelighet ikke er mer enn to meter lange og med ikke mer enn 0,02 m² i tverrsnittsareal, behøver likevel ikke være ikke-brennbare, forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:
 - .1 Disse kanalene skal være av et materiale som flaggstatens administrasjon mener har lav brannfare,
 - .2 de kan bare brukes i enden av ventilasjonsinnretningen, og
 - .3 de skal ikke være plassert nærmere enn 600 mm målt i kanalens lengderetning fra en gjennomgang i et skille av klasse «A» eller «B», herunder gjennomgående takkledninger av klasse «B».

SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

I stedet for nr. .1 foran skal følgende nr. .1a få anvendelse:

- .1a disse kanalene skal være av et materiale som har lav flammespredningsevne.
- .2a Når ventilasjonskanaler med et fritt tverrsnittsareal på mer enn 0,02 m² går gjennom skott eller dekk i klasse «A», skal åpningene være foret med en stålplatehylse med mindre kanalene som går gjennom skottene eller dekkene, er av stål i nærheten av gjennomføringen gjennom dekket eller skottet, og kanalene og hylsene skal på dette sted oppfylle følgende vilkår:
 - .1 Hylsene skal ha en tykkelse på minst 3 mm og en lengde på minst 900 mm. Ved gjennomføring gjennom skott, skal denne lengde helst være fordelt med 450 mm på hver side av skottet. Disse kanalene, eller hylser som forer slike kanaler, skal være utstyrt med brannisolasjon. Isolasjonen skal ha minst samme brannmotstand som skottet eller dekket som kanalen går gjennom.
 - .2 Kanaler med et fritt tverrsnittsareal på mer enn 0,075 m² skal være utstyrt med brannspjeld i tillegg til kravene i nr. .9.2.2.1. Brannspjeldet skal fungere automatisk, men skal også kunne stenges manuelt fra begge sider av skottet eller dekket. Spjeldet skal være utstyrt med en indikator som viser om spjeldet er åpent eller stengt. Brannspjeld kreves likevel ikke der kanaler går gjennom rom omgitt av skiller i klasse «A», uten å betjene disse rommene, forutsatt at kanalene har samme brannmotstand som skillene de går gjennom. Brannspjeld skal være lett tilgjengelige. I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, der brannspjeld er plassert bak takkledninger eller garnering, skal disse takkledningene eller garneringene være utstyrt med en inspeksjonsdør med et skilt som viser brannspjeldets identifikasjonsnummer. Brannspjeldets identifikasjonsnummer skal også finnes på de nødvendige fjernstyringskontrollene.
- .2b I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, der en tynnvegget kanal med et fritt tverrsnittsareal lik eller mindre enn 0,02 m² passerer gjennom skott eller dekk i klasse «A», skal åpningen være foret med en stålplatehylse med en tykkelse på minst 3 mm og en lengde på minst 200 mm, helst delt med 100 mm på hver side av skottet eller, når det gjelder dekk, helt lagt på undersiden av dekket med gjennomføringen.

- .3 Kanaler for ventilasjon av maskinrom, bysser, bildekk, roro-lasterom eller spesiallasterom skal ikke gå gjennom rom i innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner, med mindre de oppfyller vilkårene fastsatt i nr. .9.2.3.1.1 til .9.2.3.1.4 eller .9.2.3.2.1 og .9.2.3.2.2:
- .1.1 Kanalene er laget av stål med tykkelse på minst 3 mm dersom bredden eller diameteren er inntil 300 mm, og på minst 5 mm dersom bredden eller diameteren er 760 mm eller mer; når det gjelder slike kanaler med bredde eller diameter mellom 300 mm og 760 mm, skal tykkelsen bestemmes ved interpolasjon,
 - .1.2 kanalene har hensiktsmessige støtter og avstiving,
 - .1.3 kanalene er utstyrt med automatiske brannspjeld nær avgrensningene de går gjennom, og
 - .1.4 kanalene er isolert med «A-60»-standard fra maskinrom, bysser, bildekk, roro-lasterom eller spesiallasterom til et punkt minst 5 meter bortenfor hvert brannspjeld, eller
 - .2.1 kanalene er laget av stål i samsvar med nr. .9.2.3.1.1 og .9.2.3.1.2, og
 - .2.2 kanalene er isolert med «A-60»-standard i hele sin lengde i rom i innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner.
- Gjennomføringer i skiller i hovedsoner skal likevel også oppfylle kravene i nr. .9.2.8.
- I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal ventilasjonssystemene for maskinrom i kategori «A», kjøretøyrom, roro-lasterom, bysser, spesiallasterom og lasterom generelt vært atskilt fra hverandre og fra ventilasjonssystemene som betjener andre rom. Unntatt er bysseventilasjonssystemer i passasjerskip som ikke fører mer enn 36 passasjerer, som ikke trenger være fullstendig atskilt, men kan betjenes av separate kanaler fra en ventilasjonsenhet som betjener andre rom. I alle tilfeller skal det være montert et automatisk brannspjeld i bysseventilasjonskanalen nær ventilasjonsenheten.
- .4 Kanaler for ventilasjon av rom i innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner skal ikke gå gjennom maskinrom, bysser, bildekk, roro-lasterom eller spesiallasterom, med mindre de oppfyller vilkårene fastsatt i nr. .9.2.4.1.1 til .9.2.4.1.3 eller .9.2.4.2.1 og .9.2.4.2.2:
- .1.1 Der kanalene går gjennom maskinrom, bysse, bildekk, roro-lasterom eller spesiallasterom, er de laget av stål i samsvar med nr. .9.2.3.1.1 og .9.2.3.1.2,
 - .1.2 det er montert automatiske brannspjeld nær avgrensningene som de går gjennom, og
 - .1.3 motstandsdyktigheten i avgrensningen av maskinrommet, byssen, bildekket, roro-lasterommet eller spesiallasterommet er opprettholdt ved gjennomføringen, eller
 - .2.1 der kanalene går gjennom maskinrom, bysse, bildekk, roro-lasterom eller spesiallasterom, er de laget av stål i samsvar med nr. .9.2.3.1.1 og .9.2.3.1.2, og
 - .2.2 kanalene er isolert med «A-60»-standard i hele sin lengde i maskinrom, bysser, bildekk, roro-lasterom eller spesiallasterom.
- Gjennomføringer i skiller i hovedsoner skal likevel også oppfylle kravene i nr. .9.2.8.

- .5 Ventilasjonskanaler med fritt tverrsnittsareal på mer enn 0,02 m² og som går gjennom skott i klasse «B», skal være foret med en stålplatehylse med lengde 900 mm, helst fordelt med 450 mm på hver side av skottet, med mindre kanalen er av stål i denne lengden.
- .6 På kontrollstasjoner utenfor maskinrom skal det treffes de tiltak som er praktisk gjennomførbare for å sikre at ventilasjon, sikt og fravær av røyk opprettholdes, slik at det i tilfelle av brann kan føres tilsyn med maskineriet og utstyret så dette fungerer effektivt. Det skal finnes alternative og atskilte midler til lufttilførsel, og luftinntak til de to tilførselskildene skal være plassert slik at risikoen for at begge inntakene trekker inn røyk samtidig er redusert til et minimum. Disse bestemmelsene behøver ikke anvendes på kontrollstasjoner som ligger på, og som har åpning ut mot, et åpent dekk, eller dersom lokale lukkeinnetninger ville være like effektive.
- .7 Dersom de går gjennom rom i innredningen eller rom som inneholder brennbare materialer, skal avtrekkskanalene fra komfyrer i bysser være laget av skiller i klasse «A». Hver avtrekkskanal skal være utstyrt med:
 - .1 En fettutskiller som lett kan fjernes for rengjøring,
 - .2 et brannspjeld plassert i den nedre enden av kanalen,
 - .3 innretninger som kan betjenes fra byssen til å stoppe avtrekksviftene, og
 - .4 en fastmontert innretning til brannslukking inne i kanalen.
- .8 Dersom det er nødvendig at en ventilasjonskanal går gjennom et skille i en vertikal hovedsone, skal det være montert et sviktsikkert brannspjeld med automatisk lukking tilstøtende skillet. Spjeldet skal også kunne betjenes manuelt fra begge sider av skillet. Betjeningsstedet skal være lett tilgjengelig og merket med rød, lysreflekterende farge. Kanalen mellom skillet og spjeldet skal være av stål eller annet likeverdig materiale og om nødvendig isolert i samsvar med kravene i regel II 2/A/12.1. Spjeldet skal minst på en side av skillet være utstyrt med en synlig indikator som viser om spjeldet er åpent eller stengt.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .9 Hovedinntakene og -utløpene fra alle ventilasjonssystemer skal kunne stenges fra utsiden av rommet som ventileres.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .10 Mekanisk ventilasjon av rom i innredningen, arbeidsrom, lasterom, kontrollstasjoner og maskinrom skal kunne stoppes fra et lett tilgjengelig sted utenfor rommet som ventileres. Dette stedet bør ikke lett kunne bli isolert i tilfelle av brann i rommene som ventileres. Midlene til å stoppe den mekaniske ventilasjonen av maskinrom skal være helt atskilt fra midlene til å stoppe ventilasjonen av andre rom.

ALLE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

Følgende installasjoner skal prøves i samsvar med IMO's «Regelverk for brannprøvningsmetoder»:

- .1 Brannspjeld, inkludert relevante betjeningsmidler, og
- .2 kanalgjennomføringer gjennom skiller i klasse «A». Når stålhyser er direkte sammenføydd med ventilasjonskanaler ved hjelp av naglede eller påskrudde flenser eller ved sveising, er slik prøving ikke nødvendig.

10 Vinduer og lysventiler (R 33)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .1 Alle andre vinduer og lysventiler i skott i rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner enn dem som omfattes av bestemmelsene i regel 7.5, skal være laget slik at integritetskravene til den skotttype de er montert i, oppfylles.
For skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal dette fastsettes i samsvar med «Regelverk for brannprøvningsmetoder».
- .2 Uten hensyn til kravene i tabellene i regel 4 og 5, skal alle vinduer og lysventiler i skott som skiller rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner fra værdekk, være laget med rammer av stål eller annet egnet materiale. Glasset skal være montert i metallramme eller -vinkel.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D SOM FØRER MER ENN 36 PASSASJERER:

- .3 Vinduer som vender ut mot redningsutstyr, innskipings- og mønstringsområder, utvendige trapper og åpne dekk som brukes som rømningsveier, og vinduer som ligger under innskipingsområder for redningsflåter og redningsskler, skal ha samme brannmotstand som fastsatt i tabellene i regel 4. Dersom det finnes egne automatiske sprinklerhoder for vinduer, kan A-0-vinduer godtas som likeverdige.
For skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, må de egne automatiske sprinklerhodene enten være
 - .1 egne sprinklerhoder plassert over vinduene og installert i tillegg til de konvensjonelle taksprinklerne, eller
 - .2 konvensjonelle taksprinklerhoder montert slik at vinduet er beskyttet med en gjennomsnittlig vanntilførsel på minst 5 liter/m² per minutt, og det ekstra vindusområdet omfattes av beregningen av området som dekkes.Vinduer plassert i skipets side under innskipingsområdene for livbåter, skal ha en brannmotstand som minst tilsvarer «A-0»-standard.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D SOM IKKE FØRER MER ENN 36 PASSASJERER, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .4 Uten hensyn til kravene i tabellene i regel II 2/B/5, skal det tas spesielt hensyn til brannmotstanden for vinduer som vender ut mot åpne eller innelukkede innskipingsområder for livbåter og redningsflåter, og til brannmotstanden for vinduer plassert under slike områder i en slik posisjon at det vil hindre utsetting av eller innskiping i livbåter eller redningsflåter dersom vinduene svikter under en brann.

11 Begrenset bruk av brennbare materialer (R 34)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Med unntak av lasterom, postrom, bagasjerom eller kjølerom i arbeidsrom, skal alle kledninger, underlag, sperrer mot trekk, takkledninger og isolasjoner være av ikke-brennbart materiale. Delskott eller dekk som brukes til å dele opp et rom til nytteformål eller kunstnerisk behandling, skal også være av ikke-brennbart materiale.
- .2 Sperresjikt for damp og lim som brukes i forbindelse med isolasjon, samt isolasjon av rørarmatur og for kjøleanlegg, behøver ikke være ikke-brennbare, men de skal brukes i så små mengder som mulig og deres udekkede overflater skal ha en motstandsdyktighet mot spredning av flammer i samsvar med prøveframgangsmåten i IMO-resolusjon A.653 (16).

SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

I stedet for nr. 2 foran skal følgende nr. 2a få anvendelse:

- .2a Sperresjikt for damp og lim som brukes i forbindelse med isolasjon, samt isolasjon av rørarmatur og for kjøleanlegg, behøver ikke være ikke-brennbare, men de skal brukes i så små mengder som mulig og deres udekkede overflater skal ha lav flammespredningsevne.
- .3 Følgende overflater skal ha lav flammespredningsevne:
 - .1 Ytterflater i korridorer og trappeoppganger og på skott, på kledning på skillevegger og takkledninger i alle rom i innredningen og arbeidsrom og kontrollstasjoner.
 - .2 Innelukkede eller utilgjengelige rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner.
- .4 Det samlede volum av brennbare belegg, listverk, dekorasjoner og finér i ethvert rom i innredningen og arbeidsrom skal ikke overstige et volum tilsvarende 2,5 mm finér på det samlede areal av vegger og tak. Møbler festet til takkledninger, skott eller dekk trenger ikke tas med i beregningen av det samlede volumet av brennbare materialer.

Når det gjelder skip utstyrt med et automatisk sprinklersystem som er i samsvar med bestemmelsene i regel II 2/A/8, kan volumet foran omfatte noen brennbare materialer brukt til oppsetting av skiller av klasse «C».

- .5 Finér som brukes på overflater og kledning som omfattes av kravene i nr. 3, skal ha en varmeverdi som ikke overstiger 45 MJ/m² av arealet for den anvendte tykkelse.
- .6 Møbler i trappeoppganger skal være begrenset til sittemøbler. Disse skal være festet, begrenset til seks sitteplasser på hvert dekk i hver trappeoppgang, ha begrenset brannfare og skal ikke være en hindring i passasjerenes rømningsvei. Flaggstatens administrasjon kan tillate ytterligere sittemøbler i hovedresepsjonsområdet i en trappeoppgang dersom disse er festet, ikke-brennbare og ikke er en hindring i passasjerenes rømningsvei. Det skal ikke være tillatt med møbler i passasjer- og besetningskorridorer som danner rømningsveier i lugarområder. I tillegg kan skap av ikke-brennbart materiale til oppbevaring av sikkerhetsutstyr fastsatt av reglene, tillates. Drikkevannsautomater og ismaskiner kan tillates i korridorer forutsatt at disse er fastmontert og ikke begrenser rømningsveienes bredde. Dette gjelder også for dekorative blomster- eller plantearrangementer, statuer eller andre kunstgjenstander som malerier og gobeliner i korridorer og trapper.
- .7 Maling, lakk og andre behandlingsmidler som brukes på udekkede innvendige flater, skal ikke kunne skape store mengder røyk og giftige produkter.

SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

I stedet for nr. 7 foran skal følgende nr. 7a få anvendelse:

- .7a Maling, lakk og andre behandlingsmidler som brukes på udekkede innvendige flater, skal ikke kunne skape store mengder røyk og giftige produkter, i samsvar med IMOs «Regelverk for brannprøvningsmetoder».
- .8 Underlag for deksbelegg skal, dersom det brukes i rom i innredningen og kontrollstasjoner, være av godkjent materiale som ikke lett antennes, i samsvar med framgangsmåten for brannprøve i IMO-resolusjon A.687 (17), eller forårsaker fare for forgiftning eller eksplosjon ved høye temperaturer.

SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

I stedet for nr. 8 foran skal følgende nr. 8a få anvendelse:

- .8a Underlag for deksbelegg skal, dersom det brukes i rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner, være av godkjent materiale som ikke lett antennes eller forårsaker fare for forgiftning eller eksplosjon ved høye temperaturer, i samsvar med IMOs «Regelverk for brannprøvningsmetoder».

12 Konstruksjonsdetaljer (R 35)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- I rom i innredningen og arbeidsrom, kontrollstasjoner, korridorer og trapper skal
- .1 lukkede luftrom bak himlinger, paneler eller kledninger være passende oppdelt med tett-sittende trekkstoppere plassert ikke mer enn 14 meter fra hverandre, og
 - .2 slike lukkede luftrom, herunder de som ligger bak kledninger i trapper, sjakter osv., i vertikal retning, være lukket ved hvert dekk.

13 Faste branndeteksjons- og brannalarmsystemer og automatiske sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystemer (R 14) (R 36)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 I skip som ikke fører mer enn 36 passasjerer og i skip med lengde mindre enn 24 meter, skal det i hver enkelt sone, både vertikal og horisontal, i alle rom i innredningen og arbeidsrom og i kontrollrom, unntatt rom som ikke har vesentlig brannfare, f.eks. tomrom, sanitærrom osv., være montert
 - .1 et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmsystem av godkjent type som oppfyller kravene i regel II 2/A/9 og som er montert og arrangert slik at det oppdager brann i slike rom, dessuten i nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, et system som oppdager røyk i korridorer, trapper og rømningsveier i rom i innredningen, eller
 - .2 et automatisk sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystem av godkjent type som oppfyller kravene i regel II 2/A/8 eller IMO-retningslinjene for et godkjent tilsvarende sprinklersystem som angitt i IMO-resolusjon A.800 (19) og som er montert og arrangert slik at det beskytter disse rommene og i tillegg et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmsystem av godkjent type som oppfyller kravene i regel II 2/A/9 og er montert og arrangert slik at det oppdager røyk i korridorer, trapper og rømningsveier i rom i innredningen.
- .2 Skip som fører mer enn 36 passasjerer, bortsett fra skip med lengde mindre enn 24 meter, skal være utstyrt med:

Et automatisk sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystem av godkjent type som oppfyller kravene i regel II 2/A/8 eller IMO-retningslinjene for et godkjent tilsvarende sprinklersystem som angitt i IMO-resolusjon A.800 (19), i alle arbeidsrom, kontrollstasjoner og rom i innredningen, herunder korridorer og trapper.

Som et alternativ kan kontrollstasjoner der vann kan skade viktig utstyr, utstyres med et godkjent fastmontert brannsløkkingsutstyr av en annen type.

Det skal være installert et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmsystem av godkjent type som oppfyller kravene i regel II 2/A/9, montert og arrangert slik at det oppdager røyk i arbeidsrom, kontrollstasjoner og rom i innredningen, herunder korridorer og trapper. Røykdetektorer behøver ikke være installert i private bad og i bysser.

Rom som har liten eller ingen brannfare, f.eks. tomrom, allment tilgjengelige toaletter, CO₂-rom og lignende rom, behøver ikke være utstyrt med et automatisk sprinklersystem eller fastmontert branndeteksjons- og brannalarmsystem.

- .3 I periodisk ubemannede maskinrom skal det være installert et fastmontert branndeteksjons- og brannalarmsystem av godkjent type, i samsvar med de aktuelle bestemmelser i regel II 2/A/9.

Dette branndeteksjonssystemet skal være konstruert og detektorene plassert slik at de hurtig oppdager et brannutbrudd i enhver del av disse rommene og under normale driftsforhold for maskineriet og normal variasjon i ventilasjon nødvendiggjort av mulig

forekommende variasjon i omgivelsestemperatur. Med unntak av rom med begrenset høyde og der slik bruk passer spesielt godt, skal deteksjonssystemer som bruker bare varmedetektorer, ikke være tillatt. Deteksjonssystemet skal sette i gang akustiske og optiske alarmer som er tydelig forskjellige fra alarmer fra eventuelle andre systemer som ikke varsler brann, på tilstrekkelig mange steder til å sikre at alarmen høres og observeres på kommandobroen og av en ansvarlig maskinoffiser.

Når kommandobroen er ubemannet, skal alarmen lyde på et sted der et ansvarlig besetningsmedlem har vakt.

Etter installasjon skal systemet prøves under varierende driftsforhold for maskinen og ventilasjon.

14 Beskyttelse av spesiallasterom (R 37)

.1 Bestemmelser som får anvendelse på spesiallasterom, enten de ligger over eller under skottdekket

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B SOM FØRER MER ENN 36 PASSASJERER:

.1 Alminnelige bestemmelser

- .1 Hovedprinsippet som ligger til grunn for bestemmelsene i denne regel, er at siden vanlig inndeling i vertikale hovedsoner kanskje ikke er praktisk mulig i spesiallasterom, må likeverdig beskyttelse oppnås i slike rom ved inndeling i horisontale soner og installasjon av et effektivt fastmontert brannslukkingssystem. En horisontal sone i henhold til denne regel kan omfatte spesiallasterom på mer enn ett dekk, forutsatt at den samlede frie høyden for kjøretøyer ikke overstiger 10 meter.
- .2 Kravene i regel II-2/A/12, II-2/B/7 og II-2/B/9 til opprettholdelse av integriteten i vertikale soner skal anvendes tilsvarende på dekk og skott som danner de avgrensninger som skiller horisontale soner fra hverandre og fra resten av skipet.

.2 Konstruksjonsmessig beskyttelse

- .1 På nye skip som fører mer enn 36 passasjerer, skal grenseskottene og dekkene i spesiallasterom være isolert med «A-60»-standard. Dersom et åpent dekkssrom (som definert i regel 4.2.2 (5)), et sanitærrom eller lignende rom (som definert i regel 4.2.2(9)) eller en tank, et tomrom eller hjelpemaskinrom med liten eller ingen brannfare (som definert i regel 4.2.2(10)), ligger på en side av skillet, kan standarden likevel reduseres til «A-0».

Når brennoljetanker befinner seg under et spesiallasterom, kan motstandsdyktigheten i dekket mellom slike rom reduseres til «A-0»-standard.

- .2 På nye skip som ikke fører mer enn 36 passasjerer og eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer, skal grenseskottene i spesiallasterom isoleres som fastsatt for rom i kategori (11) i tabell 5.1 i regel 5 og de horisontale avgrensningene som fastsatt for rom i kategori (11) i tabell 5.2 i regel 5.
- .3 Det skal finnes indikatorer på kommandobroen som angir når en brannør som fører til eller fra spesiallasterommene, er lukket.

Dører til spesiallasterom skal være av slik konstruksjon av de ikke kan holdes permanent åpne og skal holdes lukket under fart.

.3 Fastmontert brannslukkingssystem

Hvert spesiallasterom skal være utstyrt med et godkjent fast vannforstøvings-system for manuell betjening som skal kunne beskytte alle deler av alle dekk og kjøretøyplattformer i slike rom.

For skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal slike vannforstøvingsystemer ha

- .1 en trykkmåler på ventilmanifolden,
- .2 tydelig merking på hver manifoldventil som viser hvilket rom den betjener,
- .3 instruksjoner for vedlikehold og betjening i ventilrommet, og
- .4 et tilstrekkelig antall lenseventiler.

Flaggstatens administrasjon kan tillate bruk av andre faste brannslukkingssystemer som ved en prøve i full skala under forhold som simulerer brann i flytende bensin i et spesiallasterom, har vist seg å ikke være mindre effektiv når det gjelder å kontrollere de typene brann som kan antas å oppstå i slike rom. Slike faste vannforstøvingsystemer eller andre liknende brannslukkingssystemer skal være i samsvar med bestemmelsene i IMO-resolusjon A.123 (V) og det skal tas hensyn til IMO MSC/Circ. 914 «Retningslinjer for godkjenning av alternative vannbaserte brannslukkingssystemer for bruk i spesiallasterom».

.4 Brannpatruljer og branndeteksjon

- .1 Det skal finnes et effektivt patruljeringssystem i spesiallasterom. I ethvert slikt rom der det ikke til enhver tid under reisen blir holdt kontinuerlig brannvakt, skal det være installert et automatisk branndeteksjons- og brannalarmsystem av godkjent type som oppfyller kravene i regel II 2/A/9. Det fastmonterte branndeteksjonssystemet skal hurtig kunne oppdage et brannutbrudd. Typen detektorer og avstanden mellom og plasseringen av dem skal bestemmes under hensyn til virkningen av ventilasjon og andre relevante faktorer.

I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal systemet, etter at det er installert, prøves under normale ventilasjonsforhold og gi en samlet reaksjonstid som flaggstatens administrasjon er tilfreds med.

- .2 Det skal finnes manuelle brannmeldere etter behov i hele spesiallasterommet, og en skal være plassert i nærheten av hver utgang fra slike rom.

I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal manuelle brannmeldere plasseres slik at ingen del av rommet er mer enn 20 meter fra en manuell brannmelder.

5 Bærbart brannslukkingssystem

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

- .5a I hvert spesiallasterom skal det finnes
 - .1 minst tre vanntåkespredereheter,
 - .2 en bærbart skumpost som oppfyller bestemmelsene i regel II 2/A/6.2, forutsatt at minst to slike poster er tilgjengelige på skipet for bruk i slike rom, og
 - .3 minst ett bærbart brannslukkingssystem plassert ved hver atkomst til slike rom.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

- .5b Bærbare brannslukkingssystemer skal være utplassert på alle dekknivå i alle lasterom eller rom der det føres kjøretøyer, og ikke mer enn 20 meter fra hverandre på begge sider av rommet. Minst ett bærbart brannslukkingssystem skal være plassert ved hver atkomst til slike rom.

I tillegg skal det være følgende brannsløkkingsinnretninger i spesiallasterom:

- .1 Minst tre vanntåkesprederenheter, og
- .2 en bærbar skumpost som oppfyller bestemmelsene i «Regelverk for brann-sikkerhetssystem», forutsatt at minst to slike poster er tilgjengelige på skipet for bruk i slike roro rom.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

.6 Ventilasjonssystem

- .1 Det skal være installert et effektivt, mekanisk ventilasjonssystem til spesiallasterommene, med tilstrekkelig kapasitet til å skifte ut luften minst 10 ganger per time. Dette systemet skal være fullstendig atskilt fra andre ventilasjonssystemer og skal alltid være i drift når det er kjøretøyer i slike rom. Luften skal skiftes ut minst 20 ganger per time under lasting og lossing av kjøretøyer.

Ventilasjonskanaler som betjener spesiallasterom og som kan effektivt avstenges, skal være atskilt for hvert slikt rom. Systemet skal kunne betjenes fra et sted utenfor slike rom.

- .2 Ventilasjonen skal være slik at den hindrer lagdannelse i luften samt at det oppstår luftlommer.
- .3 Det skal være en innretning på kommandobroen som viser eventuelt tap eller reduksjon av den påbudte ventilasjonskapasiteten.
- .4 Det skal finnes arrangementer for hurtig stopping og effektiv stenging av ventilasjonssystemene i tilfelle brann, under hensyn til vær- og sjøforhold.
- .5 Ventilasjonskanaler, også spjeld, skal være av stål og arrangementet skal være til tilfredshet for flaggstatens administrasjon.

I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal ventilasjonskanaler som går gjennom horisontale soner eller maskinrom være stålkanaler av klasse «A-60», konstruert i samsvar med regel II 2/B/9.2.3.1.1 og II 2/B/9.2.3.1.2.

.2 *Tilleggsbestemmelser som får anvendelse bare på spesiallasterom over skottdekket*

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

.1.1 Spygatter

I betraktning av det alvorlige tap av stabilitet som vil kunne oppstå som følge av oppsamling av store vannmengder på dekket eller dekkene når det faste vannforstøvingsanlegget trer i virksomhet, skal det være montert spygatter for å sikre at slikt vann får hurtig og direkte avløp over bord.

NYE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE RORO-PASSASJERSKIP I KLASSE B:

.1.2 Avløp

- .1.2.1 Avløpsventiler for spygatter, utstyrt med lukkemidler som kan betjenes fra et sted over skottdekket i samsvar med kravene i gjeldende internasjonale konvensjon om lastelinjer, skal holdes åpne når skipet er i sjøen.
- .1.2.2 Enhver betjening av ventilene nevnt i nr. .1.2.1 skal noteres i skipsdagboken.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

.2 Forholdsregler mot antenning av brannfarlige damper

- .1 På et dekk eller en plattform, dersom slik er installert, der det fraktes kjøretøyer og der det kan ventes at eksplosive damper kan danne seg, unntatt plattformer med åpninger av tilstrekkelig størrelse til at bensingass kan trenge nedover, skal utstyr som kan utgjøre en tennkilde for brannfarlige

damper, og særlig elektrisk utstyr og ledninger, være montert minst 450 mm over dekket eller plattformen. Elektrisk utstyr montert mer enn 450 mm over dekket eller plattformen skal være av en type som er slik innebygd og beskyttet at den hindrer åpne gnister. Dersom det er nødvendig å montere elektrisk utstyr og ledninger mindre enn 450 mm over dekket eller plattformen av hensyn til sikker drift av skipet, kan slikt elektrisk utstyr og ledninger likevel monteres, forutsatt at de er av en sertifisert type som er godkjent for bruk i en eksplosiv blanding av bensen og luft.

- .2 Elektrisk utstyr og ledninger som monteres i en avtrekksventilasjonskanal, skal være av en type som er godkjent for bruk i eksplosjonsfarlige blandinger av bensen og luft, og utløpet fra en slik avtrekkskanal skal være på et sikkert sted, under hensyn til andre mulige tennkilder.

.3 Tilleggsbestemmelser som får anvendelse bare på spesiallasterom under skottdekket

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Pumping og lensing av rennesteiner

I betraktning av det alvorlige tap av stabilitet som kunne oppstå som følge av oppsamling av store vannmengder på dekk eller tanktopp når det faste vannforstøvningsanlegget trer i virksomhet, kan flaggstatens administrasjon kreve at det monteres ekstra pumpe- og lensearrangementer i tillegg til det som er fastsatt i regel II 1/C/3.

I nye skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal i slike tilfeller lense-systemet dimensjoneres slik at det fjerner ikke mindre enn 125 % av den samlede kapasiteten til både vannforstøvnings-systemets pumper og det påkrevde antallet brannslangestrålerør. Lense-systemets ventiler skal kunne betjenes utenfor det beskyttede rommet fra en posisjon i nærheten av brannslukkingssystemets kontroller. Lensebrønner skal ha tilstrekkelig kapasitet og skal være plassert ved skipssiden i en innbyrdes avstand på ikke mer enn 40 meter i hvert vannrette rom.

- .2 Forholdsregler mot antenning av brannfarlige damper

- .1 Dersom det installeres elektrisk utstyr og ledninger, skal det være av en type som egner seg for bruk i eksplosjonsfarlige blandinger av bensen og luft. Annet utstyr som kan utgjøre en tennkilde for brannfarlige damper, skal ikke være tillatt.

- .2 Elektrisk utstyr og ledninger som monteres i en avtrekksventilasjonskanal, skal være av en type som er godkjent for bruk i eksplosjonsfarlige blandinger av bensen og luft, og utløpet fra en slik avtrekkskanal skal være på et sikkert sted, under hensyn til andre mulige tennkilder.

.4 Permanente åpninger

SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

Permanente åpninger i sideplater, ender av eller dekket spesiallasterom skal være plassert slik at en brann i spesiallasterommet ikke utgjør noen fare for stuingsområder og innskipingsstasjoner for redningsfarkoster og rom i innredninger, arbeidsrom og kontrollstasjoner i overbygninger og dekkshus over spesiallasterommene.

15 Brannpatruljer, branndeteksjons-, brannalarm- og personvarslingssystemer (R 40)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Manuelle brannmeldere som tilfredsstiller kravene i regel II 2/A/9, skal være installert.

- .2 Alle skip skal til enhver tid i sjøen eller i havn (unntatt når de er ute av drift), være slik bemannet eller utstyrt at enhver brannalarm mottas umiddelbart av et ansvarlig besetningsmedlem.
- .3 Det skal være montert en spesiell alarm som betjenes fra kommandobroen eller brannkontrollstasjonen, for å tilkalle besetningen. Denne alarmen kan være en del av skipets generelle alarmsystem, men den skal kunne settes i gang uavhengig av alarmen til passasjerrommene.
- .4 Det skal finnes et personvarslingssystem eller annet effektivt sambandssystem i hele innredningen og arbeidsrommene og kontrollstasjonene og åpne dekk.

For skip i klasse B, C og D, bygd 1. januar 2003 eller senere, skal dette personvarslingssystemet være i samsvar med kravene i regel III/6.5.

- .5 NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

For skip som fører mer enn 36 passasjerer, skal det opprettholdes et effektivt patruljeringssystem slik at utbrudd av brann straks kan oppdages. Hvert medlem av brannpatruljen skal være opplært til å kjenne skipets arrangement samt plassering og betjening av utstyr som han eller hun kan komme til å bruke. Hvert medlem av brannpatruljen skal være utstyrt med et toveis, bærbart radiotelefonapparat.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .6 Skip som fører mer enn 36 passasjerer, skal ha de deteksjonsalarmer for systemene som er påbudt etter regel 13.2, sentralisert i en kontinuerlig bemannet kontrollstasjon. I tillegg skal betjeningsinstrumenter for fjernlukking av branndørene og stenging av ventilasjonsviftene være sentralisert på samme sted. Ventilasjonsviftene skal kunne settes i drift igjen av besetningen på den kontinuerlig bemannede kontrollstasjonen. Kontrollpanelet på den sentrale kontrollstasjonen skal kunne vise om branndørene er åpne eller lukket, om detektorer, alarmer og vifter er i gang eller slått av. Kontrollpanelet skal ha kontinuerlig krafttilførsel og bør ha automatisk omkopling til nødkraft i tilfelle normal krafttilførsel svikter. Kontrollpanelet skal forsynes fra hovedkraftkilden og nødkraftkilden definert i regel II 1/D/3 med mindre reglene eventuelt tillater andre arrangementer.
- .7 Kontrollpanelet skal være konstruert etter sviktsikkert prinsipp, f.eks. en åpen detektor-krets skal forårsake alarmtilstand.

16 Oppgradering av eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer (R 41 1)

I tillegg til kravene til eksisterende skip i klasse B i dette kapittel II 2, skal eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer, oppfylle følgende krav:

- .1 Senest 1. oktober 2000:
 - .1 Alle rom i innredningen og arbeidsrom, trappeoppganger og korridorer skal være utstyrt med et røykdeteksjons- og alarmsystem av godkjent type som tilfredsstiller kravene i regel II 2/A/9. Slike systemer behøver ikke installeres i private bad, og rom med liten eller ingen brannfare, f.eks. tomrom og lignende rom. Detektorer som aktiveres av varme i stedet for røyk skal installeres i bysser.
 - .2 Røykdetektorer koplet til branndeteksjons- og alarmsystemet skal også monteres over takkledninger i trapper og korridorer i områder der takkledningen er av brennbar konstruksjon.
 - .3.1 Hengslede branndører i trappeoppganger, skott i vertikale hovedsoner og bysseavgrensninger som normalt holdes åpne, skal være selvlukkende og kunne utløses fra en sentral kontrollstasjon og fra et sted ved døren.

- .3.2 På en kontinuerlig bemannet kontrollstasjon skal det være plassert et panel som viser om brann dørene i trappeoppganger, skott i vertikale hovedsoner og bysseavgrensninger er lukket.
- .3.3 Avtrekkskanaler fra komfyrer i bysser der det vil kunne samle seg fett og som går gjennom rom i innredningen eller rom som inneholder brennbare materialer, skal være laget av skiller i klasse «A». Hver avtrekkskanal fra komfyrer i bysser skal være utstyrt med:
 - .1 En fettutskiller som lett kan fjernes for rengjøring, med mindre det er montert en alternativ, godkjent fettfjerningsmetode,
 - .2 et brannspjeld plassert i den nedre enden av kanalen,
 - .3 innretninger som kan betjenes inne i byssen, til å stenge av avtrekksvifter,
 - .4 en fastmontert innretning til brannslukking inne i kanalen, og
 - .5 inspeksjons- og rengjøringsluker med egnet plassering.
- .3.4 Bare allment tilgjengelige toaletter, skap av ikke-brennbart materiale til oppbevaring av sikkerhetsutstyr og åpne informasjonsskranker kan være plassert innenfor avgrensningen av trappeoppganger. Andre eksisterende rom innenfor trappeoppganger
 - .1 skal tømmes, lukkes permanent og koples fra det elektriske systemet, eller
 - .2 skal være atskilt fra trappeoppgangen med skiller i klasse «A» i samsvar med regel 5. Slike rom kan ha direkte atkomst til trappeoppganger gjennom dører i klasse «A» i samsvar med regel 5, og forutsatt at det finnes et sprinklersystem i disse rommene. Lugarer skal likevel ikke vende direkte ut mot trappeoppgangen.
- .3.5 Andre rom enn fellesrom, korridorer, allment tilgjengelige toaletter, spesiallasterom, andre trappeoppganger fastsatt i regel 6.1.5, åpne dekkssrom og rom som omfattes av nr. .3.4.2, skal ikke ha direkte atkomst til trappeoppganger.
- .3.6 Eksisterende maskinrom i kategori (10) beskrevet i regel II 2/B/4 og kontorer bak informasjonsskranker som vender direkte ut mot trappeoppgangen, kan beholdes, forutsatt at de er beskyttet av røykdetektorer og at kontorer bak informasjonsskranker inneholder bare møbler med begrenset brannfare.
- .3.7 I tillegg til den nødbelysning som er påbudt etter regel II 1/D/3 og III/5.3, skal rømningsveiene, herunder trappeoppganger og utganger, være merket langs hele rømningsveien, herunder ved hjørner og i kryss, med belysning eller lysende striper plassert ikke mer enn 0,3 meter over dekket. Merkingen skal gjøre det mulig for passasjerene å identifisere alle rømningsveier og hurtig gjenkjenne rømningsutgangene. Dersom det brukes elektrisk belysning, skal den være forsynt fra nødkraftkilden og skal være arrangert slik at svikt i ett enkelt lys eller brudd i en lysende stripe ikke vil føre til at merkingen blir uten virkning. I tillegg skal alle skilt i rømningsveien og merking av steder der brannslukkingsutstyr er plassert, være av lysende materiale eller merket med belysning. Flaggstaten administrasjon skal påse at slik belysning eller lysende utstyr er vurdert, prøvd og anvendt i samsvar med retningslinjer fastsatt i IMO resolusjon A.752 (18) eller i ISO standard 15370 2001.
- .3.8 Det skal finnes et generelt nødalarmsystem. Alarmen skal kunne høres i hele innredningen og rom der besetningen vanligvis arbeider og åpne dekk, og lydtrykknivået skal være i samsvar med standardene i reglene for alarmer og indikatorer vedtatt av IMO ved resolusjon A.686 (17)
- .3.9 Det skal finnes et personvarslingssystem eller annet effektivt sambandssystem i hele innredningen, fellesrom og arbeidsrom, kontrollstasjoner og åpne dekk.
- .3.10 Møbler i trappeoppganger skal være begrenset til sittemøbler. Disse skal være festet, begrenset til seks sitteplasser på hvert dekk i hver trappeoppgang, ha begrenset brannfare og skal ikke være en hindring i passasjerenes rømningsvei. Flaggs-

statens administrasjon kan tillate ytterligere sittemøbler i hovedresepsjonsområdet i en trappeoppgang dersom disse er festet, ikke-brennbare og ikke er en hindring i passasjerenes rømningsvei. Det skal ikke være tillatt med møbler i passasjer- og besetningskorridorer som danner rømningsveier i lugarområder. I tillegg kan skap av ikke-brennbart materiale til oppbevaring av sikkerhetsutstyr fastsatt av reglene, tillates.

.2 Senest 1. oktober 2003:

- .1 Alle trappeoppganger i rom i innredningen og arbeidsrom skal være av stålkonstruksjon, unntatt der flaggstatens administrasjon tillater bruk av annet likeverdig materiale, og skal ligge innenfor skiller av klasse «A», med effektive midler til lukking av alle åpninger, med følgende unntak:

- .1 En trappeoppgang som forbinder bare to dekk, behøver ikke være innelukket, forutsatt at dekkets motstandsdyktighet sikres med forsvarlige skott eller dører i ett mellomdekkrom. Når en trapp er lukket i ett mellomdekkrom, skal trappeoppgangen være beskyttet i samsvar med tabellene for dekk i regel 5.
- .2 Trapper kan være montert uten innhegning i fellesrom, forutsatt at de i sin helhet ligger innenfor et slikt fellesrom.

- .2 Maskinrom skal være utstyrt med et fastmontert brannsløkkingssystem som tilfredsstiller kravene i regel II 2/A/6.

- .3 Ventilasjonsskanaler som går gjennom skiller i en vertikal hovedsone, skal være utstyrt med et sviktsikkert brannspjeld med automatisk lukking, som også skal kunne lukkes manuelt fra begge sider av skillet. I tillegg skal sviktsikre brannspjeld med automatisk lukking og med manuell betjening fra innsiden av oppgangen være montert i alle ventilasjonsskanaler som betjener både rom i innredningen og arbeidsrom og trappeoppganger der de er ført gjennom slike oppganger. Ventilasjonsskanaler som går gjennom et skille i en hovedbrannsonen uten å betjene rom på begge sider eller som går gjennom en trappeoppgang uten å betjene vedkommende oppgang, behøver ikke være utstyrt med spjeld, forutsatt at kanalene er konstruert og isolert med «A-60»-standard og ikke har noen åpninger innenfor trappeoppgangen eller i sjakten på den siden som ikke betjenes direkte.

- .4 Spesiellasterom skal tilfredsstille kravene i regel II 2/B/14.

- .5 Alle branndører i trappeoppganger, skott i vertikale hovedsoner og bysseavgrensninger som normalt holdes åpne, skal kunne utløses fra en sentral kontrollstasjon og fra et sted ved døren.

- .6 Kravene i nr. .1.3.7 i denne regel skal også få anvendelse på rom i innredningen.

.3 Senest 1. oktober 2005 eller 15 år etter skipets byggedato, avhengig av hva som kommer sist:

- .1 Rom i innredningen og arbeidsrom, trappeoppganger og korridorer skal være utstyrt med et automatisk sprinkler-, branndeteksjons- og brannalarmsystem som tilfredsstiller kravene i regel II 2/A/8 eller IMO's retningslinjer for godkjent likeverdig sprinklersystem i IMO-resolusjon A.800 (19).

17 Spesielle krav for skip som fører farlig last (R 41)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003, SAMT EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B:

Kravene i SOLAS-regel II 2/54 får der det passer anvendelse på passasjerskip som fører farlig gods.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

Kravene i regel 19 i del G i SOLAS-kapittel II 2, revidert 1. januar 2003, får der det passer anvendelse på passasjerskip som fører farlig gods.

18 Spesielle krav for helikopteranlegg

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

Skip utstyrt med helikopterdekk skal være i samsvar med kravene i regel 18 i del G i SOLAS kapittel II 2, revidert 1. januar 2003.

Kapittel III Redningsutstyr

1 Definisjoner (R 3)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

I dette kapittel og med mindre annet er uttrykkelig fastsatt, får definisjonene med endringer i SOLAS 1974 regel III/3 anvendelse:

2 Samband, redningsfarkoster og mann-overbord-båter, personlig redningsutstyr (R 6, 7, 18, 21 og 22)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

På grunnlag av skipets klasse skal hvert skip føre minst den mengde radioedningsutstyr, radartranspondere, personlig redningsutstyr, redningsfarkoster og mann-overbord-båter, nød-bluss og linekastingsapparater som er fastsatt i følgende tabell og tilhørende noter.

Alt ovennevnte utstyr, herunder eventuelle utsettingsinnretninger, skal være i samsvar med reglene i kapittel III i vedlegget til SOLAS-konvensjonen av 1974, med endringer, med mindre det er uttrykkelig fastsatt noe annet i følgende nummer.

Videre skal alle skip føre redningsdrakter og varmebeskyttelsesutstyr som skal brukes av de personer det er plass til i livbåter og mann overbord båter så langt det kreves av reglene i kapittel III i vedlegget til SOLAS konvensjonen av 1974 med endringer.

Skip som ikke fører livbåt eller mann overbord båt skal for redningsformål være utstyrt med minst en redningsdrakt. Hvis skipet imidlertid alltid er går i fart i varmt klima der det etter flaggstatens administrasjons mening ikke er nødvendig med varmebeskyttelsesutstyr, er det ikke nødvendig å føre denne typen verneklær.

Skipets klasse:	B		C		D	
Antall personer (N)	> 250	= 250	> 250	= 250	> 250	= 250
Redningsfarkost(1)(2)(3)(4) :						
- eksisterende skip	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
- nye skip	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Mann overbord båter (4)(5)	1	1	1	1	1	1
Livbøyer(6)	8	8	8	4	8	4
Redningsvester(8)(9)	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Redningsvester for barn	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N	0,10 N
Nødbluss(7)	12	12	12	12	6	6
Linekastingsapparater	1	1	1	1	-	-
Radartranspondere	1	1	1	1	1	1
Toveis VHF-radiotelefonapparat	3	3	3	3	3	2

(1) Redningsfarkost kan enten være livbåter som er i samsvar med avsnitt 4.5 eller 4.6 eller 4.7 i LSA-regelverket eller redningsflåter som oppfyller kravene i avsnitt 4.1 i LSA-regelverket og i enten avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-regelverket. I tillegg skal redningsvester om bord på roro-passasjerskip også oppfylle kravene i regel III/5 1.2.

Dersom det er forsvarlig ut fra reisen beskyttede art og/eller de gunstige klimaforholdene i fartsområdet, kan flaggstatens administrasjon godta, dersom dette ikke avvises av vertsstaten:

a) Oppblåsbare, åpne, vendbare redningsflåter som ikke er i samsvar med avsnitt 4.2 eller 4.3 i LSA-regelverket, forutsatt at disse redningsflåtene fullt ut oppfyller kravene i vedlegg 10 i regelverket for hurtiggående fartøyer.

b) Redningsflåter som ikke oppfyller kravene i nr. 4.2.2.2.1 og 4.2.2.2.2 i LSA-regelverket om isolasjon av redningsflåtens gulv mot kulde.

Redningsfarkoster for eksisterende skip i klasse B, C og D skal være i samsvar med de aktuelle reglene i SOLAS 74 for eksisterende skip, med endringer per vedtakelsesdatoen for dette direktiv.

En eller flere evakueringssklier som er i samsvar med avsnitt 6.2 i LSA-regelverket, kan erstatte redningsflåter og utsettingsinnretninger med tilsvarende kapasitet slik tabellen krever.

(2) Redningsfarkoster skal, så langt det er praktisk gjennomførbart, være jevnt fordelt på hver side av skipet.

(3) Det samlede antall redningsfarkoster skal være i samsvar med prosentandelen nevnt i tabellen ovenfor, og den sammenlagte kapasiteten av en kombinasjon av redningsfarkoster og supplerende redningsflåter skal være 110 % av det samlede antall personer (N) som skipet er sertifisert for å føre. Det skal føres et tilstrekkelig antall redningsfarkoster for å sikre at i tilfelle en redningsfarkost havarerer eller blir ubrukelig, har de gjenværende redningsfarkostene plass til det samlede antall personer som skipet er sertifisert for å føre.

(4) Antall livbåter og/eller mann-overbord-båter skal være tilstrekkelig til å sikre at dersom det samlede antall personer som skipet er sertifisert for å føre, må forlate skipet, behøver ikke mer enn ni redningsflåter samles av hver livbåt eller mann-overbord-båt.

(5) Mann-overbord-båter skal betjenes av egne utsettingsinnretninger som kan sørge for både utsetting og ombordtaking.

Dersom en mann-overbord-båt oppfyller kravene i avsnitt 4.5 eller 4.6 i LSA-regelverket, kan den regnes med i kapasiteten av redningsfarkostene fastsatt i tabellen ovenfor.

Minst en av mann-overbord-båtene på roro-passasjerskip skal være en hurtig mann-overbord-båt som oppfyller kravene i regel III/5 1.3.

Når flaggstatens administrasjon mener at det er fysisk umulig å installere en mann-overbord-båt på et skip, kan skipet fritas fra å føre mann-overbord-båt, forutsatt at skipet oppfyller alle følgende krav:

a) Skipet er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å ta en hjelpeløs person opp fra vannet,

b) ombordtaking av en hjelpeløs person kan observeres fra kommandobroen, og

c) skipet er tilstrekkelig manøvreringsdyktig til å gå nær opp til og ta om bord personer under de verste påtenkte forhold.

(6) Minst en av livbøylene på hver side skal være utstyrt med en flytende redningsline med lengde som tilsvarer det

som er størst av enten minst to ganger høyden fra bøyens stuingssted over vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående, eller 30 meter. To livbøyer skal være utstyrt med et selvvirkende røyksignal og et selvvirkende lys; de skal kunne utløses raskt fra kommandobroen. Resten av livbøyene skal være utstyrt med selvtennende lys i samsvar med bestemmelsene i nr. 2.1.2 i LSA-regelverket.

⁽⁷⁾ Nødbluss som er i samsvar med kravene i avsnitt 3.1 i LSA-regelverket, skal oppbevares på kommandobroen eller styreplassen.

⁽⁸⁾ Redningsvester om bord på ro-ro-passasjerskip skal være i samsvar med kravene i regel III/5 1.5.

⁽⁹⁾ Det skal sørges for en oppblåsbar redningsvest for alle personer som skal utføre arbeid på utsatte områder om bord. Disse oppblåsbare redningsvestene kan omfattes av det samlede antallet redningsvester som dette direktiv krever.

3 Nødalarm, betjeningsinstrukser, opplæringshåndbok, alarminstrukser og nødinstrukser (R 6, 8, 9, 19 og 20)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

Alle skip skal være utstyrt med:

.1 Et hovedalarmsystem (R 6.4.2)

Dette må oppfylle kravene i nr. 7.2.1.1 i LSA-regelverket og egne seg til å sammenkalle passasjerer og besetning til mønstringsstasjonene og å iverksette operasjonene som er angitt i alarminstruksen.

På alle skip som fører mer enn 36 passasjerer, skal nødalarmsystemet suppleres med et personvarslingssystem som kan brukes fra broen. Systemet skal være av en slik art og arrangert og plassert slik at meldinger som sendes over systemet, lett kan høres av personer med normal hørsel, på alle steder der personer sannsynligvis vil oppholde seg når hovedmaskinen er i gang.

FOR NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

De generelle nødalarmsystemene skal kunne høres på alle åpne dekk og minimum lydtrykksnivå for nødalarmen skal være i samsvar med nr. 7.2.1.2 og 7.2.1.3 i LSA-regelverket.

.2 Personvarslingssystem (R 6.5)

.2.1 I tillegg til kravene i regel II 2/B/15.4 og i nr. .1, skal alle passasjerskip som fører mer enn 36 passasjerer, være utstyrt med et personvarslingssystem. Med hensyn til eksisterende skip får kravene i nr. .2.2, .2.3 og .2.5, med forbehold for bestemmelsene i nr. .2.6, anvendelse senest på datoen for første periodiske besiktelse etter datoen nevnt i artikkel 14 nr. 1 i dette direktiv.

.2.2 Personvarslingssystemet skal bestå av et høyttaleranlegg som gjør det mulig med kringkasting av meldinger til alle rom der besetningsmedlemmer og passasjerer, eller begge deler, normalt oppholder seg, samt til mønstringsstasjoner. Det skal gjøre det mulig å kringkaste meldinger fra kommandobroen og andre steder om bord på skipet som flaggstatens administrasjon mener er nødvendig. Det skal være installert under hensyn til akustisk marginale forhold og ikke kreve noen form for handling fra den meldingen er rettet til.

.2.3 Personvarslingssystemet skal være beskyttet mot at uvedkommende kan bruke det og skal kunne høres tydelig over omgivelsesstøyen i alle rom fastsatt i nr. .2.2, og skal være utstyrt med en overstyringsfunksjon som betjenes fra ett sted på kommandobroen og andre steder om bord som flaggstatens administrasjon mener er nødvendig, slik at alle nødmeldinger vil bli kringkastet dersom en høyttaler i de aktuelle rommene er slått av, dersom høyttalerens volum er skrudd ned eller dersom personvarslingssystemet brukes til andre formål.

FOR NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

Minimum lydtrykksnivå for kringkasting av nødmeldinger skal være i samsvar med nr. 7.2.2.2 i LSA-regelverket.

.2.4 NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Personvarslingssystemet skal ha minst to uavhengige sløyfer som skal være tilstrekkelig atskilt i hele sin lengde og ha to atskilte og uavhengige forsterkere, og
- .2 personvarslingssystemet og dets ytelsesstandarder skal være godkjent av flaggstatens administrasjon, under hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO.

.2.5 Personvarslingssystemet skal være koplet til den elektriske nødkraftkilden.

.2.6 Eksisterende skip som allerede er utstyrt med et personvarslingssystem som er godkjent av flaggstatens administrasjon og som i vesentlig grad er i samsvar med det som er påbudt etter nr. .2.2, .2.3 og .2.5, behøver ikke forandre systemet.

.3 Alarminstruks og nødinstruks (R 8)

Det skal for hver person om bord finnes tydelige instruksjoner som skal følges i nødtilfeller, i samsvar med IMO resolusjon A.691 (17).

Alarminstruks og nødinstruks i samsvar med kravene i SOLAS-regel III/37 skal være oppslått på lett synlige steder i hele skipet, herunder kommandobroen, maskinrommet og besetningsinnredningen.

Illustrasjoner og instruksjoner på relevante språk skal være oppslått i passasjerlugarer og være lett synlig plassert på mønstringsstasjoner og andre passasjerrom for å informere passasjerene om

- i) passasjerenes mønstringsstasjoner,
- ii) hvordan de skal forholde seg i en nødsituasjon,
- iii) hvordan man tar på seg en redningsvest.

Den person som i samsvar med SOLAS-regel IV/16 er utpekt til å ha hovedansvar for radiosamband i en nødsituasjon, skal ikke være pålagt andre plikter i slike situasjoner. Ovennevnte personell skal være angitt i alarminstruksen og nødinstruksene.

.4 Betjeningsinstruks (R 9)

Det skal finnes oppslag eller skilt på eller i nærheten av redningsfarkostene og deres betjeningsinnretninger for utsetting som skal

- i) illustrere formålet med betjeningsinnretningene og framgangsmåter for å betjene utstyret og gi relevante instruksjoner og advarsler,
- ii) lett kunne ses under de lysforhold som eksisterer i en nødsituasjon,
- iii) bruke symboler i samsvar med IMO-resolusjon A.760 (18).

.5 Opplæringshåndbok

Det skal finnes en opplæringshåndbok i samsvar med kravene i SOLAS-regel III/35 i alle messer og fritidsrom for besetningen eller i hver mannskapslugar.

.6 Vedlikeholdsinstruks (R 20.3)

Det skal finnes instruksjoner for vedlikehold om bord av redningsutstyr, eller vedlikeholdsprogrammer for skipet som omfatter vedlikehold av redningsutstyr, og vedlikehold skal utføres i samsvar med dette. Disse instruksene skal være i samsvar med kravene i SOLAS-regel III/36.

4 Bemanning og ledelse av redningsfarkoster (R 10)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Det skal være et tilstrekkelig antall øvede personer om bord for mønstring av og hjelp til uøvede personer.

- .2 Det skal være et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer om bord som kan betjene redningsfarkostene og utsettingsinnretningene for at det samlede antall personer om bord kan forlate skipet.
- .3 En offiser eller sertifisert person skal ha fått ansvaret for hver redningsfarkost som skal brukes. Et besetningsmedlem med øvelse i å håndtere og betjene redningsflåter kan likevel få ansvaret for hver redningsflåte eller gruppe av redningsflåter. Til hver mann-over-bord-båt og motorisert redningsfarkost skal det være utpekt en person som kan betjene motoren og utføre mindre justeringer.
- .4 Skipsføreren skal sørge for en hensiktsmessig og forsvarlig fordeling av personer nevnt i nr. .1, .2 og .3 mellom skipets redningsfarkoster.

5 Mønstrings- og innskipingsarrangementer for redningsfarkoster (R 11, R 23 og R 25)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Redningsfarkoster som det er påbudt med godkjente utsettingsinnretninger for, skal være plassert så nær rom i innredningen og arbeidsrom som mulig.
- .2 Mønstringsstasjoner skal finnes i nærheten av innskipingsstasjonene og skal være lett tilgjengelige fra innredningen og arbeidsområder og ha rikelig plass til å samle og instruere passasjerene. Det skal være en fri dekksplass på minst 0,35 m² per person.
- .3 Mønstrings- og innskipingsstasjoner, ganger, trapper og utganger med atkomst til mønstrings- og innskipingsstasjonene skal ha tilstrekkelig belysning.

Slik belysning skal kunne forsynes fra den elektriske nødkraftkilden som er påbudt etter regel II 1/D/3 og II 1/D/4.

I tillegg til og som en del av merkingen som kreves av regel II 2/B 6.1.7 for nye skip i klasse B, C og D, skal veier til mønstringsstasjonene angis med symbolet for mønstringsstasjon som er ment til dette formålet, i samsvar med IMO resolusjon A.760 (18). Dette kravet gjelder også for eksisterende skip i klasse B som fører mer enn 36 passasjerer.

- .4 Det skal være mulig å gå om bord i livbåtene enten direkte fra stedet der de er plassert eller fra et innskipingsdekk, men ikke begge deler.
- .5 Det skal være mulig å gå om bord i redningsflåter som settes ut med daviter, fra et sted direkte tilstøtende stedet der de er plassert eller fra en posisjon som redningsflåten overføres til før utsetting.
- .6 Om nødvendig skal det finnes midler til å bringe redningsflåter som settes ut med daviter, inn til skipssiden og holde dem der slik at personer trygt kan gå om bord.

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .7 Dersom en utsettingsinnretning for redningsfarkoster ikke gjør det mulig å gå om bord i redningsfarkosten før den er på vannet og høyden fra innskipingsstasjonen til vannet er mer enn 4,5 meter over vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående, skal det være installert en godkjent type MES (Marine Evacuation System) i samsvar med avsnitt 6.2 i LSA-regelverket.

På skip utstyrt med evakueringsklier skal det sikres at det er samband mellom innskipingsstasjonen og redningsfarkostens plattform.

- .8 Det skal være minst én innskipingsleder, i samsvar med kravene i nr. 6.1.6 i LSA-regelverket på hver side av skipet, men flaggstatens administrasjon kan fritta et skip fra dette kravet, forutsatt at fribordet i alle uskadde tilstander og fastsatte skadetilstander for trim og krenging mellom påtenkt innskipingssted og vannlinjen ikke er mer enn 1,5 meter.

5-1 Krav til ro-ro-passasjerskip (26)

RORO-SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD FØR 1. JANUAR 2003:

- .1 Roro-passasjerskip bygd før 1. januar 2003 skal oppfylle kravene i nr. .6.2, .6.3, .6.4, .7, .8 og .9 senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. januar 2006.

Fram til denne datoen får nr. .2, .3, .4 og .5 anvendelse for ro-ro-skip bygd før 1. januar 2003.

Uten hensyn til ovenstående skal redningsutstyr eller -innretninger på slike skip oppfylle de relevante krav i nr. .6, .7, .8 og .9 når de byttes ut, eller når slike skip gjennomgår større reparasjoner, ombygginger eller endringer som omfatter utskifting eller utbygging av skipets eksisterende redningsutstyr eller – innretninger.

- .2 *Redningsflåter*

- .1 Roro-passasjerskipets redningsflåter skal betjenes av evakueringssklier i samsvar med SOLAS-regel III/48.5, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998, eller utsettingsinnretninger i samsvar med SOLAS-regel III/48.6, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998, likt fordelt på begge sider av skipet.

Det skal sikres at det er samband mellom innskipingsstasjonen og plattformen.

- .2 Hver redningsflåte på ro-ro-passasjerskip skal være utstyrt med friflyt-stuingsinnretninger som oppfyller kravene i SOLAS-regel III/23, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998.
- .3 Hver redningsflåte på ro-ro-passasjerskip skal være av en type som er utstyrt med en entringsplattform i samsvar med kravene i SOLAS-regel III/39.4.1 eller eventuelt SOLAS-regel III/40.4.1, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998.
- .4 Hver redningsflåte på ro-ro-passasjerskip skal være enten selvrettende eller en overdekket, vendbar redningsflåte som er stabil i sjøgang og kan betjenes sikkert uavhengig av hvilken side den flyter på. åpne, vendbare redningsflåter kan tillates dersom flaggstatens myndighet mener dette er forsvarlig ut fra reisens beskyttede art og de gunstige klimaforholdene i fartsområdet og -perioden, og forutsatt at slike redningsflåter fullt ut oppfyller kravene i vedlegg 10 i regelverket for hurtiggående fartøyer.

Alternativt skal skipet føre automatisk selvrettende redningsflåter eller overdekkede, vendbare redningsflåter i tillegg til dets normale antall redningsflåter, med slik samlet kapasitet at det er plass til minst 50 % av personene som det ikke er plass til i livbåtene. Denne ekstra redningsflåtekapasiteten skal bestemmes på grunnlag av differansen mellom det samlede antall personer om bord og det antall personer som det er plass til i livbåtene. Hver slik redningsflåte skal være godkjent av flaggstatens myndighet, under hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 809.

- .3 *Hurtige mann-overbord-båter*

- .1 Minst en av mann-overbord-båtene på et ro-ro-passasjerskip skal være en hurtig mann-overbord-båt godkjent av flaggstatens myndighet, under hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 809.
- .2 Hver hurtige mann-overbord-båt skal betjenes av en egnet utsettingsinnretning godkjent av flaggstatens myndighet. Når den godkjenner slike innretninger, skal flaggstatens myndighet ta hensyn til at den hurtige mann-overbord-båten er beregnet på å settes ut og tas om bord selv under meget ugunstige værforhold, og også ta i betraktning de anbefalinger som er vedtatt av IMO.
- .3 Minst to besetninger for hver hurtige mann-overbord-båt skal jevnlig få opplæring og trening, under hensyn til del A-VI/2, tabell A-VI/2-2 «Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats» i regelverket for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW) og anbefalingene vedtatt av IMO ved resolusjon A.771(18), med endringer. Opplæring og trening skal omfatte alle sider

ved redning og håndtering, manøvrering og betjening av disse båtene under forskjellige forhold, og å rette dem opp etter kantring.

- .4 Dersom et eksisterende roro-passasjerskip er innrettet på en slik måte eller er av en slik størrelse at det hindrer plassering av den hurtige mann-overbord-båten påbudt etter nr. 3.1, kan den hurtige mann-overbord-båten monteres i stedet for en eksisterende livbåt som er godtatt som mann-overbord-båt eller båt til bruk i et nødtilfelle, forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:
 - .1 den hurtige mann-overbord-båten som er installert, betjenes av en utsettingsinnretning som oppfyller bestemmelsene i nr. 3.2,
 - .2 kapasiteten til redningsfarkosten som går tapt ved den ovennevnte utskiftingen, oppveies ved at det installeres redningsflåter som kan føre minst et tilsvarende antall personer som får plass i livbåten som skiftes ut, og
 - .3 slike redningsflåter betjenes av de eksisterende utsettingsinnretningene eller evakueringsklienene.
- .4 *Midler til ombordtaking*
 - .1 Hvert roro-passasjerskip skal være utstyrt med effektive midler til hurtig ombordtaking av overlevende fra vannet og overføring av overlevende fra redningsenheter eller redningsfarkoster til skipet.
 - .2 Midlene til overføring av overlevende til skipet kan være en del av en evakuerings-sklie eller kan være en del av et system konstruert for redningsformål.
Disse midlene skal være godkjent av flaggstatens myndighet, under hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 810.
 - .3 Dersom det er meningen at evakueringsklien skal tjene som middel til overføring av overlevende til skipets dekk, skal sklien være utstyrt med håndliner eller ledere som hjelp til å klatre opp sklien.
- .5 *Redningsvester*
 - .1 Uten hensyn til kravene i SOLAS-regel III/7.2 og III/22.2 skal det være stuet et tilstrekkelig antall redningsvester i nærheten av mønstringsstasjonene slik at passasjerene ikke må gå tilbake til sine lugarer for å hente redningsvester.
 - .2 På roro-passasjerskip skal hver redningsvest være utstyrt med lys som oppfyller kravene i SOLAS-regel III/32.2, med den ordlyd som gjaldt 17. mars 1998.

RORO-SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD ETTER 1. JANUAR 2003:

- .6 *Redningsflåter*
 - .1 Roro-passasjerskipets redningsflåter skal betjenes av evakueringsklier i samsvar med nr. 6.2 i LSA-regelverket eller utsettingsinnretninger i samsvar med nr. 6.1.5 i LSA-regelverket, likt fordelt på begge sider av skipet.
Det skal sikres at det er samband mellom innskipingsstasjonen og plattformen.
 - .2 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være utstyrt med friflyt-stuingsinnretninger som oppfyller kravene i SOLAS-regel III/13.4.
 - .3 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være av en type som er utstyrt med en entringsplattform i samsvar med kravene i nr. 4.2.4.1 eller 4.3.4.1 i LSA-regelverket.
 - .4 Hver redningsflåte på roro-passasjerskip skal være enten selvrettende eller en overdekket, vendbar redningsflåte som er stabil i sjøgang og kan betjenes sikkert uavhengig av hvilken side den flyter på. åpne, vendbare redningsflåter kan tillates dersom flaggstatens myndighet mener dette er forsvarlig ut fra reisens beskyttede art og de gunstige klimaforholdene i fartsområdet og -perioden, og forutsatt at slike redningsflåter fullt ut oppfyller kravene i vedlegg 10 i regelverket for hurtiggående fartøyer.
Alternativt skal skipet føre automatisk selvrettende redningsflåter eller overdekkede, vendbare redningsflåter i tillegg til dets normale antall redningsflåter, med slik samlet kapasitet at det er plass til minst 50 % av personene som det ikke er plass til

i livbåtene. Denne ekstra redningsflåtekapasiteten skal bestemmes på grunnlag av differansen mellom det samlede antall personer om bord og det antall personer som det er plass til i livbåtene. Hver slik redningsflåte skal være godkjent av flaggstatens myndighet, under hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 809.

.7 Hurtige mann-overbord-båter

- .1 Minst en av mann-overbord-båtene på et roro-passasjerskip skal være en hurtig mann-overbord-båt godkjent av flaggstatens myndighet, under hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 809.
- .2 Hver hurtige mann-overbord-båt skal betjenes av en egnet utsettingsinnretning godkjent av flaggstatens myndighet. Når den godkjenner slike innretninger, skal flaggstatens myndighet ta hensyn til at den hurtige mann-overbord-båten er beregnet på å settes ut og tas om bord selv under meget ugunstige værforhold, og også ta i betraktning de anbefalinger som er vedtatt av IMO.
- .3 Minst to besetninger for hver hurtige mann-overbord-båt skal jevnlig få opplæring og trening, under hensyn til del A-VI/2, tabell A-VI/2-2 «Specification of the minimum standard of competence in fast rescue boats» i regelverket for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk (STCW) og anbefalingene vedtatt av IMO ved resolusjon A.771(18), med endringer. Opplæring og trening skal omfatte alle sider ved redning og håndtering, manøvrering og betjening av disse båtene under forskjellige forhold, og å rette dem opp etter kantring.
- .4 Dersom et eksisterende roro-passasjerskip er innrettet på en slik måte eller er av en slik størrelse at det hindrer plassering av den hurtige mann-overbord-båten påbudt etter nr. 3.1, kan den hurtige mann-overbord-båten monteres i stedet for en eksisterende livbåt som er godtatt som mann-overbord-båt eller båt til bruk i et nødstilfelle, forutsatt at alle følgende vilkår er oppfylt:
 - .1 den hurtige mann-overbord-båten som er installert, betjenes av en utsettingsinnretning som oppfyller bestemmelsene i nr. .3.2,
 - .2 kapasiteten til redningsfarkosten som går tapt ved den ovennevnte utskiftingen, oppveies ved at det installeres redningsflåter som kan føre minst et tilsvarende antall personer som får plass i livbåten som skiftes ut, og
 - .3 slike redningsflåter betjenes av de eksisterende utsettingsinnretningene eller evakueringssklien.

.8 Midler til ombordtaking

- .1 Hvert roro-passasjerskip skal være utstyrt med effektive midler til hurtig ombordtaking av overlevende fra vannet og overføring av overlevende fra redningsenheter eller redningsfarkoster til skipet.
- .2 Midlene til overføring av overlevende til skipet kan være en del av en evakueringsklien eller kan være en del av et system konstruert for redningsformål.

Disse midlene skal være godkjent av flaggstatens myndighet, under hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO i MSC/Circ. 810.
- .3 Dersom det er meningen at evakueringssklien skal tjene som middel til overføring av overlevende til skipets dekk, skal sklien være utstyrt med håndliner eller ledere som hjelp til å klatre opp sklien.

9 Redningsvester

- .1 Uten hensyn til kravene i SOLAS-regel III/7.2 og III/22.2 skal det være stuet et tilstrekkelig antall redningsvester i nærheten av mønstringsstasjonene slik at passasjerene ikke må gå tilbake til sine lugarer for å hente redningsvester.
- .2 På roro-passasjerskip skal hver redningsvest være utstyrt med lys som tilfredsstiller kravene i nr. 2.2.3 i LSA-regelverket.

5-2 Landings- og evakueringsområder for helikoptre (R 28)

NYE OG EKSISTERENDE RORO-SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Eksisterende roro-passasjerskip skal tilfredsstille kravene i nr. 2 i denne regel senest på datoen for første periodiske besiktelse etter datoen nevnt i artikkel 14 nr. 1 i dette direktiv.
- .2 Roro-passasjerskip skal være utstyrt med et område for evakuering med helikopter, godkjent av flaggstatens administrasjon under hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO ved resolusjon A.229 (VII), med endringer.
- .3 Nye roro-passasjerskip i klasse B, C og D med lengde på 130 meter og mer skal være utstyrt med et landingsområde for helikopter godkjent av flaggstatens administrasjon under hensyn til anbefalingene vedtatt av IMO.

5-3 System til hjelp for skipsførerens beslutninger (R 29)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Eksisterende skip skal tilfredsstille kravene i denne regel senest på datoen for første periodiske besiktelse etter 1. juli 1999.
- .2 På alle skip skal det på kommandobroen finnes et system til hjelp for skipsførerens beslutninger ved krisehåndtering.
- .3 Systemet skal minst bestå av en trykt beredskapsplan eller -planer. Alle nødsituasjoner som vil kunne forekomme, skal være kartlagt i beredskapsplanen eller -planene, herunder, men ikke begrenset til, følgende hovedgrupper av nødstilfeller:
 - .1 brann,
 - .2 havari,
 - .3 forurensning,
 - .4 ulovlige handlinger som truer skipets, passasjerenes og besetningens sikkerhet,
 - .5 personulykker, og
 - .6 ulykker i forbindelse med last,
 - .7 nødassistanse til andre skip.
- .4 Nødprosedyrene fastsatt i beredskapsplanen eller -planene skal gi hjelp til skipsførernes beslutninger angående håndtering av enhver kombinasjon av nødsituasjoner.
- .5 Beredskapsplanen eller -planene skal ha en ensartet oppbygning og være enkle å bruke. Der det passer skal faktiske lastetilstander slik de er beregnet for skipets stabilitet under reisen, brukes til havarikontrollformål.
- .6 I tillegg til den trykte beredskapsplanen eller -planene kan flaggstatens administrasjon også godta bruk av et datamaskinbasert system til hjelp for beslutningstaking på kommandobroen, som gir all den informasjon som finnes i beredskapsplanen eller planene, prosedyrer, sjekkliste osv., og som kan presentere en liste over anbefalte handlinger som bør utføres i nødsituasjoner som vil kunne forekomme.

6 Utsettingsstasjoner (R 12)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

Utsettingsstasjoner skal være plassert slik at forsvarlig utsetting er sikret, under særskilt hensyn til klaring fra propellen og sterkt utoverhengende deler av skroget, og slik at redningsfarkoster kan settes ut langs en rett skipsside. Dersom de er plassert forut, skal de ligge aktenfor kollisjonsskottet på et beskyttet sted.

7 Stuing av redningsfarkoster (R 13 og 24)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Hver redningsfarkost skal være stuet
 - a. slik at verken redningsfarkosten eller dens stuingsarrangementer vanskeliggjør utsettingsoperasjonen for noen annen redningsfarkost,
 - b. så nær vannflaten som det er sikkert og praktisk mulig; redningsfarkoster som settes ut med daviter, skal, så langt som praktisk gjennomførbart, med redningsfarkosten i stuet posisjon, ha davittoppen ikke mer enn 15 meter fra vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående, og posisjonen for en redningsfarkost som settes ut med daviter, skal i innskipingsposisjon være slik at den er klar av vannlinjen med skipet i fulllastet tilstand under ugunstige trimforhold opptil 10 grader og med 20 graders krengeing til en hvilken som helst av sidene for nye skip eller inntil minst 15 grader for eksisterende skip, eller til den vinkel der kanten av værdekket kommer under vann, dersom dette inntreffer først,
 - c. i en tilstand av permanent beredskap slik at to besetningsmedlemmer kan klargjøre den for innskiping og utsetting på mindre enn 5 minutter,
 - d. så langt forut for propellen som praktisk mulig, og
 - e. fullt utstyrt, som påbudt etter de aktuelle SOLAS-regler, med det unntak at ytterligere redningsflåter som definert i merknad 3 til tabellen i regel III/2, kan fritas fra noen av SOLAS-kravene til utstyr som nevnt i merknaden.
- .2 Livbåter skal stues fastgjort til utsettingsinnretningene, og på passasjerskip med lengde 80 meter og mer skal hver livbåt være stuet slik at livbåtens akterende ikke er mindre enn 1,5 ganger livbåtlengden forenfor propellen.
- .3 Alle redningsflåter skal stues
 - a. med redningsflåtens fangline festet til skipet,
 - b. med et fri-flyt-arrangement som oppfyller kravene i nr. 4.1.6 i LSA-regelverket og som gjør det mulig for redningsflåten å flyte fri og, dersom den er oppblåsbar, blåses opp automatisk når skipet synker. Ett fri-flyt-arrangement kan brukes til to eller flere redningsflåter dersom fri-flyt-arrangementet er tilstrekkelig til at det oppfyller kravene i nr. 4.1.6 i LSA-regelverket,
 - c. slik at den kan frigjøres manuelt fra sikringsinnretningene.
- .4 Redningsflåter som settes ut med daviter, skal være stuet innenfor løftkrokenes rekkevidde, med mindre det finnes overføringsmidler som ikke settes ut av funksjon innenfor de begrensninger for trim på inntil 10 grader og krengeing på inntil 20 grader til hvilken som helst side for nye skip eller inntil 15 grader til hvilken som helst side for eksisterende skip, eller på grunn av skipets bevegelser eller svikt i krafttilførselen.
- .5 Redningsflåter som er beregnet for utsetting ved overbordkasting, skal være stuet slik at de lett kan flyttes for utsetting på begge sider av skipet på ett enkelt, åpent dekk. Dersom dette stuingsarrangementet ikke er mulig, skal det finnes ekstra redningsflåter slik at den samlede kapasiteten som finnes på hver side, er tilstrekkelig til 75 % av det samlede antall personer om bord.
- .6 Redningsflåter som er tilknyttet MES (Marine Evacuation System), skal
 - a. stues nær beholderen som inneholder MES,
 - b. kunne utløses fra stuingsstativet med arrangementer som gjør at den kan fortøyes og blåses opp langs entringsplattformen,
 - c. kunne utløses som en selvstendig redningsfarkost, og
 - d. være utstyrt med ombordtakingsliner festet til entringsplattformen.

8 Stuing av mann-overbord-båter (R 14)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

Mann-overbord-båter skal være stuet

- .1 i permanent beredskap for utsetting på 5 minutter eller mindre,
- .2 i en posisjon som er hensiktsmessig for utsetting og ombordtaking,
- .3 slik at verken mann overbord båten eller stuingsarrangementet vanskeliggjør betjening av noen redningsfarkost på noen annen utsettingsstasjon, og
- .4 dersom den også er livbåt, i samsvar med kravene i regel 7.

8a Stuing av evakueringssklier (R 15)

NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, SAMT EKSISTERENDE RORO-SKIP I KLASSE B, C OG D

1. Skipssiden skal ikke ha noen åpninger mellom innskipingsstasjonen til evakueringssklierne og vannlinjen i skipets minste seilingsdypgående, og det skal finnes midler for å beskytte evakueringssklierne mot eventuelle framspring.
2. Evakueringssklier skal være plassert slik at forsvarlig utsetting er sikret, under særskilt hensyn til klaring fra propellen og sterkt utoverhengende deler av skroget, og så langt det er praktisk mulig, slik at evakueringssklierne kan settes ut langs en rett skipsside.
3. Alle evakueringssklier skal stues slik at verken atkomsten eller plattformen eller evakueringssklienes stuing eller betjeningsarrangementer vil vanskeliggjøre betjeningen av annet redningsutstyr på andre utsettingsstasjoner.
4. Der dette måtte passe skal skipet være slik innrettet at stuede evakueringssklier er beskyttet mot skade som skyldes tung sjø.

9 Innretninger for utsetting og ombordtaking av redningsfarkoster (R 16)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Det skal finnes utsettingsinnretninger som oppfyller kravene i avsnitt 6.1 i LSA-regelverket for alle redningsfarkoster, unntatt:
 - .1 FOR EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:
 - a. redningsfarkoster som bordes fra en posisjon på dekk som er mindre enn 4,5 meter over vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående og som enten
 - har en masse på ikke mer enn 185 kg, eller
 - er stuet for utsetting direkte fra stuet posisjon under ugunstige trimforhold på inntil 10 grader og med en krengeing på inntil 15 grader til hvilken som helst side, eller
 - b. redningsfarkoster som føres i tillegg til redningsfarkoster for 110 % av det samlede antall personer om bord, eller redningsfarkoster som er ment å brukes sammen med evakueringssklier (MES) i samsvar med kravene i avsnitt 6.2 i LSA-regelverket og stuet for utsetting direkte fra stuet posisjon under ugunstige trimforhold på inntil 10 grader og med en krengeing på inntil 20 grader til hvilken som helst side.
 - .2 FOR NYE SKIP I KLASSE B, C OG D:

Forutsatt at innskipingsinnretningene for redningsfarkoster og mann-overbord-båter fungerer under de miljøforhold som skipet vil kunne operere i og i alle uskadde tilstander og fastsatte skadetilstander med trim og krengeing, med fribord på ikke mer

enn 4,5 meter mellom påtenkt innskipingsposisjon og vannlinjen med skipet i minste seilingsdypgående, kan flaggstatens administrasjon godta et system der personene border redningsflåtene direkte.

- .2 Hver livbåt skal være utstyrt med en innretning til å sette ut og ta om bord livbåten.

FOR NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

I tillegg skal det være mulighet for å henge opp livbåten for å kunne frigjøre utløsningsmekanismen ved vedlikehold.

- .3 Utsettings- og ombordtakingsinnretninger skal være slik at den som betjener innretningene på skipet, kan observere redningsfarkosten hele tiden under utsettingen, og når det gjelder livbåter, under ombordtaking.
- .4 Bare én type utløsningsmekanisme skal brukes for like redningsfarkoster som føres om bord på skipet.
- .5 Dersom det brukes taljeløpere, skal de være lange nok til at redningsfarkosten kan settes på vannet når skipet har sitt minste seilingsdypgående, under ugunstige trimforhold på inntil 10 grader og med en krenging på inntil 20 grader til en hvilken som helst side for nye skip og inntil minst 15 grader til en hvilken som helst side for eksisterende skip.
- .6 Klargjøring og håndtering av redningsfarkoster ved hvilken som helst utsettingsstasjon skal ikke vanskeliggjøre rask klargjøring og håndtering av noen annen redningsfarkost eller mann-overbord-båt på noen annen stasjon.
- .7 Det skal finnes midler til å hindre enhver tømming av vann over redningsfarkosten mens skipet forlates.
- .8 Under klargjøring og utsetting skal redningsfarkosten, dens utsettingsinnretning og det området av sjøen der farkosten skal settes ut, være tilstrekkelig opplyst ved hjelp av lys som forsynes fra den elektriske nødkraftkilden som er påbudt etter regel II 1/D/3 og II 1/D/4.

10 Innretninger for innskiping i og utsetting og ombordtaking av mann overbord båter (R 17)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Innskipings- og utsettingsinnretningene for mann-overbord-båter skal være slik at mann-overbord-båten kan bordes og settes ut på kortest mulig tid.
- .2 Mann-overbord-båten skal kunne bordes og settes ut direkte fra stuert posisjon med det antall personer som er utpekt til å være mannskap på mann-overbord-båten om bord.
- .3 Dersom mann-overbord-båten inngår i kapasiteten til redningsfarkostene og de øvrige livbåtene bordes fra innskipingsdekket, skal mann-overbord-båten, i tillegg til nr. .2, også kunne bordes fra innskipingsdekket.
- .4 Utsettingsinnretningene skal oppfylle kravene i regel 9. Alle mann-overbord-båter skal likevel kunne settes ut, om nødvendig ved hjelp av fangliner, mens skipet beveger seg forover med en fart på inntil fem knop i smult vann.
- .5 En mann-overbord-båt skal kunne tas om bord på ikke mer enn fem minutter i moderat sjø når den er fullt lastet med personer og utstyr. Dersom mann-overbord-båten inngår i kapasiteten til redningsfarkostene, skal denne ombordtakingstiden gjelde når båten er fullt lastet med redningsfarkostutstyret og minst seks personer, som for godkjent mann-overbord-båt.

.6 NYE SKIP I KLASSE B, C OG D, BYGD 1. JANUAR 2003 ELLER SENERE:

Arrangementer for utsetting og ombordtaking av mann overbord båter skal tillate sikker og forsvarlig håndtering av en bære. Dersom tunge taljeløperblokker utgjør en fare, skal det for sikkerhets skyld sørges for ombordtakingsstroppe for dårlig vær.

11 Instruks for nødsituasjoner (R 19)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

Når nye passasjerer kommer om bord, skal det gis en sikkerhetsorientering for passasjerene umiddelbart før eller etter avgang; Denne orienteringen skal omfatte minst de instruks som er påbudt etter regel III/3.3. Dette skal skje ved en melding på et eller flere språk som det må antas at passasjerene forstår. Meldingen skal gis over skipets personvarslingssystem eller på annen relevant måte, slik at det er sannsynlig at den minst blir hørt av passasjerer som ennå ikke har hørt den hittil på reisen.

12 Beredskap, vedlikehold og inspeksjoner (R 20)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Før skipet går fra havn og til enhver tid i løpet av reisen, skal alle redningsutstyr være i driftsklar stand og klar til øyeblikkelig bruk.
- .2 Vedlikehold og inspeksjon av redningsutstyr skal utføres i samsvar med SOLAS-regel III/20.

13 Båtøvelser og opplæring i å forlate skipet (R 19 og 30)

NYE OG EKSISTERENDE SKIP I KLASSE B, C OG D:

- .1 Alle besetningsmedlemmer med fastsatte plikter i nødsituasjoner skal være kjent med sine plikter før reisen begynner.
- .2 Båtøvelse og brannøvelse skal finne sted hver uke.

Hvert besetningsmedlem skal delta i minst en båtøvelse og en brannøvelse hver måned. Øvelsene for besetningen skal finne sted før skipets avgang dersom mer enn 25 % av besetningen ikke har deltatt i båtøvelse og brannøvelse om bord på det aktuelle skipet i løpet av foregående måned. Når et skip tas i bruk for første gang, etter større ombygginger eller når det kommer en ny besetning om bord, skal øvelsene foran avholdes før skipet seiler.
- .3 Hver båtøvelse skal omfatte de handlinger som er påbudt etter SOLAS-regel III/19.3.3.1.
- .4 Livbåter og mann-overbord-båter skal låres i øvelser som følger etter hverandre, i samsvar med bestemmelsene i SOLAS-regel III/19.3.3.2, 3.3.3, 3.3.6 og 3.3.7.

Flaggstatens administrasjon kan tillate at skip ikke setter ut livbåter på én side dersom skipets kaiarrangementer i havn og rutemønster ikke tillater at livbåter settes ut på denne siden. Alle slike livbåter skal likevel låres minst hver tredje måned og settes ut minst en gang per år.
- .5 Dersom skipet er utstyrt med evakueringsklier, skal båtøvelser omfatte de handlinger som er påbudt etter SOLAS-regel III/19.3.3.8.
- .6 Nødbelysning til mønstring og til å forlate skipet skal prøves ved hver båtøvelse.
- .7 Det skal holdes brannøvelser i samsvar med bestemmelsene i SOLAS-regel III/19.3.4.
- .8 Det skal gis opplæring om bord til besetningsmedlemmene i samsvar med bestemmelsene i SOLAS-regel III/19.4.

Vedlegg II. Mønster for sikkerhetssertifikat for passasjerskip.

Vedlegget er utelatt og kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 Haugesund. Tlf.: 52745000, faks 52740001 eller postmottak@sjofartsdir.no. Se også Sjøfartsdirektoratets hjemmeside: <http://www.sjofartsdir.no>.

Vedlegg III. Havområder i Norge.

Vedlegget er utelatt og kan fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet, Postboks 2222, 5509 Haugesund. Tlf.: 52745000, faks 52740001 eller postmottak@sjofartsdir.no. Se også Sjøfartsdirektoratets hjemmeside: <http://www.sjofartsdir.no>.

Endret ved forskrifter 19 des 2003 nr. 1787 (i kraft 1 jan 2004), 31 mars 2004 nr. 610, 26 juli 2004 nr. 1138 (i kraft 30 juli 2004).

Vedlegg IV. Modellforsøksmetoden

Bestemmelsene i dette vedlegget er bindende, jf. § (8B) femte ledd og fjortende ledd i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.

1. Mål

Denne reviderte modellforsøksmetoden er en revisjon av metoden i tilleggset til resolusjon 14 fra SOLAS-konferansen 1995. Siden ikrafttreddelsen av Stockholm-avtalen er en rekke modellforsøk blitt utført i samsvar med den forsøksmetoden som gjaldt tidligere. I løpet av disse forsøkene er det identifisert en rekke mindre tilpasninger i framgangsmåtene. Denne nye modellforsøksmetoden er rettet mot å omfatte de nevnte nye mindre tilpasningene og sammen med de vedlagte retningslinjene utgjøre en mer robust framgangsmåte for vurderingen av overlevingsevnen til et skadet roro-passasjerskip i sjøgang. Ved de forsøk som er nevnt i § 8B femte ledd, skal skipet kunne motstå en sjøgang som definert i nr. 4 nedenfor, når de verst tenkelige skadeforhold tas i betraktning.

2. Definisjoner

L_{BP} er lengden mellom perpendikulærene
 H_S er signifikant bølgehøyde
 B er skipets bredde på spant
 T_p er bølgeperioden
 T_z er nullkryssperioden

3. Skipsmodell

3.1. Modellen skal være en kopi av det virkelige skipet både når det gjelder ytre konfigurasjon og indre utforming, særlig når det gjelder alle skadde rom som har en betydning for prosessen med fylling og tømning av vann. Intakt dypgående, trim, krengeing og KG-grensekurver som svarer til det verste skadetilfellet, skal benyttes. Videre skal forsøket (forsøkene) som skal vurderes, representere det verste skadetilfellet (de verste skadetilfellene) definert i samsvar med SOLAS-regel II-1/8.2.3.2 (SOLAS 90) med hensyn til det samlede området under den positive GZ-kurven, og senterlinjen for skadeåpningen skal være plassert innenfor følgende område:

3.1.1. $\pm 35\%$ L_{BP} fra midskips.

3.1.2. Et tilleggsforsøk vil være påkrevd for det verste skadetilfellet innenfor $\pm 10\%$ L_{BP} fra midskips dersom skadetilfellet det er vist til i nr. 1 er utenfor of $\pm 10\%$ L_{BP} fra midskips.

3.2. Modellen skal oppfylle følgende krav:

3.2.1. Lengde mellom perpendikulærene (L_{BP}) skal være minst 3 meter eller en lengde som svarer til en modellskala på 1:40, eller den største verdien av disse, og den vertikale utstrekningen opp til minst tre ganger normalhøyden av overbygninger over skottdekket (fribordsdekket).

- 3.2.2. Skrogtykkelse i vannfylte rom skal ikke overstige 4 mm.
- 3.2.3. I både intakt og skadet tilstand skal modellen oppfylle korrekte deplase-ment- og nedlastingsmerker (T_A , T_M , T_P , babord og styrbord) med en mak-simal toleranse ved alle nedlastingsmerker på + 2 mm. Nedlastingsmerker for og akter skal plasseres så nær F_p og A_p som det er praktisk mulig.
- 3.2.4. Alle skadede rom og roro-lasterom skal modelleres med korrekt fyllings-grad for volum og overflate (faktiske verdier og fordeling) som sikrer at innstrømmet vannmengde og massefordeling blir representert på en korrekt måte.
- 3.2.5. Bevegelsesegenskapene skal i modellen svare til det virkelige skipets egen-skaper, med særlig oppmerksomhet rettet mot intakt GM-toleranse og treg-hetsradius i rulle- og stampebevegelser. Begge radiene skal måles i luft og befinne seg innenfor området 0,35B til 0,4B for rullebevegelser og 0,2LOA til 0,25LOA for stampebevegelser.
- 3.2.6. Viktige konstruksjonstrekk som vannrette skott, lufteventiler osv. over og under skottdekket som kan føre til usymmetrisk fylling, skal etterlignes så langt det er praktisk mulig, slik at de representerer den virkelige situasjo-nen. Ventilasjons- og tverrskipss trimmingsanordninger skal konstrueres for en minste tverrsnittareal på 500 mm².
- 3.2.7. Formen på skadeåpningen skal være som følger:
 - 1. Trapeformet profil med side med 15° stigning til vertikalen og bredde til konstruksjonsvannlinjen definert i samsvar med SOLAS-regel II-1/8.4.1.
 - 2. Likesidet trekantet profil i horisontalplanet med en høyde lik B/5 i henhold til SOLAS-regel II-1/8.4.2. Dersom sidekledninger er montert innefor B/5, skal den skadede lengden ved sidekledningene ikke være mindre enn 25 mm.
 - 3. Uten hensyn til bestemmelser i punkt 3.2.7.1 og 3.2.7.2 foran skal alle rom som anses som skadede ved beregningen av det verste skadetilfellet (-tilfellene) som det er vist til i nr. 3.1, fylles i modellforsøkene.
- 3.3. Modellen i fylt likevektstilstand skal kreges med en ekstra krengevinkel som tilsva-rer den som frambringes av kregemomentet M_h = høyeste (M_{pass} ; M_{launch})- M_{wind} , men ikke i noe tilfellet skal endelig krenging være mindre enn 1° mot skaden. M_{pass} , $M_{la-unch}$ og M_{wind} gjelder slik de er fastsatt i SOLAS-regel II-1/8.2.3.4. For eksisterende skip kan denne vinkelen settes lik 1°.
- 4. *Framgangsmåte for forsøk*
 - 4.1. Modellen skal utprøves i et langkammet irregulært bølgemønster definert ved JONS-WAP-spektrumet og med en signifikant bølgehøyde H_S , med en forsterkningsfaktor =3,3 og en bølgeperiode $T_p = (4H_S(T_z = (T_p/1,285)))$. H_S er signifikant bølgehøyde for skipets fartsområde, som ikke skal overskrides med en sannsynlighet på mer enn 10 % på årsbasis, men som er begrenset til høyst 4 meter.
Ytterligere krav:
 - 4.1.1. Bassengbredden skal være tilstrekkelig til å unngå kontakt eller annen på-virkning i forhold til sidene i bassenget og anbefales å ikke være mindre enn $L_{BP} + 2$ meter.
 - 4.1.2. Bassengdybden skal være tilstrekkelig for behørig bølgemodellering, men ikke mindre enn 1 meter.
 - 4.1.3. For at et representativt bølgetog skal kunne benyttes, skal målinger utføres for forsøket på tre ulike steder innenfor avdriftsområdet.

- 4.1.4. Bølgesonden nærmest bølgegeneratoren skal plasseres i den posisjonen der modellen skal plasseres når forsøket begynner.
- 4.1.5. Variasjon i H_s og T_p skal være innenfor $\pm 5\%$ for de tre plasseringene, og
- 4.1.6. i løpet av forsøkene skal det for godkjenningssformål tillates en toleranse på $+2,5\%$ i H_s , $\pm 2,5\%$ i T_p og $\pm 5\%$ i T_z med henvisning til bølgesonden nærmest bølgegeneratoren.
- 4.2. Modellen bør drive fritt og plasseres i kryssende sjø (90° posisjon) med skadehullet rettet mot de innkommende bølgene, og uten noe fortoyningssystem permanent festet til den benyttede modellen. For å opprettholde en posisjon i kryssende sjø på ca. 90° i løpet av modellforsøket, skal følgende krav oppfylles:
 - 4.2.1. Forstavnlinjer for selvstyring for mindre justeringer skal være plassert ved midtlinjen mellom for- og akterstavn, på en symmetrisk måte og på et nivå mellom KG-posisjonen og den skadede vannlinjen, og
 - 4.2.2. hastigheten på vognen skal være lik modellens faktiske avdriftshastighet, med eventuelle nødvendige justeringer av hastigheten.
- 4.3. Minst 10 forsøk skal utføres. Hvert forsøk skal vare så lenge at det oppnås en stabil tilstand, men ikke mindre enn 30 minutter i sanntid. Det skal brukes forskjellige bølgetog i hvert forsøk.
- 5. *Overlevingskriterier*

Modellen skal anses som å overleve dersom den oppnår en stabil tilstand under de påfølgende forsøksseriene slik det kreves av nr. 4.3. Modellen skal anses for å ha kantret dersom det foreligger rullevinkler på mer enn 30° mot den vertikale akse eller konstant (gjennomsnittlig) krenkning på mer enn 20° for en lengre periode enn tre minutter i sanntid, selv om modellen oppnår en stabil tilstand.
- 6. *Dokumentasjon av forsøk*
 - 6.1. Modellforsøksprogrammet skal være forhåndsgodkjent av administrasjonen.
 - 6.2. Forsøkene skal dokumenteres med en rapport og en video eller annen visuell dokumentasjon som inneholder all relevant informasjon om modellen og forsøksresultatene, som skal godkjennes av administrasjonen. Dokumentasjonen skal minst omfatte teoretiske og målte bølgespektre og statistikk (H_s , T_p , T_z) for bølgehøyde på tre ulike steder i bassenget for å oppnå et representativt bølgetog, og for forsøkene med modellen, tidsseriene for den viktigste statistikken for den målte bølgehøyden nær bølgegeneratoren, samt opplysninger om modellens rulle-, duve- og stampebevegelser og om avdriftshastighet.

Endret 10. mars 2006.

Forskrift 22. desember 2000 nr. 1574 om tilleggskrav for manøvrering, styringsdyktighet, utrustning og operasjon av hurtiggående passasjerfartøy under 24 meter i innenriks fart

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 22. desember 2000 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 14, 43 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 56 f (Rdir. 1998/18/EF) og vedlegg II (Europaparlaments- og Rdir. 1998/34/EF). Endret 4 juni 2002 nr. 1083 (kunngjort i sin helhet etter endringene). 18. oktober 2004 nr. 1366. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	1069
§ 2	Definisjoner	1069
§ 3	Plikter	1070
§ 4	Fravik	1070
§ 5	Konvensjoner	1070
§ 6	Resolusjoner	1070
§ 7	Godkjenning av utstyr	1070
§ 8	Tegninger og annen dokumentasjon	1071
§ 9	Opplysninger om styringsdyktighet og manøvreringsdyktighet	1071
§ 10	Opplysninger om operasjonsbegrensninger	1071
§ 11	Utpøving for verifikasjon av operasjonsbegrensninger	1071
§ 12	Dokumentasjon av erfaringer fra drift for eksisterende fartøy	1072
§ 13	Operasjonskrav	1072
§ 14	Innskipningsarrangement og stuing av redningsfarkoster	1074
§ 15	Nødbelysning i passasjerinnredningen	1074
§ 16	Megafon	1074
§ 17	Ikrafttredelse	1074

§ 1

Virkeområde

Denne forskriften gjelder for nye og eksisterende norske hurtiggående passasjerfartøy med lengde (L) på mindre enn 24 m i innenriks fart, når fartøyet kan oppnå en hastighet på 20 knop eller mer.

Når denne forskriften inneholder bestemmelser av samme eller tilsvarende art som i andre forskrifter som er fastsatt med hjemmel i skipssikkerhetsloven, gjelder bestemmelsene i forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Administrasjon*: Uttrykket «administrasjon» i koden skal forstås som Sjøfartsdirektoratet.
- b) *Eksisterende fartøy*: Fartøy som ikke er et nytt fartøy.
- c) *Godkjent, typegodkjent og akseptert*:
 1. For utstyr som omfattes av skipsutstyrsforskriften: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 2. For annet utstyr:
 - 2.1 Godkjent: Et enkelt utstyr godkjent av Sjøfartsdirektoratet, med unntak av radioutstyr som godkjennes av Post- og teletilsynet.
 - 2.2 Typegodkjent: Prototype godkjent av Sjøfartsdirektoratet med eller uten stikkprøvekontroll av serieproduksjon.
 - 2.3 Akseptert: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet på bakgrunn av at det er godkjent eller typegodkjent av anerkjent klasseinstitusjon, annen offentlig eller privat institusjon eller administrasjon i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonsensjonen.
- d) *Hurtiggående fartøy*: Som definert i De internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøy, resolusjon MSC.36(63), vedtatt 20. mai 1994.

- e) *1994-koden for hurtiggående fartøy*: (1994 High Speed Craft (HSC) Code): De internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøy, vedtatt ved resolusjon MSC.36(63) med senere endringer.
- f) *Nytt fartøy*: Skip hvor kjølen strekkes, eller som er på et liknende byggetrinn på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft.
- g) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- h) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
- i) *Skipssikkerhetsloven*: Lov om skipssikkerhet av 16. februar 2007 nr. 9.

For øvrig gjelder de definisjoner som er inntatt i Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel X og koden for hurtiggående fartøy.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Konvensjoner

Kapittel 17 og 18 i koden for hurtiggående fartøy, jf. Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel X, skal følges med de unntak, tillegg og spesielle krav som følger av denne forskrift.

§ 6

Resolusjoner

Kravene i IMO Assembly resolusjoner skal følges slik det framgår av kapittel 17 og 18 i koden for hurtiggående fartøy og de enkelte paragrafer i denne forskriften.

§ 7

Godkjenning av utstyr

Utstyr som kreves etter bestemmelsene i forskriften her og i koden for hurtiggående fartøy, skal være godkjent, typegodkjent eller akseptert.

Utstyr om bord og som er oppført i vedlegg A.1 til direktiv 98/85/EF¹ og som oppfyller kravene i direktivet, anses å være i samsvar med kravene i forskriften her, uansett om det etter første ledd og i andre relevante forskrifter kreves at utstyret skal være godkjent, typegodkjent eller akseptert. For redningsvester som skal ha termisk beskyttelse, jf. forskrift av 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip, må de termiske egenskapene (IMO MSC/Circ. 922) dokumenteres i henhold til første ledd.

¹ Jf. forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrforskriften) vedlegg A.

§ 8

Tegninger og annen dokumentasjon

Hvor ikke annet er bestemt, skal tegninger og annen dokumentasjon som er nødvendig for å verifisere at forskriftens krav er tilfredsstilt, innsendes til Sjøfartsdirektoratet. Dokumentasjonen sendes gjennom Sjøfartsdirektoratets stasjon når fartøyet skal bygges eller ombygges i Norge, eller til den Sjøfartsdirektoratet har bemyndiget.

For fartøy som bygges eller ombygges i utlandet eller innkjøpes fra utlandet, skal tegninger og annen dokumentasjon sendes via rederiet til Sjøfartsdirektoratets hovedkontor, med mindre annet er bestemt.

Hvor det ikke er gitt konkrete tidsfrister for innsendelse av dokumentasjon, må tegninger og annen dokumentasjon innsendes tidligst mulig, slik at det gis tilstrekkelig tid til behandling av dokumentasjonsunderlaget.

For hurtiggående fartøy med nye og spesielle konstruksjonsløsninger eller særskilte operasjonelle forhold, kan Sjøfartsdirektoratet kreve at det utarbeides risikoanalyser eller annen dokumentasjon.

§ 9

Opplysninger om styringsdyktighet og manøvreringsdyktighet

Opplysningene om styringsdyktighet og manøvreringsdyktighet som skal finnes i operasjonshåndboken, jf. kodens kapittel 17 nr. 17.2, skal omfatte det som er spesifisert i 17.2 med følgende presisering og tillegg.

Kravet til opplysninger vedrørende egenskaper som nevnt i kodens kapittel 17 nr. 17.5 er begrenset til de egenskaper i nr. 17.5 som er relevante i forhold til sikkerheten for det aktuelle fartøyet. Dessuten skal opplysninger vedrørende sikre maksimumshastigheter, i samsvar med kodens kapittel 17 nr. 17.9, finnes i operasjonshåndboken.

§ 10

Opplysninger om operasjonsbegrensninger

Opplysningene om operasjonsbegrensninger som skal finnes i operasjonshåndboken, skal omfatte egenskapene angitt i § 9, § 11 og § 12. Reder skal sørge for at disse begrensninger er kjent av alle offiserene om bord.

§ 11

Utprøving for verifikasjon av operasjonsbegrensninger

I stedet for kodens kapittel 17 nr. 17.5.4.1 gjelder følgende:

Det skal foretas utprøving i operasjonsområdet for å verifisere operasjonsbegrensninger. Utprøving skal skje i henhold til plan avtalt mellom rederi, verksted og Sjøfartsdirektoratet.

Ved verifisering av operasjonsbegrensninger skal man spesielt være oppmerksom på følgende aspekter under normal operasjon og etter feil:

- a) giring,
- b) svinging,
- c) styreegenskaper,
- d) stopping i normale situasjoner og nødsituasjoner,
- e) stabilitet i ikke-deplasementmodus om tre akser og i hiv,
- f) trim,
- g) rull,
- h) nedpløying og
- i) løftekraftbegrensninger.

§ 12

Dokumentasjon av erfaringer fra drift for eksisterende fartøy

Eksisterende hurtiggående fartøy kan unntas fra å gjennomføre feilmodus- og feileffektanalyse (FMEA) etter kodens kapittel 17 nr. 17.4 og vedlegg 4. Operasjonsbegrensninger skal da dokumenteres på basis av erfaringer fra tidligere drift, så som erfarte tekniske feileffekter og sjøegenskaper.

Dersom det kan finnes viktige utstysfeil en til nå ikke har opplevd med fartøyet, kan det bli nødvendig å utføre verifikasjonstest etter kodens vedlegg 8 hvor disse mulige feilfunksjonene legges inn.

Det må tas inn i operasjonshåndboken beskrivelse av de erfarte og eventuelt uttestede effektene, og av de nødvendige operasjonelle tiltak.

§ 13

Operasjonskrav

Kravene til at fartøyene skal være utstyrt med forskjellige typer tekniske håndbøker, jf. kodens kapittel 18 nr. 18.2, gjelder med følgende presiseringer:

De tekniske håndbøkene kan hvis ønskelig begrenses til en operasjonshåndbok og en farvannsmanual.

Operasjonshåndbokens innhold skal da tilsvare innholdet i kodens operasjonshåndbok, opplæringshåndbok og vedlikeholds- og servicehåndbok.

Bestemmelsen i kodens kapittel 18 nr. 18.1.3.6 annen setning, med krav til to offiserer på vakt når fartøyet er underveis, gjelder ikke for hurtiggående passasjerfartøy, med mindre to offiserer kreves i de til enhver tid gjeldende bestemmelser om bemanning av norske skip. På hurtiggående fartøy med to eller flere besetningsmedlemmer hvor bare en av dem er navigasjonsoffiser, skal det så langt som praktisk mulig, lages et arrangement på broen som gjør at en av de andre besetningsmedlemmene også har muligheten for å bidra til at sikker navigasjon finner sted.

For de hurtiggående passasjerfartøyene som omfattes av denne forskriften, utstedes ikke operasjonstillatelse og sikkerhetssertifikat. Operasjonsbegrensninger inntas i fartøyenes passasjersertifikat.

(6) Rederiets system for opplæring og bedømmelse av besetningens fartøyspesifikke kompetansenivå krevd i kodens kapittel 18.3 skal minst tilfredsstille følgende kriterier:

a) Assessor

Rederiet skal utpeke en eller flere assessorer som er kvalifisert i henhold til kvalifikasjonsforskriftens § 9-3 (4).

b) Opplæring

Rederiets opplæringsprogram skal spesifisere opplæringens varighet og innhold, slik at kandidaten, i tillegg til å tilegne seg kunnskap, har opparbeidet praktiske ferdigheter til å fylle sine oppgaver så vel i normalsituasjon som i nødssituasjon før tiltredelse i stilling ombord. Relevante deler av opplæringen skal foregå når fartøyet er underveis slik at kandidaten blir kjent med alle aktuelle havner og hele operasjonsområdet under dag- og nattseilas med aktuelt fartøy.

c) Kompetanse

Rederiet skal forvisse seg om at ethvert besetningsmedlem innehar de her spesifiserte kompetansenivå før vedkommende tiltrer i stilling.

A= Ledelsesnivå B= Operere C= Forstå	Ta komplekse strategiske beslutninger på selvstendig grunnlag Bruke prosesser, komponenter og systemer på selvstendig grunnlag. Forstå hensikt, bruk og effekt av prosesser, systemer og komponenter.	Brobesetning		
		Fører og Navigator	Maskinist	øvrige besetning
.1 Kunnskap om alle framdrifts- og kontrollsystemer om bord, herunder kommunikasjons- og navigasjonsutstyr, styringssystemer, elektriske, hydrauliske og pneumatiske systemer og lense – og brannpumper,		A	B	C
.2 Feilmodus for kontroll-, styrings- og framdriftssystemene og korrekt reaksjon på slike feil,		A	B	C
.3 Fartøys manøvreringsegenskaper og operasjonsbegrensninger,		A	B	C
.4 Brokommunikasjon – og navigasjonsprosedyrer,		A	C	C
.5 Intakt stabilitet og skadestabilitet og fartøys overlevelsessevne i skadetilstand,		A	B	C
.6 Plassering og bruk av fartøys redningsredskaper, herunder utstyr i rednings-farkostene,		A	B	B
.7 Plassering og bruk av rømningsveier i fartøyet og evakuering av passasjerene,		A	B	B
.8 Plassering og bruk av brannbeskyttelses- og brannoppgagelsesredskaper og -systemer i tilfelle brann om bord,		A	B	B
.9 Plassering og bruk av skadekontrollredskaper og -systemer, herunder betjening av vanntette dører og lensepumper,		A	B	C
.10 Sikringssystemer for stuing av last og kjøretøyer,		A	B	C
.11 Metoder for kontroll og kommunikasjon med passasjerer i en nødsituasjon,		A	B	B
.12 Alle elementer i opplæringshåndboken. Jf. kodens punkt 18.2.3.		A	B	B
.13 Havner, ruter og spesielle forhold som vedrører operasjon og evakuering av fartøyet. Jf. Kodens punkt 18.2.2 Rutehåndbok.		A	B	C
.14 Operasjonsbegrensninger og grunnlag for operasjonstillatelsen. Jf. Kodens punkt 18.1.3		A	A	C
.15 Passasjerhåndtering, passasjerkomfort og informasjon til passasjerene, inkludert bruk av PA anlegg under normaloperasjon.		A	B	B
.16 Rederiets politikk og prosedyrer for passasjerbehandling i samsvar med STCW kodens regel V3 (V2) sett i sammenheng med kodens punkt 18.2.3.24.		A	B	B
.17 Rederiets politikk og prosedyrer for sikkerhet (Security).		A	B	B
.18 Rederiets praksis for å sikre et godt arbeidsmiljø (HMS)		A	B	B

d) Utsjekk

Bedømmelse av kompetansenivå skal bestå av en praktisk og en teoretisk del. Kandidaten skal ved praktisk bruk vise tilfredsstillende ferdigheter i bruk av instrumenter, utstyr og tekniske hjelpemidler som inngår i arbeidsoppgavene.

Relevante deler av utsjekken skal foregå når fartøyet er underveis og bestå av minst én ankomst og én avgang i alle aktuelle havner og seilas i hele operasjonsområdet under dag- og nattseilas med aktuelt fartøy.

Den fartøysrelaterte utsjekk skal bedømmes av sertifisert assessor jf. kvalifikasjonsforskriftens § 9-3 (4). Den fartøysrelaterte opplæring skal minst tilfredsstillende fartøys operasjons-, opplærings-, vedlikeholds- og servicemanual.

e) Dokumentasjon av utsjekk

Alle besetningsmedlemmer skal ha bestått og dokumentert utsjekk før de tiltrer i tjeneste om bord på et fartøy, eller i et nytt operasjonsområde. Ny utsjekk skal gjennomføres før tiltrødelse etter opphold i tjenesten på et fartøy eller i en rute på over 6 md.

Endret ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1366 (i kraft 1 jan 2005).

§ 14

Innskipningsarrangement og stuing av redningsfarkoster

Nye og eksisterende hurtiggående passasjerfartøy skal oppfylle kravene om stuing av redningsfarkoster og om innskipningsarrangement i kapittel 8 nr. 8.6.5, 8.7.4 og 8.7.5 i koden for hurtiggående fartøy.

For eksisterende hurtiggående passasjerfartøy som ikke er sertifisert etter koden for hurtiggående fartøy, vurderes arrangementet i forhold til skadevannlinjer fra foreliggende beregninger.

For eksisterende hurtiggående passasjerfartøy hvor det ikke er utført skadeberegninger, vurderes fribordet med nødvendig sikkerhetsmargin til redningsarrangementet slik at tørrskodd evakuering sikres.

§ 15

Nødbelysning i passasjerinnredningen

Nye og eksisterende hurtiggående passasjerfartøy skal være utstyrt med nødbelysning i passasjerinnredningen som minst oppfyller kravene i kodens kapittel 12 nr. 12.7.9.1. og 12.7.9.2. Nødbelysningen skal de første 30 minuttene kunne virke med en lysstyrke i passasjerinnredningen som er tilstrekkelig for lesing av nødinstrukser og håndtering av redningsvester.

§ 16

Megafon

Nye og eksisterende hurtiggående passasjerfartøy skal være utstyrt med batteridreven megafon som plasseres på broen. Megafonen skal være av en type som kan stå under konstant ladning og som gir minst 15 minutters taletid.

§ 17

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft 1. januar 2001.

For hurtiggående passasjerfartøy bygget før 1. januar 2001 trer forskriften i kraft ved første årlige besiktelse eller fornyelsesbesiktelse etter 31. mars 2001.

Forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 11. oktober 2004 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 15, 16 og 43, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Videre fastsatt med hjemmel i lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler (EØS-høringsloven). Endret 24 juni 2005 nr. 735 (bl.a. hjemmel). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	1076
§ 2	Definisjoner	1076
§ 3	Plikter	1077
§ 4	Fravik	1077
§ 5	Dokumentasjon	1077
§ 6	Krav til godkjenning av utstyr	1078
§ 7	Redningsredskaper	1078
§ 8	Redningsredskaper om bord i skip som etter sitt sertifikat kan føre inntil 12 passasjerer	1079
§ 9	Redningsfarkoster	1079
§ 10	Friflyt arrangement	1079
§ 11	Generelle krav til stuing av redningsfarkoster	1080
§ 12	Generelle krav til utsettingsarrangement for redningsfarkoster	1080
§ 13	Mann-over-bord-båter (MOB)	1080
§ 14	Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båt	1080
§ 15	Evakueringsystemer	1081
§ 16	Stuing av marine evakueringsystem (MES)	1081
§ 17	Innskipningsstasjoner og -arrangement	1081
§ 18	Livbøyer	1081
§ 19	Fallskjermlys/Linekastende apparat/Radartransponder/ Toveis, bærbare VHF-radiotelefonapparater	1082
§ 20	Redningsvester og termiske drakter	1082
§ 21	Redningsdrakter og beskyttelsesdrakter	1082
§ 22	Rømningsveier, mønstringsstasjoner og belysning	1082
§ 23	Merking av oppbevaringssteder	1083
§ 24	Betjeningsinstrukser	1083
§ 25	Hovedalarmsystem	1083
§ 26	Personvarslingsanlegg (PA-anlegg)	1083
§ 27	Alarminstruks	1084
§ 28	Nødinstruks	1085
§ 29	Instrukser til passasjerene for nødsituasjoner	1085
§ 30	Bemanning og ledelse av redningsfarkoster	1085
§ 31	Opplæringshåndbok	1085
§ 32	Opplæring og instruksjon om bord	1085
§ 33	Øvelser	1086
§ 34	Kontroll og vedlikehold	1086
§ 35	Ikrafttredelse	1086

§ 1

Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder for norske passasjerskip:
 - a) i innenriks fart,
 - b) i utenriks fart,
 - c) i innenriks fart med internasjonale sertifikater.
- (2) Passasjerskip som nevnt i første ledd bokstav b og c skal i sin helhet oppfylle kravene til redningsutstyr i SOLAS 1974 kapittel III. I tillegg gjelder denne forskriftens § 1-6, § 20 og § 35.
- (3) Passasjerskip som etter sitt sertifikat kan føre 12 passasjerer eller færre skal oppfylle denne forskriftens § 1 til 6, § 8, § 9 første ledd, § 10, § 20, § 34 og § 35.
- (4) Forskriften gjelder ikke for:
 - a) Passasjerskip som omfattes av forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.
 - b) Hurtiggående passasjerfartøy.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

- (1) I denne forskrift betyr:
 - a) *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 1. Det Norske Veritas (DNV)
 2. Lloyd's Register of Shipping (LRS)
 3. Bureau Veritas (BV)
 4. Germanischer Lloyd (GL)
 5. American Bureau of Shipping (ABS).
 - b) *Akseptert*: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet basert på godkjenning eller typegodkjenning av anerkjent klasseinstitusjon, annen offentlig eller privat institusjon, eller av administrasjon i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
 - c) *Beskyttelsesdrakt (Anti-exposure suit)*: Beskyttende drakt som er designet for bruk av mannskaper i MOB båter og mannskaper som betjener MES.
 - d) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder tallverdien for denne som bruttotonnasje.
 - e) *Bygget*: Med dette menes:
 1. At skipet er på et byggetrinn hvor kjølen er strukket, eller
 2. bygging av et bestemt skip kan fastslås å være påbegynt, eller
 3. det som er satt sammen av skipet består av minst 50 tonn eller utgjør 1 % av den beregnede vekt av alt byggematerialet, dersom dette er mindre.
 - f) *Hurtiggående passasjerfartøy*: Betyr et fartøy, uansett lengde, som er sertifisert for føring av mer enn 12 passasjerer og som kan oppnå en hastighet målt i meter pr. sekund (m/s) større eller lik $3,7^{0,1667}$ der
= deplasement tilsvarende konstruksjonsvannlinjen (m^3).
Fartøy i nasjonal fart regnes ikke som hurtiggående passasjerfartøy med mindre det kan oppnå en hastighet større eller lik 20 knop.
Fartøy med passasjersertifikat for føring av 12 passasjerer eller færre regnes ikke som hurtiggående passasjerfartøy med mindre det kan oppnå en hastighet større eller lik 20 knop.

- g) *IMO (International Maritime Organisation)*: Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.
 - h) *Lengde (L)*: Med mindre noe annet uttrykkelig fremgår av bestemmelsene i de enkelte paragrafer i forskriften her: 96 prosent av den hele lengde på en vannlinje ved en dybde svarende til 85 prosent av den minste dybde i risset målt fra overkanten av kjølen, eller lengden fra forkant av forstevnen til rorstammens akse på samme vannlinje, hvis denne lengde er større. På fartøy konstruert med styrlast skal vannlinjen som denne lengde er målt på være parallell med konstruksjonsvannlinjen.
 - i) *LSA-koden; («International Life-Saving Appliance Code»)*: Den internasjonale koden for redningsredskaper vedtatt av IMOs Sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.48(66), med senere endringer vedtatt av IMO.
 - j) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
 - k) *Redningsdrakt*: Beskyttende drakt som reduserer kroppens varmetap til en person som befinner seg i kaldt vann. Kan være isolert eller uisolert.
 - l) *Redningsfarkost*: Livbåt, mann-over-bord-båt og redningsflåte.
 - m) *Sesongfartøy*: Passasjerskip som ikke er hurtiggående fartøy, er under 300 brutton tonn med fartsområde 1 og mindre, og som opererer i tidsrommet 1. mai til 30. september.
 - n) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs med senere endringer vedtatt av IMO.
 - o) *Termisk drakt*: Drakt som gir termisk beskyttelse og som reduserer kroppens varmetap til en person i kaldt vann. Skal brukes sammen med redningsvest.
 - p) *Termisk redningsvest*: Redningsvest som gir termisk beskyttelse og som reduserer kroppens varmetap til en person i kaldt vann.
 - q) *Verneverdig skip*: Skip/fartøy som har fått slik status etter godkjenning av Riksantikvaren eller den han bemyndiger. Denne status opprettholdes så lenge Riksantikvaren gjennom egen avtale med eieren finner at de antikvariske betingelser er opprettholdt.
- (2) For øvrig gjelder definisjonene i SOLAS regel III/3.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005), endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Dokumentasjon

Dokumentasjon skal sendes til Sjøfartsdirektoratet i henhold til den til enhver tid gjeldende tegningsliste utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet.

§ 6

Krav til godkjenning av utstyr

(1) Utstyr, herunder radioutstyr, som kreves i henhold til denne forskrift som er tatt om bord etter denne forskrifts ikrafttredelse og som er omfattet av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften), skal være godkjent av teknisk kontrollorgan i henhold til skipsutstyrsforskriften og være rattmerket.

(2) Utstyr som ikke er omfattet av skipsutstyrsforskriften skal være akseptert.

(3) De termiske egenskapene til redningsvester og termiske drakter skal tilleggstestes og godkjennes av Sjøfartsdirektoratet i henhold til gjeldende veiledning.

(4) Hovedalarmsystem skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet.

(5) Personvarslingsanlegg (PA) skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet.

(6) Tidligere godkjent eller akseptert utstyr, som ble tatt om bord før ikrafttredelse av denne forskrift, kan fortsatt benyttes inntil utstyret skiftes ut.

(7) Dersom Sjøfartsdirektoratet etter en demonstrasjon av redningsarrangementet finner at dette ikke fungerer etter sin hensikt, eller kan sette de ombordværendes liv og helse i fare ut fra skipets operasjon og bemanning, kan Sjøfartsdirektoratet forlange utstyret skiftet eller arrangementet forandret.

(8) LSA-kodens krav til om bord prøving av utstyr skal følges. Sjøfartsdirektoratet kan kreve ytterligere om bord prøving.

(9) Utstyr som ikke kreves etter denne forskrift men som frivillig installeres om bord, skal tilfredsstillende bestemmelsene i denne paragraf.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 7

Redningsredskaper

Ethvert skip skal alt etter byggedato, fartsområde og antall personer om bord føre minst de redningsredskaper med tilhørende radioutstyr som spesifisert i nedenstående tabell.

<i>Utstyr</i> \ <i>Fartsområde</i>	<i>Skip i fartsområde 2 og mindre</i>		<i>Skip i fartsområde 3, 4 og liten kystfart</i>	§
Antall personer om bord (N)	<250	³ 250	<250 ³ 250	
Redningsfarkoster	1.1N		1.1N	§9
Mann-over-bord-båt (MOB)	1		1	§13
Marine evakueringsystem	Jf. § 15		Jf. § 15	§15
Livbøyer: skip med største lengde:				
³ 15 m	4	8	4 8	§18
<15 m	2		2	§18
Redningsvest/termisk redningsvest/ termisk drakt i kombinasjon med redningsvest	1.05N		1.05N	§20
Redningsvest/termisk redningsvest for barn	0.1N		0.1N	§20
Redningsdrakter/beskyttelsesdrakt	Jf. § 21		Jf. § 21	§21
Fallskjermlys	3		12	§19

Linekastende apparat*	0	ja	§19
Radartransponder**	1	1	§19
Toveis, bærbare VHF-radiotelefonapparater***	2 3	2 3	§19

* Kravet til linekastende apparat gjelder i fartsområde 4 og liten kystfart.

** Kravet til radartransponder gjelder i fartsområde 2 og større.

*** Kravet til bærbare VHF gjelder i fartsområde 1 og større.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 8

Redningsredskaper om bord i skip som etter sitt sertifikat kan føre inntil 12 passasjerer

Skip som etter sitt sertifikat kan føre inntil 12 passasjerer skal minst ha følgende redningsredskaper om bord:

- redningsflåte(r) med kapasitet til alle om bord, jmfør § 9 første ledd,
- redningsvester/termiske redningsvester/termiske drakter i kombinasjon med redningsvest, i henhold til § 20 til alle om bord,
- en livbøye med lys og flytende redningsline,
- 3 fallskjermlys,
- innretning som gjør det mulig å plukke opp en person fra vannet,
- for åpne båter i fart på innsjøer og elver tillates det å føre termiske redningsvester/termiske drakter i kombinasjon med redningsvest for alle samt en livbøye med lys og flytende redningsline som eneste redningsredskaper. Dette forutsetter at det skal være en innretning om bord som gjør det mulig å plukke opp en person fra vannet.
- ett toveis, bærbart VHF-radiotelefonapparat i fartsområde 1 og større.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 9

Redningsfarkoster

(1) I fartsområde 3 og mindre kan Sjøfartsdirektoratet akseptere oppblåsbare, åpne, vendbare redningsflåter som tilfredsstiller kravene i vedlegg 11 i koden for hurtiggående fartøyer, 2000 (HSC-koden).

(2) Redningsfarkoster skal, så langt det er praktisk mulig, være jevnt fordelt på begge sider av skipet. For skip bygget før 1. januar 1993 får kravet om økning fra 100 % til 110 % (1.1N) anvendelse senest 1. januar 2008. For skip bygget på eller etter 1. januar 1993 får kravet om økning fra 100 % til 110 % (1.1N) anvendelse senest 1. januar 2010.

(3) Det skal føres et tilstrekkelig antall redningsfarkoster for å sikre at i tilfelle en redningsfarkost havarerer eller blir ubrukelig, har de gjenværende redningsfarkostene plass til det samlede antall personer som skipet er sertifisert for å føre. Den ekstra redningsfarkosten skal kunne tilknyttes skipets MES. For skip bygget før 1. januar 1993 får kravet anvendelse senest 1. januar 2008. For skip bygget på eller etter 1. januar 1993 får kravet anvendelse senest 1. januar 2010.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 10

Friflyt arrangement

(1) Alle redningsflåter, herunder flåter tilhørende marine evakueringsystemer, skal være utstyrt med friflyt arrangement i henhold til bestemmelsene i LSA-koden.

(2) Et friflyt arrangement kan brukes til en eller flere redningsflåter.

§ 11

Generelle krav til stuing av redningsfarkoster

Redningsfarkoster skal være stuert i henhold til SOLAS kapittel III.

§ 12

Generelle krav til utsettingsarrangement for redningsfarkoster

Utsettingsarrangement for redningsfarkoster skal tilfredsstille kravene i SOLAS kapittel III.

§ 13

Mann-over-bord-båter (MOB)

(1) MOB-båter skal betjenes av egne utsettingsarrangement som kan sørge for både utsetting og ombordtaking. For skip bygget før 1. januar 1993 får kravet anvendelse senest 1. januar 2008. For skip bygget på eller etter 1. januar 1993 får kravet anvendelse senest 1. januar 2010.

(2) MOB-båten kan regnes med i kapasiteten av redningsfarkoster.

(3) MOB-båten skal være utstyrt med redningsgrind for ombordtaking av personer fra sjøen.

(4) Det kan gis fravik fra krav om MOB-båt, forutsatt at følgende krav er oppfylt:

- a) skipet er utstyrt med innretninger som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet,
- b) ombordtaking av en hjelpeløs person kan observeres fra broen, og
- c) skipet har manøvreringsegenskaper til å gå nær opp til, og ta om bord personer under alle forhold.

(5) Skip i fartsområde 1 og mindre kan som alternativ til utsettingsarrangement ha MOB-båt på slep, forutsatt at skipet er utstyrt med arrangement for ombordstiging i MOB-båt.

(6) Verneverdige skip kan, etter vurdering i det enkelte tilfelle, unntas fra krav om MOB-båt for å få opprettholde sitt opprinnelige arrangement og utførelse mest mulig, mot at sikkerheten blir ivarettatt med driftsbegrensninger som reduksjon i fartsområde, anvendelse kun i sommerhalvåret osv.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 14

Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båt

(1) Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båter skal være slik at båten kan bordes og settes ut på kortest mulig tid. Maksimalt tidsforbruk skal ikke overstige fem minutter.

(2) MOB-båten skal kunne bordes og settes ut direkte fra stuert posisjon med det antall personer som er utpekt til å være mannskap i MOB-båten.

(3) MOB-båter skal kunne settes ut mens skipet beveger seg forover med en fart på inntil fem knop.¹

(4) En MOB-båt skal kunne tas om bord på ikke mer enn fem minutter når den er fullt lastet med personer og utstyr.

(5) Utsetting og ombordtaking skal kunne observeres fra bro.

¹ For pendelferger kreves det at MOB-båt skal kunne settes ut i en fart på inntil fem knop i en av fartsretningene.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 15

Evakueringssystemer

(1) Skip som har en avstand fra vannlinjen til innskipningsdekk lik eller større enn 1,5 meter i en hvilken som helst intakt eller skadet tilstand i henhold til godkjente stabilitetsberegninger, skal være utstyrt med typegodkjent marine evakueringssystem (MES) eller et annet likeverdig arrangement, som gjør at passasjerene kan borde redningsmidlene på en sikker måte. For skip som ikke har krav til stabilitetsberegninger måles avstanden fra vannlinjen i lettskipstilstand til innskipningsdekk.

(2) Evakueringssystemene eller arrangementene skal, så langt det er praktisk mulig, være likt fordelt på begge sider av skipet. For skip bygget før 1. januar 1993 får kravet anvendelse senest 1. januar 2008. For skip bygget på eller etter 1. januar 1993 får kravet anvendelse senest 1. januar 2010.

(3) For skip hvor avstand fra vannlinjene nevnt i første ledd til innskipningsdekk er mindre enn 1,5 meter, kan Sjøfartsdirektoratet akseptere at passasjerene border redningsflåtene direkte. Redningsflåtene skal kunne fortoyas til innskipningsstasjonen på forsvarlig måte.

(4) Verneverdige skip kan, etter vurdering i det enkelte tilfelle, unntas fra krav om marine evakueringssystem for å få opprettholde sitt opprinnelige arrangement og utførelse mest mulig, mot at sikkerheten blir ivaretatt med driftsbegrensninger som reduksjon i fartsområde, anvendelse kun i sommerhalvåret osv.

(5) Bestemmelsene i LSA-kodens kapittel 6 skal følges.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 16

Stuing av marine evakueringssystem (MES)

For MES-system om bord på skip bygget på eller etter 1. juli 2005 gjelder følgende:

- a) MES-systemet skal være stuert slik at utsetting kan skje sikkert, idet det tas hensyn til avstanden fra propellen samt sterkt overhengende deler av skroget, eventuelle fremspring, åpninger i skipssiden og slik at systemet, så vidt det er mulig, kan utsettes langs skipets loddrette side.
- b) MES-systemet skal være stuert slik at verken MES-systemet eller stuingsarrangementet vanskeliggjør betjening av andre redningsfarkoster.
- c) MES-system skal stues slik at det er beskyttet mot skader.

§ 17

Innskipningsstasjoner og -arrangement

Innskipningsstasjoner og -arrangement skal være installert slik at disse er operasjonelle ved en krengeing på inntil 10 til hvilken som helst side. Alternativt skal skipet minst ha en innskipningsstasjon med tilhørende arrangement på hver side, med en kapasitet på minst 100 % av passasjerantallet.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 18

Livbøyer

(1) Minst en av livbøylene på hver side skal være utstyrt med en flytende redningsline med en lengde på minst 30 meter.

(2) Minst en av livbøylene på hver side skal være utstyrt med selvtennende røyksignal og selvtennende lys og skal være uten flytende redningsline. De skal kunne utløses raskt fra broen.

(3) Øvrige livbøyer skal være utstyrt med selvtennende lys og skal være uten flytende redningsline.

(4) For skip som kun skal ha 2 livbøyer, skal en av livbøyene være utstyrt med flytende redningsline med lengde på minst 30 meter, og den andre med selvtennende lys og skal være uten flytende redningsline.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 19

Fallskjermlys/Linekastende apparat/Radartransponder/Toveis, bærbare VHF-radiotelefonapparater

(1) Fallskjermlys, linekastende apparat, radartransponder og toveis, bærbare VHF-radiotelefonapparater skal plasseres lett tilgjengelig på bro.

(2) Antall toveis, bærbare VHF-radiotelefonapparater trenger ikke overstige det antall redningsfarkoster som er nødvendig for å evakuere det samlede antall personer som skipet er sertifisert for å føre.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 20

Redningsvester og termiske drakter

(1) Redningsvester skal gi termisk beskyttelse. Dette gjelder ikke for skip som kun opererer i farvann mellom 30° S og 30° N.

(2) Kombinasjon av termisk drakt og redningsvest kan godkjennes som et alternativ til redningsvest med termisk beskyttelse.

(3) Redningsvester skal oppbevares på lett tilgjengelige steder om bord. De skal oppbevares i tydelig merkede og godt ventilerte kasser eller skap i nærheten av mønstrings- eller innskipningsstasjonene.

(4) Redningsvester for barn skal oppbevares atskilt fra redningsvester for voksne, og skal være lett tilgjengelige.

§ 21

Redningsdrakter og beskyttelsesdrakter

(1) Alle besetningsmedlemmer, herunder restaurasjonspersonell, som skal bemanne redningsfarkost eller marine evakueringssystemer, skal ha redningsdrakt eller beskyttelsesdrakt. For skip bygget før 1. juli 2005 får kravet anvendelse senest på datoen for første sertifikatbesiktelse etter 1. januar 2006.

(2) Drakten skal være av en type som har avtagbare hansker eller hansker som ikke er til hinder for å utføre nødvendig arbeid og betjene nødvendig utstyr i en nødssituasjon.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 22

Rømningsveier, mønstringsstasjoner og belysning

(1) Rømningsveier, mønstrings- og innskipningsstasjoner, skal være belyst med lyskilder som er forsynt fra hovedkraftkilde og nødkraftkilde.

(2) For skip bygget på eller etter 1. juli 2005, skal mønstringsstasjoner og tilhørende innskipningsstasjoner, samt rømningsveier mellom disse, være brannmessig atskilt fra åpent bildekk med et klasse A-30 skille.

- a) Dersom skipet har mønstringskapasitet og redningsfarkoster til minst 100 % av passasjerantallet på hver side, skal minst halvparten av kapasiteten være brannmessig atskilt fra åpent bildekk med et klasse A-30 skille.

(3) For skip bygget på eller etter 1. juli 2005 skal rømningsveier ha en kapasitet som gir sikker rømning. Mønstringsstasjonene skal ha en fri dekksplass på minimum 0,35 m² pr. person om bord, fri dekksplass kan inkludere areal benyttet til sitteplasser. Mønstringsstasjonene skal være utformet slik at en effektiv kontroll med passasjerene er mulig og være plassert i tilknytning til steder hvor passasjerene går om bord i redningsfarkostene. Dersom mønstringsstasjon ikke kan legges i umiddelbar nærheten av innskipningsstasjon, skal rømningsvei mellom disse ha en kapasitet som gir sikker rømning.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 23

Merking av oppbevaringssteder

(1) Oppbevaringssteder for redningsredskaper skal være merket med de til enhver tid anbefalte IMO-symboler.

(2) Dersom mer enn ett redningsredskap er anbrakt på stedet, skal antallet angis.

§ 24

Betjeningsinstrukser

Det skal være oppslag eller skilt på, eller i nærheten av redningsfarkoster og utsetningsarrangement som skal:

- a) illustrere og gi instruksjoner for betjening av utsetningsarrangement og gi opplysninger om faremomenter,
- b) være lett synlige, og skal kunne leses i nødbelysning, og
- c) bruke de til enhver tid anbefalte IMO-symboler.

§ 25

Hovedalarmsystem

- (1) Alle skip skal være utstyrt med hovedalarmsystem.
- (2) Hovedalarmsystemet skal oppfylle kravene i LSA-koden kapittel 7.
- (3) For skip bygget før 1. juli 2005 får kravene i første og annet ledd anvendelse senest på datoen for første sertifikatbesiktelse etter 1. januar 2006.
- (4) For skip i nasjonal fart med lengde (L) <24 m kan et alarmsignal som gis med skips fløyte eller sirene aksepteres som et alternativ til hovedalarmsystem.
- (5) Hovedalarmsystemet skal kunne sammenkalle passasjerer og besetning til mønstringsstasjonene, samt iverksette de operasjoner som er angitt i alarminstruksen.
- (6) For sesongfartøy kan kravet om hovedalarmsystem fravikes dersom besetning og passasjerer kan alarmeres direkte fra bro.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 26

Personvarslingsanlegg (PA-anlegg)

- (1) Alle skip som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 36 passasjerer skal være utstyrt med PA-anlegg.
- (2) PA-anlegget skal tilfredsstille kravene i LSA-kodens kapittel 7.
- (3) For skip bygget før 1. juli 2005 får kravene i første og annet ledd anvendelse senest på datoen for første sertifikatbesiktelse etter 1. januar 2006.
- (4) PA-anlegget skal være utstyrt med en overstyringsfunksjon som betjenes fra ett sted på broen, samt fra de andre steder om bord som Sjøfartsdirektoratet har pålagt. Overstyringsfunksjonen skal sikre at alle nødmeldinger kan kringkastes selv om en høyttaler i de aktuelle rommene er slått av, om høyttalerens volum er skrudd ned, eller om personvarslingssystemet brukes til andre formål.

(5) PA-anlegg om bord på skip som er bygget på eller etter 1. juli 2005, skal tilfreds-
stille følgende krav:

- a) anlegget skal minst ha to kurser, som er godt atskilt fra hverandre, og skal ha minst
to særskilte uavhengige forsterkere. Det skal tas hensyn til de til enhver tid gjeldende
anbefalinger fra IMO.¹
- b) PA-anlegget skal være forsynt fra hovedkraftkilde og nødkraftkilde.

(6) For sesongfartøy kan kravet om personvarslingsanlegg fravikes dersom besetning
og passasjerer kan varsles direkte fra bro.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

¹ IMO Resolusjon A.686(17)/MSC/Cirk. 810.

§ 27

Alarminstruks

- (1) For alle skip skal det utarbeides en alarminstruks.
- (2) Instruksen skal være oppslått på lett synlige steder om bord, herunder på broen, i
maskinrommet og i besetningens innredning.
- (3) Alarminstruksen skal kunne leses i nødbelysning.
- (4) Alarminstruksen skal foreligge på norsk.
- (5) Alarminstruksen skal gi detaljopplysninger om generalalarm og PA-anlegg og skal
angi hvordan besetningen og passasjerene skal opptre når generalalarm blir gitt. Den skal
videre angi hvordan ordren til å forlate skipet vil bli gitt.
- (6) Pliktene som de forskjellige medlemmene av besetningen er pålagt skal fremgå av
alarminstruksen, herunder:
 - a) stenging av vanntette dører, branndører, ventiler, dreneringsåpninger, luker, sky-
light, lysventiler og andre liknende åpninger i skipet;
 - b) utrustning av redningsfarkoster og andre redningsredskaper;
 - c) klargjøring og utsetting av redningsfarkoster;
 - d) alminnelig klargjøring av andre redningsredskaper;
 - e) mønstring av passasjerer;
 - f) bruk av kommunikasjonsutstyr;
 - g) sammensetning av brannlag som skal bekjempe brann; og
 - h) særskilte plikter ved bruk av brannsløkkingsutstyr og installasjoner.
- (7) Det skal fremgå av alarminstruksen hvilke offiserer som er ansvarlige for å sikre at
rednings- og brannsløkkingsutstyr holdes i god stand og er klart til øyeblikkelig bruk.
- (8) Stedfortredere for nøkkelpersonell skal fremgå av alarminstruksen, idet det tas hen-
syn til at ulike nødssituasjoner kan kreve forskjellige tiltak.
- (9) Alarminstruksen skal angi de plikter som i nødssituasjoner skal ivaretas av beset-
ningsmedlemmene i forhold til passasjerene. Disse plikter skal omfatte:
 - a) varsling av passasjerene;
 - b) å påse at passasjerene er passende kledd og har tatt på seg redningsvest på riktig
måte;
 - c) samling av passasjerene på mønstringsstasjonene;
 - d) å holde orden i korridorer og trapper og ha alminnelig kontroll med passasjerenes
bevegelser.
- (10) Hvert skip skal ha etablert prosedyrer for å lokalisere og redde passasjerer som er
innesperret i sine lugarer.
- (11) Alarminstruksen for passasjerskip som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 300 pas-
sasjerer skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 28

Nødinstruks

- (1) For alle skip skal det utarbeides en nødinstruks.
- (2) Nødinstruks skal foreligge på norsk og engelsk, og skal være oppslått på lett synlige steder på skipet, herunder i passasjerlugarer, på mønstringsstasjoner og andre passasjerrom, for å informere passasjerene om:
 - a) deres mønstringsstasjoner,
 - b) hvordan de skal forholde seg i en nødssituasjon, og
 - c) hvordan de skal ta på seg redningsvest.

§ 29

Instrukser til passasjerene for nødsituasjoner

- (1) Det skal gis en sikkerhetsorientering for passasjerene umiddelbart før eller etter avgang.
- (2) Orienteringen skal omfatte de instruksjoner som kreves i henhold til § 28 annet ledd.
- (3) Orienteringen skal gis på norsk og engelsk.
- (4) Den skal gis som en melding over skipets PA anlegg, eller på annen måte.

§ 30

Bemannings- og ledelse av redningsfarkoster

- (1) Det skal være et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer om bord for å betjene de redningsfarkostene og utsettingsarrangementene som kreves for at det totale antallet personer om bord kan forlate skipet.
- (2) Fører av MOB-båt skal ha godkjent opplæring og sertifikat i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip.
- (3) Personer som er utpekt til å ha kommandoen over redningsfarkoster som settes ut ved hjelp av et utsettingsarrangement, skal ha opplæring og sertifikat i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 31

Opplæringshåndbok

- (1) Alle skip skal ha en opplæringshåndbok. Denne skal minst dekke kravene i SOLAS kapittel III og skal være lett tilgjengelig for besetningen.
- (2) Opplæringshåndboken skal inneholde instruksjoner og informasjon med illustrasjoner, der dette er mulig, om redningsredskapene og brannutstyr.
- (3) Opplæringshåndbok kan inngå som en del av skipets sikkerhetsstyringssystem.
- (4) Det skal kunne dokumenteres at besetningen har gjennomgått og forstått innholdet av opplæringshåndboken.

§ 32

Opplæring og instruksjon om bord

- (1) Hvert medlem av besetningen som skal utføre plikter i en nødsituasjon, skal være opplært i sine plikter før skipets avgang.

(2) Det skal gis opplæring om bord i bruken av skipets redningsredskaper med tilhørende radioutstyr og brannutstyr i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

(3) Opplæringen skal kunne dokumenteres for hvert medlem av besetningen.

§ 33

Øvelser

(1) Båtøvelse og brannøvelse skal finne sted hver annen uke. Hvert besetningsmedlem skal delta i minst en båtøvelse og en brannøvelse hver måned. Dersom mer enn 25 % av besetningen er skiftet ut, skal båt- og brannøvelser finne sted før avgang.

(2) Ved øvelser skal SOLAS kapittel III og skipets alarminstruks følges.

(3) Hver livbåt skal settes ut og manøvreres på vannet minst én gang hver tredje måned.

(4) MOB-båter skal settes ut og manøvreres på vannet minst én gang hver måned.

(5) Fører avgjør hvorvidt redningsfarkoster skal være bemannet ved utsetting og innskipning.

(6) Ved båtøvelser og brannøvelser skal alt bærbart radioutstyr som skal medbringes i redningsfarkoster testes. Toveis VHF- radiotelefonapparater skal testes mot navigasjonsbroen.

(7) For skip som er utstyrt med MES, skal øvelsene omfatte gjennomføring av de prosedyrer som er nødvendige for utsetting, helt frem til den faktiske utsettingen.

(8) Alle øvelser skal kunne dokumenteres.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 34

Kontroll og vedlikehold

(1) Så lenge skipet er operativt, skal alle redningsredskaper være i forskriftsmessig stand og klare til øyeblikkelig bruk.

(2) Kontroll av redningsredskaper skal være i henhold til gjeldende veiledning utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet.

(3) Instruksjon for vedlikehold skal være i henhold til SOLAS kapittel III og skal finnes om bord.

(4) Bestemmelsene i SOLAS kapittel III om vedlikehold av redningsutstyr skal følges.

(5) Vedlikehold skal utføres av kvalifisert og sertifisert personell i samsvar med SOLAS kapittel III.

(6) Utstyr skal så langt som mulig funksjonsprøves etter vedlikehold.

(7) Vedlikehold skal kunne dokumenteres.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

§ 35

Ikrafttredelse

(1) Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2005.

Endret ved forskrift 24 juni 2005 nr. 735 (i kraft 1 juli 2005).

Forskrift 9. september 2005 nr. 1218 om bygging og drift av passasjerskip drevet med gass

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 9. september 2005 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 7, 8, 9, 11, 16, 21, 22 og 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Videre fastsatt med hjemmel i lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler (EØS-høringsloven). Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF endret ved direktiv 98/48/EF). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	1088
§ 1 Virkeområde	1088
§ 2 Definisjoner	1088
§ 3 Plikter	1090
§ 4 Fravik	1090
§ 5 Sikkerhetsstyringssystem	1090
§ 6 Dokumentasjon	1090
§ 7 Risikoanalyse	1091
§ 8 Krav til godkjenning av utstyr	1091
§ 9 Generelle funksjons- og operasjonelle krav	1091
Kapittel 2 Arrangement og utforming i eksplosjonsfarlige rom og områder	1093
§ 10 Områdeklassifisering	1093
§ 11 Gassmaskinrom	1093
§ 12 Tankrom/bunkerstanker	1094
§ 13 Bunkersstasjon	1095
§ 14 Ventilasjon	1095
§ 15 Gassrørarrangement	1095
§ 16 Gassdeteksjonssystemer	1096
§ 17 Gassmotor, regulering og kontroll	1096
§ 18 Brannsikring	1096
§ 19 Elektriske systemer	1096
Kapittel 3 Utpøving og kontroll av gassrelatert utstyr og arrangement før skipet settes i drift	1097
§ 20 Generelle bestemmelser	1097
§ 21 Test av gassmotorer	1097
§ 22 Bunkerstanker	1097
§ 23 Gassrør	1098
§ 24 Bunkersstasjon	1098
§ 25 Ventilasjon	1098
§ 26 Gassdetektorsystem	1098
§ 27 Elektriske systemer	1098
Kapittel 4 Opplæring	1098
§ 28 Opplæring	1098

Kapittel 5 Drift	1099
§ 29 Vedlikehold	1099
§ 30 Spesielle bestemmelser for vedlikehold og reparasjonsarbeid.....	1099
Kapittel 6 Avsluttende bestemmelser	1100
§ 31 Ikrafttredelse	1100
Vedlegg 1 Gjennomføring av risikoanalyse for bygging og drift av passasjerskip drevet med gass	1100
Vedlegg 2 Forberedelser til varmt og kaldt arbeid i eksplosjonsfarlige rom og områder	1102

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- (1) Denne forskriften med vedlegg gjelder for norskregistrerte, gassdrevne passasjerskip som bygges på eller etter denne forskriftens ikrafttredelse, og i henhold til:
- forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere, eller
 - forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart, eller
 - forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.
- (2) Forskriften gjelder også for skip som bygges om til gassdrevet passasjerskip.
- (3) For gassrelaterte forhold som ikke er regulert i denne forskriften gjelder følgende:
- Klassifiserte skip skal oppfylle de til enhver tid gjeldende DNV-regler for «Gas fuelled engine installations» eller tilsvarende regler fra annen anerkjent klasseinstitusjon.
 - Uklassifiserte skip skal oppfylle de til enhver tid gjeldende DNV regler for «Gas fuelled engine installations».

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- (1) *Akseptert*: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet basert på godkjenning eller typegodkjenning fra:
- Anerkjent klasseinstitusjon,
 - annen offentlig eller privat institusjon,
 - annen navngitt offentlig/ privat institusjon, eller
 - administrasjon i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- (2) *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
- Det Norske Veritas (DNV)
 - Lloyd's Register of Shipping (LRS)
 - Bureau Veritas (BV)
 - Germanischer Lloyd (GL)
 - American Bureau of Shipping (ABS)

- (3) *Bygget*:
- At skipet er på et byggetrinn hvor kjølen er strukket, eller
 - bygging av et bestemt skip kan fastslås å være påbegynt, eller
 - det som er satt sammen av skipet består av minst 50 tonn eller utgjør 1 % av den beregnede vekt av alt byggematerialet dersom dette er mindre.
- (4) *Delvis innebygd rom*: Område hvor naturlige ventilasjonsforhold er redusert i forhold til åpent dekk på grunn av at strukturer som dekk, dørk, vindfang og skott er arrangert slik at ansamling av gass kan forekomme.
- (5) *Dimensjonerende eksplosjonshendelse*: Eksplosjonshendelse som, i henhold til de definerte akseptkriteriene, representerer en uakseptabel risiko og som derfor legges til grunn for utforming og drift av gassdrevet passasjerskip og dets beredskap beregnet ut fra den gassky som vil kunne oppstå.
- (6) *DSB*: Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.
- (7) *Eksplosjonsbeskyttet (Ex-beskyttet) elektrisk utstyr*: Klassifisering av elektrisk utstyr basert på den eksplosive atmosfæren utstyret er beregnet å brukes i.
- (8) *Eksplosjonsfarlig rom*: Rom der gassrør og utstyr som kan inneholde gass i flytende form eller i gassform passerer igjennom, eller der slike gassrør avsluttes og hvor det er fare for gasslekkasje slik at det kan forekomme eksplosjonsfarlig atmosfære.
- (9) *Eksplosjonstrykkavlastning*: Tiltak for å hindre at eksplosjonstrykket i en beholder eller i et lukket rom overstiger det maksimale overtrykket som beholder eller rom er dimensjonert for ved å slippe overtrykket ut gjennom trykkavlastningsåpningen.
- (10) *EMC (Electromagnetic compatibility)*: Elektromagnetisk kompatibilitet
- (11) *Gassdrevet passasjerskip*: Et skip som skal ha passasjersertifikat eller sikkerhets-sertifikat for passasjerskip i henhold til bestemmelsene i åttende kapittel i lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødyktighed m.v., og hvor det til fremdrift og/eller kraftproduksjon om bord brukes flytende og/eller komprimert gass som brennstoffkilde.
- (12) *Gassfrie*: Tømme, inerte og ventilere for å unngå eksplosjonsfarlig atmosfære i gassrør og tanker. Inertering må utføres f.eks. med nitrogen, CO₂ eller argon før ventilerings finner sted.
- (13) *Gassluse*: Lukket rom mellom eksplosjonsfarlig og ikke-eksplosjonsfarlig område, for å hindre inntrenging av gass til ikke-eksplosjonsfarlig område.
- (14) *Gassmaskinrom*: Rom med gassmotor for fremdrift og/ eller kraftforsyning.
- (15) *Gassmotor*: Motor, turbin eller brenselcelle drevet av gass.
- (16) *IEC*: International Electrotechnical Commission.
- (17) *IMO (International Maritime Organization)*: Den internasjonale sjøfarts-organisasjon.
- (18) *Kaldboks*: Gasstett beskyttelse i rustfritt stål eller tilsvarende materiale rundt rør- og ventilarrangement fra bunkerstank.
- (19) *LEL (Lower Explosion Limit)*: Nedre eksplosjonsgrense.
- (20) *NEK*: Norsk Elektroteknisk Komité, norsk nasjonalkomité for International Electro-technical Commission (IEC).
- (21) *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- (22) *Pålitelighets- og sårbarhetsanalyse*: Analyse som ut fra systemet/utstyrets konstruksjon, konstruksjonsberegninger, arrangement, driftsparametre m.v. vurderer sannsynligheten for funksjonssvikt, herunder evaluerer eventuelle svake sider ved systemet/utstyret.
- (23) *Risiko*: Uttrykk for den fare som en uønsket hendelse representerer for mennesker, miljø eller materielle verdier. Risikoen uttrykkes ved sannsynligheten for, og konsekvensene av, en ulykkehendelse.

(24) *Sikkerhetsstyringssystem*: Internasjonalt sikkerhetsstyringssystem som beskrevet i ISM-koden, implementert i forskrift 23. desember 1999 nr. 1529 om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip.

(25) *Sikrings- og bekjempelsessystem*: System hvis sikrings- og bekjempelsesfunksjon skal aktiveres ved en oppstått uønsket hendelse.

(26) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs med senere endringer.

(27) *Skipssikkerhetsloven*: lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

(28) *Ulykkeshendelser*: Ukontrollert hendelse som kan medføre tap av menneskeliv, personskader, skade på miljø eller tap av økonomiske verdier.

(29) *Utslippskilde*: Enhver ventil, utskiftbar gassrørkobling, pakning, kompressor eller pumpetetning i gassbrennstoffsystemet.

(30) *Ventilasjonssjakt*: Med ventilasjonssjakt i denne forskrift menes sjakt dimensjonert for å ventilere gass fra oppsamlingsenhet fra bunkerstanker/kaldboks.

(31) *Åpent dekk*: Dekk som er åpent i begge ender, eller som er åpent i en ende og utstyrt med tilstrekkelig naturlig ventilasjon som er effektivt over hele dekkets lengde gjennom permanente åpninger fordelt i sideledningen eller i dekket ovenfra.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

(1) I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

(2) Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad godta alternative løsninger til forskriftens krav. Det skal dokumenteres gjennom risikoanalyse i henhold til § 7 at alternative løsninger har likeverdig sikkerhetsnivå som de krav som oppstilles i denne forskrift.

§ 5

Sikkerhetsstyringssystem

(1) Alle gassdrevne passasjerskip som omfattes av denne forskrift skal ha et sikkerhetsstyringssystem som tilfredsstiller kravene i den til enhver tid gjeldende forskrift om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip.

(2) Rederiet skal sørge for å etablere og opprettholde et sikkerhetsstyringssystem i rederiets landorganisasjon og på det enkelte gassdrevne passasjerskip og påse at revisjoner blir begjært og gjennomført i henhold til gjeldende forskrift om sikkerhetsstyring.

§ 6

Dokumentasjon

(1) Dokumentasjon som kreves i henhold til denne forskrift kommer i tillegg til annen dokumentasjon som skal innsendes i henhold til de til enhver tid gjeldende dokumentasjonslister utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet.

(2) For klassede skip skal gassrelatert dokumentasjon innsendes i henhold til vedkommende klasseinstitusjons dokumentliste, og være godkjent av klasseinstitusjonen før innsendelse til Sjøfartsdirektoratet. For uklassede skip skal gassrelatert dokumentasjon innsendes til Sjøfartsdirektoratet i henhold til DNVs dokumentasjonsliste¹.

(3) Tegning som viser områdeklassifisering av eksplosjonsfarlige områder i henhold til § 10 skal innsendes.

(4) Risikoanalyse skal utarbeides for godkjenning av Sjøfartsdirektoratet så tidlig som mulig. Analysen skal utarbeides i henhold til bestemmelsene i § 7 og vedlegg 1.

(5) Sjøfartsdirektoratet kan kreve ytterligere dokumentasjon og praktiske prøver for å verifisere at tekniske arrangementer og systemer fungerer etter hensikten.

¹ Pt.6, Ch.13, Sec. 1, C «documentation» og E «operation and maintenance manuals».

§ 7

Risikoanalyse

(1) Det skal gjennomføres en risikoanalyse for skipet i henhold til anerkjente metoder, jf. vedlegg 1. Risikoanalysen utføres ved identifisering av uønskede hendelser, vurdering av sannsynligheten for at de kan oppstå og konsekvenser av disse.

(2) Risikoanalysen skal sikre en helhetlig sikkerhetsvurdering av gasskonseptet og de valgte løsninger. Analysen skal presenteres så tidlig som mulig i prosjekteringsfasen.

(3) Dersom skipets arbeidsspråk ikke er norsk, kan Sjøfartsdirektoratet kreve at analysen skal utarbeides på engelsk.

(4) Sikkerhetsnivået for et passasjerskip drevet med gass skal minst være på samme nivå som for et nytt dieseldrevet skip. Dette skal dokumenteres gjennom analysen.

(5) Risikoanalysen skal omfatte skipets gassrelaterte systemer og dets innvirkning på skipet og omgivelsene ved uønskede hendelser. Analysen skal inneholde følgende delanalyser som beskrevet i vedlegg 1:

- a) konseptanalyse
- b) beredskapsanalyse
- c) eksplosjonsanalyse

Risikoanalysen kan utarbeides som en samlet trykksak eller i delanalyser.

(6) Dersom det er foretatt endringer av design, utstyr eller prosedyrer for drift underveis i byggearbeidet eller etter at skipet er driftssatt, skal risikoanalysen oppdateres.

(7) For hurtiggående passasjerfartøy som planlegges med gass som drivstoff skal risikoanalysen gjennomføres med spesiell fokus på skrogstyrke, hastighet og skade inntrengning ved kollisjon. Sikkerhetsnivået skal være i henhold til fjerde ledd.

§ 8

Krav til godkjenning av utstyr

(1) Utstyr som kreves i henhold til denne forskrift som er tatt om bord etter denne forskrifts ikrafttredelse, og som er omfattet av forskrift 29. desember nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften), skal være godkjent av teknisk kontrollorgan i henhold til skipsutstyrsforskriften og være rattmerket.

(2) Utstyr som ikke er omfattet av skipsutstyrsforskriften skal være akseptert.

(3) Elektrisk utstyr skal oppfylle relevante bestemmelser i den til enhver tid gjeldende forskrift om elektrisk utstyr (FEU) utgitt av DSB. For eksplosjonsbeskyttet elektrisk utstyr vises det til § 19.

§ 9

Generelle funksjons- og operasjonelle krav

(1) Alt utstyr tilknyttet gassinstallasjonene om bord skal dimensjoneres for å kunne tåle en belastning tilsvarende at skipet ved 2/3 av operasjonell hastighet, treffer rett på et udeformerbart objekt, som strekker seg loddrett i hele skipets høyde, uten at dette fører til en følgeulykke om bord på grunn av gassutslipp.

(2) Den kinetiske energien (bevegelsesenergien) som skal tas høyde for ved et sammenstøt skal ikke være mindre enn:

$$E = \frac{1}{2}(\Delta + m)v^2$$

Δ = skipets deplasement, i tonn, som middelverdi av lettskipsvekt og deplasement ved full nedlasting

m = tilleggsmasse, i tonn, for skip pga medfølgende vannmasser, settes lik 0,1 Δ

v = kollisjonshastighet, i meter per sekund, settes lik 2/3 av operasjonell hastighet, minimum 10 knop (5,1 m/s)

(3) Det må utarbeides beregninger som viser skipets deformasjonslengde ved sammenstøt, for å beregne kreftene gassinstallasjonene blir utsatt for. Disse beregningene skal sendes Sjøfartsdirektoratet.

(4) I tillegg skal anlegget dimensjoneres for å tåle en sidekollisjon tilsvarende 2g.

(5) For fartøy som omfattes av forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip, skal installasjonene dimensjoneres for å tåle en “design kollisjonsakselerasjon”, samt andre akselerasjoner som beskrevet i kapittel 4 i de internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøy, vedtatt ved resolusjon MSC. 97(73) (2000 HSC Code), med senere endringer.

(6) Alle gassdrevne passasjerskip, som ikke er hurtiggående, skal være utstyrt med elektrisk nødkraftkilde som tilfredsstiller kravene i forskrift 28. mars 2000 nr.305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart, kapittel II-1 del D. I tillegg skal nødkraftkilden ha kapasitet til styring av gassventilarrangement samt ventilasjon av eksplosjonsfarlige rom. Dette gjelder også for passasjerskip i fartsområde 1 og 2.

(7) På skip i fartsområde 2 og mindre¹ kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fra vike kravet om nødkraftkilde dersom skipet har to fullt redundante maskinrom for fremdrift og kraftforsyning, atskilt med minst to vann- og brannette avdelinger med en samlet minste lengde lik L/4, forutsatt at generatorene i hvert maskinrom tilfredsstiller bestemmelsene i regel II-1/D/3.2 til 3.5.

(8) Hurtiggående fartøy skal tilfredsstille kravene til nødkraftkilde i de internasjonale sikkerhetsregler for hurtiggående fartøy, vedtatt ved resolusjon MSC. 97(73) (2000 HSC Code), med senere endringer

(9) Eksplosjon i eksplosjonsfarlig rom skal ikke:

- a) skade innredning slik at passasjerer eller mannskap blir skadet,
- b) føre til skade på annet enn det aktuelle rom,
- c) skade skipet slik at det oppstår vanninntrengning under hoveddekk, enten direkte eller gjennom progressiv fylling,
- d) skade redningsredskaper eller evakueringsarrangementer,
- e) sette brannbekjempelsesutstyr utenfor eksplosjonsskadede rom ut av funksjon,
- f) skade utstyr eller systemer i andre områder som kan påvirke skipets fremdrift eller kraftforsyning.

(10) En fremdriftsmotor skal tåle de påkjenninger den blir utsatt for ved omstilling fra full fart forover til full fart akterover.

(11) Kvalitets- og sikkerhetskrav til brennstoffgassen skal være minimum de krav som gassmotorleverandørene setter for å garantere 100 % motorkapasitet.

(12) Gassrelatert utstyr og systemer som ikke tidligere er anvendt og utprøvd på skip, samt nye gassbrennstoff med sammensetninger som faller utenfor kravene i ellefte ledd, skal være utprøvd på landanlegg, i laboratorier eller felt og dokumenteres å være sikkerhetsmessig forsvarlig for bruk på passasjerskip. Sjøfartsdirektoratet kan kreve risikoanalyse vedrørende disse forhold.

¹ Sjøfartsdirektoratet søker å innføre dette for skip i klasse C og D, men avventer endelig vedtak av EFTAs overvåkingsorgan (ESA)

Kapittel 2

Arrangement og utforming i eksplosjonsfarlige rom og områder

§ 10

Områdeklassifisering

- (1) Følgende rom på skipet klassifiseres som sone 1:
 - a) tankrom/kaldboks
 - b) ventilasjonssjakt
 - c) bunkersstasjon
- (2) Følgende rom klassifiseres som sone 2:
 - a) gassmaskinrom
- (3) Andre områder skal vurderes i det enkelte tilfelle.^{1,2}

¹ Etter anbefaling i IEC 60079-10

² For åpne eller delvis innebygde områder på åpent dekk vil man normalt ha følgende utstrekning av eksplosjonsfarlig område:

- (1) Minimum 3 meter fra utløpene til sikkerhetsventiler på gasstanker. Utstrekningen må vurderes spesielt i forhold til tankvolumet, og fastsettes etter innsendt dokumentasjon av områdeklassifisering jf. § 6 tredje ledd
- (2) 3 meter fra åpninger i gasstanker, gassrørflenser og åpninger til eksplosjonsfarlige rom
- (3) 3 meter fra utløpsåpninger for ventilasjon av rom der gasskompressorer, gasspumper eller lignende utstyr er plassert og fra utløpsåpninger for ventilasjon av gassrørkanaler og gassmaskinrom
- (4) 2,4 meter fra den utvendige overflaten på en gassførende installasjon når denne overfalten er værutsatt

§ 11

Gassmaskinrom

- (1) Gassmaskinrom skal være utformet slik at minst mulig av rommet og dets utstyr kan bli skadet ved en eksplosjon.
- (2) Dersom skipet har to eller flere gassmotorer for fremdrift, med tilhørende systemer for styring og kontroll samt motorer og systemer for kraftforsyning med tilhørende fordeling og kabling, skal disse som hovedregel plasseres i atskilte rom, slik at brann eller eksplosjon i ett av rommene ikke medfører tap av nødvendig framdrift, styring og elektrisk kraftforsyning for sikker drift.
- (3) Gassmaskinrom skal være konstruert med eksplosjonstrykkavlastning som fører ut til sikkert område der folk eller utstyr ikke kan skades ved en eksplosjon. Eksplosjonstrykkavlastning til tilstøtende rom kan godtas.
- (4) Gassmaskinrom skal prosjekteres med et minimum av elektrisk utstyr. Hjelpesystemer som pumper etc, som er tilknyttet gassmotorer og som ikke trenger å være plassert i gassmaskinrom, skal plasseres i ikke-eksplosjonsfarlige rom.
- (5) Hjelpesystemer der gass kan lekke direkte inn i systemmediet (smøreolje, kjølevann) skal sikres mot gasslekkasje og utstyres med gassalarm.

(6) Det skal ikke være direkte adkomst fra innredningen til gassmaskinrom eller andre eksplosjonsfarlige rom. Dersom adkomsten er via annet maskinrom som ikke er klassifisert som eksplosjonsfarlig, men som har hjelpeutstyr og potensielle elektriske tennkilder, skal adkomsten sikres med en gassluse hvor dørene til denne skal være selvlukkende.

(7) Uvedkommende skal fysisk hindres adkomst til eksplosjonsfarlige rom eller til utstyr og arrangementer som er tilknyttet gasssystemet.

(8) Fast installerte potensielle mekaniske tennkilder¹ i gassmaskinrom tillates ikke, med unntak for det som kreves for gassmotorene med tilhørende akselsystem.

(9) Skott, skrog og dekk i gassmaskinrom og eventuelle eksplosjonskanaler og trykkavlastningsrom, skal dimensjoneres for maksimal eksplosjonstrykkbelastning som kan oppstå for den aktuelle løsning i henhold til eksplosjonsanalysen.

(10) Det dimensjonerende overtrykk som gassmaskinrom skal tåle, skal bestemmes ut fra eksplosjonsanalysen. Analysen skal ta hensyn til gassmaskinrommets geometri og design, herunder eksplosjonstrykkavlastning, samt blandingsforhold mellom gass og luft (dimensjonerende eksplosjonshendelse).

¹ Etter anbefalinger gitt i EN 1834-1:0000.

§ 12

Tankrom / bunkerstanker

(1) Alle ventiler for innløp og utløp på bunkerstanker, (unntatt sikkerhetsventiler), skal kunne stenges fra kontrollrom, bro og lokalt. Ved feil på kontrollsystemet, skal alarm utløses. Ved nødstenging skal gassrørsystemet trykkavlastes til gassmast.

(2) Bunkerstanker for *komprimert gass* skal fysisk sikres mot overfylling ved forvarselalarm for trykk. Maksimalt fyllingstrykk skal gi alarm og automatisk stenging av fylleventiler samt trykkavlastning til gassmast. Maksimal fylling skal ikke overstige maksimalt fyllingstrykk etter anbefaling fra gassleverandør og klasseinstitusjon.

(3) Bunkerstanker for *flytende gass* skal fysisk sikres mot overfylling ved forvarselalarm og alarm for maksimalnivå. Maksimalnivå skal føre til automatisk stenging av fylleventiler samt trykkavlastning til gassmast. Det automatiske stengesystemet skal være arrangert slik at det alltid er i funksjon under fylling av tanken. Maksimalnivå skal ikke overstige 95 % av tankens volum.

(4) For bunkerstanker for komprimert eller flytende gass, skal forvarselalarm og nedstengingssystem være uavhengige av hverandre.

(5) Bunkerstanker med gassrørsystem og ventiler skal kunne tømmes, gassfries og ventileres. Prosedyrer for dette skal utarbeides. Inertering skal utføres med for eksempel nitrogen, CO₂ eller argon før ventilering finner sted for å unngå eksplosjonsfarlig atmosfære i tanker og gassrør, jf. vedlegg 2.

(6) Med et tankanlegg ute av drift, skal øvrige tankanlegg ha tilstrekkelig kapasitet for skipets kraftforsyning og for fremdrift til havn.

(7) Tilgang til oppsamlingseenhet fra bunkerstanker skal være slik at den hindrer adkomst under normal drift. Adgang til oppsamlingseenheten skal ikke tillates før atmosfæren er kontrollert og funnet sikker.

(8) Betjeningsfeil og funksjonsfeil av mekanisk ventilasjon i oppsamlingseenhet fra bunkerstanker og ventilasjonssjakt skal varsles i skipets kontrollstasjoner. Alarmering skal gjelde for vifter og luftstrømming, jf. § 14.

(9) Bunkerstanker skal plasseres så nær senterlinjen som mulig.

§ 13

Bunkersstasjon

- (1) Ved bunkring kreves det iverksatt spesielle sikkerhetstiltak. Sikkerhetstiltak skal fremgå av bunkringsprosedyren som skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet.
- (2) Dersom det skal benyttes flere bunkringsalternativ, så som tankbil, tankanlegg eller tankbåt/lekter, skal det utarbeides bunkringsprosedyre for hvert bunkringsalternativ. Kommunikasjons- og ansvarsforholdene skal være klart definert.
- (3) Bunkersmanifold skal ha fjernstyrt ventilarrangement, jf. § 12 første ledd.
- (4) Bunkringssystemet skal sikres mot operatørfeil under bunkring. Dette skal dokumenteres i risikoanalysen.
- (5) For bunkringssystem og utstyr på landsiden vises det til de til enhver tid gjeldende regler og forskrifter utgitt av DSB som gjelder for slike anlegg.

§ 14

Ventilasjon

- (1) Ventilasjonssystemet for eksplosjonsfarlige rom skal være atskilt fra øvrig ventilasjon om bord.
- (2) Luftinntak og utløp i eksplosjonsfarlige rom skal plasseres i sikker avstand fra hverandre for å forhindre sammenblanding av luftstrømmene.
- (3) Ventilasjonskapasiteten for gassmaskinrom skal være minimum 30 luftvekslinger av rommets bruttovolum pr. time. Ventilasjonssvikt, redusert luftgjennomstrømning og feilbetjening skal føre til alarm.
- (4) Det skal være undertrykksventilasjon i alle eksplosjonsfarlige rom. Dersom gassmaskinrom er plassert over hoveddekk, kan overtrykksventilasjon etter søknad godkjennes som en likeverdig løsning.
- (5) Luftinntak i alle eksplosjonsfarlige tekniske rom skal ha utskiftbare filtre som skal hindre støv og fuktighet.
- (6) Ventilasjonen skal fungere i alle temperaturer som skipet skal operere i.
- (7) Ventilasjonskanaler til og fra eksplosjonsfarlige rom skal dimensjoneres for å tåle maksimal trykkoppbygging ved dimensjonerende eksplosjonshendelse.
- (8) Ikke-eksplosjonsfarlig maskin-, generator- og tavlerom skal ha overtrykksventilasjon med tilførsel fra gassikkert område. Forøvrig skal det vurderes hvorvidt ikke-eksplosjonsfarlige rom som er tilstøtende eksplosjonsfarlige rom skal utstyres med ventilasjon. Ventilasjonssvikt skal utløse alarm.

§ 15

Gassrørarrangement

- (1) Skip med ett gassmaskinrom skal ha to separate tilførsler av brennstoff til gassmotorer i dette.
- (2) Gasstilførsel til gassmotor skal føres i dobbeltrør i gassmaskinrom. Andre løsninger av brennstoffgassens gassrørarrangement, som er en del av gassmotorens faste arrangement, kan vurderes av Sjøfartsdirektoratet i hvert enkelt tilfelle.
- (3) Gassrør skal ikke føres gjennom annet maskinrom. Alternativt kan doble gassrør godkjennes forutsatt at fare for mekanisk skade er minimal, at gassrørene er uten utslippsskilder og at rommet er utstyrt med gassalarm.
- (4) Gassrør med ventilarrangement skal ligge minimum 760 mm fra skipets side.
- (5) Gassrør skal beskyttes mot mekanisk skade og termisk ekspansjon skal kunne opp-tas uten at det oppstår store spenninger i gassrøret.

§ 16

Gassdeteksjonssystemer

(1) Alle rom som er definert som eksplosjonsfarlige, skal være overvåket av et fast installert gassdetektorsystem. Gassdetektorsystemet skal være typegodkjent for hydrokarbon-gass og for bruk i eksplosjonsfarlige rom.

(2) Plassering og antall av gassdetektorer skal vurderes av Sjøfartsdirektoratet i hvert enkelt tilfelle. Det eksplosjonsfarlige rommets størrelse, gasskilder og ventilasjon vil være en del av vurderingen. En kombinasjon av linje- og punktdetektorer kan anvendes i samme rom.

(3) Gassdetektorene skal ha alarmgrenser på maksimalt 20 % og 40 % av LEL med unntak av gassdetektorer plassert i utløpskanal for maskinromsventilasjonen, hvor alarmgrensene skal være maksimalt 5 % og 10 % av LEL. Alarmgrenser på 5 % og 10 % av LEL kan også vurderes andre steder hvor luftutskiftingshastigheten er høy og hvor det forventes en rask uttynning av gasskonsentrasjonen.

(4) Det skal vurderes hvorvidt ikke-eksplosjonsfarlige rom som er tilstøtende eksplosjonsfarlige rom skal utstyres med gassdeteksjon.

§ 17

Gassmotor, regulering og kontroll

(1) Nødstopp av den enkelte gassmotor samt nedstenging av gasstilførselen til gassmaskinrom skal kunne utløses manuelt fra bro, kontrollrom og lokalt ved gassmaskinrom.

(2) Dersom gassmaskinromsventilasjon er ute av drift, skal motorens kontrollsystem hindre oppstart av motoren. Det skal være mulig å overstyre startblokkeringen.

(3) Gassmotor skal være sikret mot overskridelse av maksimalt turtall og mot ettertenning etter nedstenging.

§ 18

Brannsikring

(1) Gassmaskinrom skal være utstyrt med fast installert vannbasert hovedsløkkeanlegg. Anlegget skal kunne utløses fra bro, kontrollrom og lokalt fra sikkert sted utenfor gassmaskinrommet.

(2) Skott og dekk rundt eksplosjonsfarlige rom og ventilasjonskanaler til disse skal isoleres til brannintegritet A60.

§ 19

Elektriske systemer

(1) Generatorer i eksplosjonsfarlige rom skal være børsteløse og isolasjonsovervåket med alarm ved jordfeil.

(2) Alt elektrisk utstyr, herunder håndholdt/bærbart utstyr, i eksplosjonsfarlige rom og områder, inklusiv kommunikasjonsutstyr, skal være eksplosjonsbeskyttet i henhold til anbefalingene i IEC 60079-14¹ med hensyn til beskyttelsesart, temperaturklasse og gassgruppe for aktuell sone og gasstype. Utstyret skal være tilpasset de ytre miljøbetingelser som forutsettes.

(3) Elektrisk utstyr og installasjoner i rom som ikke er eksplosjonsfarlige, skal tilfredsstille kravene i forskrift 28. mars 2000 nr. 305 og den til enhver tid gjeldende forskrift om maritime elektriske anlegg (FME) utgitt av DSB. Dette gjelder også for passasjerskip i fartsområde 1 og 2.

(4) Tetningsgrad (IP)² for generatorer skal følge leverandørens anbefalinger for aktuelt område/plassering. Vannkjølte generatorer skal ha minimum IP 44, og luftkjølte generatorer minimum IP 22.

(5) Ved overføring av brennfarlig gass/væske, skal det skal være utjevningsforbindelse mellom bunkersleverandør og bunkerstasjon på skipet.

(6) EMC dokumentasjon skal fremkomme i et sluttbesiktelses dokument i samsvar med IEC 60533 annex B. Det vises for øvrig til den til enhver tid gjeldende forskrift om maritime elektriske anlegg (FME) utgitt av DSB.

(7) Kabelgjennomføringer skal tilfredsstillende krav som regulerer gassspredning.

¹ Sammenfattet i NEK 420: 2003

² IP (Ingress protection): Standardisert betegnelse for beskyttelsesgrader av innkapslinger for elektrisk utstyr og instrumenter, beskrevet blant annet i internasjonal standard: IEC 60529

Kapittel 3

Utprøving og kontroll av gassrelatert utstyr og arrangement før skipet settes i drift

§ 20

Generelle bestemmelser

- (1) Gjennomføring av utprøving og kontroll i henhold til dette kapittel påhviler reder.
- (2) Det skal utarbeides prosedyrer for inspeksjoner og tester av alle systemer om bord, herunder plan for 80 timers langtidstest for utstyr og arrangement som ikke er fabrikktestet i henhold til klasseinstitusjonenes regler. Data fra langtidstesten skal sendes til Sjøfartsdirektoratet.
- (3) Alt gassteknisk utstyr og arrangement skal testes i henhold til spesifikasjoner gitt i tegningsdokumentasjon og manualer.
- (4) Det skal dokumenteres at alle krav i dette kapittel er etterkommet før skipet settes i drift.

§ 21

Test av gassmotorer

- (1) Følgende funksjoner og prosedyrer for gassmotoranlegget skal testes om bord:
 - a) startspørre initiert av ventilasjonsstopp i maskinrom,
 - b) øvrige sikringsfunksjoner for gassmotoranleggene med arrangement.
- (2) Dersom skipet har redundante maskinrom, jf. § 11 annet ledd og § 9 syvende ledd, skal det testes at hvert maskinrom kan sikre manøverevne, ventilasjon og kraftproduksjon.
- (3) «Black out» tester og tester av maskineriets evne til å ta maksimale lastendringer. Testene skal utføres for hver enkelt motor og i aktuelle driftsmoduser.
- (4) Maskineriets evne til reguleringskontroll ved lave belastninger skal testes for å verifisere kritiske nivåer.
- (5) «Crash stop» test, omstilling fra full fart forover til full fart akterover

§ 22

Bunkerstanker

- (1) Tanker med gassrør og ventilarrangement skal lekkasjetestes før fylling med gass.
- (2) Trykkreguleringsventiler og overtrykksventiler skal testes.
- (3) Nødstenging initiert av maksimal tillatt fylling i bunkerstanker skal testes.
- (4) Det skal testes at ventiloperasjoner for avstenging av drivstoff og avlufting virker som forutsatt.
- (5) Bunkerstanker skal være trykktestet med vann og tørket med varm luft eller varm nitrogen før de tas i bruk. Dette skal dokumenteres.

(6) Bunkerstanker for flytende gass skal kjøles ned med nitrogenfylling før første bunkring.

§ 23

Gassrør

Det skal gjennomføres lekkasjekontroll av alle gassrør med inertgass som for eksempel nitrogen, CO₂ eller argon.

§ 24

Bunkersstasjon

(1) Ved anlegg for flytende gass (væskefase) skal bunkersstasjonens tilkoblinger og ventilarrangement testes ved fylling med flytende nitrogen i henhold til leverandørens prosedyrer.

(2) Det skal foretas lekkasjetester ved reell temperatur, testing av overfyllingsvern, testing av ventiler for nødstenging ved avbrutt fylling samt tømning av bunkerstank og gassfriing.

(3) Det skal kontrolleres at utjevningsforbindelse mellom bunkersleverandør og bunkersstasjon/lagertanker er i henhold til de til enhver tid gjeldende regler og forskrifter utgitt av DSB.

§ 25

Ventilasjon

(1) Krav til prøving og kontroll av ventilasjon gjelder for alle eksplosjonsfarlige rom.

(2) Ventilasjonssystemets utforming skal testes for å kontrollere at gasslommer ikke kan oppstå.

(3) Ventilasjonens kapasitet skal måles og kontrolleres.

(4) Ventilasjonsanleggets forrigglingsfunksjoner mot motoranlegg og maskinrom skal testes.

§ 26

Gassdetektorsystem

Gassdeteksjonsanlegget skal testes ved at hver enkelt detektor er eksponert med kalibreringsgass, og at registrering på riktig kanal og med riktig konsentrasjonsnivå er korrekt.

§ 27

Elektriske systemer

Termofotografering kan kreves utført dersom Sjøfartsdirektoratet eller DSB finner dette nødvendig. Dette skal vurderes før driftssetting.

Kapittel 4

Opplæring

§ 28

Opplæring

(1) Opplæring som beskrevet i denne paragraf kommer i tillegg til annen opplæring som kreves for å kunne tjenestegjøre om bord på passasjerskip.

(2) Opplæringen skal være i henhold til den til enhver tid gjeldende veiledning utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet.

- (3) Hele sikkerhetsbemanningen på gassdrevet passasjerskip skal ha generell basisopplæring, kategori A i gassrelatert sikkerhet, drift og vedlikehold før tiltredelse om bord.
- (4) Den delen av besetningen som har direkte ansvar for drift av gassrelatert utstyr om bord, skal i tillegg gis en spesialopplæring, dekksoffiserer kategori B og maskinoffiserer kategori C.
- (5) Opplæringsplan/fagplan skal omfatte alle tre kategorier (A, B og C) og skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- (6) Dokumentasjon på gjennomført opplæring skal oppbevares om bord.
- (7) Mannskap som har vært sammenhengende fraværende fra skipet i mer enn 6 måneder, skal gjennomgå et tilrettelagt internt oppfriskningskurs før vakttiltredelse om bord. Dokumentasjon på gjennomgått internkurs skal oppbevares om bord.

Kapittel 5

Drift

§ 29

Vedlikehold

- (1) Det skal utarbeides en egen vedlikeholdsmanual for gassforsyningsanlegget om bord.
- (2) Manualen skal inneholde vedlikeholdsprosedyrer for alle gasstekniske installasjoner og skal være i henhold til anbefalinger fra leverandøren av utstyret. Intervaller for og omfang av utskifting/resertifisering av gassventiler skal fastsettes. Vedlikeholdsprosedyren skal angi hvem som er kvalifisert til å utføre vedlikeholdet.
- (3) Det skal utarbeides en egen vedlikeholdsmanual for elektrisk utstyr som er installert i eksplosjonsfarlige rom og områder. Inspeksjon og vedlikehold av elektriske installasjoner i eksplosjonsfarlige rom skal utføres i henhold til EN 60079-17¹.
- (4) Alt personell som skal utføre inspeksjoner og vedlikehold av elektriske installasjoner i eksplosjonsfarlige rom, skal være kvalifisert i henhold til IEC 60079-17 punkt 4.2.

¹ Sammenfattet i NEK 420: 2003 del 3

§ 30

Spesielle bestemmelser for vedlikehold og reparasjonsarbeid

- (1) Sikkerhetsfunksjoner og prosedyrer som nevnt i § 21 første ledd, skal testes jevnlig i henhold til utstyrslleverandørens anbefalinger.
- (2) Funksjonstest av gassdeteksjonssystem og kontroll av gassdetektorkalibrering skal gjennomføres i henhold til anbefalinger fra leverandør, minst en gang i året.
- (3) For å avdekke mindre gasslekkasjer i eksplosjonsfarlige rom, skal det jevnlig foretas kortvarig avstenging av ventilasjonen. Alternativt kan lekkasjetester utføres lokalt med elektronisk måleapparat.
- (4) Før vedlikeholdsarbeid startes, skal bunkerstanker og tilhørende gassrørssystemer tømmes og gassfries i nødvendig omfang. Det skal utarbeides prosedyre for verkstedsopphold der sjekkliste i vedlegg 2 skal inngå.
- (5) Dersom gassfriing skal utføres ved verksted skal det utarbeides prosedyre for dette i samarbeid med verkstedet.
- (6) Når varmt og kaldt arbeid skal utføres i eksplosjonsfarlige rom og områder skal gassrørssystemet i disse være gassfriet. Minst to personer skal være tilstede i eksplosjonsfarlig rom og område samtidig, hvorav en skal være beordret og instruert som brannvakt.

(7) Det skal utstedes tillatelse til varmt og kaldt arbeid i eksplosjonsfarlige rom og område. Tillatelsen skal inneholde opplysninger om den tid som er til rådighet før trykket på bunkerstankene stiger til åpningstrykket for sikkerhetsventilene. Skjema for tillatelse til varmt og kaldt arbeid i eksplosjonsfarlig rom og område, jf. vedlegg 2, skal utfylles i hvert enkelt tilfelle og godkjennes av fører, maskinsjef og eller reder.

Kapittel 6

Avsluttende bestemmelser

§ 31

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 15. september 2005.

Vedlegg 1

Gjennomføring av risikoanalyse for bygging og drift av passasjerskip drevet med gass

§ 1

Retningslinjer

1. Analysen utføres ved identifisering av uønskede hendelser, vurdering av sannsynligheten for at de kan oppstå og konsekvenser av disse.
2. Analysen skal sikre en helhetlig sikkerhetsvurdering av hele det gassdrevne skipskonseptet.
3. Analysen skal gjennomføres i henhold til anerkjente fremgangsmåter og metoder samt oppdatert programvare. Retningslinjer for planlegging, gjennomføring og bruk av risikoanalyser finnes eksempelvis i Krav til risikoanalyser Norsk Standard NS 5814¹. Den internasjonale standarden IEC 60300-3-9 Risk Analysis of Technological Systems gir tilsvarende retningslinjer. De metoder som beskrives i standardene og veiledningene omhandler de mest brukte metodene i risikoanalyse.
4. Det bør utnevnes en koordinator som er ansvarlig for oppfølging og kommunikasjon mellom aktuelle parter under arbeidet med risikoanalysen.

¹ Veiledning til denne er utgitt i SINTEF-rapport no STF75A91021

§ 2

Metode

1. Risikoanalysen skal beskrive metode, dataprogram og hvilke nasjonale eller internasjonale standarder som er brukt.
2. Datakilder, data og beregninger som er brukt ved gjennomføring av analysen skal spesifiseres og dokumenteres.

§ 3

Generelle krav til risikoanalysen

Risikoanalysen skal utføres av foretak som kan dokumentere kunnskap om og har erfaring fra utførelse av risikoanalyse samt har kjennskap til skipets konstruksjon, tekniske og operasjonelle systemer.

1. Risikoanalysen for gassdrevne passasjerskip skal tilfredsstillende de krav som er gitt i § 7 i denne forskrift og spesifisert i dette vedlegg samt de krav til risikoanalysen som er nevnt i andre paragrafer.
2. Analysen skal dokumentere at en eventuell gasseksplosjon blir styrt slik at personer, utstyr og skip ikke skades jf. forskriftens § 9.
3. Analysens omfang kan reduseres dersom tilfredsstillende risikonivå for identiske konstruksjoner og systemer med samme gassstype tidligere er dokumentert overfor Sjøfartsdirektoratet.
4. I tillegg til teknisk funksjonssvikt og lignende skal også menneskelig feilhandling tas med i analysen.

§ 4

Delanalyser

1 *Konseptanalyse*

Konseptanalysen skal omfatte alle skipets gassrelaterte arrangementer og systemer, deres plassering i forhold til hverandre samt eventuell redundans. Analysen skal inkludere en pålitelighets- og sårbarhetsanalyse der menneskelig feilhandling, konstruksjonsbegrensninger, funksjons- og systemsvikt, m.m. tas med. Alle leverandører av utstyr og systemer for gassanlegg om bord skal være underlagt en slik sårbarhetsanalyse¹.

Resultatet av hele konseptanalysen skal være retningsgivende ved valg av konstruksjonsløsninger for skip og utstyr, slik at gjeldende funksjonskrav tilfredsstilles.

Risiko- og konsekvensreducerende tiltak skal kun omfatte forhold vedrørende gassdrift. Tiltakene skal identifiseres og sammenfattes i analysen. Identifisering skal vise hvilke strukturelle og operasjonelle tiltak som forutsettes iverksatt for å få sikkerhetsnivået på minst samme nivå som for dieseldrevne skip.

2 *Beredskapsanalyse*

Denne analysen skal utføres på grunnlag av ulykkeshendelser og dimensjonerende eksplosjonshendelser som kan oppstå om bord. Skipets sikkerhetsfunksjoner, sikrings- og bekjempelsessystemer, samt besetningens posisjoner og oppgaver i en alarmsituasjon skal legges til grunn i beredskapsanalysen. Beredskapsanalysen skal angi eventuelle spesifikke beredskapstiltak knyttet til gassdriften. Resultatene fra beredskapsanalysen skal innarbeides i skipets beredskapsplan.

3 *Ekspløsjonsanalyse*

Ekspløsjonsanalysen skal bestemme sannsynligheten for at en eksplosiv gassblanding kan oppstå, sannsynligheten for at gassen kan antennes samt konsekvensene av en eventuell eksplosjon. Analysen skal vise om skipet tilfredsstiller de krav som stilles i forskriftens § 9 niende ledd og § 11 annet ledd. Analysen skal blant annet bekrefte dimensjonene av eksplosjonspanel/kanal/luker i eksplosjonsfarlige rom samt styrke av de eksplosjonsfarlige rommene. Maksimaltrykk skal beregnes ut fra dimensjonerende eksplosjonshendelse. Eksplosjonstrykkavlastning til friluft eller trykkavlastningsrom skal tas med i beregningen.

¹ Retningslinjer vedrørende sårbarhetsanalyse gis eksempelvis i boken System Reliability Theory; Models, Statistical Methods and Applications (ISBN 0-471-4713)

Vedlegg 2

Forberedelser til varmt og kaldt arbeid
i eksplosjonsfarlige rom og områder**Innhold:**

1. Sjekkliste for gassfriing
2. Måleresultater gassmåling
3. Sjekkliste for utstyr og beredskap
4. Tillatelse til varmt og kaldt arbeid

1. SJEKKLISTE FOR GASSFRIING

a) Beskrivelse av arbeidet som skal utføres og om det er varmt eller kaldt arbeide:

b) Rom og gassrørssystemer som skal gassfries:

c) Måleinstrumenter sist kalibrert: _____

d) Gasskonsentrasjon målt i rommet _____ Oksygeninnholdet målt i rommet _____
(Ventilasjonen stoppes i minst 10 min før rommet måles)

e) Hvilke hovedventil(er) for gassrør er avstengt:

Kryss av: JA ☐ NEI ☐

f) Gassfriet gasstilførsel til maskinrom

g) Gassfriet gassrør fra bunkersstasjon til bunkerstank

h) Gassfriet og avstengt gassrør til gassmast

i) Gassfriet / tømt bunkerstank

j) Gassfriet området rundt bunkerstank/sjakt

Merknader:

Sted/dato

Fører

Maskinsjef

2. MÅLERESULTATER GASSMÅLING

Gassmåling i eksplosjonsfarlige rom / område skal utføres før tillatelse til varmt eller kaldt arbeide utstedes

Eksplosjonsfarlig rom	% (LEL) HC	% (vol) HC	% oksygen	Klokkeslett

Merknader:

Sted/dato

Fører

Maskinsjef

3. SJEKKLISTE FOR UTSTYR OG BEREDSKAP

Kryss av:

- a) Minst to personer er tilstede i eksplosjonsfarlig rom/område samtidig, hvorav en er beordret og instruert som brannvakt
- b) Pulverapparater er på plass
- c) Brannslange(r) under trykk er klar
- d) Gassmåleinstrument er på plass
- e) Godkjent kommunikasjonsutstyr er på plass
- f) Beskrivelse av utstyr og beredskap fra verksted:

Merknader:

Sted/dato

Fører

Maskinsjef

4. TILLATELSE TIL VARMT OG KALDT ARBEID I EKSPLOSJONSFARLIGE ROM OG OMRÅDER

Skipets navn og kjenningssignal _____

Rederi / driftsselskap _____

Verksted / sted der arbeidet skal utføres _____

Tillatelsen gjelder varmt / kaldt (stryk det som ikke passer) arbeid i følgende rom/område:

Denne tillatelsen til varmt / kaldt arbeid er basert på at følgende dokumenter foreligger i underskrevet stand:

Kryss av

- a) Sjekkliste for gassfriing
- b) Måleresultater gassmåling (skal ikke overskride 1 % av LEL)
- c) Sjekkliste for utstyr og beredskap

NB! Dersom tillatelsen utstedes uten at bunkerstanker og tilhørende gassrørssystemer er tømt og gassfriet, skal gyldigheten av tillatelsen begrenses til den tid som er til rådighet for åpningstrykket nås på bunkerstankenens sikkerhetsventiler.

Åpningstrykk sikkerhetsventiler: _____ Tid til rådighet: _____

Tillatelsen er gyldig til dato: _____ kl: _____

Merknader:

_____Sted/dato
_____Fører
_____Maskinsjef

Når gassfriing utføres ved verksted, skal verkstedets drifts/sikkerhetsansvarlige være kjent med og underskrive på denne tillatelse:

Sted/dato
_____Verkstedets ansvarlig

VEILEDNING

Opplæring av bemanning på gassdrevet passasjerskip

*Gassrelatert opplæring*1. *Opplæring generelt*

Opplæringen på gassdrevet passasjerskip deles i følgende kategorier:

Kategori A: Basisopplæring for sikkerhetsbemanningen

Kategori B: Tilleggsopplæring for dekksoffiserer

Kategori C: Tilleggsopplæring for maskinoffiserer

2. *Kategori A*

Målsettingen med opplæringen i kategori A er å gi sikkerhetsbemanningen en grunnleggende forståelse av den aktuelle drivstoffgassens gasstekniske egenskaper for flytende og komprimert gass, eksplosjonsgrenser, tennekilder, risiko- og konsekvensreducerende tiltak og de regler og prosedyrer som må følges under normal drift og i nødsituasjoner.

Den generelle basisopplæringen som sikkerhetsbemanningen skal ha, baseres på at disse ikke har forhåndskunnskaper om gass, gassmotorer og gassystemer. Instruktører bør være en eller flere av leverandørene av det gasstekniske utstyret eller gassystemene, alternativt andre spesialister med inngående kjennskap til aktuell gass og de gasstekniske systemene som er installert om bord.

Opplæringen skal bestå av både teori og praktiske øvelser med gass og relevante systemer samt personlig beskyttelse ved behandling av flytende og komprimert gass. Praktisk slokking av gassbrann skal være en del av opplæringen og skal utføres på godkjent sikkerhetssenter.

3. *Kategori B og C*

Dekks- og maskinoffiserer skal ha opplæring om gass utover den generelle basisopplæringen. Kategori B og C-opplæring skal fordeles faglig mellom dekk- og maskinoffiserer. Opplæringsansvarlige i rederiet samt skipets fører skal selv fordele hva som er dekkfaglig og maskinfaglig. Dette må fremkomme i fagplanen som skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet, slik som nevnt i forskriftens § 28.

De av besetningens underordnede mannskaper som skal delta i selve bunningsarbeidet samt gassfriing, eller skal utføre arbeider på gassmotor eller gassanlegget m.m., skal delta på eller under deler av opplæringen for kategori B/C. Rederi og fører skal sørge for å tilrettelegge slik opplæring etter vurdering av vedkommendes stillingsinstruks / ansvarsområde om bord.

Instruktører som brukes under denne tilleggsopplæring bør være de samme som skissert i kategori A.

Alle gassrelaterte systemer om bord skal gjennomgås. Skipets vedlikeholdsmanual, manual for gassforsyningsanlegget og manual for elektrisk utstyr i eksplosjonsfarlige rom og soner, som nevnt i forskriftens § 29, skal legges til grunn for denne delen av opplæringen.

Forskriften med vedlegg 1 og 2 skal gjennomgås. Vedlegg 1 om risikoanalyse skal vektlegges, og risikoanalysen med delanalyser skal være tilgjengelige for deltakerne under opplæringen.

Dersom egne mannskaper skal utføre teknisk vedlikehold på gassutstyr, skal opplæring for denne type arbeid dokumenteres.

Skipets fører og maskinsjef skal utklare sikkerhetsbemanningen om bord før skipet driftssettes. Utklaredokumentet skal kun gjelde gassrelatert opplæring, og det må underskrives av både fører/maskinsjef og deltager.

Utklaringsdokumentet for den gassrelaterte opplæring kan implementeres i skipets samlede opplæringsprogram, men det må gå klart fram hva som er gassrelatert opplæring og hva som er annen opplæring.

Opplæringsbehovet relatert til gasssystemet skal vurderes på lik linje med øvrig opplæringsbehov om bord minst en gang i året. Opplæringsplanen bør evalueres jevnlig.

AVSNITT 3.3

Særskilte forskrifter for lasteskip

Forskrift 16. oktober 1991 nr. 853 om beredskapsfartøy

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 16. oktober 1991 nr. 853 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 19, 27, 29, 43, 45, 47, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590. fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XXXII nr. 1 og vedlegg XIII nr. 56d (direktiv 96/98/EF). Endret 7 des 1993 nr. 1303, 28 jan 1997 nr. 119, 22 des 1998 nr. 1345, 29 des 1998 nr. 1466, 2 mars 1999 nr. 411, 4 juni 2002 nr. 926 og 1. juni 2004 nr. 812. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel I Generelle bestemmelser	1108
§ 1 Virkeområde.....	1108
§ 2 Definisjoner.....	1108
§ 3 Plikter.....	1109
§ 4 Fravik.....	1110
Kapittel II Dokumentasjon, godkjenning og sertifisering	1110
§ 5 Dokumentasjon.....	1110
§ 6 Godkjenning og besiktelse.....	1110
§ 7 Sertifisering.....	1111
Kapittel III Spesielle byggekrav	1111
§ 8 Spesielle stabilitetskrav for beredskapsfartøy.....	1111
§ 9 Dokumentasjon for operasjon i områder med en døgnmiddeltemperatur under 0 °C.....	1111
§ 10 Spesielle lastelinjebestemmelser.....	1112
§ 11 Spesielle krav til fremdriftsmaskineriet.....	1112
Kapittel IV Supplerende beredskapsutstyr	1113
§ 12 Gassdeteksjon.....	1113
§ 13 Beredskapsutstyr.....	1113
§ 14 Slepning og skyving.....	1114
Kapittel V Særskilte krav til beredskapsfartøy med redningsoppgaver	1115
§ 15 Manøvreringsevne.....	1115

§ 16	Redningssone og fribord	1115
§ 17	Redningsutstyr.....	1116
§ 18	Kommandoplass	1116
§ 19	Innredning, inventar og medisinsk utstyr for reddede m.v.....	1116
§ 20	Belysning av redningssonen og området rundt beredskapsfartøyet.....	1118
§ 21	Kommunikasjonsutstyr	1118
§ 22	Helikoptervinsjesone.....	1118

Kapittel VI Vilkår for godkjenning av utstyr

og for beredskapsutstyrets effektivitet

§ 23	Vilkår for godkjenning av beredskapsutstyr.....	1119
§ 24	Beredskapsutstyrets effektivitet	1119

Kapittel VII Bemanning, operasjon- og beredskapsplaner m.v.....

§ 25	Bemanning	1119
§ 26	Opplæring.....	1120
§ 27	Planer og instruksjoner.....	1120

Kapittel VIII Avsluttende bestemmelser

§ 28	Ikrafttredelse	1121

Kapittel I

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

(1) Denne forskrift gjelder for nye og eksisterende beredskapsfartøy som er eller skal registreres i norsk register.

(2) For eksisterende beredskapsfartøy gjelder ikke bestemmelsene i § 11 første til femte ledd.

(3) Beredskapsfartøyets fartsområde kan begrenses etter bestemmelsene i § 9, eller til fartsområde fastsatt i henhold til forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- Anerkjent standard*: Standarder utgitt av NS/BS/ISO/CEN eller tilsvarende nasjonale og internasjonale standarder anerkjent av Sjøfartsdirektoratet, ved enkeltvedtak.
BS: British Standard
CEN: European Committee for Standardization
ISO: International Standards Organization
NS: Norsk Standard
- Beredskapsfartøy*: Fartøy som er tillagt oppgaver i forbindelse med fare- og ulykkessituasjoner i petroleumsvirksomheten, samt vakthold rundt innretninger.
- Beredskapsutstyr*: Utstyr ombord til bruk i forbindelse med redningsaksjoner, fare- og ulykkessituasjoner i petroleumsvirksomheten.
- Eksisterende beredskapsfartøy*: Fartøy som ikke er nytt.
- Godkjent*: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

- f) *Innretning*: Fast og flyttbar innretning, herunder bore-/produksjonsskip som har utstyr for boring etter og produksjon av undersjøiske petroleumforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter og produksjon av undersjøiske petroleumforekomster.
- g) *Lastelinjekonvensjonen*: Den internasjonale konvensjon om lastelinjer som ble undertegnet i London den 5. april 1966 med senere endringer, herunder endringer foretatt ved 1988 Protokollen til Lastelinjekonvensjonen 1966.
- h) *Nytt beredskapsfartøy*: Fartøy hvor kjøl strekkes, eller som er på et lignende byggetrinn, på eller etter den dag denne forskrift trer i kraft. Likt med nytt beredskapsfartøy regnes fartøy som innkjøpes fra utlandet og fartøy hvis ombygging for beredskapsfartøytjeneste påbegynnes på eller etter nevnte dag.
- i) *Redningssone*: Den del av fartøyet som er bestemt benyttet for ombordtaking av personer som befinner seg i sjøen.
- j) *Typegodkjent*:
 - 1. For utstyr som omfattes av forskrift av 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr: Typegodkjent av teknisk kontrollorgan og merket i henhold til nevnte forskrift.
 - 2. For annet utstyr: Typegodkjent av Sjøfartsdirektoratet.
- k) *1- og 10-års stormkondisjon*: Den minst gunstige kombinasjon av strøm-, bølge- og vindkrefter som kan forventes i løpet av henholdsvis 1 år og 10 år.

Endret ved forskrift 29 des 1998 nr. 1998 nr. 1466 (i kraft 1 jan 1999).

§ 3

Plikter

(1) Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

(2) Rederiet skal legge forholdene til rette for å påse at bestemmelsene i denne forskriften følges. Rederiet skal også påse at enhver som måtte utføre arbeid for denne, enten personlig, ved ansatte eller ved selvstendige entreprenører, følger bestemmelsene i denne forskriften. Dette gjelder både under prosjektering, bygging og drift av beredskapsfartøy.

(3) Rederiet skal gi skipsføreren og ledelsen ombord nødvendige instruksjoner gjennom operasjonsmanualen, med tilhørende prosedyrer/sjekklistor og liknende, for til enhver tid å kunne dokumentere at denne forskriftens krav blir fulgt.

(4) Rederiet skal sørge for at alle operasjons- og konstruksjonsbegrensninger fastsatt av myndighet, besiktelsesinstitusjon, verksted og utstyrsprodusent følges. Rederiet skal videre innarbeide i operasjonsmanualen mv. eventuelle tilleggskrav, som er nødvendig ut fra rederiets vurdering for å oppnå sikker beredskapstjeneste og ivareta mannskapet og fartøyet sikkerhet.

(5) Skipsføreren skal følge forskriftens krav og rederiets operasjonsmanual. Han plikter også å underrette rederiet ved feil eller mangler i operasjonsmanualene i relasjon til forskriftens krav eller andre forhold relatert til sikker drift. Inntil forholdet er avklart plikter han å iverksette nødvendige korrigerende tiltak og å informere rederiet om disse.

(6) Skipsføreren skal sørge for at alle avvik under drift blir vurdert og avviksbehandlet etter dokumentert system. Avvik av betydning for sikkerheten skal rapporteres til Sjøfartsdirektoratet gjennom rederiet.

(7) Skipsføreren skal gjennom rederiet rapportere til Sjøfartsdirektoratet om personskaider, nestenulykker og andre hendelser av betydning for sikkerheten.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel II

Dokumentasjon, godkjenning og sertifisering

§ 5

Dokumentasjon

(1) Rederiet skal senest 8 uker før sertifikat for beredskapsfartøy kan utstedes, sende Sjøfartsdirektoratet nødvendig dokumentasjon i tre eksemplarer som viser at fartøyet tilfredsstiller denne forskriftens krav til:

- a) Spesiell stabilitet (jf. § 8).
- b) Operasjon i områder med døgnmiddeltemperatur under 0 °C (jf. § 9).
- c) Spesielle lastelinjebestemmelser (jf. § 10).
- d) Fremdriftsmaskineri (jf. § 11).
- e) Gassdeteksjonsutstyr (jf. § 12).
- f) Beredskapsutstyr utover forskriftens minimumskrav som skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet (jf. § 13, første ledd, § 14, § 23 og § 24).
- g) Beredskapsutstyr utover forskriftens minimumskrav som ikke skal godkjennes (jf. § 13, tredje ledd, § 23 og § 24).
- h) Manøvreringsevne (jf. § 15).
- i) Redningssone og fribord med belysning (jf. § 16 og § 20).
- j) Redningsutstyr med utsettingsarrangement (jf. § 17).
- k) Kommandoplass, kommunikasjonsutstyr og innredning samt inventar og medisinsk utstyr for reddede mv. (jf. § 18, § 19 og § 21).
- l) Helikoptervinsjesonen (jf. § 22).
- m) Bemanning frigjort for beredskapsoppgaver samt planer og instruksjoner for gjennomføringen av de beredskapstjenester beredskapsfartøyet kan tilby, herunder opplæring og øvelser i forbindelse med disse tjenester (jf. § 25, § 26 og § 27). (Kun ett eksemplar.)

(2) For eksisterende beredskapsfartøy kan fartøyet og ombordværende beredskapsutstørs kapasiteter og operasjonelle begrensninger være basert på rederiets og skipsførerens egenerklæring og relevant dokumentasjon i henhold til denne forskriftens krav i Kapittel I-VIII.

(3) Rederiet skal ved forandringer, ombygginger og installasjon av nytt utstyr sende Sjøfartsdirektoratet opprettet dokumentasjon i god tid før arbeidet påbegynnes.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 6

Godkjenning og besiktelse

(1) Sertifikat for beredskapsfartøy utstedes på grunnlag av relevante lasteskipssertifikater, samt dokumentasjon og besiktelsesrapport som viser at denne forskriftens krav er oppfylt.

(2) Besiktelse skal gjennomføres av Sjøfartsdirektoratet under nybyggings-, ombyggings- og driftsfasen for å sikre at aktivitet, produkt eller tjeneste i forbindelse med denne forskriften er etterkommet.

§ 7

Sertifisering

(1) Sjøfartsdirektoratet utsteder sertifikat for beredskapsfartøy. Vedlegg til sertifikatet spesifiserer de beredskapstjenester fartøyet er kontrollert for, det beredskapsutstyr som rederiet har tatt om bord, operasjonelle begrensninger og kapasiteter for fartøyet og utstyret.

(2) Beredskapsfartøyet er gjenstand for årlig besiktelse. Såfremt fartøyet fortsatt tilfredsstillende for forskriftens krav kan sertifikat for beredskapsfartøy påtegnes av Sjøfartsdirektoratet og derved gis fornyet gyldighet for 1 år.

(3) Rederiet er pliktig å fremstille fartøyet til besiktelse til riktig tidspunkt.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel III Spesielle byggekrav

§ 8

Spesielle stabilitetskrav for beredskapsfartøy

(1) Intakt stabilitet og stabilitet i skadet tilstand, herunder vannrette skott skal oppfylle bestemmelsene i § 43 og § 44 i den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av lasteskip.

(2) Ved beregning av stabilitet i skadet tilstand, benyttes skadedefinisjoner for forsyningskip (jf. § 43 fjerde ledd i den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av lasteskip) med følgende unntak:

- a) Vertikal skade i skadeområdet regnes fra fartøyet bunn til 2 meter over sommerlastelinjen (uten trim).
- b) Eventuelle dekk i skadeområdet skal antas skadet.

§ 9

Dokumentasjon for operasjon i områder med en døgnmiddeltemperatur under 0 °C

(1) De maksimale miljøforhold (temperatur i luft og sjø, luftfuktighet, isforhold, ising, drivis, mv.) som beredskapsfartøyet skal kunne operere under, spesifiseres av reder.

(2) Beredskapsfartøy som skal operere i områder med en døgnmiddeltemperatur under 0 °C, skal dokumentere at fartøyet med utvendig plassert utstyr og systemer kan operere og utføre sine beredskapstjenester sikkert under de spesifiserte miljøforhold. Dokumentasjonen skal omfatte:

- a) Utstyr for daglig normal drift (f.eks. kraner, nautisk utstyr, luftsystemer osv.).
- b) Systemer og utstyr for drift under nødsituasjoner (f.eks. beredskapsutstyr, alarmsystem, redningsutstyr, utvendig brannledning).
- c) Beregning av vekt og fordeling av maksimal nedising (jf. § 12 i den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av lasteskip).
- d) Beregning av alle relevante lastetilstander med maksimal islast i henhold til fartøyet drift (jf. § 15, fjerde ledd i den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av lasteskip).
- e) Styrkemessig konsekvens av eventuell oppbygging av islast på komponenter og utstyr.

- f) Arrangement og utstyr for å holde områder på fartøyet isfritt (f.eks. avisingsystem for redningssone, redningsutstyr, helikoptervinsjesonen, arbeidsområder osv.).
- g) Materialanvendelse i utvendig utstyr og systemer med henblikk på å tåle temperaturer under 0 °C.
- h) Operasjonsinstrukser for tiltak som er nødvendige for forsvarlig drift i områder med en døgnmiddeltemperatur under 0 °C. Instruksene skal sette klare kriterier for når operative tiltak må iverksettes, f.eks. ved lav temperatur over lengre tid, lav temperatur i forbindelse med stor luftfuktighet (fare for isdannelse) mv.

§ 10

Spesielle lastelinjebestemmelser

- (1) Fartøyet skal ha internasjonalt lastelinjesertifikat som for lasteskip.
- (2) For sider og frontskott av overbygninger og dekkshus som er plassert forenfor midtskips, skal lastelinjekonvensjonens krav om værtette dører, terskelhøyde for dører samt lysventiler med blindlokk m.m. gjøres gjeldende ett dekk høyere enn angitt i konvensjonen, – regel 13.
- (3) Er styrehuset plassert forut, skal styrehusvinduenes størrelse begrenses til det nødvendige. Utvendige eller innvendige blindlokk/lemmer til vinduer i styrehusfront skal finnes om bord. Minst to av disse skal være utstyrt med kikkhull. Blindlokk for vinduer i styrehus kan være avtagbare dersom de kan påsettes raskt.

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 812.

§ 11

Spesielle krav til fremdriftsmaskineriet

- (1) Beredskapsfartøyet skal ha minst 2 uavhengige fremdriftssystemer.
- (2) Hvert fremdriftssystem skal bestå av følgende delsystemer:
 - a) Kraftproduksjonssystem (dieselmotor/generator med hjelpesystemer slik som brennstoff-, smøreolje-, kjølevanns- og lufttilførsel mv.).
 - b) Kraftfordelingssystem (gir, akslinger, strømfordeling, tavler, transformatorer, kabling mv.).
 - c) Propellanlegg (hydraulikkenheter, elektromotor, kjølesystem og thrusterkontrollenhet for hver gruppe av propellene mv.).
 - d) Styresystem (rorkontroll, kontroll av pådrag og retning for propellene mv.).
- (3) Alle aktive komponenter som inngår i hver av de ovennevnte delsystemene skal kunne feile uten at feilen overføres til eller blokkerer de tilsvarende delsystem i det andre uavhengige fremdriftssystem.
- (4) Beredskapsfartøyet skal fullt utrustet kunne gjøre minst 4 knop forover i stille vær med det kraftigste fremdriftssystemet ute av drift.
- (5) Beredskapsfartøyet skal ha drivstoff mv. for 4 døgn utover det som kreves for en normal driftsperiode på feltet.
- (6) Eksisterende beredskapsfartøy skal ha minst 2 uavhengige fremdriftsmuligheter. Disse skal være slik innrettet at ved stopp på den ene kan den andre fremdriftsmulighet fortsatt benyttes for manøvrering av fartøyet.

Kapittel IV

Supplerende beredskapsutstyr

§ 12

Gassdeteksjon

- (1) Beredskapsfartøy som opererer ved innretninger som produserer hydrokarboner skal ha ombord minst to godkjente transportable eller faste gassdetektorer egnet for deteksjon av de gasser som kan være aktuelle.
- (2) Det skal i operasjonsmanualen om bord gis nødvendige instruksjoner for sikker operasjon av fartøyet i tilfelle gassutblåsning eller gassende olje på havoverflaten, som kan medføre fare for eksplosiv eller giftig atmosfære i området.
- (3) I vedlikeholdssystemet skal det være rutiner for kalibrering av gassmåleutstyret.

§ 13

Beredskapsutstyr

- (1) Beredskapsutstyr ombord, utover forskriftens minimumskrav, som skal benyttes direkte for redning av mennesker, eller utstyr som ved svikt kan medføre skade eller tap av menneskeliv skal være godkjent i henhold til kapittel VI.
- (2) Eksempler på slikt beredskapsutstyr kan være:
 - a) Vannkanoner for brannbekjemping.
 - b) Utstyr for overføring av personell mellom innretning og beredskapsfartøy.
 - c) Utstyr for overføring av personell mellom fartøy og helikopter.
 - d) Fast gassdeteksjons- og nedstengningssystem.
 - e) Utstyr og arrangement for oppsamling, pumping og lagring av olje ombord i forbindelse med oljevern.
 - f) Helikopterdekk
 - g) Utstyr for å etterfylle drivstoff til helikopter om bord eller i luften.
 - h) Fast tåkestråle-/overrislingsystemer for å skjerme beredskapsfartøy, MOB-båt og redningsmannskap mot varmestråling.
 - i) Redningsutstyr (ekstra MOB-båter o.l.) utover kravene i kapittel VI for redning av personell i sjøen.
 - j) Utstyr i forbindelse med hyperbar evakuering/redning.
- (3) Beredskapsutstyr som utover forskriftens minimumskrav ikke kommer inn under nr. 1, men som likevel er viktige for de tjenester beredskapsfartøyet skal utføre, skal være vurdert og godkjent gjennom rederiets egenkontroll i henhold til kapittel VII.
- (4) Eksempler på beredskapsutstyr som skal vurderes og godkjennes gjennom rederiets egenkontroll kan være:
 - a) Radar med alarmgrense og annet utstyr for vakthold rundt en innretning.
 - b) Transportabelt belysningsutstyr som kan benyttes som over- eller undervannsbelysning i redningssonen.
 - c) Opplegg for at fartøyet skal kunne fungere som en midlertidig kommunikasjonssentral og som kommandoplass for koordinering av større redningsoperasjoner.
 - d) Oljevernutstyr.
 - e) Spesielt utstyr for bekjempelse av brann på innretningen.
 - f) Linekastende apparater utover det som er krav for skip.
 - g) Kanon for skyting av dregg o.l. med slepeline.
 - h) Utstyr som livbøyer med bøyelys og line, line med karabinkroker, haker med langt skaft og stor ring, ekstra redningsvester, utstyr for overflatesvømmere, nattkikkert, markeringsbøyer etc.

- i) Eventuelle flyttbare/faste ledere langs fartøysiden for overflatesvømmere og dykkere.
- (5) En liste over alt utstyr som på denne måte er vurdert og godkjent gjennom rederiets egenkontroll, inkludert fastsatte operasjonelle begrensninger og kapasiteter der det er relevant, skal sendes Sjøfartsdirektoratet.

(6) Alt beredskapsutstyr som fartøyet vil ha ombord i henhold til denne paragraf vil bli listet opp i vedlegg til Sertifikat for Beredskapsfartøy, jf. § 7.

Endret ved forskrift 1 juni 2004 nr. 812, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 14

Sleeping og skyving

(1) Beredskapsfartøy som ønsker å tilby nødsleeping av drivende skip, lektere og andre innretninger samt gjenstander i sjøen som en del av sin beredskapstjeneste skal tilfredsstillende følgende krav:

- a) For fartøy som sleper og blir utsatt for en tverrskipskraft som gir fartøyet en hastighet tverrskips gjennom vannet på 5 knop, skal første skjæringspunkt mellom kurvene for kregende arm og rettende arm (GZ-kurven) opptre ved en vinkel mindre enn fyllingsvinkelen.
 - b) For fartøy som sleper og blir utsatt for en tverrskipskraft tilsvarende fartøyets maksimale slepekraft multiplisert med 0.65, skal arealet mellom kurven for rettende arm (GZ-kurven) og kurven for kregende arm regnet fra første skjæringspunkt til den vinkel som opptre først av 40 grader, vinkelen for maksimal GZ-verdi eller fyllingsvinkelen, være større eller lik 0,010 meterradianer. Kregemomentets vertikale arm skal regnes fra senter av propellen(e) til festepunktet for sleperen.
 - c) Slepekrok med innfesting skal være beregnet for fartøyets maksimale slepekraft, og med en sikkerhetsfaktor på minst 5 i forhold til materialets bruddgrense.
 - d) Slepekroken skal være festet slik at den kan bevege seg fritt i den aktuelle horisontale og vertikale sektor sleperen kan vandre i.
 - e) Slepekrok skal ha en driftssikker og hensiktsmessig nødutløsningsmekanisme. Nødutløsning av slepekroken skal kunne skje fra alle steder hvor fartøyet skal kunne manøvreres fra samt fra sikkert sted på dekk i umiddelbar nærhet av slepekroken. Dersom fartøyet har bredt styrehus, skal nødutløsning kunne skje fra både styrbord og babord side av styrehuset.
 - f) Nødutløsning skal kunne utføres uansett kregning av fartøyet, vinkel og retning av draget i slepekrok mv.
 - g) Fartøyet skal ha en innhalingsvinsj kraftig nok til å kunne hale inn og å huke på kroken, slepewire/tau av aktuell dimensjon og lengde.
 - h) For beredskapsfartøy som ønsker å benytte slepevinsj i stedet for krok skal vinsjen med hensyn til utførelse og prøving tilfredsstillende den Internasjonale standard (ISO nr. 7365). Vinsjen skal kunne utløses fra broen. Styrken av vinsjfundamentet skal tilpasses vinsjens holdekraft.
 - i) Slepewiren til slepevinsj med tilhørende sjakler o.l. skal ha en bruddstyrke på minst 3 ganger fartøyets statiske slepekraft (bollard pull).
 - j) Alt løst utstyr som inngår i slepevinsjarrangementet så som sjakler, ringer, wire, trosser etc. skal være sertifisert.
 - k) Beredskapsfartøy skal også ha egnet utstyr for å kunne etablere slepeforbindelse med annet fartøy.
- (2) Til beredskapsfartøy som skal utføre nødsleeping av drivende skip, lektere og andre innretninger samt gjenstander i sjøen, stilles det spesielle krav til fartøyets kollisjonsstyrke,

vanntetthet og stabilitet etter skade. Disse forhold skal dokumenteres og godkjennes gjennom:

- a) Kollisjonsberegninger som angir antatt maksimal skade av fartøyet i forbindelse med etablering av skyvekontakt med den drivende innretning/gjenstand under aktuelle maksimale værforhold, som spesifisert av rederiet.
- b) Skadestabilitetsberegninger ved antatt maksimal skade etter kollisjon. Beregningene skal tilfredsstillende kravene angitt i § 8.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel V

Særskilte krav til beredskapsfartøy med redningsoppgaver

§ 15

Manøvreringsevne

- (1) Beredskapsfartøyet skal minst kunne gjøre 12 knops fart i stille vær med full utrustning, fulle bunkers og vanntanker.
- (2) Manøvrerings- og posisjoneringsevne skal være tilstrekkelig for å utføre tiltenkte beredskapstjenester når man tar hensyn til de sjø-, vind- og strømforhold som kan forventes i det farvann som beredskapsfartøyet skal benyttes.
- (3) Beredskapsfartøyet skal kunne presse bauen opp mot været etter å ha blitt slått 15 ut av kurs, uten å endre posisjon, ved værforhold tilsvarende 1-års stormkondisjon. Fartøyet skal videre kunne holde posisjonen med været inn rett forfra, under forhold tilsvarende 10-års stormkondisjon.
- (4) Beredskapsfartøy skal kunne holde posisjon med været inn på tvers i den utstrekning dette forutsettes for beredskapsutstyrets effektivitet.
- (5) Ovennevnte krav skal dokumenteres ved hjelp av beregninger, modellforsøk eller prøver, så langt Sjøfartsdirektoratet finner det nødvendig. Begrensninger og kapasiteter vil bli dokumentert i vedlegg til sertifikat for beredskapsfartøy.

§ 16

Redningssone og fribord

- (1) Fribordet vurderes særskilt for hvert fartøy. Vurderingen avgjøres på grunnlag av fartøyet type og egenskaper samt det redningsutstyr som finnes om bord. Fribordet bør være minst mulig. For nye beredskapsfartøyer skal det dog ikke være mindre enn 1 meter.
- (2) Beredskapsfartøyet skal ha en redningssone på hver side av fartøyet.
- (3) Redningssonene skal plasseres midtskips og skal være i forsvarlig avstand fra propellene. Redningssonens lengde skal være minst 10 meter.
- (4) Redningssonene skal være arrangert og utstyrt slik at mannskapet kan arbeide effektivt og sikkert også i dårlig vær. I redningssonen skal det være to porter hver på ca. 1200 mm. De skal kunne låses i lukket og åpen stilling. Alternativt kan et annet likeverdig arrangement benyttes.
- (5) Redningssonene skal være tydelig merket i forkant og akterkant ved striper som strekker seg fra topp av skansekleddning og ned til vannlinjen. I tillegg skal sonen merkes med «Rescue Zone». All merking skal være med kontrastfarger.
- (6) I redningssonene skal det normalt ikke være fendere eller andre utvekster på skroget. Hvis fendere er nødvendige av andre årsaker skal disse påseises plater under og over, som har en bredde av minst 3 ganger overhenget eller fenderens dybde.

(7) Kjølevannsutløp o.l. skal, om de ikke kan føres ut aktenfor redningssonen, føres ut i en dybde på minst 2 meter under vannlinjen.

(8) Dekket ved redningssonene skal gi tilfredsstillende plass for redningsarbeidet på hver side av fartøyet, og ha beskyttet gangvei fri for hindringer med antisklibelegg og rekkverk fram til utvendig avspylingsdusj og resepsjon.

(9) En av redningssonene kan utstyres som angitt i § 17, fjerde ledd.

Endret ved forskrift 2 mars 1999 nr. 411 (i kraft 1 sept 1999).

§ 17

Redningsutstyr

(1) Beredskapsfartøyet skal være utstyrt med en hurtiggående typegodkjent mann-over-bord-båt (MOB-båt) i tillegg til de redningsmidler som kreves for lasteskip. MOB-båten skal tilfredsstillende gjeldende forskrift om evakuerings- og redningsmidler for flyttbare innretninger.

(2) Det skal være et arrangement som sikrer rask og sikker utsetting og ombordtaking av MOB-båt også under dårlige værforhold. MOB-båter skal ha et arrangement som skånsomt bringer personer fra sjøen og ombord på båten.

(3) Utsettingsarrangementet skal oppfylle følgende krav:

- a) Sjøfartsdirektoratets forskrifter om evakuerings- og redningsmidler på flyttbare innretninger.
- b) Kran/davitarrangement skal være slik at det ikke er fare for at davit/kranbom slår ned i MOB-båten når denne er på sjøen, ved operasjon i dårlig vær ved 20 rulling av beredskapsfartøyet.
- c) Utsettingsarrangementet skal plasseres tilnærmet midtskips.
- d) MOB-båten skal kunne styres sikkert med hensyn på pendling og slag mot skipsiden under låring og heising i sjøgang.
- e) MOB-båten skal kunne settes ut ved «dødt skip» som forlangt for livbåter på lasteskip, dersom den skal inngå som en del av skipets redningsutstyr.

(4) Beredskapsfartøyet skal for øvrig ha et arrangement som skånsomt bringer personer direkte fra sjøen og ombord på fartøyet. Dette arrangementet skal kunne opereres fra fartøyet og være egnet til bruk under vanskelige værforhold. Redningssonen skal ha et arrangement som gjør det mulig for personer i sjøen å klatre ombord ved egen hjelp. Arrangementet skal også kunne redde bevisstløse personer i sjøen.

Endret ved forskrift 28 jan 1997 nr. 119 (i kraft 1 juli 1997), 29 des 1998 nr. 1466 (i kraft 1 jan 1999).

§ 18

Kommandoplass

Kommandoplassen skal være slik plassert at føreren av beredskapsfartøyet alltid kan ha oversikt over redningssonene og helikoptervinsjesonen samtidig som føreren kan manøvrere fartøyet og gjennomføre nødvendig kommunikasjon.

§ 19

Innredning, inventar og medisinsk utstyr for reddede m.v.

(1) Beredskapsfartøyet skal ha resepsjon, behandlingsrom for skadede, oppholdsrom og sanitærrom med nødvendig antall håndvasker, dusjer og klosetter for reddede, rom for omkomne samt køyeplasser for 10 % av antall reddede som kan tas om bord. I oppholdsrom skal det være fast monterte sitteplasser. Alle rommene og tilstøtende korridorer skal ha antisklibelegg.

(2) Reder skal beregne 0,75 m² pr. person ved oppmåling av areal for antall reddede som kan plasseres om bord. Innredning for bemanning, unntatt sanitærrom, behandlingsrom,

bysse, styrehus og eventuelt radiatorom, kan medregnes. Gulvareal som opptas av fast innredning som køyer, bord, skap etc. skal ikke medregnes.

(3) Resepsjonen skal være i umiddelbar nærhet av dekket ved redningssonen. Resepsjonen skal være av en slik størrelse at reddede/skadede både kan registreres og prioriteres for behandling.

(4) Behandlingsrommet skal være slik plassert, innredet, utstyrt og dimensjonert at medisinsk førstehjelp av skadede kan utføres forsvarlig. Behandlingsrommet skal være i umiddelbar nærhet av resepsjonen. Gulvflaten skal ikke være mindre enn 15 m². Rommet skal kun benyttes til behandling av skadede personer. Rommet skal minst være utstyrt med:

- a) håndvask med blandebatteri
- b) behandlingsbenk
- c) fast stativ med plass for 2 bærer
- d) flyttbart instrumentbord med avfallsskurv
- e) medisinskap, giftskap og andre nødvendige skap
- f) stillbar arbeidslampe
- g) skrivebord med arkivskuff
- h) telefon som kan betjenes samtidig som pasienten behandles (jf. § 21 bokstav f).

(5) Sjøfartsdirektoratet kan fastsette nærmere veiledning for teknisk medisinsk utstyr og inventar til rommene nevnt i første ledd.

(6) Adkomstvei mellom redningssonen og behandlingsrommet og mellom behandlingsrommet og helikoptervinsjesonen skal være dimensjonert og arrangert for båretransport. Dører fra behandlingsrommet og ut til rednings- og helikoptervinsjesonen skal ha en bredde på minst 730 mm. Det skal være lignende forsvarlig atkomst mellom redningssonen og helikoptervinsjesonen.

(7) Rom for omkomne skal være dimensjonert for et antall personer tilsvarende 10 % av det antall reddede som kan tas ombord og være slik innredet at omkomne kan plasseres på en estetisk forsvarlig måte. Ved siden av fast monterte køyer eller lignende skal det være gulvplass stor nok til at sykebare kan bringes inn i rommet. Atkomstvei til rommet skal være dimensjonert og arrangert for båretransport. Rommet skal ha separat mekanisk ventilasjon.

(8) Alle rom for overlevende skal utstyres med nødutgang. Nødutgangens størrelse skal minst være 800 x 800 mm.

(9) Belysningen skal være minst 300 lux på steder der syke eller skadede behandles. Det skal være uttak for flyttbare elektriske apparater og lyskilder i behandlingsrommet og i alle oppholdsrom. Belysningen i oppholdsrom skal kunne dempes.

(10) Beredskapsfartøyet skal ha tilfredsstillende varmeanlegg og ventilasjon i henhold til de til enhver tid gjeldende bestemmelser om innredning på lasteskip.

(11) Fast utvendig arrangement med varmt og kaldt vann skal installeres slik at reddede personer skal få adgang til avspyling av olje e.l. Under spylearrangementer skal det være rist av strekkmetall og med håndtak på skottet samt antisklibelegg fram til redningssone og resepsjon.

(12) Ulltepper eller tilsvarende for det antall reddede som fartøyet er beregnet å kunne ta imot, skal oppbevares om bord.

(13) Nødproviant og engangskrus tilstrekkelig for reddede i minst 2 dager, skal oppbevares ombord.

(14) Vannforsyningen skal være minst 100 liter pr. person beredskapsfartøyet er beregnet for, utover fartøyet eget behov.

Endret ved forskrift 22 des 1998 nr. 1345 (i kraft 1 jan 1999).

§ 20

Belysning av redningssonen og området rundt beredskapsfartøyet

- (1) Lysstyrken i redningssonen og i området rundt fartøyet skal være følgende:
 - a) I redningssonen: minst 150 lux.
 - b) Ved vannflaten fra redningssonen og ut til en avstand av minst 10 meter fra fartøyet: 100 lux.
 - c) Øvrig område ut til en avstand fra fartøyet på minst 20 meter minst 50 lux.
- (2) Beredskapsfartøyet skal utstyres med minst 2 stk. 360° lyskastere som er egnet til søk, hvorav minst en skal være fjernstyrt.
- (3) Lysarrangementet skal installeres på en slik måte at det i minst mulig grad blander utsikten fra kommandoplassen og for helikopterfører.

§ 21

Kommunikasjonsutstyr

Beredskapsfartøy skal være utstyrt med følgende kommunikasjonsutstyr utover de krav som gjelder for lasteskip:

- a) Aeromobilt VHF-radiotelefonutstyr med frekvenser for kommunikasjon med helikopter.
- b) Bærbart maritimt VHF-radiotelefonutstyr egnet til bruk i støyfylte omgivelser.
- c) Aeromobilt radiofyr.
- d) Godkjent internkommunikasjon mellom kommandoplass, resepsjon, behandlingsrom, oppholdsrom for reddede og all øvrig innredning samt redningssone og helikoptervinsjesone. Egnede bærbare kommunikasjonssystemer kan benyttes, hvor fast system ikke passer.
- e) Radiopeileapparat for maritime og aeromobile VHF-nødfrekvenser.
- f) Telefon med hodesett for både VHF og MB som kan tilknyttes radioinstallasjonen for direkte kontakt mellom behandlingsrom om bord og lege i land.

§ 22

Helikoptervinsjesone

- (1) Beredskapsfartøyet skal være utstyrt med helikoptervinsjesone.
- (2) Vinsjesonen skal være plassert godt klar av fartøyet overbygning og andre større hindringer som kan skape turbulens og innvirke på sikker manøvrering av helikopteret.
- (3) Eventuelle godkjente hindringer som master, kraner, daviter etc. skal være merket med kontrastfarger i den øvre del av utstyret.
- (4) Vinsjesonen og de merkede hindringene skal kunne belyses uten å sjenere manøvreringen av helikopteret og sikten under innflyvningen.
- (5) Vinsjesonen skal ha en diameter på minst 5,0 meter hvor ingen hindringer er høyere enn 0,1 meter. Eventuelle hindringer skal være godt beskyttet mot opphuking av vinsjwire med krok. Sirkelen skal være malt med gul farge i kontrast til de tilstøtende dekk. Vinsjesonen skal ha et antisklibelegg. For å hindre at vinsjesonen blir oppfattet som landingsområde, skal sonen merkes med «WINCH ONLY» i store og hvite bokstaver. Ordene skal plasseres på utsiden av soneringen lett synlig og leselig i den gunstigste innflyvningsretningen.
- (6) I området utenfor vinsjesonen i en sirkel med diameter 1,5 ganger helikopterets største lengde overalt inklusive rotor skal ingen hindring være høyere enn 3 meter. I området mellom 1,5 og 2 ganger som definert over, skal ingen hindring være høyere enn 6 meter. Største helikopter som normalt kan benytte vinsjesonen vil bli angitt i vedlegg til sertifikat for beredskapsfartøy.

Kapittel VI

Vilkår for godkjenning av utstyr og for beredskapsutstyrets effektivitet

§ 23

Vilkår for godkjenning av beredskapsutstyr

- (1) Beredskapsfartøyet skal ikke tillegges oppgaver eller påsettes utstyr som er uforenlig med beredskapsfartøyet egen sikkerhet eller som kan utsette mannskapet for unødige fare.
- (2) Beredskapsutstyret skal være dimensjonert og konstruert i henhold til en anerkjent norm. Når dette ikke finnes skal utstyret vurderes av Sjøfartsdirektoratet i hvert enkelt tilfelle. Risikoanalyse for beredskapsutstyret skal utarbeides hvor feil kan medføre store konsekvenser for beredskapstjenesten.
- (3) Operasjonelle begrensninger og kapasiteter for utstyrets bruk skal så langt mulig fastsettes, f.eks. maksimal bølgehøyde eller vindhastighet, minimum temperatur, maksimal tillatt arbeidslast som funksjon av sjøtilstand, utstyr til godkjent bruk i eventuell eksplosiv atmosfære etc.
- (4) Operasjonelle begrensninger og kapasiteter skal være basert på last- og kapasitetsberegninger etter anerkjent norm, og under hensyn til sikker operasjon for mannskap og beredskapsfartøy, samt forsvarlig behandling av reddede. Det skal tas hensyn til utstyrets plassering ombord i beredskapsfartøyet.
- (5) Funksjonsprøver og/eller EDB-simulering/modellforsøk skal om nødvendig benyttes for å fastsette de operasjonelle begrensningene.
- (6) Alle operative og eventuelle andre forutsetninger ved bruk av beredskapsutstyret skal angis. Dette inkluderer nødvendig bemanning for betjening av utstyret, spesielle forutsetninger vedrørende manøvrering av fartøy, verneutstyr, opplæring, øvelse mv. slik at dette tas hensyn til ved drift av utstyret. (Jf. § 25 og § 26.)

§ 24

Beredskapsutstyrets effektivitet

- (1) Det enkelte utstyrs effektivitet skal utredes og så langt som praktisk mulig tallfestes. Med effektiviteten menes f.eks. tidsbruk og sannsynlighet for vellykket resultat med hensyn til å plukke opp personer fra sjøen ved forskjellige sikt og værforhold.
- (2) Fartøyet skal ha et system for registrering og systematisering av erfaringer herunder også effektiviteten til beredskapsutstyret. Disse registreringene vil kunne anvendes til å bedømme utstyrets godhet og revidere operasjonelle begrensninger for utstyret, endre opplærings- og øvelsesplaner samt utbedre utstyret. Registreringene skal være tilgjengelig for operatør og offentlige myndigheter.

Kapittel VII

Bemanning, operasjon- og beredskapsplaner m.v.

§ 25

Bemanning

- (1) Minimum sikkerhetsbemanning fastsettes av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i den til enhver tid gjeldende bemanningsforskrift. Arbeidstid, avløserordninger mv. for bemanningen reguleres med hjemmel i lov om arbeidstiden på skip.

(2) Sjøfartsdirektoratet vil, basert på reders søknad, fastsette den minimumsbemanning som kreves for skipets drift under inntrådte fare- og ulykkessituasjoner, og dermed hvor stor del av fartøyets minimum sikkerhetsbemanning som i en slik situasjon kan frigjøres for betjening av beredskapsutstyret.

(3) Nødvendig beredskapsbemanning utover dette for betjening av beredskapsutstyr mv. bestemmes av reder i forhold til de samtidige tjenester som skal tilbys operatør.

(4) Rederiet skal redegjøre for de språk mannskapet behersker i beredskapssammenheng. Dette vil bli inntatt i vedlegg til sertifikat for beredskapsfartøy. Minimum skal norsk og engelsk språk beherskes muntlig av den bemanning som skal benyttes til beredskapstjenesten.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 26

Opplæring

(1) Rederiet skal spesifisere de beredskapsoppgaver som hvert enkelt besetningsmedlem om bord skal være trenet til å utføre.

(2) Rederiet skal videre spesifisere den konkrete opplæring og øvelser på land og om bord som er nødvendig for at hvert enkelt besetningsmedlem kan utføre sine beredskapsoppgaver.

(3) Før rederiet påtar seg beredskapstjenester skal det kunne dokumenteres at mannskapet har fått den opplæring og øvelse som er krevet i andre ledd.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 27

Planer og instruks

(1) Rederiet skal i operasjonsmanualen sette opp en overordnet plan for driften om bord og for de forskjellige beredskapstjenester fartøyet med utstyr og mannskap kan tilby. Planen skal vise hvordan mannskap, utstyr og fartøy er tenkt benyttet i kombinasjon med de forskjellige tjenester som tilbys eventuelt samtidig. Begrensninger som gjelder for beredskapstjenesten med tilhørende beredskapsutstyr skal fremgå.

(2) Videre skal reder utarbeide:

- a) Stillingsinstruks med fordeling av alle beredskapsoppgaver for hver beredskaps-tjeneste.
- b) Planer, instruks og sjekklister for de beredskapstjenester som tilbys.
- c) Opplærings- og øvelsesprogram for de beredskapstjenester som tilbys.
- d) Ukentlig øvelsesplan tilpasset de beredskapstjenester fartøyet tilbyr.
- e) Øvelsesopplegg sammen med den faste installasjon.
- f) System for registrering av beredskapsutstyrets effektivitet og erfaringer ved bruk av dette.
- g) System for dokumentasjon av opplæring og øvelsesopplegg.
- h) Vedlikeholdsprogram for beredskapsutstyret.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel VIII

Avsluttende bestemmelser

§ 28

Ikrafttredelse

(1) Denne forskriften trer i kraft for nye beredskapsfartøy den 1. april 1992. Fra samme dato oppheves kapittel VI i forskrift av 15. juni 1987 nr. 504 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere.

(2) For eksisterende beredskapsfartøy trer forskriften i kraft ved første periodiske besiktelse, jf. kapittel III i forskrift av 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til lasteskip m.m.

Forskrift 17. juni 2002 nr. 644 for lasteskip hvor forbrenningsmotorer drives med naturgass

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 17. juni 2002 nr. 644 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 9, 11, 16, 21, 22, 30 og 43, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 4 sep 2008 nr. 989, 13 nov 2008 nr. 1212

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	1122
§ 1 Virkeområde	1122
§ 2 Forhold til klasseinstitusjonenes regler	1122
§ 3 Forhold til berørte instanser m.v.	1122
§ 4 Definisjoner	1122
§ 5 Plikter	1123
§ 6 Fravik	1124
Kapittel 2 Godkjennelse m.m.	1124
§ 7 Godkjennelse – verifikasjon	1124
Kapittel 3 Dokumentasjon og generelle byggekrav	1124
§ 8 Dokumentasjon	1124
§ 9 Passiv sikkerhet	1125
§ 10 Arrangement	1125
Kapittel 4 Krav vedrørende drift og opplæring	1126
§ 11 Operasjon og drift	1126
§ 12 Opplæring	1126
Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser	1127
§ 13 Ikrafttredelse	1127

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder for følgende norske lasteskip:
 - a) lasteskip med installasjon hvor forbrenningsmotor er drevet av naturgass (LNG).
 - b) lasteskip med anlegg for gass der trykket ikke overstiger 10 bar og hvor det er arrangert for dual fuel eller ren gassdrift.
 - c) lasteskip hvor prinsippet med ESD-beskyttede gassmaskinrom anvendes.
- (2) Forskriften kan i den grad den er anvendelig og for forhold som ikke er regulert i internasjonalt regelverk, også gjøres gjeldende for LNG-tankskip hvor lasten benyttes som bunkers.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Forhold til klasseinstitusjonenes regler

- (1) Forhold som ikke er regulert i denne forskrift skal oppfylle DNVs regler for Gas fuelled engine installations av januar 2001 med endringer av juli 2002, eller tilsvarende regler fra annen anerkjent klasseinstitusjon etter godkjenning av Sjøfartsdirektoratet.
- (2) Dersom denne forskrift anvendes for LNG-skip i henhold til § 1, 2. ledd, vil klasseinstitusjonenes regler finne tilsvarende anvendelse.

§ 3

Forhold til berørte instanser m.v.

Forhold som berører instanser, myndigheter mv. utenfor sjøfartsadministrasjonens ansvarsfelt, forelegges ikke Sjøfartsdirektoratet, men rette vedkommende for vurdering og eventuell godkjenning i henhold til dennes krav.

§ 4

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 1. Det Norske Veritas (DNV)
 2. Lloyd's Register of Shipping (LR)
 3. Bureau Veritas (BV)
 4. Germanischer Lloyd (GL)
 5. American Bureau of Shipping (ABS).
- b) *Brannintegritet A-60*: Brannhindrende skille av klasse A-60, jf. Sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-2.
- c) *ESD*: Emergency shut down. Forkortelsen henviser til DNVs regler for Gas fuelled engine installations av januar 2002.
- d) *Delvis lukket rom*: Område hvor naturlige ventilasjonsforhold er merkbart forskjellig fra åpent dekk på grunn av at strukturer som dekk, dørk, vindfang og skott er arrangert slik at ansamling av gass kan forekomme.
- e) *Dual fuel motor*: Forbrenningsmotor som kan forbrenne gass og flytende brennstoff samtidig og i et variert blandingsforhold.

- f) *Formell sikkerhetsanalyse*: Analyse i samsvar med den til enhver tid gjeldende resolusjon vedrørende *Formal Safety Assessment* (FSA) utarbeidet av IMO (*International Maritime Organization*).
- g) *Gassfarlig rom*: Lukket eller delvis lukket rom som inneholder gasskilde, eller har direkte tilkomst eller åpninger til ethvert annet gassfarlig område.
- h) *Gassfarlige soner*: Soner på åpent dekk eller delvis lukkede rom på åpent dekk innenfor en avstand av:
 - 3 meter fra utløpet fra gasstankens sikkerhetsventil.
 - 3 meter fra gasstankåpninger, gassrørflenser, åpninger til gassfarlige områder som inneholder gasskilder.
 - 3 meter fra ventilasjonsutløp fra rom hvor eventuelle kompressorer, pumper, gassreguleringsutstyr eller lignende utstyr befinner seg, og fra utløpsåpninger for ventilasjon av røkanaler og gassmaskin- og ventilrom.
 - 2,4 meter fra den ytre overflate på et system som inneholder gass når denne overflaten er værutsatt.
- i) *Gasskilde*: Enhver ventil, utskiftbar rørkobling, pakning, kompressor eller pumpe-tetning i gassbrennstoffsystemet.
- j) *Gassikkert område*: Område eller sone som ikke er gassfarlig.
- k) *Gassmaskinrom*: Rom hvor forbrenningsmotor drevet av gass og eventuell generator er plassert.
- l) *Gassluse*: Lukket rom for passasje mellom gassfarlig og gassikkert område, for å hindre inntrenging av gass til gassikkert område.
- m) *Klassifisert fartøy*: Skip/lekter med klasse i anerkjent klasseinstitusjon.
- n) *Kontrollstasjon*: Rom som er definert som kontrollstasjon i sjøsikkerhetskonvensjonens kapittel II-2.
- o) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, flyttbar innretning, lekter eller fritidsfartøy.
- p) *LNG (Liquified Natural Gas)*: Flytende naturgass.
- q) *LNG-tankskip*: Lasteskip bygget eller utrustet for transport av LNG i bulk, jf. Den internasjonale gassskipskode (*International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*, IGC-koden).
- r) *Sjøsikkerhetskonvensjonen* (SOLAS): Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, med senere endringer.
- s) *Støkiometrisk gassblanding*: Den blanding av gass og luft som gir maksimalt eksplosjonstrykk for den aktuelle gass.
- t) *Tankrom*: Rom hvor lagertank for gass med tilhørende nødvendig utstyr er plassert.
- u) *Ventilrom*: Rom hvor nødvendig gassreguleringsutstyr til gassmotorer er plassert.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 6

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Godkjennelse m.m.

§ 7

Godkjennelse – verifikasjon

(1) For klassifiserte fartøy skal det fremlegges skriftlig erklæring fra klasseinstitusjonen om at fartøyet tilfredsstiller denne forskrift før «Erklæring om førstegangsbesiktigelse», «Fartssertifikat» eller «Sikkerhetssertifikat for konstruksjon» kan utstedes.

(2) Før sertifikater utstedes første gang og ved senere fornyelser, kan Sjøfartsdirektoratet kreve at oppfyllelse av kravene i denne forskrift verifiseres.

(3) Sjøfartsdirektoratet kan kreve praktiske prøver for å dokumentere samsvar mellom regelverk og forutsetninger.

(4) Rederiet skal påse at det ved hvert byggeprosjekt er utpekt en ansvarlig koordinator som har til oppgave å sikre kompatibilitet mellom komponenter fra underleverandører, utarbeide et prøve- og kontrollprogram, samt sikre riktig sammensetning av all styring og regulering i forbindelse med fremdrift og kraftproduksjon, inklusiv tilhørende nødarrangement.

(5) Forhold eller hendelser som kan ha innvirkning på fartøyetets omgivelser, blir ikke vurdert av Sjøfartsdirektoratet, men forutsettes forelagt de rette myndigheter for vurdering og eventuell godkjennelse.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel 3

Dokumentasjon og generelle byggekrav

§ 8

Dokumentasjon

(1) Alle forhold i denne forskrift skal dokumenteres, men dokumentasjon skal kun oversendes Sjøfartsdirektoratet i den grad direktoratet krever det.

(2) Det skal utarbeides formell sikkerhetsanalyse for hvert nytt eller endret konsept, som skal dokumentere et sikkerhetsnivå som minst er ekvivalent med et nytt tilsvarende dieseldrevet fartøy. Analysene skal gjelde det endelige konsept og skal omfatte alle relevante risikoer, også med hensyn til forhold utenfor selve skipet, som tett befolkede områder, havner, terminaler og oljeinstallasjoner.

(3) Det skal utarbeides eksplosjonsanalyse for å fastslå dimensjonerende overtrykk for gassmaskinrom, ventilrom, eller tilsvarende gassfarlig rom med skott, skrog, dekk, ventilasjonskanaler, samt eventuelle avblåsningskanaler og/eller avlastningsrom. Analysen skal baseres på en støkiometrisk gassblanding, og gjennomføres av en institusjon som er anerkjent for denne type analyse.

§ 9

Passiv sikkerhet

Følgende krav stilles til innebygd passiv sikkerhet og redundans ved svikt i operasjonelle og innlagte tekniske aktive sikringer:

- a) Gassmaskin-, ventil- og tankrom skal være plassert slik at sikkerhetsnivået i § 8, annet ledd er ivaretatt,
- b) gassmaskin-, tank- og ventilrom skal kun inneholde det minimum av utstyr, komponenter og systemer som er nødvendige for at det enkelte utstyr i det enkelte rom skal kunne ivareta sin hovedfunksjon,
- c) forbrenningsmotorene for fremdrift, tilhørende systemer for styring og kontroll samt motorer og systemer for kraftproduksjon med tilhørende fordeling og kabling skal plasseres i minimum to adskilte redundante soner slik at brann eller eksplosjon i ett av rommene ikke skal:
 1. føre til skade på annet enn det aktuelle rom,
 2. sette andre soner ut av funksjon,
 3. åpne skipet på en slik måte at det oppstår fylling av vann under hoveddekk eller progressiv fylling av noe slag,
 4. skade arbeidsområder og innredning på en slik måte at folk som oppholder seg på disse steder under normale driftsforhold blir skadet,
 5. sette kontrollstasjoner og tavlerom for nødvendig kraftfordeling ut av funksjon i henhold til prinsippene for redundant maskineri,
 6. skade redningsmateriell med utsettingsarrangement,
 7. sette brannbekjempelsesutstyr utenfor eksplosjonsskadet rom ut av funksjon, og
 8. påvirke andre områder på fartøyet slik at kjedereaksjoner med for eksempel last, gass og bunkersolje kan oppstå.

§ 10

Arrangement

- (1) For arrangement av rom, adkomst mv. gjelder følgende:
 - a) Gassmaskinrom skal under normale forhold ikke anses som gassfarlig, men blir ved gasslekkasje å betrakte som gassfarlig rom.
 - b) Tankrom sikres slik at adgang ikke er mulig under normal drift.
- (2) Gasstilførsel til forbrenningsmotor skal skjermes mot mekanisk skade.
- (3) Det skal være separat jordingskabel mellom tankbil eller tank i land og bunkringsstasjon på skipet ved overføring av brannfarlig gass eller væske. Bunkringssystemet skal også tilfredstille eventuelle krav som måtte stilles av landanlegg og relevant myndighet.
- (4) Bunkringsstasjon skal plasseres på åpent dekk og være fysisk avskjermet fra innredning, laste-/arbeidsdekk og kontrollstasjoner. Tilkobling og rørsystem skal være slik plassert og arrangert at en eventuell skade på gassrørsystemene ikke påfører skade på skipets gasstankanlegg og medfører ukontrollert utslipp av gass.
- (5) Det stilles følgende krav til ventilasjon:
 - a) Forbrenningsluft til motorer skal tilføres i separat system fra friluft i gassikkert område. Dersom dette ikke er mulig, skal luftkanal utstyres med spjeld som stenger automatisk ved overrusning,
 - b) Dersom generatorer i gassmaskinrom er luftkjølte skal det arrangeres med overtrykksventilasjon fra gassikkert område,
 - c) Hvert ventilrom skal ha separat ventilasjon med samme antall luftvekslinger som tankrom.

- (6) Det stilles følgende krav til strukturell brannsikring:
 - a) Skott og dekk rundt tankrom og ventilasjonskanaler til dette skal isoleres til brannintegritet A-60, med mindre det grenser mot tanker med ikke brennbare eller farlige stoffer.
- (7) Gassmaskinrom skal være utstyrt med et egnet vannbasert fast slukkesystem.
- (8) Det stilles følgende styrkemessige krav:
 - a) Lagertank for gass, generatoraggregater og øvrige tunge komponenter tilknyttet gasssystemet skal fundamenteres til å tåle en langskips retardasjon på 2g. Øvrige kritiske komponenter som inngår i gass- og styresystem skal være dimensjonert og bygd for å tåle den samme belastning,
 - b) Lagertank for gass skal være sikret mot å flyte opp ved en eventuell vannfylling av tankrommet, og
 - c) Lagertank for gass, som er plassert i eller under et område hvor det drives håndtering av last, skal beskyttes av struktur dimensjonert for å redusere risiko for skade på lagertank.

Kapittel 4

Krav vedrørende drift og opplæring

§ 11

Operasjon og drift

- (1) Det skal utarbeides prosedyrer som ivaretar fartøyets sikkerhetsmessige forhold ved ordinær drift, som under seilas, i havner, ved baser, ved oljeinstallasjoner og på oljefelt og ved verkstedsopphold.
- (2) På dekk eller i området rundt bunkringsstasjonen skal det ikke foregå operasjoner som kan medføre antennelsesrisiko eller fare for skade på bunkringssystemet samtidig med bunkring av gass. Driftssituasjon i maskin og gassfarlig rom og -område skal vurderes spesielt. Aktuell lagertank for gass skal være avstengt fra maskinsystemet under bunkring av gass.

§ 12

Opplæring

- (1) Hele driftsbesetningen på gassdrevet lasteskip skal ha nødvendig opplæring i gassrelatert sikkerhet, drift og vedlikehold før tiltredelse om bord.
- (2) Den delen av besetningen som har direkte ansvar for drift av gassrelatert utstyr om bord, skal i tillegg gis en spesialutdanning. Rederiet skal dokumentere at personellet har tilegnet seg nødvendige kunnskaper, og at kunnskapene til enhver tid vedlikeholdes.
- (3) Det skal avholdes regelmessige gassrelaterte beredskapsøvelser. Sikrings- og bekjempelsessystemer for å håndtere definerte fare- og ulykkeshendelser skal gjennomgås og prøves.
- (4) Opplæringsmanual skal utarbeides, og opplæringsprogram og øvelser skal tilrettelegges det enkelte fartøy og dets gassinstallasjon.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel 5

Avsluttende bestemmelser

§ 13

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2002 for nye skip og for eksisterende skip som konverteres til gassdrift etter ikrafttredelse.

Forskrift 20. februar 2003 nr. 254 om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrogsdesign eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 20. februar 2003 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 32 og 33, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og delegeringsvedtak 29. juni 2007 fra Miljøverndepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56m (forordning (EF) nr. 417/2002 endret ved forordning (EF) nr. 2099/2002, forordning (EF) nr. 1726/2003 og forordning (EF) nr. 2172/2004). Endret 8 des 2003 nr. 1781, 15 juni 2004 nr. 1011, 3 mai 2005 nr. 400. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 15. november 2007.

INNHold

§ 1	Innfasing av krav om dobbeltskrogdesign eller tilsvarende design	1127
§ 2	Plikter	1128
§ 3	Tilsynsmyndighet	1128
§ 4	Ikrafttredelse	1128
	Vedlegg I EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 417/2002 av 18. februar 2002 om framskunda innføring av krav om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon for oljetankskip med enkelt skrog og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 2978/94	1128
	Vedlegg II EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 1726/2003 av 22. juli 2003 om endring av rådsforordning (EF) nr. 417/2002 om framskunda innføring av krav om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon for oljetankskip med enkelt skrog	1135
	Vedlegg III KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 2172/2004 av 17. desember 2004 om endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 417/2002 om framskunda innføring av krav om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon for oljetankskip med enkelt skrog	1139

§ 1

Innfasing av krav om dobbeltskrogdesign eller tilsvarende design

EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56m (forordning (EF) nr. 417/2002 som endret ved forordning (EF) nr. 2099/2002, forordning (EF) nr. 1726/2003, forordning (EF) nr. 2172/2004 og forordning (EF) nr. 457/2007) om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrogsdesign- eller tilsvarende design for oljetankskip og oppheving av forordning 2978/94 gjelder som forskrift med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Denne forskrift gjelder for norske oljetankskip og alle oljetankskip som anløper norsk havn, slik disse er definert i artikkel 3 i forordningen.

Forskriften gjelder for Svalbard og Jan Mayen.

Endret ved forskrifter 8 des 2003 nr. 1781, 15 juni 2004 nr. 1011, 3 mai 2005 nr. 400, endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006, 15. november 2007.

§ 2

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Tilsynsmyndighet

Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger skal føre tilsyn med at denne forskrift følges.

§ 4

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft straks. Forskriften trer i kraft for utenlandske skip på Svalbard og Jan Mayen fra den tid Kongen bestemmer.

Vedlegg I

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF) nr. 417/2002 av 18. februar 2002 om framskunda innføring av krav om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon for oljetank- skip med enkelt skrog og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 2978/94

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNIONEN HAR –
med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fellesskapet, særleg artikkel 80
nr. 2,

med tilvising til framlegget frå Kommisjonen,¹

med tilvising til fråsegna frå økonomi- og sosialutvalet,²

med tilvising til fråsegna frå Regionutvalet,³

etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 251 i traktaten,⁴ og

ut frå desse synsmåtene:

- 1) Innanfor ramma av den felles transportpolitikken må det vedtakast ytterlegare tiltak for å auke tryggleiken og hindre ureininga innan sjøtransport.
- 2) Fellesskapet er veldig uroa over skipsulukkene der oljetankskip er innblanda og den påfølgjande ureininga av kystlinja til Fellesskapet og skadane på dyrelivet, plantelivet og andre ressursar i sjøen.
- 3) I meldinga «ein felles politikk for tryggleik til sjøs» la Kommisjonen vekt på oppmodinga frå det ekstraordinære møtet til Rådet om miljø og transport 25. januar 1993 om å støtte innsatsen til Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) for å redusere skilnaden mellom nye og eksisterande skip med omsyn til tryggleik, ved å oppgradere og/eller fase ut dei eksisterande skipa.
- 4) I resolusjonen om ein felles politikk for tryggleik til sjøs⁵ helsa Europaparlamentet kommisjonsmeldinga velkomme og oppmoda særleg til innsats for å betre tryggleiksstandarden med omsyn til tankskip.

- 5) Rådet har ved resolusjonen av 8. juni 1993 om ein felles politikk for tryggleik til sjøs⁶ gjeve full støtte til måla i kommisjonsmeldinga.
- 6) I resolusjonen som vart vedteken 20. januar 2000 om oljeureininga utanfor den franske kysten, helsa Europaparlamentet velkomme all innsats frå Kommisjonen for å framskande datoen for innføring av dobbelt skrog på oljetankskip.
- 7) Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) har i Den internasjonale konvensjonen om hindring av ureining frå skip av 1973 og den tilhøyrande protokollen av 1978 (MARPOL 73/78) fastsett internasjonalt godkjende reglar for hindring av ureining som omfattar konstruksjon og drift av oljetankskip. Medlemsstatane er partar i MARPOL 73/78.
- 8) I samsvar med artikkel 3 nr. 3 i MARPOL 73/78 gjeld denne konvensjonen ikkje for krigsskip, hjelpeskip for marinen eller andre skip som høyrer til eller vert drive av ein stat, og som berre vert nytta i offentleg, ikkje-kommersiell teneste.
- 9) Ved ei samanlikning av ulukkes- og aldersstatistikkane for tankskip går det fram at eldre skip oftare har ulukker. Det er internasjonal semje om at endringane som vart gjorde i 1992 til MARPOL 73/78, der det vart fastsett krav om bruk av dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon for eksisterande oljetankskip med enkelt skrog når dei når ein viss alder, sikrar eit høgare nivå med omsyn til vern mot utilsikta oljeureining ved kollisjon eller grunnstøyting.
- 10) Det er i Fellesskapet si interesse å vedta tiltak for å sikre at dei oljetankskipa som legg til ved dei hamnene eller terminalane til sjøs som er under jurisdiksjonen til ein medlemsstat, og dei oljetankskipa som seglar under flagget til medlemsstatar, stettar regel 13G i vedlegg I til Marpol 73/78, revidert i 2001 ved resolusjon MEPC 95(46), for å redusere risikoene for utilsikta oljeureining i europeiske farvatn.
- 11) Endringane til MARPOL 73/78-konvensjonen som IMO vedtok 6. mars 1992, tok til å gjelde 6. juli 1993. I desse tiltaka er det fastsett krav om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon for oljetankskip som vert leverte 6. juli 1996 eller seinare, med sikte på å hindre utilsikta oljeureining ved kollisjon eller grunnstøyting. Desse endringane omfatta òg ei ordning som tok til å gjelde 6. juli 1995, for gradvis innføring av dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon for oljetankskip med enkelt skrog som vart leverte før den datoen. Oljetankskip som er leverte før 1. juni 1982, skal stette krava om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon seinast 25 år og i visse høve 30 år etter leveringsdatoen. Slike eksisterande oljetankskip med enkelt skrog vil ikkje lenger kunne nyttast etter 2007 og i visse høve 2012 med mindre dei stettar krava om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon som er fastsette i regel 13F i vedlegg I i MARPOL 73/78. Denne fristen utløper seinast 2026 for eksisterande oljetankskip med enkelt skrog som er leverte før 1. juni 1982, eller dei som er leverte før denne datoen og som er ombygde for å stette krava i MARPOL 73/78 om åtskilde ballasttankar og trygg plassering av desse.
- 12) I resolusjonen MEPC 95(46) vedtok IMO sitt utval for vern av havmiljøet på det 46. møtet sitt 27. april 2001, nye vesentlege endringar til regel 13G i vedlegg I til MARPOL 73/78. Ved denne resolusjonen, som tek til å gjelde 1. september 2002, vert det innført ei ny ordning for framskunda utfasing av oljetankskip med enkelt skrog. Dei nye fristane for når oljetankskipa må stette regel 13F i vedlegg I til MARPOL 73/78 kjem an på storleiken og alderen til skipet. Oljetankskipa er difor i denne ordninga delte inn i tre kategoriar etter tonnasje, konstruksjon og alder. Alle desse kategoriane, medrekna den minste (3), er viktige i handelen innanfor Fellesskapet.
- 13) Den siste fristen for når eit oljetankskip må fasast ut er årsdagen for leveringsdatoen til skipet i følge ein tidsplan som løper frå 2003 til 2007 for oljetankskip i kategori 1, og til 2015 for oljetankskip i kategori 2 og 3.

- 14) I den reviderte regel 13G i MARPOL 73/78 vert krava for oljetankskip i kategori 1 haldne ved lag med omsyn til å ha vingtankar og dobbeltbotnrom på stader som er sikra og som ikkje vert nytta til transport av olje, og å nytte berre hydrostatisk balansert lasting.
- 15) Med den same regelen vert det innført eit krav om at oljetankskip i kategori 1 eller 2 ikkje kan drivast etter årsdagen for leveringsdatoen deira i høvesvis 2005 og 2010 med mindre dei stettar tilstandsvurderingsordninga (Condition Assessment Scheme (CAS)) som vart vedteken av IMO 27. april 2001 i resolusjonen MEPC 94(46). CAS-ordninga krev at flaggstatsstyresmakta utferdar ei samsvarsfråsegn og at han tek del i framgangsmåtane for inspeksjon under CAS.
- 16) I medhald av nr. 5 i den nemnde regelen kan oljetankskip i kategori 2 og 3 unntaksvis og i visse høve drivast etter fristen for når dei skal fasast ut. Nr. 8 bokstav b) i den nemnde regelen gjev partane i MARPOL 73/78-konvensjonen rett til å nekte oljetankskip som vert drive i medhald av dette unntaket, å leggje til ved dei hamnene eller terminalane til sjøs som er under jurisdiksjonen deira. Medlemsstatane har gjort det klart at dei aktar å nytte denne retten. Avgjerda om å nytte denne regelen må sendast til IMO.
- 17) Det er viktig å sikre at føresegnene i denne forordninga ikkje set i fare tryggleiken til mannskap og oljetankskip som søker naudhamn eller ly.
- 18) For at skipsverft i medlemsstatane skal kunne tillatast å reparere oljetankskip med enkelt skrog kan medlemsstatane unntaksvis gje slike skip tilgang til hamnene sine dersom dei ikkje har noko last.
- 19) Det bør vere mogleg å endre visse føresegner i denne forordninga slik at dei vert i samsvar med dei internasjonale instrumenta som er vedtekne, endra eller har teke til å gjelde etter at denne forordninga tok til å gjelde, utan at verkeområdet til forordninga vert utvida. Desse endringane bør vedtakast i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen.⁷
- 20) Med tanke på at fristen nærmar seg for oljetankskip med enkelt skrog som ikkje er i samsvar med krava i MARPOL 73/78 om åtskilde ballasttankar og trygg plassering av desse, og at dette er særleg viktig for oljetankskip i kategori 1, er det ikkje nokon grunn til å halde ved lag avgiftsordninga i forordning (EF) nr. 2978/94,⁸ som skil mellom slike oljetankskip og oljetankskip som stettar dei nemnde krava etter 2007; forordning (EF) nr. 2978/94 bør difor opphevast –

¹ TEF C 212 E av 25.7.2000, s. 121 og TEF C 154 E av 29.5.2001, s. 41.

² TEF C 14 av 16.1.2001, s. 22.

³ TEF C 22 av 24.1.2001, s. 19.

⁴ Europaparlamentsfråsegn av 30. november 2000 (TEF C 228 av 13.8.2001, s. 140), felles haldning frå Rådet av 7. august 2001 (TEF C 307 av 31.10.2001, s. 41) og europaparlamentsavgjerd av 13. desember 2001.

⁵ TEF C 91 av 28.3.1994, s. 301.

⁶ TEF C 271 av 7.10.1993, s. 1.

⁷ TEF L 184 av 17.7.1999, s. 23.

⁸ Rådsforordning (EF) nr. 2978/94 av 21. november 1994 om gjennomføring av IMO-resolusjon A.747(18) om måling av ballastrom i oljetankskip med atskilte ballasttanker (TEF L 319 av 12.12.1994, s. 1).

VEDTEKE DENNE FORORDNINGA:

Artikkel 1

Mål

Målet med denne forordninga er å fastsetje ei ordning for framskunda innføring av krav om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon i MARPOL 73/78-konvensjonen for oljetankskip med enkelt skrog.

Artikkel 2

Verkeområde

1. Denne forordninga skal nyttast på oljetankskip på 5000 tonn daudvekt eller meir, som
 - legg til ved hamner eller terminalar til sjøs som er under jurisdiksjonen til ein medlemsstat, uansett kva flagg dei seglar under, eller som
 - seglar under flagget til ein medlemsstat.
2. Denne forordninga skal ikkje nyttast på krigsskip, hjelpeskip for marinen eller andre skip som høyrer til eller vert drive av ein stat og som inntil vidare berre vert nytta i offentleg, ikkje-kommersiell teneste. Medlemsstatane skal så langt det er rimeleg og mogleg stette denne forordninga med omsyn til skip som er nemnde i dette nummeret.

Artikkel 3

Definisjonar

I denne forordninga tyder

- 1) «MARPOL 73/78» Den internasjonale konvensjonen om hindring av ureining frå skip av 1973, som endra ved den tilhøyrande protokollen av 1978, med seinare endringar.
- 2) «revidert regel 13G i vedlegg 1 til MARPOL 73/78» dei endringane som er gjorde til regel 13G i vedlegg 1 til MARPOL 73/78 og til supplementet til det internasjonale sertifikatet for hindring av oljeureining, som vart vedtekne ved resolusjon MEPC 94(46) av 27. april 2001, som tek til å gjelde 1. september 2002.
- 3) «oljetankskip» eit oljetankskip som definert i regel 1 nr. 4 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- 4) «daudvekt» daudvekt som definert i regel 1 nr. 22 i vedlegg 1 til MARPOL 73/78,
- 5) «nytt oljetankskip» nytt oljetankskip som definert i regel 1 nr. 26 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- 6) «oljetankskip i kategori 1» oljetankskip med ei daudvekt på 20 000 tonn eller meir, som fraktar råolje, brennolje, tung dieselolje eller smøreolje, og oljetankskip med ei daudvekt på 30 000 tonn eller meir, som fraktar anna olje enn det som er nemnd ovanfor, som ikkje stettar krava for nye oljetankskip, som definert i regel 1 nr. 26 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- 7) «oljetankskip i kategori 2» oljetankskip med ei daudvekt på 20 000 tonn eller meir, som fraktar råolje, brennolje, tung dieselolje eller smøreolje, og oljetankskip med ei daudvekt på 30 000 tonn eller meir, som fraktar anna olje enn det som er nemnd ovanfor, som stettar krava for nye oljetankskip, som definert i regel 1 nr. 26 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- 8) «oljetankskip i kategori 3» eit oljetankskip med ei daudvekt på 5 000 tonn eller meir, men mindre enn det som er spesifisert i definisjon 6 og 7,
- 9) «oljetankskip med enkelt skrog» eit oljetankskip som ikkje er i samsvar med krava med omsyn til dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon i regel 13F nr. 3 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- 10) «oljetankskip med enkelt skrog» eit oljetankskip som er i samsvar med krava med omsyn til dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon i regel 13F nr. 3 i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- 11) «alder» alderen til skipet uttrykt i kor mange år som er gått etter leveringsdatoen,
- 12) «tung dieselolje» dieselolje som definert i revidert regel 13G i vedlegg I til MARPOL 73/78,
- 13) «brennolje» tunge destillater eller rester av råolje eller ei blanding av desse produkta som definert i regel 13G i vedlegg I til MARPOL 73/78.

Endret ved forskrift 8 des 2003 nr. 1781.

Artikkel 4

Stetting av krava om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon med omsyn til oljetankskip med enkelt skrog

1. Det er ikkje tillate for oljetankskip å segle under flagget til ein medlemsstat eller for oljetankskip uansett flagg å leggje til ved dei hamnene eller terminalane til sjøs som er under jurisdiksjonen til ein medlemsstat, etter årsdagen for leveringsdatoen til skipet i det året som er spesifisert nedanfor, med mindre skipet er eit oljetankskip med dobbelt skrog:
 - a) for oljetankskip i kategori 1:
 - 2003 for skip som er leverte i 1973 eller tidlegare,
 - 2004 for skip som er leverte i 1974 og 1975,
 - 2005 for skip som er leverte i 1976 og 1977,
 - 2006 for skip som er leverte i 1978, 1979 og 1980,
 - 2007 for skip som er leverte i 1981 eller seinare,
 - b) for oljetankskip i kategori 2:
 - 2003 for skip som er leverte i 1973 eller tidlegare,
 - 2004 for skip som er leverte i 1974 og 1975,
 - 2005 for skip som er leverte i 1976 og 1977,
 - 2006 for skip som er leverte i 1978 og 1979,
 - 2007 for skip som er leverte i 1980 og 1981,
 - 2008 for skip som er leverte i 1982,
 - 2009 for skip som er leverte i 1983,
 - 2010 for skip som er leverte i 1984,
 - 2011 for skip som er leverte i 1985,
 - 2012 for skip som er leverte i 1986,
 - 2013 for skip som er leverte i 1987,
 - 2014 for skip som er leverte i 1988,
 - 2015 for skip som er leverte i 1989 eller seinare.
 - c) for oljetankskip i kategori 3:
 - 2003 for skip som er leverte i 1973 eller tidlegare,
 - 2004 for skip som er leverte i 1974 og 1975,
 - 2005 for skip som er leverte i 1976 og 1977,
 - 2006 for skip som er leverte i 1978 og 1979,
 - 2007 for skip som er leverte i 1980 og 1981,
 - 2008 for skip som er leverte i 1982,
 - 2009 for skip som er leverte i 1983,
 - 2010 for skip som er leverte i 1984,
 - 2011 for skip som er leverte i 1985,
 - 2012 for skip som er leverte i 1986,
 - 2013 for skip som er leverte i 1987,
 - 2014 for skip som er leverte i 1988,
 - 2015 for skip som er leverte i 1989 eller seinare.
2. Eit oljetankskip i kategori 1 som er 25 år gammalt eller eldre, rekna etter leveringsdatoen, skal stette ei av dei to følgjande føresegnene:
 - a) det skal ha vingtankar eller dobbeltbotnrom som ikkje vert nytta til frakt av olje, og som stettar krava med omsyn til breidd og høgd i regel 13E nr. 4 i vedlegg 1 til MARPOL 73/78, og dekke minst 30 % av L_t i heile djupet til skipet på kvar side eller minst 30 % av det projiserte botnarealet innanfor lengda av L_t , når L_t er som definert i nr. 2 i regel 13F i vedlegg 1I til MARPOL 73/78, eller

- b) det skal nytte hydrostatisk balansert lasting i samsvar med retningslinjene som er utarbeidde av IMO ved resolusjon MEPC 64(36).

Artikkel 5

Stetting av tilstandsvurderingsordninga med omsyn til oljetankskip i kategori 1 og 2

1. Eit oljetankskip skal ikkje tillatast å leggje til ved dei hamnene eller terminalane til sjøs som er under jurisdiksjonen til ein medlemsstat, etter årsdagen for leveringsdatoen til skipet i 2005 for oljetankskip i kategori 1, og i 2010 for skip i kategori 2, med mindre skipet stettar tilstandsvurderingsordninga som er nemnd i artikkel 6.
2. Dei rette styresmaktene i ein medlemsstat kan tillate eit oljetankskip som seglar under flagget til den medlemsstaten, å vere i drift etter årsdagen for leveringsdatoen til skipet i 2005 for oljetankskip i kategori 1, og i 2010 for skip i kategori 2, dersom skipet stettar tilstandsvurderingsordninga som er nemnd i artikkel 6.

Artikkel 6

Tilstandsvurderingsordning

I medhald av artikkel 5 skal tilstandsvurderingsordninga som er vedteken ved resolusjon MEPC 94(96) av 27. april 2001, nyttast.

Artikkel 7

Frist

Etter årsdagen for leveringa av skipet i 2015 er det ikkje lenger tillate for:

- oljetankskip i kategori 2 og 3 som seglar under flagget til ein medlemsstat, å vere i drift, i samsvar med nr. 5 i den reviderte regel 13G i vedlegg I til Marpol 73/78, og
- andre oljetankskip i kategori 2 og 3 å leggje til ved dei hamnene eller terminalane til sjøs som er under jurisdiksjonen til ein medlemsstat, sjølv om dei framleis seglar under flagget til ein tredjestat i samsvar med nr. 5 i den reviderte regel 13G i vedlegg I til Marpol 73/78.

Artikkel 8

Unntak for skip som er i vanskar eller for skip som skal reparerast

1. Som eit unntak frå artikkel 4, 5 og 7 kan den rette styresmakta i medlemsstaten, med atterhald for nasjonale føresegnar, i særskilte høve tillate eit skip å leggje til ved dei hamnene eller terminalane til sjøs som er under jurisdiksjonen til denne medlemsstaten, når
 - eit oljetankskip er i vanskar eller søker ly,
 - eit oljetankskip utan last er på veg til ei hamn for å verte reparert.
2. Medlemsstatane skal i god tid, men før 1. september 2002, melde frå til Kommisjonen om dei internrettslege føresegnene som dei vil nytte i dei høva som er nemnde i nr. 1. Kommisjonen skal melde frå til dei andre medlemsstatane om dette.

Artikkel 9

Melding til IMO

1. Formannskapet i Rådet, som handlar på vegner av medlemsstatane, og Kommisjonen skal saman informere IMO om vedtakinga av denne forordninga og samstundes vise til artikkel 211 nr. 3 i havrettskonvensjonen til Dei sameinte nasjonane.
2. Kvar medlemsstat skal informere IMO om avgjerda si om å nekte oljetankskip som vert drive i samsvar med føresegnene i nr. 5 i den revidert regel 13G i vedlegg I til MARPOL

73/78, å leggje til ved dei hamnene eller terminalane til sjøs som er under jurisdiksjonen til medlemsstaten, på grunnlag av nr. 8 bokstav b) i den revidert regel 13G i vedlegg I til MARPOL 73/78.

3. Kvar medlemsstat skal melde frå til IMO om han tillót, kallar attende, opphevar eller nektar drift av oljetankskip i kategori 1 eller 2 som har rett til å segle under flagget til medlemsstaten i samsvar med artikkel 5, på grunnlag av nr. 8 bokstav a) i den reviderte regel 13G i vedlegg I til MARPOL 73/78.

Artikkel 10

Utvalsframgangsmåte

1. Kommisjonen skal få hjelp av eit utval som er oppnemnd i medhald av artikkel 12 nr. 1 i rådsdirektiv 93/75/EØF,¹ heretter kalla «utvalet».
2. Når det vert vist til dette nummeret skal artikkel 5 og 7 i avgjerd 1999/468/EF nyttast med tilvising til artikkel 8 i denne forordninga.

Det tidsrommet som er fastsett i artikkel 5 nr. 6 i avgjerd 1999/468/EF, skal vere tre månader.

3. Utvalet fastset møteføresegnene sine.

¹ Rådsforordning (EF) nr. 2978/94 av 21. november 1994 om gjennomføring av IMO-resolusjon A.747(18) om måling av ballastrom i oljetankskip med atskilte ballasttanker (TEF L 319 av 12.12.1994, s. 1).

Artikkel 11

Framgangsmåte for endring

Tilvisingane i artiklane i denne forordninga til reglane i vedlegg I til MARPOL 73/78 og til resolusjon MEPC 94(46) og 95(46) skal eventuelt endrast i samsvar med framgangsmåten i artikkel 10 nr. 2 for å tilpasse dei til endringar av desse reglane og resolusjonane som er vedtekne av IMO, så lenge slike endringar ikkje utvidar verkeområdet til denne forordninga.

Artikkel 12

Oppheving

Forordning (EF) nr. 2978/94/EF vert oppheva frå 31. desember 2007.

Artikkel 13

Iverksetjing

Denne forordninga tek til å gjelde 20. dagen etter at ho er kunngjort i *Tidend for Dei europeiske fellesskapa*.

Ho skal nyttast frå 1. september 2002.

Denne forordninga er bindande i alle delar og gjeld direkte i alle medlemsstatane.

Utfërda i Brussel, 18. februar 2002.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

J. PICQUÉ I CAMPS

Vedlegg II

EUROPAPARLAMENTS- OG RÅDSFORORDNING (EF)
nr. 1726/2003 av 22. juli 2003 om endring av rådsforordning (EF)
nr. 417/2002 om framskunda innføring av krav om dobbelt skrog
eller tilsvarende konstruksjon for oljetankskip med enkelt skrog

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNIONEN HAR –
med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fellesskapet, særleg artikkel 80 nr. 2,
med tilvising til framlegget frå Kommisjonen(1),
med tilvising til fråsegna frå økonomi- og sosialutvalet(2),
etter å ha rådspurt Regionutvalet,
etter den framgangsmåten som er fastsett i artikkel 251 i traktaten(3), og
ut frå desse synsmåtene:

- 1) I forordning (EF) nr. 417/2002(4) er det fastsett ei ordning for framskunda innføring av krav om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon i MARPOL 73/78-konvensjonen for oljetankskip med enkelt skrog, for å redusere risikoane for utilsikta oljeureining i europeiske farvatn.
- 2) Kommisjonen og medlemsstatane bør gjere alt dei kan for å sikre at liknande reglar som dei som er omfatta av denne forordninga om endring av forordning (EF) nr. 417/2002, kan fastsetjast på verdsplan i 2003 gjennom ei endring av MARPOL-konvensjonen. Både Rådet og Kommisjonen helsar velkommen den viljen som Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen (IMO) har til å halde eit tilleggsmøte i Utvalet for vern av havmiljøet (MEPC) i desember 2003 for å gjere det lettare å finne ei internasjonal løysing med omsyn til framskunda utfasing av oljetankskip med enkelt skrog og innføring av eit forbod på kort sikt mot oljetankskip med enkelt skrog som fraktar tunge oljer.
- 3) Fellesskapet ser med stor uro på at aldersgrensene for drift av oljetankskip med enkelt skrog i forordning (EF) nr. 417/2002 ikkje er tilstrekkeleg strenge. Desse aldersgrensene bør gjerast lågare, særleg på bakgrunn av forliset til «Prestige», eit oljetankskip med enkelt skrog i kategori 1, som var like gammalt som «Erika» (26 år).
- 4) I kommisjonsmeldinga til Europaparlamentet og Rådet om tryggleiken ved oljetransport til sjøs vart det gjort framlegg om aldersgrenser på høvesvis 23, 28 og 25-30 år for tre kategoriar oljetankskip med enkelt skrog, og endelege fristar til høvesvis 2005, 2010 og 2015 for slike tankskip. I det opphavlege framlegget frå Kommisjonen er det fastsett at forordninga skal nyttast på oljetankskip på 600 tonn dauvvekt eller meir. Dei grensene som til slutt vart fastsette i forordning (EF) nr. 417/2002 på grunnlag av forhandlingar, var mindre strenge på alle område.
- 5) I kommisjonsmeldinga til Europaparlamentet og Rådet om betring av sjøtryggleiken etter forliset til oljetankskipet «Prestige» vart det slått fast at Kommisjonen aktar å gjere framlegg om ei forordning om forbod mot transport av tunge oljer i oljetankskip med enkelt skrog som har kurs for eller som seglar frå medlemsstatshamner.
- 6) I konklusjonane til Rådet av 6. desember 2002 vart Kommisjonen oppmoda til snarast mogleg å gjere framlegg om framskunda utfasing av oljetankskip med enkelt skrog og om innføring av tilstandsvurderingsordninga for alle typar tankskip som er over 15 år gamle. Rådet var óg samd i at tunge oljer berre bør fraktast i oljetankskip med dobbelt skrog.
- 7) Framskunda utfasing av skip med enkelt skrog vil føre til ein monaleg auke i talet på skip til opphogging, og det bør difor gjerast ein innsats for å sikre at skip til opphogging vert handsama på ein måte som er sikker for menneske og miljø.

- 8) Tilstandsvurderingsordninga er utforma for å oppdage veikskapar i strukturen til gamle tankskip, og frå 2005 bør ho difor nyttast på alle oljetankskip som er meir enn 15 år gamle.
- 9) I resolusjonen sin av 21. november 2002 om katastrofen med oljetankskipet «Prestige» utanfor kysten av Galicia oppmoda Europaparlamentet til meir verksame tiltak som kan setjast i verk snøggare, og slo fast at denne nye katastrofen nok ein gong har streka under kor viktig det er med effektive tiltak på internasjonalt plan og EU-plan for ei monaleg betring av tryggleiken til sjøs.
- 10) Rådet og medlemsstatane bør gje Kommisjonen eit mandat til å forhandle innanfor IMO om gjennomføring av føresegnene i denne forordninga.
- 11) Ettersom den snøgt aukande mengda av olje som vert frakta over Austersjøen, utgjer ein risiko for havmiljøet, særleg om vinteren, bør dei oljetankskipa som legg til ved eller seglar frå ei hamn eller ein offshoreterminal, eller som ankrar opp i eit område som er underlagt jurisdiksjonen til ein medlemsstat i den regionen, vere utstyrde med forsterking mot is og framdriftsmaskineri som stettar dei krava som forvaltinga i medlemsstaten stiller, når istilhøva krev bruk av fartøy som har forsterking mot is.
- 12) Det er særskild viktig å få tredjestatar, særleg søkjarstatar og nabostatar til EU, til å plikte seg til å slutte å nytte oljetankskip med enkelt skrog.
- 13) Laste- eller containerskip har ofte lagra tung brennolje som drivstoff i mengder som i stor grad kan overstige lasta til mindre oljetankskip. Kommisjonen bør gjere framlegg til Europaparlamentet og Rådet så snøgt som råd, for å sikre at olje som vert nytta til drivstoff, vert lagra i sikre tankar med doble vegger på nye skip.
- 14) Europeiske skipsverft har den fagkunnskapen som er naudsynt for å byggje tankskip med dobbelt skrog. Kommisjonen og medlemsstatane bør difor ved hjelp av høvelege rettsakter og program freiste å sikre at den auka etterspurnaden etter sikre oljetankskip med dobbelt skrog som følgjer av denne forordninga, har ein positiv innverknad på skipsbyggingsindustrien i Fellesskapet.
- 15) Forordning (EF) nr. 417/2002 bør difor endrast –

¹ Enno ikkje offentleggjort i TEU.

² TEU C 133 av 6.6.2003, s. 97.

³ Fråsegn frå Europaparlamentet av 4. juni 2003 (enno ikkje offentleggjort i TEU) og rådsavgjerd av 22. juli 2003.

⁴ TEF L 64 av 7.3.2002, s. 1. Forordninga endra ved forordning (EF) nr. 2099/2002 (TEF L 324 av 29.11.2002, s. 1).

VEDTEKE DENNE FORORDNINGA:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 417/2002 vert det gjort følgjande endringar:

1. I artikkel 1 skal følgjande leggjast til:
«, og å forby transport av tunge oljer til eller frå medlemsstatshamner i oljetankskip med enkelt skrog.»
2. I artikkel 2 skal nr. 1 lyde:
«1. Denne forordninga skal nyttast på oljetankskip på 5 000 tonn daudvekt eller meir, som legg til ved eller seglar frå hamner eller offshoreterminalar, eller som ankrar opp i eit område som er underlagt jurisdiksjonen til ein medlemsstat, utan omsyn til kva flagg dei seglar under, eller som seglar under flagget til ein medlemsstat.
For føremålet med artikkel 4 nr. 3 skal denne forordninga nyttast på oljetankskip på 600 tonn daudvekt eller meir.»
3. I artikkel 3 vert det gjort følgjande endringar:
 - a) Nr. 10 skal lyde:

- «10. «oljetankskip med dobbelt skrog» eit oljetankskip som stettar krava om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon i regel 13F i vedlegg I til MARPOL 73/78. Eit oljetankskip som stettar føresegnene i nr. 1 bokstav c) i den reviderte regel 13G i vedlegg I til MARPOL 73/78, vert óg rekna som oljetankskip med dobbelt skrog.»
- b) Nytt nr. 14 skal lyde:
- «14. «tunge oljer»
- a) råoljer med ein densitet ved 15 °C på over 900 kg/m³(*),
- b) brennoljer med ein densitet ved 15 °C på over 900 kg/m³ eller ein kinematisk viskositet ved 50 °C på over 180 mm²/s(**),
- c) bitumen og tjøre og emulsjonar av desse.
- (*) Tilsvarer ein API-grad på under 25,7.
- (**) Tilsvarer ein kinematisk viskositet på over 180 cSt.»
4. I artikkel 4 vert det gjort følgjande endringar:
- a) I nr. 1 skal bokstav a) og b) lyde:
- «a) for oljetankskip i kategori 1:
2003 for skip som er leverte i 1980 eller tidlegare,
2004 for skip som er leverte i 1981,
2005 for skip som er leverte i 1982 eller seinare,
- b) for oljetankskip i kategori 2 og 3:
2003 for skip som er leverte i 1975 eller tidlegare,
2004 for skip som er leverte i 1976,
2005 for skip som er leverte i 1977,
2006 for skip som er leverte i 1978 og 1979,
2007 for skip som er leverte i 1980 og 1981,
2008 for skip som er leverte i 1982,
2009 for skip som er leverte i 1983,
2010 for skip som er leverte i 1984 eller seinare.»
- b) Bokstav c) vert oppheva.
- c) Nytt nr. 2 skal lyde:
- «2. Utan omsyn til føresegnene i nr. 1 kan oljetankskip i kategori 2 eller 3 – som berre har dobbel botn eller doble sider som ikkje vert nytta til transport av olje, og som strekkjer seg langs heile lengda av lastetanken, eller oljetankskip med dobbeltbotnrom som ikkje vert nytta til transport av olje, og som strekkjer seg langs heile lengda av lastetanken, men som ikkje stettar krava for å få unntak frå føresegnene i nr. 1 bokstav c) i den reviderte regel 13G i vedlegg I til MARPOL 73/78 – framleis nyttast etter den datoen som er nemnd i nr. 1, men ikkje etter årsdagen for leveringsdatoen til skipet i 2015 eller etter 25-årsdagen for leveringsdatoen til skipet, alt etter kva årsdag som kjem først.»
- d) Noverande nr. 2 skal lyde:
- «3. Det er ikkje tillate for oljetankskip som fraktar tunge oljer, utan omsyn til kva flagg dei seglar under, å leggje til ved eller segle frå hamner eller offshoreterminalar, eller ankre opp i eit område som er underlagt jurisdiksjonen til ein medlemsstat, med mindre tankskipet har dobbelt skrog.»
- e) Nye nr. 4, 5 og 6 skal lyde:
- «4. Oljetankskip som berre vert nytta i hamner og til fart på innlandsvassvegar, kan få unntak frå den plikta som er nemnd i nr. 3, dersom dei har tilbørleg løyve i medhald av regelverket for innlandsvassvegar.

5. Oljetankskip med ei daudvekt på mindre enn 5 000 tonn må vere i samsvar med føresegnene i nr. 3 seinast på årsdagen for leveringsdatoen til skipet i 2008.
 6. Fram til 21. oktober 2005 kan ein medlemsstat, når istilhøva krev bruk av fartøy som har forsterking mot is, tillate oljetankskip med forsterking mot is og med enkelt skrog med dobbel botn som ikkje vert nytta til transport av olje, og som strekkjer seg langs heile lengda av lastetankane, å leggje til ved eller segle frå ei hamn eller ein offshoreterminal eller å ankre opp med tunge oljer i lasta i eit område som er underlagt jurisdiksjonen til ein medlemsstat, dersom den tunge olja vert frakta berre i tankane midt i skipet.»
5. Artikkel 5 skal lyde:
- «*Artikkel 5*
- Stetting av tilstandsvurderinga for oljetankskip i kategori 2 og 3**
- Det er ikkje tillate for oljetankskip med enkelt skrog som er eldre enn 15 år, utan omsyn til kva flagg dei seglar under, å leggje til ved eller segle frå hamner eller offshore-terminalar eller å ankre opp eit i område som er underlagt jurisdiksjonen til ein medlemsstat, etter årsdagen for leveringsdatoen til skipet i 2005 for skip i kategori 2 og 3, med mindre skipet stettar krava i den tilstandsvurderingsordninga som er nemnd i artikkel 6.»
6. Artikkel 6 skal lyde:
- «*Artikkel 6*
- Tilstandsvurderingsordning for skip**
- I medhald av artikkel 5 skal tilstandsvurderingsordninga for skip, som er vedteken ved resolusjon MEPC.94(46) av 27. april 2001, med seinare endringar, nyttast.»
7. I artikkel 8 skal den innleiande delen i nr. 1 lyde:
- «1. Som eit unntak frå artikkel 4, 5 og 7 kan den rette styresmakta i medlemsstaten, med atterhald for nasjonale føresegner, i særskilte høve tillate eit skip å leggje til ved eller segle frå ei hamn eller ein offshoreterminal eller å ankre opp i eit område som er underlagt jurisdiksjonen til denne medlemsstaten, når».

Artikkel 2

Formannskapet i Rådet, som handlar på vegner av medlemsstatane, skal saman med Kom-misjonen informere IMO om at denne forordninga er vedteken, og samstundes vise til artikkel 211 nr. 3 i Havrettskonvensjonen til Dei sameinte nasjonane.

Artikkel 3

Denne forordninga tek til å gjelde tjuande dagen etter at ho er kunngjord i *Tidend for Den europeiske unionen*.

Denne forordninga er bindande i alle delar og gjeld direkte i alle medlemsstatane.

Utfërda i Brussel, 22. juli 2003.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

G. ALEMANNO

Formann

Vedlegg III

Vedlegget, forordning (EF) nr. 2172/2004¹:

Vedlegg III tilføyd ved forskrift 3 mai 2005 nr. 400.

¹ Oversettelsen er uoffisiell.

KOMMISJONSFORORDNING (EF) nr. 2172/2004 av 17. desember 2004 om endring av europaparlaments- og råds- forordning (EF) nr. 417/2002 om framskunda innføring av krav om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon for oljetankskip med enkelt skrog

KOMMISJONEN FOR DEI EUROPEISKE FELLESSKAPA HAR –

med tilvising til traktaten om skipinga av Det europeiske fellesskapet,

med tilvising til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 417/2002 av 18. februar 2002 om framskunda innføring av krav om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon for oljetankskip med enkelt skrog(1), særleg artikkel 11, og ut frå desse synsmåtane:

- 1) Forordning (EF) nr. 417/2002 byggjer på dei definisjonane og standardane som er fastlagde i vedlegg I til Den internasjonale konvensjonen om hindring av ureining frå skip (heretter kalla «the Marpol-konvensjonen»).
- 2) Utvalet for vern av havmiljøet (MEPC) til Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen vedtok 4. desember 2003 ei rekkje endringar i vedlegg I til Marpol-konvensjonen. Desse endringane tek til å gjelde 5. april 2005.
- 3) I forordning (EF) nr. 417/2002 må tilvisingane til vedlegg I til Marpol-konvensjonen ajourførast i lys av desse endringane.
- 4) Dei tiltaka som er fastsette i denne forordninga, er i samsvar med fråsegna frå Utvalet for sjøtryggleik og hindring av ureining frå skip –

VEDTEKE DENNE FORORDNINGA:

Artikkel 1

I forordning (EF) nr. 417/2002 vert det gjort følgjande endringar:

1. I artikkel 3 vert det gjort følgjande endringar:
 - a) I nr. 2 vert tilvisinga til «resolusjon MEPC.94(46) av 27. april 2001, som tek til å gjelde 1. september 2002» bytt ut med tilvisinga til «resolusjon MEPC 111(50) av 4. desember 2003, som tek til å gjelde 4. april 2005».
 - b) I nr. 7 vert følgjande setning lagd til:
«Alle oljetankskip i kategori 2 skal vere utstyrte med trygt plasserte åtskilde ballasttankar (SBT/PL)».
 - c) Nr. 10 skal lyde:
«10. «oljetankskip med dobbelt skrog»
 - a) eit oljetankskip på 5 000 tonn daudvekt eller meir, som stettar krava om dobbelt skrog eller tilsvarende konstruksjon i regel 13F i vedlegg I til MARPOL 73/78, eller som stettar krava i nr. 1 bokstav c) i den reviderte regel 13G i vedlegg I til MARPOL 73/78, eller
 - b) eit oljetankskip på 600 tonn daudvekt eller meir, men under 5 000 tonn daudvekt, som er utstyrt med dobbeltbotntankar eller –rom som stettar føresegnene i regel 13F nr. 7 bokstav a) i vedlegg I til MARPOL 73/78, og

vingtankar eller andre siderom i samsvar med regel 13F nr. 3 bokstav a), og som stettar kravet til avstand (verdi w) i regel 13F nr. 7 bokstav b) i vedlegg I til MARPOL 73/78,»

2. I artikkel 6 vert tilvisinga til «resolusjon MEPC.94(46) av 27. april 2001» bytt ut med ei tilvising til «resolusjon MEPC 94(46) av 27. april 2001, endra ved resolusjon MEPC 99(48) av 11. oktober 2002 og ved resolusjon MEPC 112(50) av 4. desember 2003».
3. I artikkel 11 vert tilvisinga til «resolusjon MEPC.94(46) og 95(46)» bytt ut med ei tilvising til «resolusjon MEPC 111(50) og resolusjon MEPC 94(46), endra ved resolusjon MEPC 99(48) og resolusjon MEPC 112(50)».

Artikkel 2

Denne forordninga tek til å gjelde tjuande dagen etter at ho er kunngjord i *Tidend for Den europeiske unionen*.

Denne forordninga er bindande i alle delar og gjeld direkte i alle medlemsstatane.

Utferda i Brussel, 17. desember 2004.

For Kommisjonen

Jacques BARROT

Visepresident

¹ TEF L 64 av 7.3.2002, s. 1. Forordninga sist endra ved forordning (EF) nr. 1726/2003 (TEU L 249 av 1.10.2003, s. 1).

Forskrift 29. august 2003 nr. 1114 om sikker lasting og lossing av bulkskip

Fastsatt av Kystverket og Sjøfartsdirektoratet 29. august 2003 med hjemmel i lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v. § 8 første ledd og lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Når det gjelder sjødyktighetsloven er hjemmel endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 12 og 19, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56k (direktiv 2001/96/EF). Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Formål	1141
§ 2	Virkeområde	1141
§ 3	Definisjoner	1141
§ 4	Krav angående bulkships driftsmessige egnethet til lasting og lossing	1142
§ 5	Krav angående terminalenes egnethet	1142
§ 6	Midlertidig tillatelse til nyetablerte terminaler	1143
§ 7	Skipsførerens ansvarsområder	1143
§ 8	Terminalrepresentantens ansvarsområder	1143
§ 9	Fremgangsmåter mellom bulkskip og terminaler	1144
§ 10	Skade som oppstår ved lasting eller lossing	1144
§ 11	Stansing av operasjoner	1145
§ 12	Straff	1145
§ 13	Ikrafttredelse	1145
	Vedlegg 1 Krav angående bulkships driftsmessige egnethet til lasting og lossing av faste bulkklaster (jf. § 4)	1145

Vedlegg 2 Krav angående terminalenes egnethet til lasting og lossing av faste bulkklaster (jf. § 5 bokstav a)	1146
Vedlegg 3 Opplysninger som skipsføreren skal gi til terminalen (jf. § 7 bokstav b)	1146
Vedlegg 4 Skipsførerens plikter før og under lasting eller lossing (jf. § 7 bokstav d)	1147
Vedlegg 5 Opplysninger som terminalen skal gi skipsføreren (jf. § 8 bokstav a) ..	1148
Vedlegg 6 Terminalrepresentantens plikter før og under laste- eller losseoperasjoner (jf. § 8 bokstav d)	1148

§ 1

Formål

Forskriftens formål er å styrke sikkerheten for bulkskip som anløper terminaler i Norge for å laste eller losse faste bulkklaster, ved å redusere risikoen for uønsket store belastninger og fysisk skade på skipets konstruksjon under lasting eller lossing. Forskriften fastsetter derfor harmoniserte egnetskriterier for disse skipene og terminalene, og harmoniserte framgangsmåter for samarbeid og kommunikasjon mellom disse skipene og terminalene.

§ 2

Virkeområde

- (1) Denne forskriften gjelder for:
 - a) Alle bulkskip, uansett flagg, som anløper en terminal i Norge for lasting eller lossing av faste bulkklaster,
 - b) alle terminaler i Norge som anløpes av bulkskip som omfattes av denne forskriftens virkeområde.
- (2) Uten hensyn til regel VI/7 i Sjø sikkerhetskonvensjonen, får denne forskriften ikke anvendelse for:
 - a) Anlegg som bare under uvanlige omstendigheter brukes til lasting eller lossing av tørrlast i bulk inn i eller ut av bulkskip,
 - b) tilfeller der lasting eller lossing utføres bare med utstyret om bord på det aktuelle bulkskipet.

§ 3

Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 1. Det Norske Veritas (DNV)
 2. Lloyd's Register of Shipping (LRS)
 3. Bureau Veritas (BV)
 4. Germanischer Lloyd (GL)
 5. American Bureau of Shipping (ABS),
- b) *BLU-koden*: De praktiske reglene for sikker lasting og lossing av bulkskip, inntatt i vedlegget til IMO-resolusjon A.862(20) av 27. november 1997, slik den gjelder per 4. desember 2001,
- c) *Bulkskip*: Bulkskip i henhold til regel IX/1.6 i Sjø sikkerhetskonvensjonen og fortolket i resolusjon 6 fra SOLAS-konferansen av 1997, dvs.:
 - et skip konstruert med ett dekk, topptanker og hoppertanker i lasterom, og som er beregnet hovedsakelig på å føre tørrlast i bulk, eller

- et malmskip, dvs. et sjøgående skip med ett dekk og med to langskipsskott og dobbeltbunn i hele lasteområdet, og som er beregnet på å føre malmlest bare i midtrommene, eller
 - et kombinasjonsskip i henhold til regel II-2/3.27 i Sjø sikkerhetskonvensjonen,
- d) *Erklæring om faste bulklasters densitet*: De opplysninger om lastens densitet som skal gis i henhold til regel XII/10 i SOLAS-konvensjonen 1974,
 - e) *Flaggstatens myndighet*: Vedkommende myndigheter i den stat hvis flagg bulkskipet har rett til å føre,
 - f) *Godkjent organisasjon*: En organisasjon i samsvar med artikkel 4 i direktiv 94/57/EF,
 - g) *Internasjonale konvensjoner*: Konvensjoner i henhold til artikkel 2 punkt 1 i direktiv 95/21/EF med senere endringer,
 - h) *Korn*: Korn i henhold til regel VI/8.2 i Sjø sikkerhetskonvensjonen,
 - i) *Lastinformasjon*: Den lastinformasjon som kreves etter regel VI/2 i Sjø sikkerhetskonvensjonen,
 - j) *Laste- eller losseplan*: En plan som nevnt i regel VI/7.3 i Sjø sikkerhetskonvensjonen, og som har det format som er oppført i tillegg 2 til BLU-koden,
 - k) *Sikkerhetssjekkliste for skip/land*: Den sjekkliste som er nevnt i avsnitt 4 i BLU-koden, og som har det format som er oppført i tillegg 3 til BLU-koden,
 - l) *Skipsfører*: Den person som har kommandoen over et bulkskip, eller en skipsoffiser som skipsføreren har utpekt til laste- eller losseoperasjoner,
 - m) *Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974, med senere endringer,
 - n) *Terminal*: Ethvert fast, flytende eller flyttbart anlegg som er utstyrt og brukes til lasting eller lossing av tørrlast i bulk inn i eller ut av bulkskip,
 - o) *Terminaloperatør*: Eieren av en terminal, eller en organisasjon eller person som eieren har overdratt ansvaret for laste- eller losseoperasjoner som foretas ved terminalen for et bestemt bulkskip,
 - p) *Terminalrepresentant*: En person utpekt av terminaloperatøren, som har det generelle ansvaret for forberedelse, gjennomføring og fullføring av laste- eller losseoperasjoner som foretas av terminalen for et bestemt bulkskip, og myndighet til å kontrollere operasjonene,
 - q) *Tørrlast i bulk eller fast bulklast*: Fast bulklast i henhold til regel XII/1.4 i Sjø sikkerhetskonvensjonen, unntatt korn.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Krav angående bulkships driftsmessige egnethet til lasting og lossing

Terminaloperatøren skal ved å kontrollere om bestemmelsene i vedlegg 1 overholdes, forsinne seg om at bulkskip som foretar lasting eller lossing av faste bulklastar ved terminalen er driftsmessig egnet til dette.

§ 5

Krav angående terminalenes egnethet

Terminaloperatøren skal påse at følgende krav er oppfylt for terminaler vedkommende har ansvaret for etter denne forskriften:

- a) terminalen er i samsvar med bestemmelsene i vedlegg 2,
- b) det er utpekt terminalrepresentant(er),

- c) det er utarbeidet informasjonshefter med terminalens egne krav og krav fra offentlige myndigheter, herunder Kystverket og Sjøfartsdirektoratet, samt opplysninger om havnen og terminalen som oppført i tillegg 1 nr. 1.2 i BLU-koden, og disse heftene gjøres tilgjengelige for førerne av bulkskip som har anløp ved terminalen for lasting eller lossing av faste bulkklaster, og
- d) et kvalitetsstyringssystem er utviklet, iverksatt og vedlikeholdes. Et slikt kvalitetsstyringssystem skal være sertifisert i samsvar med standardene ISO 9001:2000 eller tilsvarende standard som minst omfatter alle sider ved ISO 9001:2000, og det skal revideres i samsvar med retningslinjene i ISO 10011:1991 eller tilsvarende standard som omfatter alle sider ved ISO 10011:1991. Direktiv 98/34/EF skal overholdes når det gjelder nevnte standarder. Kvalitetsstyringssystem skal være opprettet innen tre år etter at denne forskriften trer i kraft. Kvalitetsstyringssystem skal være sertifisert innen fire år etter at denne forskriften trer i kraft.

§ 6

Midlertidig tillatelse til nyetablerte terminaler

Kystdirektoratet kan gi unntak for nyetablerte terminaler fra kravene i § 5 bokstav d, og utstede en midlertidig driftstillatelse gyldig i ikke mer enn 12 måneder. Terminalen må likevel vise at den har til hensikt å iverksette et kvalitetsstyringssystem i samsvar med standarden ISO 9001:2000 eller en tilsvarende standard som fastsatt i § 5 bokstav d.

§ 7

Skipsførers ansvarsområder

Følgende oppgaver tilligger skipsførers ansvarsområde:

- a) skipsføreren skal til enhver tid være ansvarlig for sikker lasting og lossing av det bulkskipet han har kommandoen på,
- b) skipsføreren skal i tilstrekkelig tid før skipets beregnede ankomst til terminalen gi terminalen de opplysninger som er oppført i vedlegg 3,
- c) før en fast bulklast lastes, skal skipsføreren påse at han har mottatt de opplysningene om lasten som kreves etter regel VI/2.2 i Sjø sikkerhetskonvensjonen, og om nødvendig en erklæring om den nevnte faste bulklastens densitet. Disse opplysningene skal finnes på lasterklæringsskjemaet som det er gjengitt en modell for i tillegg 5 til BLU-koden,
- d) før igangsetting av og under lasting eller lossing skal skipsføreren utføre pliktene oppført i vedlegg 4.

§ 8

Terminalrepresentantens ansvarsområder

Følgende oppgaver tilligger terminalrepresentantens ansvarsområde:

- a) ved mottak av skipets første melding om dets beregnede ankomsttid, skal terminalrepresentanten gi skipsføreren de opplysninger som er nevnt i vedlegg 5,
- b) terminalrepresentanten skal forvisse seg om at skipsføreren er underrettet så tidlig som mulig om de opplysninger som finnes på lasterklæringsskjemaet,
- c) terminalrepresentanten skal uten opphold underrette skipsføreren og Sjøfartsdirektoratet om åpenbare mangler han har merket seg om bord på et bulkskip, og som vil kunne true sikkerheten for lasting eller lossing av faste bulkklaster,
- d) før igangsetting av og under lasting eller lossing, skal terminalrepresentanten utføre pliktene oppført i vedlegg 6.

§ 9

Fremgangsmåter mellom bulkskip og terminaler

(1) Laste- og losseplanen som skal utarbeides i henhold til SOLAS kapittel VI del B skal være i samsvar med tillegg 2 til BLU-koden, samt inneholde IMO-nummeret til bulkskipet. Planen skal signeres av skipsfører og terminalrepresentanten.

(2) Enhver endring av planen som ifølge en av partene kan påvirke fartøyets eller besetningens sikkerhet, skal avtales av begge parter i form av en revidert plan.

(3) Den avtalte laste- eller losseplanen og alle etterfølgende avtalte revisjoner av denne skal oppbevares på skipet og ved terminalen i et tidsrom på seks måneder for eventuell kontroll.

(4) Før lasting eller lossing igangsettes, skal den felles sikkerhetsjekklisten for skip og land fylles ut og undertegnes av skipsføreren og terminalrepresentanten i fellesskap, i samsvar med retningslinjene i tillegg 4 til BLU-koden.

(5) Effektiv kommunikasjon mellom skipet og terminalen skal opprettes og hele tiden opprettholdes for å gjøre det mulig å besvare anmodninger om opplysninger om laste- eller losseprosessen og for å sikre rask reaksjon dersom skipsføreren eller terminalrepresentanten gir ordre om å stanse laste- eller losseoperasjonene.

(6) Skipsføreren og terminalrepresentanten skal utføre laste- eller losseoperasjonene i samsvar med den avtalte planen. Terminalrepresentanten skal være ansvarlig for lasting eller lossing av den faste bulklasten med hensyn til lasterommenes rekkefølge og laste- eller lossemengde og -hastighet angitt i planen. Han skal ikke avvike fra den avtalte laste- eller losseplanen uten etter forutgående samråd med og skriftlig samtykke fra skipsføreren.

(7) Når lastingen eller lossingen er avsluttet, skal skipsføreren og terminalrepresentanten skriftlig erklære at lastingen eller lossingen er utført i samsvar med laste- eller losseplanen, herunder eventuelle avtalte endringer. Når det gjelder lossing, skal denne skriftlige erklæringen være ledsaget av et dokument som bekrefter at lasterommene er tømt og rengjort i samsvar med skipsførerens krav, og angi eventuell skade som er påført skipet og eventuelle reparasjoner som er utført.

(8) I tilfeller der Sjøfartsdirektoratet underrettes om uenighet mellom skipsføreren og terminalrepresentanten angående anvendelsen av fremgangsmåtene fastsatt overfor, skal Sjøfartsdirektoratet gripe inn når dette er påkrevd av hensyn til sikkerheten eller det marine miljøet.

§ 10

Skade som oppstår ved lasting eller lossing

(1) Dersom det oppstår skade på skipets konstruksjon eller utstyr under lasting eller lossing, skal skaden omgående meldes av terminalrepresentanten til skipsføreren og om nødvendig repareres.

(2) Dersom skaden vil kunne svekke skrogets konstruksjon eller vanntetthet eller skipets vesentlige tekniske systemer, skal skipsføreren underrette i henhold til følgende:

- a) Norske skip: Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseinstitusjon.
- b) Utenlandske skip: Flaggstats myndighet eller en organisasjon som er godkjent av den og opptrer på dens vegne samt Sjøfartsdirektoratet.

(3) Beslutningen om hvorvidt det er nødvendig med umiddelbar reparasjon eller om den kan utsettes, skal treffes av Sjøfartsdirektoratet under hensyn til eventuell uttalelse fra flaggstats myndighet eller organisasjonen som er godkjent av den og opptrer på dens vegne, samt skipsføreren. Dersom det anses nødvendig med umiddelbar reparasjon, skal den utføres til skipsførerens og vedkommende myndighets tilfredshet før skipet forlater havnen.

(4) Med hensyn til beslutningen nevnt i tredje ledd, kan Sjøfartsdirektoratet la en anerkjent klasseinstitusjon foreta inspeksjon av skaden og gi råd om behovet for å foreta reparasjon eller om den kan utsettes.

§ 11

Stansing av operasjoner

Sjøfartsdirektoratet kan, uten hensyn til skipsførerens rettigheter og plikter som nevnt i SOLAS regel VI/7.7, hindre eller stanse lasting eller lossing av faste bulkklaster når det har klare indikasjoner på at skipets eller besetningens sikkerhet vil kunne settes i fare ved slike operasjoner.

§ 12

Straff

Overtredelse av bestemmelser i denne forskriften gitt i medhold av lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v., straffes etter lovens § 28 første ledd bokstav d.

§ 13

Ikraftttredelse

Denne forskriften trer i kraft 1. mars 2004.

Vedlegg 1

Krav angående bulkships driftsmessige egnethet til lasting og lossing av faste bulkklaster (jf. § 4)

Bulkskip som anløper terminaler i Norge for å laste eller losse faste bulkklaster, skal av terminaloperatøren kontrolleres med henblikk på om følgende krav er oppfylt:

- 1) de skal være utstyrt med lasterom og lukeåpninger av tilstrekkelig størrelse og med slik konstruksjon at den faste bulklasten kan lastes, stues, trimmes og losses på tilfredsstillende måte,
- 2) de skal være utstyrt med de identifikasjonsnumre for lasteromslukene som brukes i laste- eller losseplanen. Identifikasjonsnumrene for lasterom og lasteromsluker skal være tydelig merket. Numrenes plassering skal gjøre det lett for terminalens laste- og losseoperatører å identifisere lasterommene. Identifikasjonsnumrene skal også benyttes i lasteplanen,
- 3) lasteromslukene, åpningssystemene for lukene og sikkerhetsinnretningene skal være i god driftsmessig stand og brukes bare til de formål de er konstruert for,
- 4) varsellys for slagside skal, dersom de finnes, prøves før lasting eller lossing, og skal påvises å være i orden,
- 5) dersom det er påbudt å ha en godkjent lastmåler om bord, skal dette instrumentet være sertifisert og i stand til å foreta belastningsberegninger under lasting eller lossing,
- 6) framdrifts- og hjelpemaskineri skal være i god driftsmessig stand,
- 7) dekksutstyr som brukes i forbindelse med fortøynings- og ankringsoperasjoner skal være driftsklart og i god stand.

Vedlegg 2

Krav angående terminalenes egnethet til lasting og lossing av faste bulkklaster (jf. § 5 bokstav a)

- 1) Terminalene skal godta for lasting eller lossing av faste bulkklaster, bare de bulkskip som kan legge til ved laste- eller losseanlegget på en sikker måte, under hensyn til vanddybden ved kaiplassen, skipets største mål, fortøyningsinnretninger, fendere, sikker atkomst og eventuelle hindringer for laste- eller losseoperasjonene.
- 2) Terminalens laste- og losseutstyr skal være behørig sertifisert og vedlikeholdt i samsvar med gjeldende regler og standarder, og skal betjenes bare av behørig kvalifisert og eventuelt sertifisert personell.
- 3) Terminalens personell skal være opplært og utstyrt i henhold til forskrift av 10. november 1994 nr. 1053 om havnearbeid.

Vedlegg 3

Opplysninger som skipsføreren skal gi til terminalen (jf. § 7 bokstav b)

- 1) Skipets beregnede ankomsttid utenfor havnen, så tidlig som mulig. Denne opplysningen skal ajourføres ved behov.
- 2) På tidspunktet for første melding om beregnet ankomsttid:
 - a) navn, kjenningssignal, IMO-nummer, flaggstat og hjemsted,
 - b) laste- eller losseplan, med angivelse av lastmengde, stuing etter luker, laste- eller losserekkefølge og hvilken mengde som skal lastes eller losses i hver tømningsope-
rasjon,
 - c) dypgående ved ankomst og planlagt dypgående ved avgang,
 - d) nødvendig tid for ballastering eller deballastering av ballast,
 - e) skipets største lengde, skipets bredde og lasteområdets lengde fra forre karm på for-
reste luke til aktre karm på akterste luke som last det skal lastes i eller losses fra,
 - f) avstanden fra vannlinjen til luken der lasting eller lossing skal begynne og avstanden
fra skipssiden til lukeåpningen,
 - g) plasseringen av skipets fallrepstrapp,
 - h) skipets høyde over vannet,
 - i) opplysninger om skipets eventuelle laste- og losseutstyr og dets kapasitet,
 - j) antall og type fortøyninger,
 - k) særskilte anmodninger, f.eks. angående trimming av lasten eller kontinuerlig måling
av lastens vanninnhold,
 - l) opplysninger om eventuelle nødvendige reparasjoner som kan forsinke anløp eller
igangsetting av lasting eller lossing, eller som kan forsinke skipets avreise når las-
ting eller lossing er fullført,
 - m) eventuelle andre opplysninger angående skipet som terminalen måtte be om.

Vedlegg 4

Skipsførers plikter før og under lasting eller lossing (jf § 7 bokstav d)

Før og under laste- eller losseoperasjoner skal skipsføreren påse

- 1) at lasting eller lossing av last og ballastoperasjoner utføres under ansvarshavende offisers kontroll,
- 2) at fordelingen av last og ballastvann overvåkes under hele laste- eller losseprosessen for å sikre at skipets konstruksjon ikke overbelastes,
- 3) at skipet holdes på rett kjøll eller, dersom det er nødvendig med en viss slagside av driftsmessige grunner, at slagsiden holdes så liten som mulig,
- 4) at skipet holdes forsvarlig fortoyd, under behørig hensyn til lokale værforhold og værmeldinger,
- 5) at det finnes et tilstrekkelig antall offiserer og mannskap om bord til å justere fortoynin- gene og for enhver normal situasjon eller nødssituasjon, samtidig som det tas hensyn til besetningens behov for tilstrekkelige hvileperioder for å unngå tretthet,
- 6) at terminalrepresentanten gjøres oppmerksom på kravene med hensyn til trimming av lasten, som skal være i samsvar med framgangsmåtene i IMO regelverk for sikker trans- port av fast bulklast,
- 7) at terminalrepresentanten gjøres oppmerksom på kravene som stilles til skipet med hen- syn til harmonisering mellom ballastoperasjoner og laste- eller lossehastigheten og på eventuelle avvik fra planen for tømning eller inntak av ballast, eller på eventuelle andre forhold som kan påvirke lastingen eller lossingen,
- 8) at ballastvannet lenses med en hastighet som er i samsvar med den avtalte lasteplanen og ikke fører til oversvømmelse av kaien eller av nærliggende fartøyer. Dersom det ikke er praktisk mulig for skipet å tømme alt ballastvannet før trimmingsstadiet i lasteprosessen, skal skipsføreren avtale med terminalrepresentanten de tidspunktene da lastingen even- tuelt må stanses, og varigheten av slik stans,
- 9) at det er avtalt med terminalrepresentanten hvilke tiltak som skal treffes i tilfelle regn eller annet væromslag dersom lastens art vil kunne skape en risiko ved slike væromslag,
- 10) at det ikke utføres noe varmearbeid om bord eller i nærheten av skipet mens det ligger ved kai, med mindre dette skjer med terminalrepresentantens tillatelse og i samsvar med eventuelle krav fra vedkommende myndighet,
- 11) at det føres nøye oppsyn med lastingen eller lossingen og med skipet under de siste stadi- ene av laste- eller losseprosessen,
- 12) at terminalrepresentanten varsles umiddelbart dersom laste- eller losseprosessen har for- årsaket skade eller en farlig situasjon, eller vil kunne gjøre det,
- 13) at terminalrepresentanten underrettes når endelig trimming av skipet må begynne, slik at transportsystemet kan tømmes,
- 14) at lossing av babord side avpasses nøyaktig etter lossing av styrbord side i samme rom for å unngå vridning i skipets konstruksjon,
- 15) at det ved inntak av ballast i ett eller flere rom tas hensyn til muligheten for utslipp av brennbar damp fra rommene, og at det treffes forholdsregler før varmearbeid tillates ved siden av eller over disse rommene.

Vedlegg 5

Opplysninger som terminalen skal gi skipsføreren (jf. § 8 bokstav a)

- 1) Betegnelsen på kaiplassen der lasting eller lossing vil bli utført, og beregnet tid for anløp og fullføring av lasting eller lossing.
- 2) Laste- eller losseutstyrets egenskaper, herunder terminalens nominelle laste- eller lossehastighet og antall laste- eller losserenner som skal brukes, samt beregnet tid for hver tømning eller (ved lossing) beregnet tid for hvert stadium av lossingen.
- 3) Særtrekk ved fortøynings- eller kaiplassen som skipsføreren kan ha behov for å vite om, herunder plassering av faste og flyttbare hindringer, fendere, pullerter og fortøyningsinnretninger.
- 4) Minste vannndybde langs kaiplassen, og i innseilings- og utseilingskanalene.
- 5) Densitet ved kaiplassen.
- 6) Største avstand mellom vannlinjen og oversiden av lukedeksler eller lukekarmer, avhengig av hva som er aktuelt for laste- eller losseoperasjonen, og største høyde over vannet.
- 7) Arrangementer for landganger og atkomst.
- 8) Opplysningene om beregnet tid for anløp og avreise (jf. nr. 1), og om minste vannndybde ved kaiplassen (jf. nr. 4), skal ajourføres løpende og oversendes skipsføreren når melding om beregnet ankomsttid er mottatt.
- 9) Hvilken side av skipet som skal ligge langs kai.
- 10) Største tillatte innseilingshastighet mot kaien og tilgang til taubåter, deres type og trekkkraft på pullerter.
- 11) Lasterekkefølgen for forskjellige lastepartier, og eventuelle andre restriksjoner dersom det ikke er mulig å ta inn lasten i en hvilken som helst rekkefølge eller i et hvilket som helst rom av hensyn til skipets spesielle behov.
- 12) Alle egenskaper ved lasten som skal lastes som kan utgjøre en risiko dersom lasten kommer i kontakt med annen last eller lastrester om bord.
- 13) Forhåndsopplysninger om planlagte laste- eller losseoperasjoner eller endringer i eksisterende planer for lasting eller lossing.
- 14) Angivelse av om terminalens laste- eller losseutstyr er fast eller har begrenset bevegelighet.
- 15) Nødvendige fortøyningsstrosser.
- 16) Melding om uvanlige fortøyningsarrangementer.
- 17) Eventuelle restriksjoner på ballastering eller deballastering.
- 18) Største tillatte dypgående.
- 19) Alle andre opplysninger angående terminalen som skipsføreren ber om.

Vedlegg 6

Terminalrepresentantens plikter før og under laste- eller losseoperasjoner (jf. § 8 bokstav d)

Før og under laste- eller losseoperasjoner skal terminalrepresentanten:

- 1) gi skipsføreren navnene til terminalpersonalet eller avskiperens agent som vil ha ansvaret for laste- eller losseoperasjonen og som skipsføreren vil ha kontakt med, samt fremgangsmåtene for å kontakte disse personene,
- 2) treffe alle forholdsregler for å unngå skade på skipet forårsaket av laste- eller losseutstyret, og underrette skipsføreren dersom skade oppstår,

- 3) påse at skipet holdes på rett kjøll eller, dersom det er nødvendig med en slagside av driftsmessige grunner, at slagsiden holdes på et minimum,
- 4) påse at lossing av babord side avpasses nøyaktig etter lossing av styrbord side i samme rom for å unngå vridning i skipets konstruksjon,
- 5) i tilfelle av last med høy densitet, eller når de enkelte grabblastene er store, varsle skipsføreren om at det kan forekomme store lokale støtbelastninger på skipets konstruksjon helt til tanktoppen er fullstendig dekket av last, særlig når det er tillatt at lasten faller fritt fra stor høyde, og at det treffes spesielle forholdsregler ved begynnelsen av lasteoperasjonen i hvert rom,
- 6) påse at det er enighet mellom skipsføreren og terminalrepresentanten i alle stadier av prosessen og med hensyn til alle sider ved laste- eller losseoperasjonene, og at skipsføreren underrettes om eventuelle endringer i den avtalte lastehastigheten, og om vekten som er lastet inn etter hver tømning,
- 7) føre register over vekten og fordelingen av lasten som er lastet eller losset, og påse at vekten i rommet ikke avviker fra den avtalte laste- eller losseplanen,
- 8) påse at lasten trimmes ved lasting og lossing i samsvar med skipsførers krav,
- 9) påse at de lastmengder som er nødvendige for å oppnå dypgående og trim for avreise, er beregnet på en slik måte at all last som befinner seg på terminalens transportsystemer tømmes, og at disse systemene er tomme når lastingen er fullført. For dette formålet skal terminalrepresentanten underrette skipsføreren om den nominelle tonnasje som disse transportsystemene tar, og oppgi om det er nødvendig å tømme transportsystemet etter lasting,
- 10) når det gjelder lossing, gi skipsføreren behørig varsel når det er planlagt å øke eller redusere antall losserenner, og underrette skipsføreren når lossing betraktes som fullført fra hvert rom,
- 11) påse at det ikke utføres noe varmearbeid om bord på eller i nærheten av skipet mens skipet ligger ved kai, unntatt med skipsførers tillatelse, og i samsvar med eventuelle krav fra offentlige myndigheter.

Forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 17. desember 2004 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 15, 16, 43 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet, lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 23 og 25, jf. kgl.res. 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 4532 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 4 feb 2005 nr. 111, 15 juli 2005 nr. 828. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHOLD

§ 1	Virkeområde	1150
§ 2	Definisjoner	1150
§ 3	Plikter	1152
§ 4	Fravik	1152
§ 5	Dokumentasjon	1152
§ 6	Krav til godkjenning av utstyr mv.	1152
§ 7	Redningsredskaper	1152
§ 8	Redningsfarkoster	1153

§ 9	Hydrostatisk utløser	1153
§ 10	Krav til stuing av redningsfarkoster – innskipnings- og utsettingsarrangement- ...	1154
§ 11	Mann-over-bord-båter (MOB-båter)	1154
§ 12	Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båt	1154
§ 13	Mønstringsstasjoner	1154
§ 14	Livbøyer	1154
§ 15	Håndbluss/Fallskjermlys/Linekastende apparat	1155
§ 16	Redningsvester	1155
§ 17	Redningsdrakter	1155
§ 18	Merking av oppbevaringssteder	1155
§ 19	Betjeningsinstrukser	1155
§ 20	Hovedalarmsystem mv.	1155
§ 21	Alarminstruks	1156
§ 22	Bemanning og ledelse av redningsfarkoster	1156
§ 23	Opplæring	1157
§ 24	Øvelser	1157
§ 25	Operativ beredskap, vedlikehold og kontroll	1157
§ 26	Ikrafttredelse	1157
	Vedlegg 1 (jf. § 10). Krav til stuing av redningsfarkoster – innskipnings- og utsettingsarrangement	1158
	Vedlegg 2 (jf. § 13). Mønstringsstasjoner	1159
	Vedlegg 3 (jf. § 20). Hovedalarm og høyttaleranlegg	1159
	Vedlegg 4 (jf. § 23). Opplæring og instruksjoner om bord	1160
	Vedlegg 5 (jf. § 24). Øvelser	1160
	Vedlegg 6 (jf. § 25). Operativ beredskap, vedlikehold og kontroll	1161

§ 1

Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for norske lasteskip, med de presiseringer som fremgår av annet til fjerde ledd.

(2) Denne forskrift gjelder for alle lasteskip og bemannede lektere uansett størrelse, fartsområde og byggedato.

(3) Lasteskip i stor kystfart eller større, samt lasteskip med en bruttotonnasje på 500 og derover uansett fartsområde, skal i sin helhet oppfylle gjeldende krav til redningsutstyr i SOLAS 1974 kapittel III, med senere endringer. I tillegg kommer denne forskrifts § 2 til § 7, § 11, § 17 og § 26 og § 27, til anvendelse.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 1. Det Norske Veritas (DNV)
 2. Lloyd's Register of Shipping (LRS)
 3. Bureau Veritas (BV)
 4. Germanischer Lloyd (GL)
 5. American Bureau of Shipping (ABS).

- b) *Akseptert*: Utstyr akseptert av Sjøfartsdirektoratet basert på godkjenning eller typegodkjenning av anerkjent klasseinstitusjon, annen offentlig eller privat institusjon, eller av administrasjon i et land som har ratifisert Sjøsikkerhetskonvensjonen.
- c) *Bemannet lekter*: Lekter som har fått fastsatt bemanning etter den til enhver tid gjeldende forskrift om bemanning for norske skip.
- d) *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Dersom det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder tallverdien for denne som bruttotonnasje.
- e) *Bygget*:
 - 1. At skipet er på et byggetrinn hvor kjølen er strukket, eller
 - 2. bygging av et bestemt skip kan fastslås å være påbegynt, eller
 - 3. det som er satt sammen av skipet består av minst 50 tonn eller utgjør 1 % av den beregnede vekt av alt byggematerialet, dersom dette er mindre.
- f) *Fri-flyt-utsetting*: Metoden for utsetting av redningsfarkoster der farkosten automatisk frigjøres fra det synkende skipet og er klar til bruk.
- g) *Fritt-fall-utsetting*: Metoden for utsetting av redningsfarkost der farkosten med personer og utstyr om bord slippes og får falle i sjøen uten noen form for innretning som kan holde den tilbake.
- h) *IMO (International Maritime Organisation)*: Den internasjonale sjøfartsorganisasjon.
- i) *Innskipningsleder*: Leder anbrakt ved innskipningsstasjoner for redningsfarkoster for å muliggjøre sikker atkomst til redningsfarkosten etter utsetting.
- j) *Lengde (L)*: 96 prosent av den hele lengde på en vannlinje ved en dybde svarende til 85 prosent av den minste dybde i risset målt fra overkanten av kjølen, eller lengden fra forkant av forstevnen til rorstammens akse på samme vannlinje, hvis denne lengde er større. På fartøy konstruert med styrlast skal vannlinjen som denne lengde er målt på være parallell med konstruksjonsvannlinjen.
- k) *LSA-koden («International Life-Saving Appliance Code»)*: Den internasjonale koden for redningsredskaper vedtatt av IMOs Sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC.48(66), med senere endringer vedtatt av IMO.
- l) *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsfartøy. I denne forskrift betyr:
 - 1. *passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
 - 2. *fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.
 - 3. *fritidsfartøy*: Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann og som brukes utenfor næringsvirksomhet.
 - 4. *lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som skal slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
- m) *Mann-over-bord-båt*: En båt som er konstruert for å redde personer i nød og for å assistere redningsfarkoster.
- n) *Redningsdrakt*: Beskyttende drakt som reduserer kroppens varmetap til en person som befinner seg i kaldt vann. Den skal være isolert.
- o) *Redningsfarkost*: Livbåt og redningsflåte.
- p) *Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs med senere endringer vedtatt av IMO.
- q) *Tankskip*: Et lasteskip som er bygd eller innrettet for transport i bulk av brennbar flytende last, herunder kjemikalie, olje og gass.

- r) *Termisk beskyttelsesutstyr*: En pose eller drakt laget av vanntett materiale med lav varmeledningsevne.
- s) *Utsettingsanordning eller utsettingsarrangement*: Et middel som på en sikker måte overfører redningsfarkost eller mann-over-bord-båt fra anbrakt posisjon til vannet.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

§ 5

Dokumentasjon

Dokumentasjon skal sendes til Sjøfartsdirektoratet i henhold til den til enhver tid gjeldende tegningsliste utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet.

§ 6

Krav til godkjenning av utstyr mv.

(1) Utstyr som kreves i henhold til denne forskrift og som er omfattet av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften), som er tatt om bord etter denne forskrifts ikrafttredelse, skal være godkjent av teknisk kontrollorgan i henhold til samme forskrift og være rattmerket.

(2) Utstyr som ikke er omfattet av skipsutstyrsforskriften skal være akseptert.

(3) Tidligere godkjent eller akseptert utstyr, som ble tatt om bord før ikrafttredelse av denne forskrift, kan fortsatt benyttes inntil utstyret skiftes ut eller arrangementet endres.

(4) Utstyr som ikke kreves etter denne forskrift men som frivillig installeres om bord, skal tilfredsstillende denne paragraf.

(5) I forbindelse med vesentlig ombygging, eller reparasjon av skipet som får betydning for redningsredskaper, kan Sjøfartsdirektoratet bestemme at nytt utstyr skal installeres om bord. Det samme gjelder også ved endring i operasjonsmønster og bemanning eller utvidelse av fartsområde.

(6) Dersom Sjøfartsdirektoratet etter en demonstrasjon av redningsarrangementet finner at dette ikke fungerer etter sin hensikt, eller kan sette de ombordværendes liv og helse i fare ut fra skipets operasjon og bemanning, kan Sjøfartsdirektoratet forlange utstyret skiftet eller arrangementet forandret.

§ 7

Redningsredskaper

Skip med bruttotonnasje under 500 skal som et minimum være utstyrt som vist i tabellen nedenfor:

Utstyr	Tonnasje	Skip i farts- område 1 og 2	Skip i farts- område 3 til liten kystfart	Skip i uten- riks fart	Bemannede lektere	§
Rednings- farkoster		200 %	200 %	200%	100 %	§ 8
MOB-båt	Under 100 bt	-	-	-		§ 11
	Under 300 bt og under lengde 30 meter (L)	-	-	1	-	
	300 bt og over eller lengde 30 meter (L) og over	1	1	1	-	
Livbøyer	Under 300 bt	3	3	3	3	§ 14
	300 bt og over	5	5	5	5	
Redningsvester		150 %	150 %	150%	150 %	§ 16
Rednings- vester for barn		100 %	100 %	100%	-	§ 16
Redningsdrakter		100 %	100 %	100%	100 %	§ 17
Fallskjermlys		3	6	6	-	§ 15
Håndbluss		3	6	6	-	§ 15
Linekastende apparat	Under 100 bt	-	1	1	-	§ 15
	100 bt og over	1	1	1	-	

Endret ved forskrift 4 sep 2008 nr. 989.

§ 8

Redningsfarkoster

(1) Skip, med unntak av tankskip, skal på hver side av skipet føre minst én redningsfarkost som har tilstrekkelig kapasitet til å oppta minst det totale antall personer om bord. Dersom det bare føres én redningsflåte i fartsområde 1 og 2, skal denne kunne settes ut på begge sider av skipet. I stedet for redningsfarkost som nevnt over, kan det føres en fritt-fall livbåt, plassert akterut.

(2) Det skal føres et tilstrekkelig antall redningsfarkoster for å sikre at i tilfelle en redningsfarkost havarerer eller blir ubrukelig, har de gjenværende redningsfarkostene kapasitet til det samlede antall personer som skipet er sertifisert for å føre.

(3) Tankskip skal enten føre en overbygd livbåt på hver side av skipet, eller en fritt-fall livbåt, plassert akterut, med tilstrekkelig kapasitet til å oppta minst det totale antall personer om bord.

(4) Bemannede lektere i fartsområde 3 eller større, skal utstyres med minst en oppblåsbar redningsflåte med tilstrekkelig kapasitet til å ta opp alle om bord. Bemannede lektere i fartsområde 1 og 2 skal utstyres med en CE-merket motordrevet lettboat som minst tilfredsstiller konstruksjonskategori C, eller en redningsflåte som kan oppta minst det totale antall personer om bord. For bemannede lektere som fører brennbar flytende last, fastsetter Sjøfartsdirektoratet krav i hvert enkelt tilfelle, avhengig av lekterens bemanning, fartsområde, konstruksjon og operasjonelle forhold.

§ 9

Hydrostatisk utløser

Alle redningsflåter skal utstyres med hydrostatisk utløser, og plasseres slik at de kan flyte fritt, jf. vedlegg 1.

§ 10

Krav til stuing av redningsfarkoster – innskipnings- og utsettingsarrangement

Redningsfarkoster skal være stuert i henhold til vedlegg 1.

§ 11

Mann-over-bord-båter (MOB-båter)

- (1) Skip i utenriks fart med bruttotonnasje på 100 og over skal være utstyrt med MOB-båt.
- (2) Skip i innenriks fart med bruttotonnasje på 300 og over eller med lengde (L) på 30 meter og over skal være utstyrt med MOB-båt.
- (3) Skip som ikke omfattes av første og andre ledd skal være utstyrt med et arrangement som sikrer at resterende personer om bord har mulighet til å plukke opp person som faller i vannet.
- (4) Denne paragrafen gjelder ikke skip med bruttotonnasje på 500 og over bygget før 1. juli 1986.
- (5) Kravet til MOB-båt kan oppfylles ved å ha en livbåt som oppfyller kravene til en MOB-båt.
- (6) MOB-båten kan regnes med i kapasiteten av redningsfarkoster som nevnt § 8 i fartsområde 1 og 2.
- (7) MOB-båt skal betjenes av egne utsettingsarrangement som kan sørge for både utsetting og ombordtaking mens skipet gjør fart forover.

Endret ved forskrifter 4 feb 2005 nr. 111 , 4 sep 2008 nr. 989 , 13 nov 2008 nr. 1212

§ 12

Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båt

- (1) Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båter skal være slik at båten kan bordes og settes ut på kortest mulig tid. Maksimalt tidsforbruk skal ikke overstige 5 minutter.
- (2) MOB-båten skal kunne bordes og settes ut direkte fra stuert posisjon med det antall personer som er utpekt til å være mannskap i MOB-båten.
- (3) Utsettingsarrangementet skal oppfylle kravene i vedlegg 1. MOB-båter skal kunne settes ut mens skipet beveger seg forover med en fart på minst fem knop.
- (4) En MOB-båt skal kunne tas om bord på ikke mer enn fem minutter når den er fullt lastet med personer og utstyr.
- (5) Utsetting og ombordtaking skal kunne observeres fra bro.

§ 13

Mønstringsstasjoner

Utsettingsstasjoner skal være i henhold til vedlegg 2.

§ 14

Livbøyer

- (1) Minst en av livbøylene på hver side skal være utstyrt med en flytende redningsline med en lengde på minst 30 meter.
- (2) Minst en av livbøylene på hver side skal være utstyrt med selvtennende røyksignal og selvtennende lys, men uten line. De skal kunne utløses raskt fra broen.
- (3) Øvrige livbøyer skal være utstyrt med selvtennende lys, men uten line.
- (4) For fartøy som kun skal ha 3 livbøyer, skal en av livbøylene være utstyrt med redningsline med lengde på minst 30 meter, og en av livbøylene ha selvtennende røyksignal og selvtennende lys.

(5) I særlige tilfeller kan Sjøfartsdirektoratet stille andre krav til livbøyer enn første til fjerde ledd, avhengig av skipets bemanning, fartsområde, konstruksjon og operasjonelle forhold.

§ 15

Håndbluss/Fallskjermlys/Linekastende apparat

Håndbluss, fallskjermlys, linekastende apparat og annet løst sikkerhetsutstyr ment for bruk i en nødsituasjon eller som skal medbringes i redningsredskapene ved evakuering, skal oppbevares i eller i direkte nærhet av styrehuset.

§ 16

Redningsvester

(1) Det skal finnes redningsvester til alle om bord. I tillegg skal det være redningsvester for minst 50 % av det totale antall personer om bord.

(2) Redningsvester skal oppbevares på lett tilgjengelige steder om bord. De skal oppbevares i tydelig merkede og godt ventilerte kasser eller skap i nærheten av mønstrings- eller innskipningsstasjonene og der vaktgående personell vanligvis oppholder seg.

(3) Det skal i tillegg føres redningsvester til alle barn om bord. Som barn regnes personer mellom 1 år og 35 kg. Redningsvester for barn skal oppbevares atskilt fra redningsvester for voksne, og skal være lett tilgjengelige.

§ 17

Redningsdrakter

(1) Det skal finnes redningsdrakt med termisk isolering til alle¹ om bord på alle bulk-skip uansett fartsområde og andre lasteskip som seiler i fartsområde utenfor 30 grader Nord og 30 grader Syd ved første besiktelse for sikkerhetssertifikat for utstyr som finner sted på eller etter 1. juli 2006.

¹ Dersom det ikke kan skaffes redningsdrakter til barn som befinner seg om bord, skal det finnes termiske redningsvester i passende størrelser til disse.

Endret ved forskrift 4 feb 2005 nr. 111.

§ 18

Merking av oppbevaringssteder

Oppbevaringssteder for redningsredskaper skal på en tydelig måte være merket med dets innhold og antall.

§ 19

Betjeningsinstrukser

Det skal være lett synlige oppslag eller skilt på, eller i nærheten av redningsfarkoster og utsettingsarrangement som på en tydelig måte skal:

- a) illustrere og gi instruksjoner for betjening av utsettingsarrangement og gi opplysninger om faremomenter, og
- b) kunne leses i nødbelysning.

§ 20

Hovedalarmsystem mv.

(1) Skip med en bruttotonnasje på 200 og derover skal være utstyrt med hovedalarmsystem.

(2) Hovedalarmsystemet skal oppfylle kravene i vedlegg 3.

- (3) Hovedalarmsystemet skal kunne sammenkalle de ombordværende til mønstringsstasjonene, samt iverksette de operasjoner som er angitt i skipets alarminstruks.
- (4) For skip med en bruttotonnasje under 200 kan det i stedet for hovedalarmsystem godtas et alarmsignal som gis med skipets fløyte eller sirene.
- (5) Hovedalarmsystemet skal suppleres med:
 - a) Høyttaleranlegg i samsvar med vedlegg 3, eller
 - b) godkjent purre- og kalleanlegg, eller
 - c) annet egnet kommunikasjonsmiddel.
- (6) Kommunikasjonen som nevnt i femte ledd skal kunne gå til alle rom hvor besetningen vanligvis oppholder seg.

§ 21

Alarminstruks

- (1) Det skal utarbeides en alarminstruks.
- (2) Instruksjonen skal være oppslått på lett synlige steder om bord, herunder på broen, og i besetningens innredning.
- (3) Alarminstruksjonen skal foreligge på arbeidsspråket som benyttes om bord.
- (4) Alarminstruksjonen skal gi detaljopplysninger om hovedalarm og kommunikasjonsanlegg som nevnt i § 20, og skal angi hvordan de ombordværende skal opptre når alarm blir gitt. Den skal videre angi hvordan ordren til å forlate skipet vil bli gitt.
- (5) Pliktene som de forskjellige medlemmene av besetningen er pålagt skal fremgå av alarminstruksjonen, herunder:
 - a) stenging av vanntette dører, branndører, ventiler, dreneringsåpninger, luker, skylight, lysventiler og andre liknende åpninger i skipet;
 - b) ansvar for medbringning av løst redningsutstyr;
 - c) klargjøring og utsetting av redningsfarkoster;
 - d) alminnelig klargjøring av andre redningsredskaper;
 - e) mønstring;
 - f) bruk av kommunikasjonsutstyr;
 - g) sammensetning av brannlag som skal bekjempe brann; og
 - h) særskilte plikter ved bruk av brannsløkkingsutstyr og installasjoner.
- (6) Det skal fremgå av alarminstruksjonen hvilke offiserer som er ansvarlige for å sikre at rednings- og brannsløkkingsutstyr holdes i god stand og er klart til øyeblikkelig bruk.
- (7) Stedfortredere for nøkkelpersonell skal fremgå av alarminstruksjonen, idet det tas hensyn til at ulike nødssituasjoner kan kreve forskjellige tiltak.

§ 22

Bemanning og ledelse av redningsfarkoster

- (1) Det skal være et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer om bord for å betjene alle skipets redningsfarkoster og utsettingsarrangement.
- (2) Fører av MOB-båt og hurtiggående MOB-båt, skal ha godkjent opplæring og sertifikat i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip.
- (3) Personer som er utpekt til å ha kommandoen over redningsfarkoster som settes ut ved hjelp av et utsettingsarrangement, skal ha opplæring og sertifikat i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

§ 23

Opplæring

- (1) Alle skip og bemannede lektere skal ha en opplæringshåndbok, lett tilgjengelig for besetningen.
- (2) Opplæringshåndboken skal inneholde instruksjer og informasjon med illustrasjoner, der dette er mulig, om skipets redningsredskaper og brannutstyr.
- (3) Hvert medlem av besetningen som skal utføre plikter i en nødsituasjon, skal være opplært i sine plikter før skipets avgang.
- (4) Det skal gis opplæring om bord i bruken av skipets redningsredskaper og brannutstyr i henhold til vedlegg 4.
- (5) Opplæringen skal kunne dokumenteres for hvert medlem av besetningen.

§ 24

øvelser

- (1) Hvert besetningsmedlem skal delta i minst en båtøvelse og en brannøvelse hver måned.
- (2) Dersom mer enn 25 % av besetningen er skiftet ut på under én måned, skal båt- og brannøvelser finne sted senest 24 timer etter at skipet har forlatt havn.
- (3) Når et skip settes inn i tjeneste for første gang, etter større ombygginger eller når en ny besetning er hyret, skal øvelser gjennomføres før avgang.
- (4) Hver livbåt skal settes ut og manøvreres på vannet minst én gang hver tredje måned.
- (5) MOB-båter og hurtiggående MOB-båter skal settes ut og manøvreres på vannet minst én gang hver måned.
- (6) Alle øvelser skal kunne dokumenteres.
- (7) Øvelser skal, så langt det er praktisk mulig, gjennomføres som om det var en virkelig nødsituasjon.
- (8) Fører avgjør hvordan redningsfarkost skal være bemannet ved utsetting og innskipning.
- (9) Ved øvelser skal vedlegg 5 og skipets alarminstruks følges.

§ 25

Operativ beredskap, vedlikehold og kontroll

- (1) Så lenge fartøyet er operativt, skal alle redningsredskaper være i forskriftsmessig stand og klare til øyeblikkelig bruk.
- (2) Bestemmelsene i vedlegg 6 om vedlikehold av redningsutstyr skal følges.
- (3) Vedlikeholdet skal kunne dokumenteres.

§ 26

Ikrafttredelse

- (1) Denne forskrift trer i kraft 1. januar 2005.
- (2) Fra samme tid oppheves forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip (Redningsredskaper), for så vidt gjelder lasteskip.
- (3) Forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip vil fortsatt gjelde i perioden som er angitt i denne forskrifts § 11 3. og 4. ledd.

Endret ved forskrift 15 juli 2005 nr. 828.

Vedlegg 1 (jf. § 10)

Krav til stuing av redningsfarkoster – innskipnings- og utsettingsarrangement

1. Hver redningsfarkost skal anbringes:
 - 1.1 slik at verken redningsfarkosten eller arrangementet vanskeliggjør betjeningen av noen annen redningsfarkost eller mann-over-bord-båt ved noen annen utsettingsstasjon;
 - 1.2 så nær vannflaten som det er sikkert og praktisk mulig å komme og, når det gjelder andre redningsfarkoster enn redningsflåter beregnet for utsetting ved overbordkasting, slik at redningsfarkosten i innskipningsposisjon er minst 2 m over vannlinjen med skipet i fullastet tilstand under ugunstige trimforhold på inntil 10° og med 20° krenkning til hvilken som helst av sidene eller til den vinkelen der kanten av værdekket kommer under vann, dersom dette inntreffer først;
 - 1.3 i en tilstand av permanent beredskap slik at to besetningsmedlemmer kan gjøre klart for innskipning og utsetting på mindre enn 5 minutter;
 - 1.4 fullt utstyrt;
 - 1.5 så langt det er praktisk mulig, på et sikkert og beskyttet sted og beskyttet mot skade forårsaket av brann og eksplosjon. Redningsfarkoster på tankskip skal ikke anbringes på eller over en lastetank, sloptank eller annen tank som inneholder eksplosjonsfarlig eller annen farlig last.
2. Livbåter og redningsflåter med tilhørende utsettingsarrangementer, skal være anbrakt så nær rom i innredningen og arbeidsrom som mulig.
3. Livbåter som skal låres ned langs skipssiden, skal anbringes så langt forenfor propellen som praktisk mulig. Når det er praktisk mulig, skal skipet være innrettet slik at livbåtene i anbrakt posisjon er beskyttet mot skade på grunn av kraftig sjøgang.
4. Livbåter skal anbringes fastgjort til utsettingsanordninger.
5. Hver redningsflåte skal anbringes med en fangline som er permanent fastgjort til skipet.
6. Hver redningsflåte skal anbringes med et fri-flyt-arrangement slik at hver av dem flyter fri og, dersom de er oppblåsbare, blåser seg opp automatisk når skipet synker.
7. Redningsflåter skal anbringes slik at manuell utløsning av én flåte eller container om gangen fra festearrangementene er mulig.
8. Redningsflåter som settes ut ved hjelp av daviter, skal være anbrakt innenfor løftekrokens rekkevidde, med mindre det er sørget for forflyttingsanordninger som ikke settes ut av funksjon innenfor begrensningene for trim og krenkning som fastsatt i punkt 1.2, eller på grunn av skipets bevegelser eller svikt i krafttilførselen.
9. Redningsflåter som settes ut ved hjelp av daviter skal kunne bordes og settes ut fra et sted i umiddelbar nærhet til det stedet de er anbrakt, eller fra et sted som redningsflåten, i samsvar med kravene i punkt 7, er flyttet til før utsetting.
10. Innskipningsarrangementer for redningsfarkoster skal være konstruert slik at livbåtene kan bordes og settes ut direkte fra det stedet de er anbrakt.

Vedlegg 2 (jf. § 13)

Mønstringsstasjoner

1. Det skal finnes mønstringsstasjoner nær innskipningsstasjonene. Hver mønstringsstasjon skal ha tilstrekkelig plass til å ta imot alle personer som er ment å mønstre ved den stasjonen, likevel minst 0,35 m² per person.
2. Det skal være lett atkomst til mønstrings- og innskipningsstasjoner fra rom i innredningen og arbeidsrom.
3. Mønstrings- og innskipningsstasjoner samt over skipssidene skal være tilstrekkelig belyst ved hjelp av lys som forsynes fra den elektriske nødkraftkilden, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip.
4. Ganger, trapper og utganger med atkomst til mønstrings- og innskipningsstasjoner skal være opplyst. Slik belysning skal kunne forsynes fra en elektrisk nødkraftkilde.
5. Mønstrings- og innskipningsstasjoner for redningsfarkoster som settes ut ved hjelp av daviter eller ved fritt fall, skal være arrangert slik at bærer med sårede kan plasseres i redningsfarkostene.
6. Det skal ved hver utsettingsstasjon eller ved hvert par tilstøtende utsettingsstasjoner for redningsfarkoster med utsetting på skipssiden, finnes en innskipningsleder som strekker seg, i én enkelt lengde, fra dekket til vannlinjen ved skipets minste seilingsdypgående under ufordelaktige trimforhold på inntil 10° og ved krenkning på inntil 20° til hvilken som helst side.
7. Om nødvendig skal det finnes anordninger til å bringe redningsfarkoster som settes ut ved hjelp av daviter, inn til skipssiden og holde dem der slik at personer kan innskipes på en sikker måte.

Vedlegg 3 (jf. § 20)

Hovedalarm og høyttaleranlegg

1. Hovedalarmsystemet
 - 1.1 Hovedalarmsystemet skal kunne gi et hovedalarmsignal som består av sju eller flere korte støt fulgt av et langt støt på skipets fløyte eller sirene og i tillegg ved en elektrisk klokke eller et horn eller tilsvarende varslingsystem, som skal forsynes med kraft fra skipets hovedkraftkilde og nødkraftkilden. Systemet skal kunne betjenes fra kommandobroen. Systemet skal kunne høres i alle oppholdsrom og i mannskapets normale arbeidsrom. Alarmen skal fortsette å virke etter at den er blitt utløst inntil den blir slått av manuelt.
 - 1.2 Minste lydtrykk for hovedalarmtonen i innvendige og utvendige rom skal være 80 dB (A) og minst 10 dB (A) over støynivået i omgivelsene når utstyret er i normal drift og skipet underveis i moderat vær. I lugarer der høyttaler ikke er installert, skal det installeres en elektronisk alarmomformer, f.eks. en akustisk alarm (alarmsummer) eller annet egnet kommunikasjonsmiddel, jf. § 20 femte ledd.
 - 1.3 Lydtrykket ved senger og i baderom i lugarene skal være minst 75 dB (A) og minst 10 dB (A) over støynivået i omgivelsene.

2. Høytaleranlegg
 - 2.1 Høytaleranlegget skal være en høytalerinstallasjon som gjør det mulig å kringkaste meldinger til alle rom der besetningsmedlemmer eller passasjerer normalt oppholder seg og til mønstringsstasjoner. Anlegget skal gjøre det mulig å kringkaste meldinger fra kommandobroen. Installeringen skal ta hensyn til akustiske ekstremforhold, og anlegget skal ikke forutsette noen handling fra mottakerne. Det skal beskyttes mot uautorisert bruk.
 - 2.2 Med skipet underveis under normale forhold skal minste lydtrykk ved annonsering over høytaleranlegget i nødssituasjoner være:
 - 2.2.1 i innvendige rom: 75 dB (A) og minst 20 dB (A) over talestøynivået; og
 - 2.2.2 i utvendige rom: 80 dB (A) og minst 15 dB (A) over talestøynivået.

Vedlegg 4 (jf. § 23)

Opplæring og instruksjoner om bord

1. Det skal gis opplæring om bord i bruken av skipets redningsredskaper, innbefattet redningsfarkostenes utstyr, og i bruken av skipets brannsløkkingsutstyr, så snart som mulig, men seinest to uker etter at et besetningsmedlem tiltrer på skipet. Dersom besetningsmedlemmet inngår i en avløsningsordning med regelmessig tjeneste om bord på skipet, skal imidlertid slik opplæring gis seinest to uker etter at besetningsmedlemmet først tiltrådte på skipet. Instruksjon i bruken av skipets brannsløkkingsutstyr og redningsredskaper og i å overleve på sjøen skal gis med samme mellomrom som øvelsene. Individuell instruksjon kan dekke forskjellige deler av skipets redningsredskaper og brannsløkkingsutstyr, men alt av skipets redningsredskaper og brannsløkkingsutstyr skal dekkes i løpet av en hvilken som helst tomånedersperiode.
2. Hvert besetningsmedlem skal få instruksjon som skal omfatte, men ikke nødvendigvis begrenses til:
 - 2.1 betjening og bruk av skipets oppblåsbare redningsflåter;
 - 2.2 hypotermiproblemer, førstehjelpsbehandling for hypotermi og andre hensiktsmessige førstehjelpsprosedyrer;
 - 2.3 særskilt instruksjon som er nødvendig for bruk av skipets redningsredskaper under harde vær- og sjøforhold; og
 - 2.4 betjening og bruk av brannsløkkingsutstyr.
3. Opplæring om bord i bruken av redningsflåter som kan settes ut med eget utsettingsarrangement, skal finne sted med mellomrom på ikke mer enn fire måneder på ethvert skip som er utstyrt med slike redskaper. Når det er praktisk mulig, skal dette omfatte oppblåsing og låring av en redningsflåte. Denne redningsflåten kan være en spesiell redningsflåte som er beregnet bare til opplæring og som ikke utgjør noen del av skipets redningsutstyr. En slik spesiell redningsflåte skal være merket på en iøynefallende måte.

Vedlegg 5 (jf. § 24)

Øvelser

1. Båtøvelse skal bestå i å:
 - 1.1 tilkalle de ombordværende til mønstringsstasjoner ved bruk av hovedalarm;
 - 1.2 rapportere til stasjoner og forberede oppgavene beskrevet i alarminstruksen;
 - 1.3 sjekke at alle er hensiktsmessig påkledd;

- 1.4 kontrollere at redningsvestene er riktig tatt på;
 - 1.5 låre minst én livbåt etter eventuell klargjøring til låring;
 - 1.6 starte og betjene livbåtmotoren;
 - 1.7 betjene daviter som benyttes til å sette ut redningsflåter;
 - 1.8 gjennomføre simulert leting etter og redning av personer som er innesperret i sine lugarer;
 - 1.9 instruere i bruken av radioredningsredskaper.
2. Så langt det er praktisk mulig skal ulike livbåter låres i henhold til kravene i punkt 1.5 i påfølgende øvelser.
 3. Låring til vannet, i stedet for utsetting av en livbåt beregnet for fritt-fall-utsetting, er akseptabelt når fritt-fall-utsetting er upraktisk, under forutsetning av at livbåten settes ut med fritt fall med den utpekte besetningen om bord og manøvreres på vannet minst én gang hver sjettemåned. Der dette er upraktisk, kan Sjøfartsdirektoratet utvide dette tidsrommet til 12 måneder dersom det foretas simulert utsetting som vil finne sted minst én gang hver sjettemåned.
 4. Dersom øvelser med utsetting av livbåter og mann-over-bord-båter gjennomføres mens skipet gjør fart fremover, skal dette på grunn av farene som er forbundet med det, bare skje i innelukket farvann og under tilsyn av en offiser som er erfaren i slike øvelser.
 5. Nødbelysning for bruk ved mønstring og når skipet forlates, skal prøves ved hver båtøvelse.
 6. Brannøvelser bør planlegges på en slik måte at det tas tilstrekkelig hensyn til regelmessig praksis i de ulike nødssituasjonene som kan oppstå, avhengig av skipstype og last.
 7. Hver brannøvelse skal omfatte:
 - 7.1 rapportering til stasjonene og forberedelse til pliktene som beskrevet i alarminstruksjonen;
 - 7.2 starting av en brannpumpe der minst de to påkrevde vannstrålene tas i bruk for å vise at systemet er i god stand og driftsklart;
 - 7.3 kontroll av brannmannsutstyr og annet personlig redningsutstyr;
 - 7.4 kontroll av relevant kommunikasjonsutstyr;
 - 7.5 kontroll av betjeningen av vanntette dører, branndører, brannspjeld og hovedinntak og hovedutløp for ventilasjonssystemer i øvelsesområdet; og
 - 7.6 kontroll av de nødvendige arrangementene for påfølgende evakuering av skipet.
 8. Utstyret som benyttes under øvelser, skal umiddelbart etter bruk igjen gjøres fullt driftsklart. Enhver feil eller defekt som oppdages under øvelsen må snarest rettes og forholdet må dokumenteres i skipets dagbok.

Vedlegg 6 (jf. § 25)

Operativ beredskap, vedlikehold og kontroll

1. Operativ beredskap

Før skipet forlater havn og til enhver tid i løpet av reisen, skal alle redningsredskaper være i orden og klare til øyeblikkelig bruk.

2. Instrukser om vedlikehold mv.

- 2.1 Det skal finnes instrukser for vedlikehold om bord av redningsredskaper. Vedlikehold skal utføres i samsvar med disse.
- 2.2 Instrukser for vedlikehold om bord av redningsredskaper skal være lette å forstå og forsynt med illustrasjoner overalt der dette er mulig, og skal, der det passer, omfatte følgende for hver redningsredskap:
 - 2.2.1 en sjekkliste til bruk ved utførelse av inspeksjoner som kreves i punkt 7;
 - 2.2.2 instrukser for vedlikehold og reparasjoner;
 - 2.2.3 tidsplan for periodisk vedlikehold;
 - 2.2.4 diagram som viser smørepunkter med anbefalte smøremidler;
 - 2.2.5 liste over deler som kan skiftes ut;
 - 2.2.6 oversiktsliste for reservedeler; og
 - 2.2.7 registrering av inspeksjoner og vedlikehold (dekkssdagbok eller annen logg).
- 2.3 I stedet for instruksene som kreves i punkt 2.2.1–2.2.7, kan det benyttes et vedlikeholdsprogram som er utarbeidet for skipet og som omfatter de samme kravene.

3. Vedlikehold av taljeløpere

- 3.1 Taljeløpere som brukes til utsetting, skal endevendes med mellomrom på ikke mer enn 30 måneder og fornyes når det er nødvendig på grunn av forringelse, eller minst hvert femte år dersom dette faller tidligere.
- 3.2 Sjøfartsdirektoratet kan, i stedet for vendekravet i punkt 3.1, godta periodisk inspeksjon av taljeløperne og utskifting av dem når det er nødvendig på grunn av forringelse, eller med mellomrom på ikke mer enn fire år dersom dette faller tidligere.

4. Reservedeler og reparasjonsutstyr

Det skal finnes reservedeler og reparasjonsutstyr til redningsredskaper og tilhørende deler som settes ut for hard slitasje eller forbruk og som må skiftes ut med jevne mellomrom.

5. Ukentlig kontroll

Følgende prøver og kontroll skal utføres ukentlig:

- 5.1 Alle redningsfarkoster, mann-over-bord-båter og utsettingsarrangementer skal kontrolleres visuelt for å sikre at de er klare til bruk;
- 5.2 alle motorer i livbåter og mann-over-bord-båter skal kjøres i et samlet tidsrom på minst tre minutter, forutsatt at omgivelsestemperaturen er over den minimumstemperaturen som kreves for å starte og kjøre motoren. I løpet av dette tidsrommet bør det kontrolleres at girskassen og girsporet griper tilfredsstillende. Dersom særskilte karakteristika ved en utenbordsmotor på en mann-over-bord-båt skulle hindre kjøring på annen måte enn med propellen i vannet i et tidsrom på tre minutter, bør den kjøres i det tidsrommet som er angitt av produsenten, og
- 5.3 hovedalarmsystemet skal prøves.

6. Månedlig kontroll

Kontroll av redningsredskapene, herunder livbåtutstyret, skal utføres månedlig med bruk av sjekklisten som er påbudt i punkt 2.2 for å sikre at de er komplette og i god stand. Rapport om kontrollen skal innføres i dagboken.

7. Ettersyn av oppblåsbare redningsflåter, oppblåsbare redningsvester, og oppblåste mann-over-bord-båter

- 7.1 Alle oppblåsbare redningsflåter, oppblåsbare redningsvester og marine evakueringsmidler skal etterses:

- 7.1.1 med ikke mer enn 12 måneders mellomrom, men i alle tilfeller der dette er praktisk umulig, kan Sjøfartsdirektoratet forlenge tidsrommet til 17 måneder; og
- 7.1.2 ved en godkjent servicestasjon som har den nødvendige kompetansen til å utføre ettersynet, har de nødvendige fasiliteter og som bare bruker behørig opplært personell.
- 7.2 Dersom Sjøfartsdirektoratet godkjenner arrangementer for oppblåsbare redningsflåter som er nye og med nye egenskaper, kan det tillate forlengede tidsrom mellom ettersyn på følgende vilkår:
 - 7.2.1 Arrangement skal holde den samme standard, slik prosedyren for prøving krever, i løpet av forlengede tidsrom mellom ettersyn.
 - 7.2.2 Redningsflåtesystemet skal kontrolleres om bord av sertifisert personell i samsvar med punkt 7.1.1.
 - 7.2.3 Ettersyn med mellomrom som ikke overstiger fem år.
- 7.3 Alle reparasjoner og alt vedlikehold av oppblåste mann-over-bord-båter skal utføres i samsvar med produsentens anvisninger. Nødreparasjoner kan utføres om bord på skipet, permanente reparasjoner skal imidlertid utføres ved en godkjent servicestasjon.

8. Periodisk ettersyn av hydrostatiske utløserenheter

Hydrostatiske utløserenheter som ikke er hydrostatiske utløserenheter til engangsbruk, skal etterses:

- 8.1 med ikke mer enn 12 måneders mellomrom, men i alle tilfeller der dette er praktisk umulig, kan Sjøfartsdirektoratet forlenge tidsrommet til 17 måneder; og
- 8.2 ved en servicestasjon som har den nødvendige kompetansen til å utføre ettersynet, har de nødvendige fasiliteter og som bare bruker behørig opplært personell.

9. Merking av anbringelsessteder

Containere, braketter, stativer og andre liknende anbringelsessteder for redningsutstyr skal være merket med symboler og angi hvilke redningsmidler som er anbrakt på stedet. Dersom mer enn ett redningsmiddel er anbrakt på stedet, skal antallet også angis.

10. Periodisk ettersyn av utsettingsanordninger og utstyr for belastningsutløsning

10.1 Utsettingsanordninger:

- 10.1.1 skal etterses med anbefalte mellomrom i samsvar med instruks for vedlikehold om bord slik punkt 2.2 krever;
- 10.1.2 skal gjennomgå en inngående undersøkelse med mellomrom som ikke overstiger fem år; og
- 10.1.3 skal, når undersøkelsen i 10.1.2 er fullført, gjennomgå en dynamisk prøving av vinsjbremsen med en prøvebelastning på minst 1,1 ganger maksimum arbeidsbelastning ved maksimum låringskapasitet.

10.2 Utstyr for belastningsutløsning av livbåter skal:

- 10.2.1 etterses med anbefalte mellomrom i samsvar med instruks for vedlikehold om bord slik punkt 2.2 krever;
- 10.2.2 gjennomgå en inngående undersøkelse og prøving av behørig opplært personell som er fortrolige med anordningene, i forbindelse med pålagte besiktelser, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om besiktelse av passasjer- og lasteskip;
- 10.2.3 driftstestes med en belastning som er 1,1 ganger livbåtens totale vekt med full last av personer og utstyr hver gang utløserutstyret er blitt overhålet. Slik overhaling og prøving skal foretas minst én gang hvert femte år.

Forskrift 17. desember 2004 nr. 1856 om radiokommunikasjon for lasteskip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 17. desember 2004 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11, 13, 14, 15, 16, 43 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 23, jf. kgl.res. 27. november 1998 nr. 1095, delegeringsvedtak 1. desember 1998 nr. 453 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII (direktiv 2002/84/EF). Endret 4 feb 2005 nr. 112, 29 april 2005 nr. 399. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	1164
§ 2	Definisjoner	1165
§ 3	Plikter	1167
§ 4	Fravik	1167
§ 5	Dokumentasjon som skal finnes om bord	1167
§ 6	Tillatelse til bruk av frekvenser	1168
§ 7	Sikkerhetssertifikat for radio	1168
§ 8	Dokumentasjon	1169
§ 9	Funksjons- og utstyrskrav	1169
§ 10	Installasjon og plassering av utstyr	1170
§ 11	Elektriske kraftkilder	1171
§ 12	Radiovakt	1172
§ 13	Krav til godkjenning	1172
§ 14	Reservedeler og vedlikehold	1173
§ 15	Radiopersonell	1173
§ 16	Radioopptegnelser	1173
§ 17	Posisjonsoppdatering	1174
§ 18	Ikrafttredelse	1174
§ 19	Overgangsbestemmelser	1174

§ 1

Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for norske lasteskip, med de presiseringer som fremgår av andre til fjerde ledd.

(2) Denne forskrift gjelder for alle lasteskip med største lengde på 15 meter og derover med sertifikat for fartsområde 1 eller større.

(3) Lasteskip (yrkesfartøy) mindre enn 15 meter, som i kraft av sitt virke må utøve operasjonell radiokommunikasjon (slepebåter, losfartøy m.m.), skal tilfredsstille de samme bestemmelser med hensyn til radioutrustning og radiosikkerhetssertifikat som gjelder for skip på 15 meter og større i samme fartsområde, unntatt hjelpefartøy som opererer sammen med sitt moderfartøy.

(4) Fritidsbåter med en bruttotonnasje på 50 og derover skal oppfylle de samme bestemmelser som nevnt i første ledd.

Endret ved forskrift 29 april 2005 nr. 399.

§ 2

Definisjoner

I forskrift betyr:

- a. *Anerkjent klasseinstitusjon*: Klasseinstitusjoner som departementet har inngått overenskomst med i medhold av skipssikkerhetsloven § 41:
 1. Det Norske Veritas (DNV),
 2. Lloyd's Register of Shipping (LRS),
 3. Bureau Veritas (BV),
 4. Germanischer Lloyd (GL),
 5. American Bureau of Shipping (ABS).
- b. *Bruttotonnasje*: Den tallverdi som er oppgitt som bruttotonnasje i målebrevet. Der-
som det i målebrevet er oppgitt sikkerhetstonnasje i anmerkingsrubrikken, gjelder
tallverdien for denne som bruttotonnasje.
- c. *DSC (Digital Selective Calling)*: Digitale systemer for oppkall og kommunikasjon,
jf. ITU-R (ITU Radiocommunication Sector).
- d. *EGC-mottaker*: (Inmarsat Enhanced Group Call SafetyNet Receiver) Mottaker for
maritim sikkerhetsinformasjon i Inmarsat-systemet.
- e. *EMC – Elektromagnetisk kompatibilitet (Electromagnetic Compatibility)*: Et utstys
evne til å fungere tilfredsstillende i sitt elektromagnetiske miljø, uten å forårsake
uakseptable elektromagnetiske forstyrrelser til annet utstyr.
- f. *EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon)*: Nødradiopeilesender.
- g. *Fartsområde*: Fartsområder slik det er angitt i den til enhver tid gjeldende forskrift
om fartsområder.
- h. *GMDSS (Global Maritime Distress and Safety System)*: Det globale maritime nød-
og sikkerhetssystemet.
- i. *GMDSS-identiteter (Global Maritime Distress and Safety System Identities)*: Identi-
teter, så som kjenningssignal, MMSI-nummer og/eller andre identiteter som er pro-
grammert inn i skipets nød- og sikkerhetsutstyr.
- j. *Generell radiokommunikasjon*: Radiokommunikasjon som ikke er nød-, haste- og/
eller sikkerhetsmeldinger.
- k. *Hovedkraftkilde (Main source of electrical power)*: En elektrisk kraftkilde som gir
strøm til hovedtavlen for videredistribusjon til elektriske enheter som er nødvendig
for å holde et skip i drift.
- l. *Håndholdt VHF*: Toveis VHF radiotelefonapparat.
- m. *IAMSAR (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual)*:
Retningslinjer for administrasjoner, redningssentraler og skip ved redningsaksjoner.
- n. *Inmarsat skipsjordstasjon (Inmarsat ship earth station)*: En mobil jordstasjon i den
maritime mobile satellittjenesten, lokalisert til skip, som minst kan:
 1. sende og motta:
 - 1.1 nød- og sikkerhetskommunikasjon,
 - 1.2 prioriterte nødoppkall, og
 - 1.3 generell radiokommunikasjon,
 2. holde lyttevakt for land-til-skip nødalarm.
- o. *Kontinuerlig radiovakt*: En radiovakt som avbrytes i korte perioder når skipets
radioutstyr benyttes til egen kommunikasjon, eller når radioutstyret gjennomgår
kontroll og/eller vedlikehold.
- p. *Lasteskip*: Ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller
fritidsfartøy. I denne forskrift betyr:

1. *passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer,
 2. *fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen,
 3. *fritidsfartøy*: Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann og som brukes utenfor næringsvirksomhet,
 4. *lekter*: Et skrog eller skip uten fremdriftsmaskineri som skal slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
- q. *MSI (Maritime Safety Information), Maritim sikkerhetsinformasjon*: Navigasjons-, kuling- og stormvarsler, værmeldinger og andre meldinger av betydning for sikkerheten til sjøs.
- r. *MF/DSC-radioinstallasjon*: En radioinstallasjon i MF-båndet som kan:
1. sende og motta:
 - 1.1 DSC på frekvensen 2187,5 kHz,
 - 1.2 radiotelefonti på frekvensen 2182 kHz, og
 - 1.3 generell radiokommunikasjon på relevante arbeidsfrekvenser.
 2. Holde kontinuerlig DSC-lyttevakt på frekvensen 2187,5 kHz ved hjelp av egen vaktmottaker. Vaktmottakeren kan være en separat enhet.
- s. *MF/HF DSC-radioinstallasjon*: En radioinstallasjon som kan:
1. sende og motta nød- og sikkerhetskommunikasjon på alle nød- og sikkerhetsfrekvensene i båndene mellom 1605–4000 kHz og 4000–27500 kHz, ved hjelp av:
 - 1.1 DSC,
 - 1.2 radiotelefonti,
 - 1.3 radioteleks,
 - 1.4 generell radiokommunikasjon på relevante arbeidsfrekvenser.
 2. Holde kontinuerlig DSC lyttevakt på frekvensene 2187,5 kHz og 8414,5 kHz, samt – avhengig av tid på dagen og fartøyets geografiske posisjon – minst en av DSC-nødfrekvensene 4207,5 kHz – 6312 kHz – 12577 kHz – 16804,5 kHz ved hjelp av dedikert vaktmottaker.
- t. *MMSI (Maritime Mobile Service Identity)*: Et 9-sifret nummer, som identifiserer fartøyet i bl.a. DSC-utstyr og EPIRB.
- u. *NAVTEX-mottaker*: Mottaker for mottak av maritim sikkerhetsinformasjon ved hjelp av teleks på 518 kHz (internasjonale meldinger) og 490 kHz (nasjonale meldinger).
- v. *Nødkraftkilde (Emergency source of electrical power)*: En elektrisk kraftkilde som gir strøm til nødtavlen, dersom hovedkraftkilden skulle falle ut.
- w. *Radioteleks (direct-printing telegraphy)*: Sending og mottaking ved hjelp av automatisert telegrafi, jf. ITU-R (ITU Radiocommunication Sector).
- x. *Radiodekningsområde A1*: Områder innenfor radiodekning til minst én VHF-/DSC-kyststasjon.
- y. *Radioinspeksjonsforetak*: Et foretak som er bemyndiget til å utføre radiobesiktelser på norske og utenlandske fartøy på vegne av Sjøfartsdirektoratet.
- z. *Radiodekningsområde A2*: Områder utenfor radiodekningsområde A1, men innenfor radiodekning til minst én MF-/DSC-kyststasjon.
- æ. *Radiodekningsområde A3*: Områder utenfor radiodekningsområdene A1 og A2, men innenfor radiodekning til en Inmarsat geostasjonær satellitt som kan motta og videreformidle nødalarm.
- ø. *Radiodekningsområde A4*: Områder utenfor radiodekningsområdene A1, A2 og A3.

- å. *Radioreglementet*: Den internasjonale teleunionens radioregler. Reglene for skip finnes i «Manual for use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile-Satellite Services».
- aa. *Reservekraftkilde (Reserve source of energy)*: Et batteri, eller en annen kraftkilde som kan gi tilstrekkelig elektrisk kraft til å betjene radioinstallasjonene for nød- og sikkerhetsradiokommunikasjon, i tillegg til skipets hoved- og nødkraftkilde.
- bb. *SART (Search and Rescue Transponder)*: En radartransponder i 9 GHz-båndet som benyttes av redningsfarkoster i nødsituasjoner.
- cc. *Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS)*: Den internasjonale konvensjon av 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs med senere endringer vedtatt av IMO.
- dd. *Største lengde*: Den største lengde fra forkant av forreste del av skroget til akterkant av akterste del av skroget.
- ee. *VHF-/DSC-radioinstallasjon*: Radioinstallasjon i VHF-båndet som kan:
 - 1. Sende og motta:
 - 1.1 DSC på VHF-kanal 70 (156,525 MHz),
 - 1.2 radiotelefoni VHF-kanal 6 (156,300 MHz), kanal 13 (156,650 MHz) og kanal 16 (156,800 MHz),
 - 1.3 generell radiokommunikasjon på relevante arbeidskanaler.
 - 2. Holde kontinuerlig lyttevakt på VHF-kanal 70 (156,525 MHz). Vaktmot-takeren kan være en separat enhet.

Endret 11. desember 2006 nr. 1492.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

§ 5

Dokumentasjon som skal finnes om bord

Følgende dokumentasjon skal finnes om bord:

	<i>Liten kystfart og mindre- fartsom- råder</i>	<i>Stor kystfart og større fartsom- råder</i>
IAMSAR volume III	X	X
Instruksjonsbøker for hvert enkelt radioutstyr	X	X
Kanalplan og frekvenstabeller for det aktuelle fartsom-rådet	X	X
Tillatelse til bruk av frekvenser (konsesjon/Licence) ¹	X	X

Radiodagbok. Dekksdagboken kan benyttes som radiodagbok	X	X
Tegninger i henhold til § 8	X	X
GMDSS-dekningskart (finnes blant annet i «Admiralty List of Radio Signals, Vol. 5») ²		X
«GMDSS Operating Guidance for Masters of Ships in Distress Situations»		X
ITUs «Manual for use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile-Satellite Services», inklusive dokumentasjonen som beskrevet i appendiks 16 (AP 16), seksjon VA		X
GMDSS-nødprosedyrer (skal være oppslått ved radiostasjonen)	X	X

¹ Tillatelse til bruk av frekvenser forvaltes av Post- og teletilsynet gjennom Telenor Networks Maritim Radio, Lisensavdelingen.

² Utgis av «The United Kingdom Hydrographic Office».

§ 6

Tillatelse til bruk av frekvenser

Skip skal ha gyldig tillatelse til bruk av frekvenser (konsesjon/licence)¹ før sikkerhetssertifikat som omtalt i § 7 kan utstedes, påtegnes, eller fornyes.

¹ Tillatelse til bruk av frekvenser forvaltes av Post- og teletilsynet gjennom Telenor Networks Maritim Radio, Lisensavdelingen.

§ 7

Sikkerhetssertifikat for radio

(1) Alle lasteskip skal ha sikkerhetssertifikat for radio eller sikkerhetssertifikat for lasteskip hvor besiktelse av radioinstallasjoner inngår i sertifikatet.

(2) Sikkerhetssertifikat for radio utstedes for en periode på inntil 5 år, med årlige påtegelser.

(3) Sikkerhetssertifikat for radio utstedes av:

- et godkjent radioinspeksjonsforetak¹ til fartøy som ikke er delegert til en anerkjent klasseinstitusjon,
- en anerkjent klasseinstitusjon.

(4) Før sikkerhetssertifikat som nevnt i første ledd kan utstedes, påtegnes eller fornyes, skal radioinstallasjonene være kontrollert av et godkjent radioinspeksjonsforetak, eller en anerkjent klasseinstitusjon, dersom skipet omfattes av en klasseavtale.

(5) Besiktelsen skal gjennomføres i overensstemmelse med IMO-resolusjon A.948(23) – «Survey Guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification».

(6) Årlig radiokontroll skal være utført innenfor et tidsvindu fra 3 måneder før, til 3 måneder etter årsdagen for gyldighetsdatoen (± 3 md.).

(7) Sikkerhetssertifikat for radio anses ugyldig, dersom årlig påtegning ikke er utført innenfor tidsvinduet (± 3 md.). Sertifikatet blir gyldig igjen når årlig påtegning er utført, men årsdagen for neste periodiske kontroll(er) og sertifikatets gyldighetsdato, forblir uforandret.

¹ Opplysninger om hvilke radioinspeksjonsforetak som til enhver tid er godkjente finnes på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside, <http://www.sjofartsdir.no>, eller fås ved direkte henvendelse til Sjøfartsdirektoratet. Endret 11. desember 2006.

§ 8

Dokumentasjon

(1) Skip som omfattes av en klasseavtale skal følge den anerkjente klasseinstitusjonens anvisning.

(2) Ved ny-installasjon eller ombygginger skal skip som ikke omfattes av en klasseavtale sende kopi av ferdigstilte (as built) tegninger som viser radioarrangementet (antennetegninger, tegninger over radioutstyrets plassering i styrehuset og kablingsdiagram) til Sjøfartsdirektoratet. Kopi av tegningene skal oppbevares om bord.

§ 9

Funksjons- og utstyrskrav

(1) Skip skal kunne sende nødalarm ved hjelp av minst to atskilte og uavhengige radiosystemer (primær og sekundær alarmeringskilde). Duplisert radioutstyr, manuell satellitt EPIRB og fri-flyt satellitt EPIRB, kan benyttes som sekundær alarmeringskilde.

(2) I fartsområde 1 og 2 aksepteres håndholdt VHF som sekundær alarmeringskilde.

(3) Skip skal være utstyrt med radioinstallasjoner som nevnt i tabell 1. Tabell 2 beskriver radiodekningsområder og utstyr/frekvenser som benyttes i hvert enkelt område.

Tabell 1 – Minimumskrav til radioutstyr i det enkelte radiodekningsområde

Utstyr		Farts-områder		Radiodekningsområder				
		1+2	3+4 +LK	A1	A2	A3		A4
	Farts-områder ¹ :							
	Referanser	VHF	VHF	VHF	MF	SAT	HF	HF
VHF-DSC radioinstallasjon	§ 2dd	1	1	1	1	1	1	1
MF-DSC radioinstallasjon	§ 2q	-	-	-	1	1	-	-
Inmarsat skipsjordstasjon m/EGC	§ 2m	-	-	-	-	1	-	-
MF/HF-DSC radioinstallasjon	§ 2r	-	-	-	-	-	1	1
NAVTEX-mottaker 518/490 kHz	§ 2t	-	1	1	1	1	1	1
MSI-mottaker	§ 2p	-	-	-	-	-	1	1
Fri-flyt satellitt EPIRB	§§ 2f, 9(1), 10(5), 14(3)	1	1	1	1	1	1	1
Manuell satellitt EPIRB	§§ 2f, 10(7)	-	1	1	1	1	1	1
SART på skip mindre enn 100 BT	§§ 2.aa, 10(8)	-	1	1	1	1	1	1
SART på skip mellom 100 og 500 BT	§ 2.aa	1	1	1	1	1	1	1
SART på skip på 500 BT og derover	§ 2.aa	2	2	2	2	2	2	2
Håndholdt VHF på skip mindre enn 500 BT	§ 2.1.b	2	2	2	2	2	2	2
Håndholdt VHF på skip på 500 BT og derover	§ 2.1.b	3	3	3	3	3	3	3

Duplisert VHF radioinstallasjon ²	§ 14(2)	-	-	-	-	1	1	1
Duplisert Inmarsat skipsjordanstasjon	§ 14(2)	-	-	-	-	1	-	-
Duplisert MF/HF med DSC og radioteleks	§ 14(2)	-	-	-	-	-	-	1

¹ Fartsområder omfatter fart lang den norske kyst inklusive innsjøer og elver, unntatt fart på Svalbard og Jan Mayen.

Fartsområde 1: Fart på helt innelukket farvann.

Fartsområde 2: Fart på beskyttet farvann

Fartsområde 3: Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 5 nautiske mil ikke passerer

Fartsområde 4: Innaskjærs fart hvor åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil ikke passerer

Liten kystfart (LK): Fart på den norske kyst, hvor skipet passerer åpne havstrekninger på over 25 nautiske mil.

² Dedikert DSC vaktmottakerfunksjon kan sløyfes i duplisert VHF og HF radioinstallasjon

Endret 11. desember 2006.

Tabell 2 – Beskrivelse av radiodekningsområder/fartsområde og utstyr

Dekningsområde	Rekkevidde	Radio	Frekvenser	EPIRB	Radio-redningsmidler
A1 Innenfor dekningsområdet til landbaserte VHF/DSC kystradiostasjoner	Avhenger av landstasjonens antennehøyde	VHF	DSC/K-70 (156,525 MHz) K-16 (156,8 MHz) K-13 (156,650 MHz) K-6 (156,300 MHz)	Enten L-band (1,6 GHz) ¹ eller 406 MHz COSPAS-SARSAT	9 GHz radar-transponder, to- veis VHF radio for k 16 + en annen kanal
A2 Innenfor dekningsområde til landbaserte MF/DSC kystradiostasjoner	Omkring 50–250 n mil	MF + VHF	Som ovenfor pluss 2187,5 kHz DSC 2182 kHz for telefoni 518 kHz for NAVTEX 490 kHz for NAVTEX	L-band 1,6 GHz ¹ , eller 406 MHz COSPAS-SARSAT	Som ovenfor
A3 Innenfor geostasjonære satellitter i Inmarsat-systemet	70° N–70° S	HF eller Satel- litt MF VHF	Som ovenfor, pluss 1,5–1,6 GHz-alarmering, eller A1 + A2 + alle HF-frekvensene	L-band, 1,6 GHz ¹ , eller 406 MHz COSPAS-SARSAT	Som ovenfor
A4 Utenfor Inmarsat-dekning	Nord om 70° N, eller Syd om 70° S	HF MF VHF	Som for A1 + A2, samt alle HF-frekvensene	406 MHz COSPAS-SARSAT	Som ovenfor

¹ Nødpeilesendertjenesten i Inmarsat-systemet vil bli faset ut (opphøre) fra 1. desember 2006.

§ 10

Installasjon og plassering av utstyr

(1) Radioinstallasjoner skal installeres¹ lett tilgjengelige for tilsyn og vedlikehold og slik at de ikke utsettes for skadelige påvirkninger fra fuktighet, ekstreme temperaturer eller andre miljøforhold.

(2) Radioinstallasjoner skal installeres slik at de ikke blir påvirket av mekaniske, elektriske eller elektromagnetiske forstyrrelser og heller ikke forårsaker slike forstyrrelser.

(3) Radioinstallasjoner skal være merket med kjenningssignal og andre GMDSS-identiteter og koder som er nødvendig for å identifisere installasjonen.

(4) VHF-radiokommunikasjon for sikker navigering skal kunne utføres fra skipets kommando- og manøverposisjoner, inklusive brovingene. Bærbart radioutstyr kan benyttes for kommunikasjon fra brovingene.

(5) Fri-flyt satellitt EPIRB skal monteres slik at den, med størst mulig grad av sannsynlighet, vil flyte fritt opp til overflaten uten fare for å bli fanget av hindringer slik som rekkverk, overbygning m.m., dersom skipet skulle synke.

(6) Manuell satellitt EPIRB skal monteres i styrehuset slik at den lett kan aktiveres og tas med til en redningsfarkost.

(7) Manuell satellitt EPIRB, som nevnt i sjetten ledd, kan sløyfes dersom fri-flyt satellitt EPIRB kan fjernaktiveres fra styrehuset og er montert slik at den kan:

- a. aktiveres manuelt, og
- b. tas med av én person til en redningsfarkost, uten at personen utsettes for fare.

(8) SART skal monteres i styrehuset. Dersom skipet har krav om to stk. SART skal de plasseres på hver side av fartøyet, fortrinnsvis ved utgangsdørene i styrehuset, slik at de lett kan tas med til en redningsfarkost. På skip med fritt-fall-livbåt, skal den ene av de påbudte SART være plassert i fritt-fall-livbåten.

(9) Antennene til radioinstallasjonen må plasseres og installeres på en slik måte at man oppnår optimal effektivitet og samtidig unngår negativ elektromagnetisk påvirkning (EMC) av radioutstyr og annet elektronisk utstyr, spesielt navigasjonsutstyr.

(10) Gjennom regelmessig ettersyn skal alle utvendige kabler og koplinger holdes rene for salt, sot og annen forurensning og eventuelt skiftes etter behov.

¹ Radioutstyr anbefales installert i overensstemmelse med COMSAR/Circ.32 «Harmonization of GMDSS Requirements for Radio Installations on board SOLAS Ships».

Endret 11. desember 2006.

§ 11

Elektriske kraftkilder

(1) Radioinstallasjonen skal være tilkopleet skipets hoved- og eventuelt nødraftkilde, samt en reservekraftkilde.

(2) Reservekraftkilden skal ha en driftskapasitet på:

1. 1 time, dersom skipet er utstyrt med nødgenerator med driftskapasitet på 18 timer,
2. 6 timer, dersom skipet utstyrt med nødgenerator med driftskapasitet på mindre enn 18 timer,
3. 6 timer, dersom skipet ikke er utstyrt med nødgenerator, eller har en nødraftkilde med driftskapasitet på mindre enn 18 timer.

(3) Reservekraftkilden skal kunne lades fra skipets hovedkraftkilde, samt skipets nødgenerator, dersom denne er installert om bord.

(4) Reservekraftkilden skal plasseres i beskyttede omgivelser over øverste gjennomgående dekk, fortrinnsvis i godt ventilert batterirom eller batterikasse. Plasseringen skal gi enkel og sikker tilgang for vedlikehold og kontroll, under hensyntagen til produsentens veiledning, slik at kraftkilden kan virke også under ekstreme forhold.

(5) Reservekraftkilden skal som minimum gi strøm til drift av skipets VHF-radioinstallasjon og i tillegg:

- a. MF-radioinstallasjonen i radiodekningsområde A2,
- b. MF/HF-radioinstallasjonen, eller Inmarsat skipsjordstasjonen i radiodekningsområde A3,

- c. MF/HF-radioinstallasjonen i radiodekningsområde A4,
- d. I tillegg til basisutstyret skal også duplisert radioutstyr kunne drives fra radioinstallasjonens reservekraftkilde,¹
- e. Navigasjonsmottaker (tillates koplet til fartøyets reservekraftkilde).
- (6) Reservekraftkilden skal:
 - a. Gi lys til radioinstallasjonene som nevnt i fjerde ledd.
 - b. Kunne lades automatisk opp til minimumskapasitet innen 10 timer, dersom reservekraftkilden er oppladbare batterier.
 - c. Være uavhengig av skipets fremdriftsmaskineri.
 - d. Kontrolleres:
 - 1. Ukentlig av skipets radiooperatør,
 - 2. Årlig, i forbindelse med radiokontroll (jf. § 7, sjette ledd), med hensyn til batterikapasitet.
 - e. Vedlikeholdes i overensstemmelse med fabrikantens instruksjoner. Batteriene skal skiftes ut straks de viser tegn til redusert kapasitet. Blyakkumulatorer skal uansett skiftes ut senest hvert 5. år.²

¹ Ref. IMO-resolusjon A.702 nr. 2.3.

² En metode som kan benyttes for å kontrollere batterikapasitet, er å utlade batteriet og så lade det opp igjen til full kapasitet, idet det benyttes normal driftsstrøm og ladetid (eksempelvis 10 timer). Denne metoden kan kun benyttes når skipet er trygt fortøyd i havn.

§ 12

Radiovakt

(1) Alle skip som ikke er trygt fortøyd i havn, skal holde kontinuerlig radiovakt på følgende radiokanaler, frekvenser og systemer, avhengig av radioutrustning og radiodekningsområde:

- 1. VHF-kanal 16 og VHF/DSC-kanal 70,
- 2. MF/DSC-frekvensen 2187,5 kHz,
- 3. DSC-frekvensene 2187,5 kHz og 8414,5 kHz, samt minst en av nød- og sikkerhetsfrekvensene 4207,5 kHz, 6312 kHz, 12577 kHz eller 16804,5 kHz, avhengig av tid på dagen og fartøyets geografiske posisjon. Dette vaktholdet kan utføres ved hjelp av en skanner,
- 4. Inmarsat skipsjordsstasjon.

(2) Alle skip som ikke er trygt fortøyd i havn, skal holde radiovakt for mottak av maritim sikkerhetsinformasjon (MSI), ved hjelp av:

- 1. NAVTEX-mottaker,
- 2. EGC SafetyNet-mottaker, i områder utenfor NAVTEX-dekning, og
- 3. HF radioteleks i områder utenfor EGC SafetyNet-dekning.

§ 13

Krav til godkjenning

(1) Utstyr som kreves installert på fartøy etter denne forskrifts ikrafttredelse, skal være godkjent og rattmerket i henhold til forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften).

(2) I forbindelse med vesentlig ombygging, forandring eller reparasjon av skipet, kan Sjøfartsdirektoratet bestemme at nytt radioutstyr skal installeres om bord.

(3) GMDSS radioutstyr som ikke kreves etter denne forskrift, men som frivillig installeres om bord, skal enten tilfredsstille kravene i denne paragraf, eller kravene i direktiv 2004/71/EF.

Endret ved forskrift 29 april 2005 nr. 399.

§ 14

Reservedeler og vedlikehold

- (1) Reservedeler og verktøy, tilstrekkelig til at radioutstyret kan vedlikeholdes, skal finnes om bord.
- (2) Følgende vedlikeholdsmetoder¹ skal benyttes for å sikre at radioinstallasjonene til enhver tid kan sende nødalarm og utføre oppfølgende nødkommunikasjon:
 - a. Landbasert vedlikehold for skip som har radioutstyr for radiodekningsområdene A1 og A2.
 - b. Landbasert vedlikehold kombinert med duplisering av radioutstyr for skip som har radioinstallasjoner for radiodekningsområdene A3 og A4, jf. tabell 2 i § 9.
- (3) Fri-flyt satellitt EPIRB, som nevnt i § 10 femte ledd, skal kontrolleres av et landbasert foretak (produsenten eller dennes representant) minst hvert femte år. Ved innsending av nødpeilesendere for service eller landbasert vedlikehold må batteriet frakoples.
- (4) Feil og mangler ved radioutstyret som medfører at fartøyet ikke kan utføre relevante nød- og sikkerhetsfunksjoner kan medføre tilbakeholdelse.

¹ Det henvises til IMO-resolusjon A.702((17), vedrørende veiledning om vedlikehold av tilgangen til radiotjenester i GMDSS.

Endret 11. desember 2006.

§ 15

Radiopersonell

- (1) Skip skal ha radiooperatør tilstede på hver navigasjonsvakt. Denne funksjonen kan kombineres med stilling som vaktansvarlig navigatør. Radiooperatøren skal som minimum inneha følgende radiooperatørsertifikat:
 - a. Radiodekningsområde A1: Minimum ROC (Restricted Operator's Certificate). Der som fartøyet har GMDSS-radioutstyr ut over minimumskravene for radiodekningsområdet, skal en av radiooperatørene inneha et GOC (General Operator's Certificate), eller større.
 - b. Radiodekningsområde A2, A3 og A4: Minimum GOC (General Operator's Certificate) eller større.
- (2) Personell som ikke er vaktansvarlig radiooperatør/navigatør, men som forventes å benytte fartøyet VHF/DSC, skal som minimum inneha et «Restricted Operator's Certificate» (ROC).

§ 16

Radioopptegnelser

- (1) I overensstemmelse med radioreglementets appendix 16, seksjon VA, nr. 3 og forskrift 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip, skal skip føre følgende radioopptegnelser:
 - a. sammendrag av kommunikasjon i forbindelse med nød-, haste- og sikkerhetstrafikk,
 - b. viktige hendelser i tjenesten,
 - c. skipets posisjon når hendelsene inntraff,
 - d. oversikt over vedlikehold av radioutstyr og energikilder,
 - e. daglig/månedlig funksjonstest av radiostasjonen, utført av ansvarlig radiooperatør.
- (2) Opptegnelsene som nevnt i første ledd kan enten føres i egen radiodagbok, eller i skipets dekkdagbok.

§ 17

Posisjonsoppdatering

Skip i fartsområde 3 eller større, skal automatisk oppdatere posisjonen i alt radioutstyr som kan sende nødalarm, enten ved hjelp av en intern navigasjonsmottaker, eller ved å kople utstyret til en ekstern navigasjonsmottaker.

§ 18

Ikrafttredelse

- (1) Denne forskrift trer i kraft:
 - a. 1. januar 2005 for nye lasteskip, uansett fartsområde,
 - b. 1. januar 2005 for eksisterende lasteskip på 300 bruttotonn og derover i fartsområde Stor kystfart og større fartsområder,
 - c. 1. februar 2006 for eksisterende lasteskip uansett størrelse i fartsområde 3 eller større fartsområder,
 - d. 1. februar 2007 for eksisterende lasteskip uansett størrelse i fartsområdene 1 og 2.
- (2) Forskriftens § 1 – § 8, § 10 – § 12, § 13, § 14 tredje ledd, § 16, § 18 og § 19 trer i kraft 1. januar 2005 for eksisterende lasteskip som nevnt i første ledd, bokstavene c og d.
- (3) Frem til ikrafttredelsesdatoene som nevnt i første ledd, bokstavene c og d, gjelder overgangsbestemmelsene i § 20.
- (4) Fra 1. januar 2005 oppheves:
 - a. Forskrift 12. november 2002 nr. 1314 om vilkår for periodisk vedlikehold av fri-flyt nødradiopeilesendere (oppheves for så vidt gjelder lasteskip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger),
 - b. Forskrift 27. januar 1999 nr. 149 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer- og lasteskip som omfattes av den internasjonale sjøsikkerhetskonvensjonen, SOLAS 1974, for så vidt angår lasteskip,
 - c. Forskrift 11. november 1991 nr. 731 om radiotelegrafi og radiotelefoni på passasjer- og lasteskip, for så vidt angår lasteskip.

§ 19

Overgangsbestemmelser

- (1) Bestemmelsene nedenfor kommer til anvendelse for eksisterende lasteskip som nevnt i § 19 første ledd bokstav c, inntil forskriften trer i kraft i sin helhet for disse skipene.
- (2) Alle ikke-konvensjonsskip i fartsområde 1 og større skal være utstyrt med en VHF-radiotelefoninstallasjon som oppfyller de samme bestemmelser som angitt i Regel IV/17 i Sjøikkerhetskonvensjonen (SOLAS 1974, med 1981 og 1983 amendments). Skip som i henhold til denne bestemmelse er utstyrt med VHF-installasjon, skal dessuten oppfylle de bestemmelser som er gitt i Regel IV/8 i Sjøikkerhetskonvensjonen (SOLAS 1974, med 1981 og 1983 amendments) til vakthold på VHF.
- (3) Alle ikke-konvensjonsskip i større fartsområde enn Stor kystfart, skal dessuten være utstyrt med en MF-radiotelefoninstallasjon som oppfyller de samme bestemmelser som angitt i Regel IV/15 og IV/16 i Sjøikkerhetskonvensjonen (SOLAS 1974, med 1981 og 1983 amendments). Skip som i henhold til denne bestemmelse er utstyrt med MF-anlegg, skal dessuten oppfylle bestemmelsene til vakthold og radiotelefonoperatør(er) som er gitt i Regel IV/7 i Sjøikkerhetskonvensjonen (SOLAS 1974, med 1981 og 1983 amendments).
- (4) Alle ikke-konvensjonsskip i større fartsområde enn Europeisk fart skal dessuten være utstyrt med kortbølge radiotelefoninstallasjon. Kortbølgeinstallasjonen kan være kombinert med den MF-stasjon som kreves i annet ledd. Skip i fartsområder som helt dekkes

av INMARSAT-systemet, kan anskaffe INMARSAT-skipsjordstasjon istedenfor kortbølgeinstallasjonen.

(5) Alle lasteskip i fartsområde Liten kystfart og større fartsområder skal dessuten være utstyrt med fri-flyt nødpeilesender.

(6) Eksisterende skip i liten kystfart skal fra 1. januar 2005 være utstyrt med 2 stk. to-veis VHF radiotelefoner (håndholdt VHF), som beskrevet i § 9, tabell 1.

Endret ved forskrift 4 feb 2005 nr. 112.

Forskrift 29. juni 2006 nr. 785 om frakt av last på lasteskip og lektere

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 29. juni 2006 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 6, § 9, § 11, § 12, § 13, § 19, § 21, § 22 og § 29, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF som endret ved direktiv 98/48/EF) og lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler (EØS-høringsloven). Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	1175
§ 2	Definisjoner	1175
§ 3	Plikter	1176
§ 4	Fravik	1176
§ 5	Forholdet til internasjonalt regelverk	1176
§ 6	Informasjon om lasten	1177
§ 7	Bulklaster som kan godtas for transport	1177
§ 8	Lastsikringsmanual, faktahefte for stabilitet og styrke og laste- og losseplan	1177
§ 9	Dokumentasjon	1178
§ 10	Ikrafttredelse	1178

§ 1

Virkeområde

Denne forskrift gjelder for alle norske lasteskip og lektere, med mindre annet fremgår av de enkelte paragrafer.¹

Denne forskrift får anvendelse ved transport av last som på grunn av den spesielle fare de utgjør for skip eller de ombordværende, kan kreve særlige forholdsregler på alle skip som omfattes av disse regler.²

Unntatt fra denne forskrift er transport av flytende stoffer i bulk, gass i bulk og de aspekter ved transporten som dekkes av andre regler.

¹ Se forskrift 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods for passasjerskip.

² Se forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere og forskrift 29. august 2003 nr. 1133 om sikker lasting og lossing av bulkskip.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

(1) *BC-koden*: (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes). Regler for sikker frakt av faste bulklaster, vedtatt av IMO ved resolusjon A.434(XI), med senere endringer.

(2) *BLU-koden*: (Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers). Regler for sikker lasting og lossing av bulkskip, vedtatt av IMO ved resolusjon A.862(20) med senere endringer.

(3) *CSS-koden*: (Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing). Regler for sikker stuing og sikring av last, vedtatt av IMO ved resolusjon A.714(17), med senere endringer.

(4) *Korn-koden*: (Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk). Regler for sikker frakt av korn i bulk, vedtatt av IMO ved resolusjon MSC.23(59), med senere endringer.

(5) *Lastsikringsmanual*: (Cargo Securing Manual), manual for sikring av last, som kreves i SOLAS, utarbeidet i henhold til IMOs retningslinjer (MSC/Circ.745).

(6) *MARPOL 73/78*: (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978) Internasjonal konvensjon om hindring av forurensning fra skip 73/78, med senere endringer.

(7) *SOLAS*: (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974). Internasjonal konvensjon for sikkerhet for menneskeliv til sjøs 1974, med senere endringer.

(8) *Terminal*: Ethvert fast, flytende eller flyttbart anlegg som er utstyrt og brukes til lasting eller lossing av skip.

(9) *Terminaloperatør*: Eieren av en terminal, eller en organisasjon eller person som eieren har overdratt ansvaret for laste- eller losseoperasjoner som foretas ved terminalen for et bestemt skip.

(10) *Terminalrepresentant*: En person, utpekt av terminaloperatøren, som har det generelle ansvaret for forberedelse, gjennomføring og fullføring av laste- eller losseoperasjoner som foretas av terminalen for et bestemt skip, og myndighet til å kontrollere operasjonene.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Avskiper skal sørge for at bestemmelsen i § 6 andre og tredje ledd følges.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

§ 5

Forholdet til internasjonalt regelverk

Følgende internasjonale regelverk gjelder for skip omfattet av denne forskrift, med mindre annet fremgår uttrykkelig av de enkelte bestemmelser:

- a) SOLAS kapittel VI
- b) BC-koden
- c) CSS-koden underkapittel 1.9.
- d) Korn-koden

§ 6

Informasjon om lasten

Ved innlasting skal det foreligge nødvendig informasjon om lasten for forsvarlig stuing og sikker transport.

Avskiper skal gi skipsføreren eller dennes representant informasjon om lasten i tilstrekkelig tid før innlasting, slik at de forholdsregler som måtte være nødvendig for forsvarlig stuing og sikker transport av lasten kan iverksettes. Slik informasjon skal bekreftes skriftlig av avskiper på egnede fraktdokumenter før lasten innlastes i skipet. Elektronisk dokumentasjon godtas.

Informasjon om lasten skal omfatte

- a) for stykkgoods og last som transporteres i lasteenheter; en generell beskrivelse av lasten, lastens eller lasteenhetenes bruttomasse, og enhver spesiell egenskap ved lasten. Det skal gis informasjon som kreves i underkapittel 1.9 i CSS-koden.
- b) for bulklast; informasjon om lastens stuingsfaktor, trimmingsprosedyrene, sannsynligheten for forskyvning, herunder rasvinkel, dersom dette er relevant, og alle andre særskilte egenskaper som er relevante. Når det gjelder et konsentrat eller annen last som kan bli flytende, ytterligere informasjon i form av en attest om lastens fuktighetsinnhold og dens fuktighetsgrense for transport.
- c) for en bulklast som ikke er klassifisert i samsvar med bestemmelsene i SOLAS kapittel VII, men som har kjemiske egenskaper som kan utgjøre en mulig fare; informasjon om dens kjemiske egenskaper i tillegg til informasjon som kreves i b)

§ 7

Bulklasten som kan godtas for transport

Konsentrater eller andre laster som kan bli flytende, skal godtas for innlasting bare dersom lastens faktiske fuktighetsinnhold er mindre enn dens fuktighetsgrense for transport.

Laster som kan bli flytende under transport, skal gjennomgå periodiske kontroller hver 6. måned.¹

Før innlasting av en bulklast som ikke er en last klassifisert etter bestemmelsene i SOLAS kapittel VII, men som har kjemiske egenskaper som kan forårsake en mulig fare, skal det tas spesielle forholdsregler for sikker transport av lasten, jf. § 5.

¹ Laboratorieundersøkelser etter BC-koden kan utføres av SINTEF.

§ 8

Lastsikringsmanual, faktahefte for stabilitet og styrke og laste- og losseplan¹

Godkjent lastsikringsmanual skal oppbevares ombord. Lasteskip sertifisert til innenriks fart og lektere i alle fartsområder, skal ha lastsikringsmanual om bord, men det kreves ikke at den er godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

For å gjøre skipsføreren i stand til å hindre at belastningene på skipets konstruksjonsdeler blir for store, skal skipet forsynes med et faktahefte for stabilitet og styrke. Faktaheftet skal være på engelsk. Kravet gjelder ikke lasteskip sertifisert til innenriks fart og lektere i alle fartsområder.

Før en fast bulklast lastes eller losses, skal skipsføreren og terminalrepresentanten bli enige om en laste- og losseplan som skal sikre at verdiene for tillatte krefter og momenter på skipet ikke overskrides under lasting eller lossing. Den avtalte laste- eller losseplanen og alle etterfølgende avtalte revisjoner av denne, skal oppbevares på skipet og ved terminalen i et tidsrom på seks måneder for eventuell kontroll. Kravet gjelder ikke lasteskip sertifisert til innenriks fart og lektere i alle fartsområder.

¹ Se forskrift 29. august 2003 nr. 1114 om sikker lasting og lossing av bulkskip.

§ 9

Dokumentasjon

Skip som frakter laster som omfattes av bestemmelsene i bokstav a til i nedenfor skal, så langt de er omfattet av bestemmelsene i bokstav a til i nedenfor, oppbevare den relevante dokumentasjon om bord:

- a) BC-koden
- b) BLU-koden
- c) CSS-koden
- d) Faktahefte for stabilitet og styrke, jf. § 8.
- e) Godkjenningssdokument for frakt av korn, der Korn-koden krever det.
- f) Korn-koden
- g) Laste- og losseplan, jf. § 8.
- h) Lastsikringsmanual, jf. § 8.
- i) SOLAS kapittel VI og kapittel VII.

§ 10

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft den 1. juli 2006.

Fra samme tid oppheves forskrift av 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods for så vidt gjelder lasteskip og lektere.

Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 29. juni 2006 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 6, § 9, § 11, § 12, § 13, § 21, § 22, § 45 og § 47, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590. Jf. EØS-avtalen vedlegg II kap. XIX nr. 1 (direktiv 98/34/EF som endret ved direktiv 98/48/EF) og lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler (EØS-høringsloven). Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	1178
§ 2	Definisjoner	1179
§ 3	Plikter	1180
§ 4	Fravik	1180
§ 5	Forholdet til internasjonalt regelverk	1180
§ 6	Spesielle tiltak mot brann	1180
§ 7	Skip som fører farlig last som pakket gods eller som faste bulkklaster	1180
§ 8	Skip som fører farlige flytende kjemikalier i bulk	1181
§ 9	Skip som fører flytende gasser i bulk	1181
§ 10	Skip som fører pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall (INF)	1182
§ 11	Ikrafttredelse	1182

§ 1

Virkeområde

Denne forskrift gjelder for alle norske lasteskip og lektere, med mindre annet fremgår av de enkelte paragrafer.^{1 2}

¹ Se forskrift 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods for passasjerskip.

² Se forskrift 29. juni 2006 nr. 785 om frakt av last på lasteskip og lektere og forskrift 29. august 2003 nr. 1133 om sikker lasting og lossing på bulkskip.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- (1) *BC-koden*: (Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes). Regler for frakt av faste bulklaster, vedtatt av IMO ved resolusjon A.434(XI), med senere endringer.
- (2) *BCH-koden*: (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk). Regler for bygging og utrustning av skip som fører farlige kjemikalier i bulk, vedtatt av IMO ved resolusjon A.212 (VII), med senere endringer.
- (3) *Direktiv 2002/59/EF*: Rådets direktiv 2002/59/EF om opprettelse av et trafikkovervåkings- og trafikkinformasjonssystem for skipsfarten i Fellesskapet og om opphevelse av Rådets direktiv 93/75/EØF, med senere endringer.
- (4) *EmS*: (Emergency Response Procedures for Ships Carrying Dangerous Goods). Nødprosedyrer for skip som frakter pakket farlig last, MSC/Circ.1025, med senere endringer.
- (5) *GC-koden*: (Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk). Regler for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk, vedtatt av IMO ved resolusjon A. 328(IX), med senere endringer.
- (6) *Gasskoden for eksisterende gasskip*: (Code for Existing Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk). Regler for frakt av flytende gasser i bulk på eksisterende gasskip, vedtatt av IMO ved resolusjon A. 329 (IX), med senere endringer.
- (7) *IBC-koden*: (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk). Internasjonale regler for bygging og utrustning av skip som frakter farlige kjemikalier i bulk, vedtatt av IMO ved resolusjon MSC.4(48), med senere endringer.
- (8) *IGC-koden*: (International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk). Den internasjonale gasskipskode, Internasjonale regler for bygging og utrustning av skip som fører flytende gasser i bulk, vedtatt av IMO ved resolusjon MSC. 5(48), med senere endringer.
- (9) *IMDG-koden*: (International Maritime Dangerous Goods Code). Internasjonale regler for frakt av pakket farlig last til sjøs, vedtatt av IMO ved resolusjon A.716(17), med senere endringer.
- (10) *INF-koden*: (International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships). Internasjonale sikkerhetsregler for transport av pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall om bord på skip, vedtatt av IMO ved resolusjon MSC.88(71), med senere endringer.
- (11) *Lastsikringsmanual*: (Cargo Securing Manual). Manual for sikring av last, som krevd i SOLAS, utarbeidet i henhold til IMOs retningslinjer, MSC/Circ.745, med senere endringer.
- (12) *MARPOL 73/78*: (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978). Den internasjonale konvensjon om hindring av forurensning fra skip, med senere endringer.
- (13) *MFAG*: (Medical First Aid Guide for Use in Accidents Involving Dangerous Goods). Retningslinjer for medisinsk førstehjelp til bruk ved ulykker som involverer farlig last, MSC/Circ.857, med senere endringer.
- (14) *Resolusjon A.673 (16)*: (Guidelines for the transport and handling of limited amounts of hazardous and noxious liquid substances in bulk in offshore support vessels). IMOs retningslinjer for transport og håndtering av begrensede mengder farlige og giftige stoffer i bulk på forsyningskip.

(15) *SOLAS*: (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974). Internasjonal konvensjon for sikkerhet for menneskeliv til sjøs av 1974, med senere endringer.

(16) *STCW*: (International Convention for Standards, Training, Certificates and Watch-keeping 1978) Internasjonal konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk av 1978, med senere endringer.

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal utføre sine plikter i henhold til skipssikkerhetsloven og med de utfyllende bestemmelser som følger av forskriften her.

Avskiper skal sørge for at bestemmelsen i § 7 andre ledd følges.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

§ 4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

§ 5

Forholdet til internasjonalt regelverk

Følgende internasjonale regelverk gjelder for skip omfattet av denne forskrift med mindre annet fremgår uttrykkelig av de enkelte bestemmelser:

- a) SOLAS kapittel VII
- b) BC-koden
- c) IBC-koden/BCH-koden
- d) IGC-koden/GC-koden/Gasskoden for eksisterende gasskip
- e) IMDG-koden
- f) INF-koden
- g) IMO Res. A.673(16)
- h) Direktiv 2002/59/EF

Den internasjonale ikrafttredelse skal følges. Der internasjonal ikrafttredelse ikke er bestemt eller inntrådt, gjelder regelen fra denne forskriftens ikrafttredelsesdato.

§ 6

Spesielle tiltak mot brann

Lasteskip med bruttotonnasje 500 og over som er bygget etter 1. september 1984 og før 1. juli 2002, med fartsområde stor kystfart og større fart, skal oppfylle de spesielle kravene til sikkerhet i SOLAS 2001 utgave regel II-2/54.

Lasteskip med bruttotonnasje mindre enn 500 som er bygget etter 1. februar 1992 og før 1. juli 2002, med fartsområde stor kystfart og større fart, skal følge SOLAS 2001 utgave regel II-2/54.

Alle lasteskip, uavhengig av størrelse, bygget etter 1. juli 2002, med fartsområde stor kystfart og større fart, skal følge SOLAS 2004 utgave regel II-2/19 med senere endringer.

§ 7

Skip som fører farlig last som pakket gods eller som faste bulklast

Skip som frakter farlig last som pakket gods eller som faste bulklast skal, så langt de er omfattet av regelverket nevnt i bokstav a–h nedenfor, oppbevare følgende dokumentasjon om bord:

- a) SOLAS kapittel VII

- b) SOLAS regel II-2/19 og SOLAS 2001 utgave regel II-2/54
- c) MARPOL vedlegg III
- d) BC-koden
- e) IMDG-koden
- f) EmS
- g) MFAG
- h) Direktiv 2002/59/EF

Pakket farlig gods som frembys for sjøtransport skal være forskriftsmessig merket, emballert og ledsaget av nødvendige transportdokumenter. Gods som ikke er i samsvar med dette, skal avvises for transport. Gods i skadet emballasje skal alltid avvises.

Alle skip som fører farlig gods, skal ha en spesiell liste, fraktoppgave eller detaljert stuingsplan som angir det farlige godset om bord og plasseringen av dette.

Statens strålevern er vedkommende fagmyndighet for radioaktive stoffer (klasse 7). Ved transport av atomsustans (anriket uran, plutonium og radioaktivt avfall) kreves løyve etter lov 12. mai 1972 om atomenergivirksomhet. Dokumentasjon på slikt løyve skal oppbevares om bord.¹

Alt landbasert personell i rederiet og alle besetningsmedlemmer, som skal utføre oppgaver som omfatter vurdering og behandling av pakket farlig god på lasteskip, skal gis opplæring i sikkerhetstiltak og i håndtering av pakket farlig gods. Opplæringen skal være i henhold til krav i IMDG-koden og STCW for så vidt gjelder krav til opplæring av personell på skip som frakter farlig gods, og skal kunne dokumenteres.

¹ Tilsynsmyndighet etter lov 12. mai 1972 nr. 28 om atomenergivirksomhet er Statens Strålevern.

§ 8

Skip som fører farlige flytende kjemikalier i bulk

Skip som frakter farlige, flytende kjemikalier i bulk skal, så langt de er omfattet av regelverket nevnt i bokstav a-g nedenfor, oppbevare følgende dokumentasjon om bord:

- a) SOLAS kapittel VII
- b) MARPOL vedlegg II
- c) IBC-koden
- d) BCH-koden
- e) Resolusjon A.673 (16)
- f) MFAG
- g) Direktiv 2002/59/EF

For kjemikalieskip hvor Sjøfartsdirektoratet skal utstede sertifikat, skal rederi eller fører kunne fremlegge skriftlig erklæring fra besiktelsesinstitusjon om at skipet tilfredsstiller henholdsvis IBC-kodens eller BCH-kodens regler for transport av flytende kjemikalier, samt oppgave over de laster skipet er godkjent for å transportere.

Kjemikalieskip kjølstрукket eller tilsvarende byggestadium er nådd på eller etter 1. juli 1986 skal følge bestemmelsene i SOLAS kap. VII, samt bestemmelsene i IBC-koden.

Kjemikalieskip hvor kjølen er struktet eller tilsvarende byggestadium er nådd før 1. juli 1986, skal følge bestemmelsene i BCH-koden.

Resolusjonen IMO A.673 (16) gjelder alle brennbare stoffer, uavhengig av om de er listet i resolusjonens appendiks 1.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

§ 9

Skip som fører flytende gasser i bulk

Skip som frakter flytende gasser i bulk skal, så langt de er omfattet av regelverket nevnt i bokstav a-g nedenfor, oppbevare følgende dokumentasjon om bord:

- a) SOLAS kapittel VII
- b) IGC-koden
- c) Gasskoden for eksisterende gasskip
- d) GC-koden
- e) Resolusjon A.673 (16)
- f) MFAG
- g) Direktiv 2002/59/EF

For gasskip hvor Sjøfartsdirektoratet skal utstede sertifikat, skal reder eller fører kunne fremlegge skriftlig erklæring fra besiktelsesinstitusjon om at skipet tilfredsstiller henholdsvis IGC-kodens, GC-kodens eller Gasskoden for eksisterende gasskips regler for transport av flytende gasser, samt oppgave over de laster skipet er godkjent for å transportere.

Gasskip hvor kjølen er strukket eller tilsvarende byggestadium er nådd 1. juli 1986 eller etter, skal følge bestemmelsene i SOLAS kap. VII, samt bestemmelsene i IGC-koden.

Gasskip hvor kjølen er strukket eller tilsvarende byggestadium er nådd før 1. juli 1986 skal følge henholdsvis GC-koden eller Gasskoden for eksisterende gasskip. GC-koden skal følges hvor kontrakt om bygging er inngått etter 31. oktober 1976, hvor kjølen er strukket eller tilsvarende byggestadium er nådd etter 31. desember 1976 eller levering har funnet sted etter 30. juni 1980. Tilsvarende datoer gjelder ved vesentlig ombygging, for henholdsvis kontraktinngåelse, påbegynt ombygging og ferdigstilling.

Endret ved forskrift 29 juni 2007 nr. 1006 (i kraft 1 juli 2007).

§ 10

Skip som fører pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall (INF)

Skip som fører pakket bestrålt kjernebrensel, plutonium og høyradioaktivt avfall (INF) skal, så langt de er omfattet av regelverket nevnt bokstav a–g nedenfor, oppbevare følgende dokumentasjon om bord.

- a) SOLAS kapittel VII
- b) EmS
- c) INF-koden
- d) IMDG-koden
- e) MARPOL vedlegg III
- f) MFAG
- g) Direktiv 2002/59/EF
- h) Ved transport av atomsubstans (anriket uran, plutonium og radioaktivt avfall) kreves løyve etter lov 12. mai 1972 om atomenergivirksomhet. Dokumentasjon på slikt løyve skal oppbevares om bord.

§ 11

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft den 1. juli 2006.

Fra samme tid oppheves forskrift av 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods for så vidt gjelder lasteskip og lektere.

AVSNITT 4

Forskrifter for Sjøfolk

IV

AVSNITT 4.1

Kvalifikasjonskrav

Forskrift 11. desember 1981 nr. 3807 om minstealder m.v. for førere av visse maskindrevne fartøy under 25 registertonn brutto

Fastsatt ved kgl.res. 11. desember 1981 med hjemmel i lov av 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen. Fremmet av Departementet for handel og skipsfart (nå Nærings- og handelsdepartementet), lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 3, § 6, § 16, § 18, § 19, § 20, § 41 og § 43 og lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 26b og § 31. Endret ved forskrifter 6 april 1987 nr. 234, 23 nov 2007 nr. 1290 (hjemmel).

INNHold

§ 1	Anvendelse	1184
§ 2	Kvalifikasjonskrav	1184
§ 3	Eiers/rådighetshavers ansvar	1185
§ 4	Dispensasjon	1185
§ 5	Straff	1185
§ 6	Ikrafttredelse	1185

§ 1

Anvendelse

Denne forskrift gjelder for fører av maskindrevet fartøy under 25 registertonn brutto som:

1. kan oppnå større fart enn 10 knop (18,5 km/t), eller
2. har motor med større ytelse enn 10 HK (motorytelsen skal i denne forbindelse være antall HK oppgitt av motorfabrikanten), eller
3. har større lengde enn 8 meter (26,6 fot).

§ 2

Kvalifikasjonskrav

Fører av fartøy som nevnt i § 1 skal være fylt 16 år, og ha nødvendig ferdighet i bruk av båt.

Personer under 16 år kan imidlertid styre slikt fartøy under tilsyn og ledelse av en fører som tilfredsstiller kravene i første ledd.

Personer som har fylt 13 år kan føre fartøy som nevnt i § 1 i organisert øvelses/konkurransekjøring på følgende vilkår:

1. Øvelses/konkurransekjøring foregår på baner som er godkjent av vedkommende lokale myndighet(er), tilfredsstillende merket og under tilsyn.
2. Båtføreren har bestått prøven for oppnåelse av Båtførerbevis.

3. Båtføreren har gjennomgått sikkerhetsopplæring under kontroll av autoriserte ledere i henhold til internasjonale konkurranseregler.
4. Båten er utstyrt og utrustet i henhold til internasjonale konkurranseregler.
5. Øvelses/konkurransekjøring arrangeres av en norsk båtforening med minst 50 medlemmer.
6. Når personer mellom 13 og 16 år skal føre fartøy som nevnt i § 1, jf. § 2.3, skal ansvarlig for organisasjon/arrangør i god tid før øvelses/konkurransekjøringen begynner, dokumentere for politiet at punktene 1–5 er tilfredsstilt.

§ 3

Eiers/rådighetshavers ansvar

Eier eller den som har rådighet over fartøyet, plikter å forvise seg om at den som bruker fartøyet, tilfredsstiller kravene i § 2 første ledd, eller er innvilget spesiell tillatelse etter § 4.

§ 4

Dispensasjon

Skipskontrollen i det distrikt der fartøyet er registrert, kan etter nærmere instruks fastsatt av¹ Sjøfartsdirektoratet, under særlige forhold avvike fra bestemmelsene i denne forskrift når dette finnes forsvarlig.

Personer som er gitt spesiell tillatelse i henhold til første ledd skal under bruk av fartøyet alltid ha med seg et bevis på at han har slik tillatelse.

¹ Jf. delegeringsvedtak av 8. juni 1983

§ 5

Straff

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift straffes med bøter eller med fengsel inntil 3 måneder i henhold til Almindelig borgerlig straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 § 424 dersom ikke strengere straff kommer til anvendelse i henhold til annen lovbestemmelse.

§ 6

Ikrafttredelse

1. Denne forskrift trer i kraft 1. januar 1982.
2. Fra samme tid oppheves forskrift av 17. juli 1970 om minstealder for fører av visse maskindrevne fartøyer under 25 br.reg.tonn.

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

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 9. mai 2003 med hjemmel i lov av 5. juni 1981 nr. 42 om sertifikatpliktige stillinger på norske skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger i sjøen og lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Hjemmel endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 7, 16, 18, 22, 24, 43 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet, og lov om fritids- og småbåter § 26b jfr. delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 591. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII nr. 56j (direktiv 2001/25/EF endret ved direktiv 2002/84/EF, direktiv 2003/103/EF og direktiv 2005/23/EF) nr. 56s (direktiv 2001/25/EF endret ved direktiv 2005/45/EF), og vedlegg XVIII nr. 16a (direktiv 92/29/EØF). Endret 8 des 2003 nr. 1741, 18 okt 2004 nr. 1376, 14 mai 2005 nr. 475, 7 juni 2005 nr. 524, 28 april 2005 nr. 1052, 8. november 2005 nr. 1415, 5. jan. 2006 nr. 9. (EØS-henv.), 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 18. okt. 2007 nr. 1164.

INNHOLD

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	1187
§ 1-1 Virkeområde	1187
§ 1-2 Definisjoner	1188
§ 1-3 Plikter	1191
§ 1-4 Fravik	1191
§ 1-5 Kvalitetssystem for opplærings- og utdanningsinstitusjoner	1191
§ 1-6 Utstedelse og oppbevaring av sertifikater og påtegninger	1192
§ 1-7 Beregning av fartstid	1192
§ 1-8 Sjømilitær eksamen og tjenestetid	1192
Kapittel 2 Grunnleggende beredskaps- og sikkerhetskvalifikasjoner for personell på skip	1193
§ 2-1 Beredskaps- og sikkerhetsopplæring	1193
§ 2-2 Kunnskap om språk og regelverk	1193
Kapittel 3 Kvalifikasjonskrav for mannskaper uten sertifikatplikt på skip	1194
§ 3-1 Kvalifikasjonskrav for personell uten sertifikatplikt	1194
§ 3-2 Kvalifikasjonskrav for spesielle funksjoner	1195
Kapittel 4 Sertifikat for fører og styrmenn	1196
§ 4-1 Sertifikater	1196
§ 4-2 Sertifikatkrav	1196
§ 4-3 Fartstid og praktisk opplæring	1201
§ 4-4 Sertifikatrettigheter	1201
Kapittel 5 Sertifikat for maskinister	1205
§ 5-1 Sertifikater	1205
§ 5-2 Sertifikatkrav	1205
§ 5-3 Fartstid og praktisk opplæring	1206
§ 5-4 Sertifikatrettigheter	1206
Kapittel 6 Kvalifikasjonskrav for personell på flyttbare innretninger	1208
§ 6-1 Helse, sikkerhet- og beredskapskrav	1208
§ 6-2 Sertifikatpliktige stillinger på flyttbare innretninger med eget fremdriftsmaskineri	1208
§ 6-3 Kvalifikasjonskrav for ikke sertifikatpliktig personell og spesielle funksjoner på flyttbare innretninger med eget fremdriftsmaskineri	1209
§ 6-4 Kvalifikasjonskrav for personell på flyttbare innretninger uten eget fremdriftsmaskineri	1210
§ 6-5 Fartstid og praktisk opplæring	1211
Kapittel 7 Sertifikat for kokker	1211
§ 7-1 Sertifikatkrav og sertifikatrettigheter	1211
§ 7-2 Dispensasjon	1212
Kapittel 8 Godkjenning av utenlandsk utdanning og sertifikat	1212
§ 8-1 Tillatelse til å tjenestegjøre i sertifikatpliktig stilling	1212
§ 8-2 Godkjenning av sertifikater	1212
§ 8-3 Midlertidig tjeneste i sertifikatpliktig stilling	1213

§ 8-4 Søknad om påtegning	1213
§ 8-5 Utstedelse av påtegning	1213
§ 8-6 Rettigheter og gyldighet ved påtegning	1214
Kapittel 9 Krav til opplæring av personell på visse typer skip	1214
§ 9-1 Tankskip	1214
§ 9-2 Roro passasjerskip og andre passasjerskip	1214
§ 9-3 Hurtiggående fartøy	1215
§ 9-4 Passasjerskip under 15 meter største lengde	1216
§ 9-5 Passasjerfartøy på innsjøer og elver	1216
Kapittel 10 Gyldighet	1217
§ 10-1 Gyldighet	1217
§ 10-2 Fornøyelse av sertifikat og duplikat for sertifikat	1217
Kapittel 11 Overgangsregler	1218
§ 11-1 Sertifikatrettigheter etter tidligere lov eller forskrift	1218
§ 11-2 Sertifikat etter tidligere utdanning	1218
§ 11-3 Hurtiggående fartøy	1218
Kapittel 12 Avsluttende bestemmelser	1218
§ 12-1 Dispensasjon	1218
§ 12-2 Ikrafttredelse, opphevelse mv.	1219

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1-1

Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for personell som skal tjenestegjøre på skip som omfattes av den til enhver tid gjeldende forskrift om bemanning av norske skip, for personell på fiske- og fangstfartøy og for personell på flyttbare innretninger. For personell som tilsettes på norsk sjøgående passasjer- og lasteskip, gjelder forskriften uavhengig av skipets størrelse.

(2) For personell som skal tjenestegjøre på norsk sjøgående passasjer- og lasteskip, gjelder forskriften uavhengig av skipets størrelse.

(3) Krav til fører og dekksoffiser på norsk passasjerskip gjelder uavhengig av skipets størrelse, likevel slik at det stilles særskilte krav for visse passasjerskip, jf. kapittel 9. Krav til fører og dekksoffiser på norsk ikke sjøgående lasteskip gjelder fra 15 meters største lengde og derover. Krav til fører og dekksoffiser gjelder for fiske- og fangstfartøy på 10,67 meter største lengde og derover. Krav til fører av fritidsbåt gjelder fra 15 meter største lengde.

(4) For personell på ikke sjøgående seilskip og maskindrevet skip som i henhold til målebrev utstedt før 16. desember 1983 er under 25 brutto register tonn, gjelder ikke kravene i denne forskrift, selv om de har største lengde på 15 meter og derover, dersom ikke annet er fastsatt i medhold av sjette eller syvende ledd.

(5) Krav til maskinoffiser gjelder for maskindrevet skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger med fremdriftskraft på 750 kW eller mer, slik det fremgår av de enkelte bestemmelser.

(6) Sjøfartsdirektoratet kan i enkelttilfeller kreve sertifikat for å gjøre tjeneste som fører på mindre fartøy enn de som er nevnt i *tredje* ledd eller maskinoffiser på skip med mindre fremdriftskraft enn som nevnt i *tredje* ledd dersom det er nødvendig på grunn av skipets type,

virksomhet, maskineri, tekniske utstyr, fartsområde eller andre spesielle sikkerhetsmessige forhold. Likeledes kan Sjøfartsdirektoratet i henhold til regel I/3 i STCW-konvensjonen, etter en konkret vurdering, redusere eller frita for sertifikatkravet på skip i fart nær kystlandet dersom de grunner som nevnt i første setning gjør det forsvarlig.

(7) På hurtiggående fartøy, passasjerskip og tankskip kreves særskilt opplæring som fastsatt i kapittel 9 i denne forskrift.

(8) På andre spesielle skip, herunder seilskip, skip av spesiell konstruksjon eller som benytter spesielt maskineri eller utstyr eller som ved uhell kan få store miljømessige eller samfunnsmessige konsekvenser, kan Sjøfartsdirektoratet fastsette at skipsfører, dekksoffiser eller maskinoffiser skal ha *høyere* kvalifikasjoner, sertifikater eller påtegning på sertifikat enn de kvalifikasjoner som er spesifisert i denne forskrift.

Endret ved forskrifter 18 okt 2004 nr. 1376 (i kraft 1 jan 2005), 7 juni 2005 nr. 524.

¹ Bruttoregisterton (BRT) i henhold til målereglene som var i kraft før den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer av 1969 trådte i kraft.

§ 1-2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

1. *Anerkjente standarder for bore- og brønnpersonell*: Krav og retningslinjer utarbeidet av eller akseptert av sokkelstatsmyndighet, rettighetshavere og operatører på den aktuelle sokkel og felt.
2. *Assessor*: Person som er godkjent til å foreta bedømmelse av kompetanse i henhold til regel I/6 i STCW-konvensjonen.
3. *Behørig sertifikat*: Dokument utstedt og påtegnet i samsvar med § 1-6.
4. *Bemanningsoppgave*: Oppgave over bemanning fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.
5. *Bruttotonnasje*: Bruttotonnasje i henhold til den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer av 1969 slik denne tonnasjen er angitt i fartøyets gyldige målebrev. Nasjonal bruttoregistertonnasje i henhold til målereglene som var i kraft før den internasjonale konvensjon om måling av fartøyer av 1969 trådte i kraft gjelder ikke tonnasjegrenser i henhold til denne forskrift.
6. *Certificate of Receipt of Application (CRA)*: Bekreftelse på at søknad om påtegning er mottatt og akseptert. Dokumentet gir innehaver av utenlandsk sertifikat adgang til å gjøre midlertidig tjeneste i sertifikatpliktig stilling på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger inntil sertifikatsøknaden er behandlet.
7. *Dekks-offiser*: Offiser med kvalifikasjoner for dekksoffisersertifikat etter bestemmelsene i kapittel II i STCW-konvensjonen.
8. *Fartstid*: Tjeneste om bord på et skip som gir kunnskap, innsikt og ferdighet som kreves for utstedelse av et sertifikat eller annet dokumentasjonsbevis i denne forskrift.
9. *Fartsområde*: For inndeling i fartsområder gjelder det som er fastsatt i den til enhver tid gjeldende forskrift om fartsområder.
10. *Fart nær kystlandet*: Fartsområdet Nord- og østersjøfart i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om fartsområder.
11. *Fiske- og fangstfartøy*: Fartøy som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen, herunder tang og tare.
12. *Flyttbar innretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumforekomster, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumforekomster.
13. *Flyttbar innretning med eget fremdriftsmaskineri*: Flyttbar innretning som nevnt i nr. 11 som kan dokumentere:
 - a) å holde 5 knops fart i stille vær og uten strøm; og

- b) holde posisjon ved 20 m/s vind med tilhørende bølger og 2 m/s strøm.
14. *Fremdriftskraft*: Den totale maksimale kontinuerlige merkeytelsen i kilowatt av skipets samlede hovedfremdriftsmaskineri som er angitt på skipets registreringsbevis eller annet offisielt dokument (1 kW = 1,36 HK).
 15. *Fritidsbåt*: Enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann, og som brukes utenfor næringsvirksomhet.
 16. *Funksjon*: En oppgave eller et sett av oppgaver, plikter og ansvarsområder, som spesifisert i STCW-koden, som er nødvendig for drift av skip, sikkerhet for menneskeliv til sjøs og vern av det marine miljøet.
 17. *Førstemaskinist*: Den maskinoffiser som har rang nest etter maskinsjefen, og som overtar ansvaret for skipets mekaniske framdrift og for drift og vedlikehold av mekaniske og elektriske installasjoner om bord i tilfelle maskinsjefen blir ute av stand til å ivareta sine plikter.
 18. *Gasstankskip*: Skip som er bygd eller ombygd for og benyttet til å føre i bulk hvilke som helst av de kondenserte gasser eller andre produkter som er oppført i kapittel 19 i den Internasjonale kode for transport av kondenserte gasser i bulk, med senere endringer.
 19. *Godkjent*: Godkjent av Sjøfartsdirektoratet.
 20. *Brobesetning på hurtiggående fartøy*: De av fartøyets besetning som har sitt tjenestested i styrehuset når fartøyet er underveis.
 21. *Hurtiggående fartøy i utenriksfart*: fartøy som definert i SOLAS 1974 kap. X, regel 1, med senere endringer, uansett byggedato, og med fartsområder i utenriksfart i henhold til forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.
 22. *Hurtiggående fartøy i innenriksfart*: Fartøy som definert i SOLAS 1974 kap. X., regel 1, med senere endringer, uansett byggedato, og med fartsområder i innenriks fart i henhold til forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder, som kan oppnå en hastighet på 20 knop eller mer, begrenset til:
 - a) Fartøy med en bruttotonnasje på 50 og derover, eller
 - b) Fartøy som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 12 passasjerer.
 23. *Instruktør*: Person som er utnevnt av rederiet med ansvar for opplæring om bord i henhold til regel I/6 i STCW-konvensjonen.
 24. *Kjemikalietankskip*: Skip som er bygd eller ombygd for og benyttet til å føre i bulk hvilke som helst av de flytende produktene som er oppført i kapittel 17 i den Internasjonale kode for transport av kjemikalier i bulk, med senere endringer.
 25. *Lasteskip*: Skip som anvendes til transport av last i fast eller flytende form eller skip som av Sjøfartsdirektoratet er sertifisert som lasteskip, og som ikke er passasjerskip eller fiske- og fangstfartøy.
 26. *Lekter*: Fartøy som ikke har eget fremdriftsmaskineri som skal slepes eller skyves ved all forflytning og som anvendes til føring av last.
 27. *Mannskap*: Et annet medlem av skipets besetning enn skipsfører eller offiserer.
 28. *Maskinoffiserassistent*: Person som er under opplæring for å bli maskinoffiser.
 29. *Maskindrevet skip*: Skip med maskin som hovedfremdriftsmiddel.
 30. *Maskinoffiser*: Offiser med kvalifikasjoner for maskinoffisersertifikat etter bestemmelsene i kapittel III i STCW-konvensjonen.
 31. *Maskinsjef*: Den overordnede maskinoffiseren som er ansvarlig for skipets mekaniske framdrift og for drift og vedlikehold av mekaniske og elektriske installasjoner om bord.
 32. *Måned*: En kalendermåned eller 30 dager sammenlagt av tidsrom kortere enn en kalendermåned.
 33. *Norske skip*: Skip som anses som norsk i henhold til lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) og lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS).

34. *Offiser*: Et annet medlem av besetningen enn skipsføreren, og som har denne betegnelsen i henhold til denne forskrift.
35. *Oljetankskip*: Skip som er bygd for og benyttet til å føre petroleum og petroleumprodukter i bulk.
36. *Omfattende dampanlegg*: Anlegg som foruten dampkjele med tilhørende hjelpeutstyr også omfatter dampturbindreven elektrogenerator og dampturbindrevne lossepumper.
37. *Operatør*: Selskap eller annen sammenslutning som ved tildeling av utvinningstillatelse blir utpekt av sokkelmyndighet til å forestå den daglige ledelse av virksomheten som utføres i medhold av tillatelsen, jf. petroleumsløven § 9.
38. *Opplæring om bord*: Tjeneste med kontrollert opplæring om bord etter godkjent opplæringsprogram.
39. *Overstyrmann*: Den dekksoffiser som har rang nest etter skipsføreren, og som overtar kommandoen på skipet i tilfelle skipsføreren blir ute av stand til å ivareta sine plikter.
40. *Passasjerskip*: Et skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
41. *Plattformsjef*: Den som har øverste myndighet om bord på flyttbar innretning.
42. *Påtegning*: Et gyldig dokument som i henhold til denne forskriften gir innehaver av utenlandsk sertifikat adgang til å tjenestegjøre på norske skip, fiske- og fangsfartøy og flyttbare innretninger.
43. *Radiooperatør*: Innehaver av sertifikat utstedt eller godkjent av Radioinspeksjonen i samsvar med Radioreglementet.
44. *Redningsfarkost*: Livbåt, mann-overbord-båt, redningsbåt, lettbåt, redningsflåter mv.
45. *Roro passasjerskip*: Passasjerskip med roro lasterom eller spesiallasterom som definert i Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS 1974) med endringer.
46. *Rederiet*: Slik det fremgår av skipssikkerhetsloven § 4, jf. § 5. «Selskapet», jf. STCW konvensjonen regel I/1 punkt 23, skal anses som rederiet.
47. *Seilskip*: Skip med seil som hovedfremdriftsmiddel.
48. *Sertifikat*: Dokument utstedt eller påtegnet i samsvar med § 1-6.
49. *Simulator*: Utstyr for opplæring og bedømmelse som minst tilfredsstiller kravene i Avsnitt A-I/12 i STCW koden.
50. *Sjøfartsbok/fartsoppgave*: Offentlig utstedt dokument i henhold til gjeldende forskrift om kontroll av maritim tjeneste.
51. *Sjøgående skip*: Skip med fartsområde 3 eller større.
52. *Skipsfører*: Den person som har den høyeste myndighet om bord.
53. *Sikkerhetsbemanning*: Den sikkerhetsbemanning som skipet er pålagt i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bemanning.
54. *Sikkerhetsstyringssystem*: Alle systematiske tiltak som reder skal iverksette for å sikre at virksomheten planlegges, organiseres, utøves og vedlikeholdes i samsvar med de krav fastsatt i den til enhver tid gjeldende forskrift om sikkerhetsstyringssystem.
55. *STCW-koden*: Nærmere bestemmelser og veiledning vedrørende normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk som vedtatt ved 1995-konferansens resolusjon 2, med senere endringer.
56. *STCW-konvensjonen*: Internasjonal konvensjon om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, 1978, med endringer 1995 og eventuelle senere endringer.
57. *STCW-regelverk*: STCW- konvensjonen og STCW-koden.
58. *Tjenestegjøring*: Etter denne forskrift regnes enhver som er satt til å utføre en funksjon som en del av besetningen for å være i tjeneste.
59. *Tredjestat*: Stat som ikke er part til EØS-avtalen.

Endret ved forskrifter 8. des. 2003 nr. 1741, 18. okt. 2004 nr. 1376 (i kraft 1. jan. 2005), endret 8. november 2005 nr. 1415, 29. juni 2007 nr. 1006, 18. okt. 2007 nr. 1164.

§ 1-3

Plikter

(1) Rederiet skal påse og sørge for at bestemmelsene i regel I/14 og avsnitt A-I/14 i STCW-konvensjonen er gjennomført og det skal dokumenteres at de angitte kravene blir oppfylt. For skip hvor det er krav om et internasjonalt sikkerhetsstyringssystem (ISM), skal gjennomføringen av kravene dokumenteres i systemet.

(2) Rederiet og skipsføreren skal påse og sørge for at personell som gis plikter og ansvar i tilknytning til lasten eller direkte ansvar for lasting, lossing og omsorg for lasten er kvalifisert i henhold til skipssikkerhetsloven og forskriften her, og;

- a) at alle sjøfolk som skal gjøre tjeneste om bord i sertifikatpliktig stilling eller funksjon er i besittelse av et sertifikat som er i samsvar med bestemmelsene i gjeldende lov eller forskrift; og
- b) at skipet er bemannet i henhold til gjeldende krav til sikkerhetsbemanning; og
- c) at dokumentasjon og data som vedrører alle sjøfolk som er tilsatt om bord på skipet vedlikeholdes og er lett tilgjengelig, herunder dokumentasjon av data om deres sertifikater, erfaring, opplæring, helsetilstand og dyktighet når det gjelder de pliktene de er satt til å utføre; og
- d) at sjøfolk, når de blir satt til å gjøre tjeneste om bord på skipet, blir gjort godt kjent med sine ulike plikter og med alle skipets arrangementer og installasjoner, alt utstyr og alle prosedyrer og særskilte forhold ved skipet som har relevans for deres plikter rutinemessig eller i nødsituasjoner; og
- e) at hele skipets besetning effektivt kan samordne sine gjøremål i en nødsituasjon og ved utførelsen av funksjoner som er avgjørende for sikkerheten eller for å hindre eller begrense forurensning.

(3) Hvert enkelt besetningsmedlem skal medvirke til at vedkommende innehar tilstrekkelige kvalifikasjoner og nødvendige sertifikater for å utøve sin tjeneste om bord.

(4) For flyttbare innretninger skal rederiet og plattformsjef påse, sørge for og medvirke til at bestemmelsene i denne forskrift blir fulgt.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 1-4

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig, og fraviket må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Dette kan bare skje når det ikke er i strid med internasjonale overenskomster som Norge har sluttet seg til. For flyttbare innretninger kan Sjøfartsdirektoratet fravike kravene fastsatt i denne forskrift i den utstrekning det er forsvarlig, dersom kravene er uforenlige med kyststatens krav.

§ 1-5

Kvalitetssystem for opplærings- og utdanningsinstitusjoner

(1) All virksomhet knyttet til opplæring, bedømmelse og dokumentasjon av kompetanse om bord og i opplærings- og utdanningsinstitusjon vedrørende sjøfolks kvalifikasjoner i henhold til STCW-konvensjonen, skal være godkjent og kontinuerlig overvåket, jf. regel I/8 i STCW-konvensjonen.

(2) Slik virksomhet skal ha et kvalitetsstandardsystem hvor kvalitetspolitikk, organisasjonsstruktur, ansvarsområder, prosedyrer, målene og de tilknyttede kvalitetsstandardene er spesifisert for ulike kurs og opplæringsprogram. Kvalitetsstandardsystemet skal inkludere systematiske overvåkingsordninger, herunder interne evalueringer av kvalitetssikringen som skal sikre at alle definerte mål oppnås, innbefattet kvalifikasjoner og erfaring hos instruktører og eksaminatorer, jf. regel I/6 i STCW-konvensjonen. Kvalitetsstandardsystemet skal være i samsvar med bestemmelsene i regel I/8 i STCW-konvensjonen.

(3) Virksomheten skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger. Dokumentasjon av kvalitetsstandardsystemet kan kreves innsendt som grunnlag for godkjenning og er grunnlag for senere revisjoner.

(4) Når en godkjent utdanningsinstitusjon benytter underleverandører for å oppfylle kravene i kurs- eller opplæringsprogram skal dette også kvalitetssikres i systemet.

(5) Ytelsesstandardene og andre bestemmelser i avsnitt A-1/12 i STCW koden samt andre krav fastsatt i del A i STCW regelverket som omhandler sertifikater skal følges ved bruk av simulator når det gjelder

- a) all obligatorisk opplæring basert på simulator,
- b) enhver vurdering av kompetanse fastsatt i del A i STCW regelverket som foretas ved hjelp av simulator, og
- c) enhver demonstrasjon som utføres ved hjelp av simulator for å bevise vedlikehold av kompetanse som beskrevet i del A i STCW regelverket.

(6) Simulatorer som nevnt i femte ledd og som er installert eller tatt i bruk før 1. februar 2002 kan etter skriftlig søknad fritas av Sjøfartsdirektoratet for å oppfylle ytelsesstandardene i femte ledd fullstendig.

§ 1-6

Utstedelse og oppbevaring av sertifikater og påtegninger

(1) Sertifikater og påtegning til sertifikater utstedes av Sjøfartsdirektoratet, eller av den det bemyndiger, på grunnlag av søknad. Annen dokumentasjon som legitimerer adgang til å tjenestegjøre i stilling eller funksjon på skip, fiske- og fangstfartøy eller flyttbar innretning utstedes av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

(2) Sertifikat og annen dokumentasjon som legitimerer adgang til å tjenestegjøre i en stilling eller funksjon skal finnes om bord i original form og kunne forevises på forlangende ved kontroll. Sertifikater og påtegninger utstedes på norsk med engelsk oversettelse.

§ 1-7

Beregning av fartstid

Den fartstid som kreves for utstedelse av sertifikat eller dokumentasjon for kvalifikasjonskrav angitt i STCW-konvensjonen regnes som faktisk tjenestetid om bord fra dag til dag ved normal operasjon av skip, fiske- og fangstfartøy eller flyttbar innretning.

§ 1-8

Sjømilitær eksamen og tjenestetid

Sjøfartsdirektoratet bestemmer hvorvidt og i hvilken utstrekning eksamen fra sjømilitær institusjon og sjømilitær tjenestetid kan gi rettigheter etter denne forskrift.

Sjømilitær utdanning og opplæring som skal gi kvalifikasjoner i henhold til denne forskrift er underlagt de samme bestemmelser som annen utdanning og opplæring i denne forskrift.

Kapittel 2

Grunnleggende beredskaps- og sikkerhetskvalifikasjoner for personell på skip

§ 2-1

Beredskaps- og sikkerhetsopplæring

(1) Den som er satt til å ivareta plikter om bord skal ha gjennomgått godkjent grunnleggende opplæring i personlig overlevelsesteknikk eller ha fått tilstrekkelig informasjon og instruksjon i sikkerhetsberedskap i samsvar med avsnitt A-VI/1 nr. 1 i STCW-koden.

(2) Den som skal tjenestegjøre med plikter i beredskaps- eller sikkerhetsfunksjon om bord, herunder opplæring til stilling med slike plikter, skal ved godkjent bevis dokumentere å ha gjennomført og bestått godkjent beredskapsopplæring i personlig overlevelsesteknikker, brannvern og brannslukking, grunnleggende førstehjelp og personlig verne- og miljø sikkerhet i samsvar med avsnitt A-VI/1 nr. 2 i STCW-koden. Med plikter i beredskaps- eller sikkerhetsfunksjon menes personell som er oppført på skipets alarminstruks. Alle besetningsmedlemmer på hurtiggående passasjerfartøy, uansett hvilken funksjon om bord, skal ha gjennomført og bestått slik opplæring.

(3) For underordnet personell som skal tjenestegjøre med plikter i beredskaps- eller sikkerhetsfunksjon på ikke hurtiggående passasjerfartøy med bruttotonnasje under 300 med fartsområde 1 gjelder krav til «Begrenset sikkerhetskurs» godkjent av Sjøfartsdirektoratet. Kravet til «Begrenset sikkerhetskurs» gjelder kun for underordnet personell som tjenestegjør på denne type passasjerskip i perioden fra 1. mai til 30. september.

(4) For personell uten sertifikatplikt på fiske- og fangstfartøy gjelder krav til sikkerhetsopplæring i henhold til den enhver tid gjeldende forskrift om sikkerhetsopplæring for fiskere.

(5) Dokumentasjon på opplæring som nevnt i annet og tredje ledd skal ikke være eldre enn 5 år.

Endret ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1376 (i kraft 1 jan 2005).

§ 2-2

Kunnskap om språk og regelverk

(1) Alle som er i tjeneste på et skip skal ha nødvendig språkkunnskap til å kunne kommunisere med hverandre om sikkerhets- og beredskapsforhold og til å kunne forstå sikkerhetsinformasjon ved tekst, symboler og alarmer. Mannskapet skal kunne kommunisere med los og landbaserte myndigheter på engelsk eller på vedkommende myndighets språk.

(2) Person som skal inngå i den påbudte bemanning eller i eventuell tilleggsbemanning i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bemanning av norske skip med større fartsområde enn liten kystfart, skal ha tilstrekkelige språkkunnskaper i engelsk. Dette innebærer å forstå kommandogivning, skriftlig alarm- og nødinstrukser, skriftlig informasjon vedrørende anvendelse og vedlikehold av redningsutstyr mv.

(3) På passasjerskip i rutefart på norske havner må personell som skal rettlede passasjerer i beredskaps- og nødsituasjoner beherske engelsk og et skandinavisk språk. Personell som i henhold til alarminstruksen skal bistå passasjerer i nødssituasjoner, skal lett kunne identifiseres.

(4) Den som det søkes om påtegning for må dokumentere med erklæring fra rederiet at vedkommende har tilfredsstillende kunnskaper i engelsk og tilfredsstillende kjennskap til norsk regelverk i relasjon til stillingens ansvarsområde. Den som søker om påtegning utenom et ansettelsesforhold må dokumentere slik kompetanse med kursbevis som nevnt i femte ledd.

(5) For utenlandsk statsborger som søker dispensasjon som fører, skal rederiet dokumentere at vedkommende har kjennskap til norsk regelverk og nødvendige språkkunnskaper ved godkjent kurs og bestått godkjent prøve.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel 3

Kvalifikasjonskrav for mannskaper uten sertifikatplikt på skip

§ 3-1

Kvalifikasjonskrav for personell uten sertifikatplikt

(1) *Dokumentasjon*

Fartstid og tjenestetid som kreves skal dokumenteres ved foreskrevet registrering i sjøfartsbok eller godkjent fartsoppgave. Yrkespraksis som kan erstatte fartstid skal dokumenteres ved attest fra arbeidsgiver, bekreftet av offentlig etat, tjenesteperson eller skole. Praktisk og teoretisk opplæring i skole skal dokumenteres ved godkjent kursbevis, vitnemål og opplæringsbok.

(2) *Lettmatros*

Lettmatros skal ha 6 md. tjenestetid på dekk eller annen relevant tjenestetid som praktisk opplæring, yrkespraksis i mekaniske fag, maritime fag eller relevant tjeneste på flyttbare innretninger.

(3) *Matros*

Matros skal ha 3 års tjenestetid eller annen relevant praksis som nevnt i annet ledd, herav minst 1 års tjenestetid som lettmatros eller tilsvarende stilling som inkluderer dekkstjeneste eller relevant tjeneste på flyttbare innretninger. Matros med fagbrev på grunnlag av opplæring i skole må også dokumentere minst 1 års tjenestetid.

(4) *Smører*

Smører skal ha 6 md. tjenestetid i maskin eller annen relevant tjenestetid som praktisk opplæring, yrkespraksis i mekaniske fag, maritime fag eller relevant tjeneste på flyttbare innretninger.

(5) *Motormann og maskinpasser*

Motormann og maskinpasser skal ha 3 års tjenestetid i maskin eller annen relevant praksis som nevnt i fjerde ledd, herav minst 6 md. tjenestetid i maskin eller tilsvarende maskinromstjeneste på flyttbare innretninger. Motormann med fagbrev på grunnlag av opplæring i skole må også dokumentere minst 6 md. opplæring om bord eller tilsvarende tjenestetid i maskin eller tjeneste på flyttbare innretninger.

(6) *Fyrbøter*

Fyrbøter skal ha 3 års tjenestetid i maskin eller annen relevant praksis som nevnt i fjerde ledd, herav minst 1 års tjenestetid som smører på dampskip.

(7) *Elektriker*

Elektriker skal enten ha:

- a) fagbrev som elektriker med skipselektrisk modul og 3 md. skipselektrisk praksis; eller
- b) tilsvarende godkjent utenlandsk elektrofagutdanning og minst 3 md. skipselektrisk praksis; eller
- c) skipselektrikersertifikat eller elektroautomasjonsertifikat i henhold til tidligere lov eller forskrift.

(8) *Høgspentelektriker*

Hvor anleggets spenning er høyere enn 1000 V vekselstrøm eller 1500 V likestrøm, skal driftsansvarlig elektriker ha påtegning i sertifikat i henhold til tidligere lov eller forskrift eller annen dokumentasjon for høgspenningkompetanse som:

- a) 3 md. praktisk opplæring i drift og vedlikehold av høgspenningsanlegg om bord i skip, borefartøy eller andre flyttbare innretninger i sjøen, samt godkjent kurs; eller
- b) 3 md. tilsvarende praktisk opplæring i land eller fra produksjonsplattform samt godkjent kurs; eller
- c) 6 md. praksis fra drift og vedlikehold av høgspenningsanlegg på land eller på faste produksjonsplattformer under ledelse av sakkyndig driftslektriker; eller
- d) fagbrev som elektromontør gruppe A eller H eller fagbrev som energimontør.

§ 3-2

Kvalifikasjonskrav for spesielle funksjoner

(1) *Generelle krav*

Personell som skal inngå i den påbudte bemanningen eller i eventuell tilleggsbemanning i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bemanning av norske skip, skal være kvalifisert for utførelsen av de sikkerhetsrelaterte oppgaver som tilligger vedkommende tjenestefunksjon. Personell skal ha sertifikat, godkjent kursbevis eller påtegning som gir rett til å utføre de funksjoner det gjelder.

(2) *Godkjent kurs og eksamen*

Personer som søker om sertifikater skal ha gjennomført godkjent kurs og eksamen på minst det nivå som tilfredsstiller kravene i STCW-koden. Sjøfartsdirektoratet kan gi nærmere retningslinjer for godkjenning av fag, karakterer og dokumentasjon.

(3) *Opplæring og bedømmelse om bord*

Den som skal foreta instruksjon eller bedømmelse av opplæring om bord som danner grunnlag for sertifikat skal i henhold til regel I/6 i STCW-konvensjonen ha kvalifikasjoner i henhold til STCW-konvensjonen avsnitt A-I/6. For å kunne bedømme slik opplæring skal vedkommende være godkjent. Kravet til slik godkjenning er at vedkommende innehar sertifikat på ledelsesnivå tilsvarende regel II/2 og III/2 i STCW-konvensjonen. Den som skal foreta bedømmelse skal dessuten ha gjennomgått en godkjent opplæring i kompetansebedømmelse.

(4) *Brovakt*

Person som skal inngå i brovakten på sjøgående skip med en bruttotonnasje på 500 eller mer, og som ikke er mannskap under opplæring eller mannskap uten plikter på vekten som krever opplæring, må være sertifisert for å inngå i brovaktteneste. For å få sertifikat for brovaktteneste kreves at vedkommende tilfredsstiller kravene i regel II/4 i STCW-konvensjonen.

(5) *Maskinvakt*

Person som skal inngå i maskinvakten på sjøgående skip med framdriftsmaskineri på 750 kW eller mer, og som ikke er mannskap under opplæring og mannskap uten plikter på vekten som krever fagopplæring, må være sertifisert for å inngå i maskinvaktteneste. For å få sertifikat for maskinvaktteneste kreves at vedkommende tilfredsstiller de krav som er angitt i regel III/4 i STCW-konvensjonen.

(6) *Fører av redningsfarkost og mann-overbord-båt*

Person som utpekes til å ha kommandoen over redningsfarkost må i tillegg til øvrige krav til stillingen i denne forskrift ha godkjent opplæring og sertifikat som angitt i regel VI/2 nr. 1 i STCW-konvensjonen, jf. den til enhver tid gjeldende forskrift om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip.

(7) *Fører av hurtiggående mann-overbord-båt*

Person som utpekes til å ha kommandoen over hurtiggående mann-overbord-båt må i tillegg til kravene i sjette ledd, ha godkjent opplæring og sertifikat som angitt i regel VI/2 nr. 2 i STCW-konvensjonen.

(8) *Førstehjelp*

Person som skal gi medisinsk førstehjelp om bord på skip, skal dokumentere å ha gjennomført godkjent opplæring i henhold til kravene i regel VI/4 nr. 1 i STCW-konvensjonen.

(9) *Medisinsk behandling*

Person som skal ha ansvar for medisinsk behandling om bord på skip, skal dokumentere å ha gjennomført godkjent opplæring i henhold til kravene i regel VI/4 nr. 2 i STCW-konvensjonen. I tillegg til de krav STCW-konvensjonen stiller, skal skipsføreren og eventuell annen person som har ansvar for bruk av skipets legemidler og medisinske utstyr, ha gjennomgått slik opplæring som fastsatt i direktiv 92/29/EØF artikkel 5, pkt. 3, jf. artikkel 4.

(10) *Brannslukningsleder*

Person som utpekes til leder for brannslukking må ha dokumentert godkjent opplæring som angitt i regel VI/3 i STCW-konvensjonen.

(11) *ARPA/ECDIS/AIS operator*

På fartøy med ARPA, ECDIS, AIS og lignende skal navigatørene om bord ha gjennomført kurs i bruken av og begrensninger ved slikt utstyr.

Endret ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1376 (i kraft 1 jan 2005).

Kapittel 4

Sertifikat for fører og styrmenn

§ 4-1

Sertifikater

(1) For utstedelse av sertifikater for skipsfører og dekksoffiser gjelder reglene i kapittel II i STCW-konvensjonen. Skipsfører og dekksoffiser skal ha det sertifikat som gir rett til å tiltre tjeneste eller tjenestegjøre i den stilling det gjelder.

(2) Det utstedes følgende sertifikater:

1. Dekksoffiserssertifikat klasse 5
2. Dekksoffiserssertifikat klasse 4
3. Dekksoffiserssertifikat klasse 3
4. Dekksoffiserssertifikat klasse 2
5. Dekksoffiserssertifikat klasse 1
6. Fiskeskipperssertifikat klasse C
7. Fiskeskipperssertifikat klasse B
8. Fiskeskipperssertifikat klasse A
9. Fritidsbåtskipperssertifikat.

§ 4-2

Sertifikatkrav

(1) Generelle krav for å få utstedt sertifikat:

- a) I tillegg til de krav STCW-konvensjonens regel VI/4 nr. 2 stiller, skal kandidat som søker om sertifikat som gir rett til å føre skip eller rett til stilling som kan bli overlatt ansvar for bruk av skipets legemidler og medisinske utstyr, ha gjennomgått slik opplæring som fastsatt i direktiv 92/29/EØF artikkel 5, pkt. 3, jf. samme direktivs artikkel 4.
- b) Politiattest kan kreves fremlagt. Sertifikat kan nektes utstedt på grunnlag av opplysninger om søkeren i politiattest. Sertifikatnektelse skal være tidsbegrenset.

- c) Dersom vilkår som nevnt i bokstav b ikke lenger er oppfylt kan sertifikat inndras. Tilsvarende vil sertifikat utstedt på feil grunnlag kunne inndras i tråd med forvaltningslovens § 35 første ledd, bokstav c og tredje ledd.
- d) Førerrettigheter:
 - 1. Den som skal være fører på skip med bruttotonnasje på 250 eller mer må være norsk statsborger eller statsborger fra land som omfattes av EØS-avtalen.
 - 2. Den som skal være fører på passasjerskip må ha fylt 20 år.
- (2) Dekksoffiserssertifikat klasse 5 tilkommer den som har:
 - a) fylt 18 år og 20 år som fører; og
 - b) godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip; og
 - c) fullført godkjent utdanning og bestått eksamen som minst omfatter kravene i regel II/3, nr. 3 og nr. 5 i STCW-konvensjonen og har fullført godkjent opplæring som minst omfatter regel VI/1 nr. 2, VI/2 nr. 1, VI/3 og VI/4 i STCW-konvensjonen; og
 - d) bestått kvalifikasjonskrav for radiokommunikasjon i henhold til regel IV i STCW-konvensjonen; og
 - e) ikke mindre enn 12 md. godkjent fartstid som del av godkjent opplæringsprogram på sjøgående skip på 15 meters største lengde og derover, herunder opplæring i brotjeneste i samsvar med regel II/4 i STCW-konvensjonen, eller minst 36 md. godkjent fartstid om bord på sjøgående skip, hvorav ikke mindre enn 6 md. av fartstidsperioden gjennomføres i henhold til regel II/4 under tilsyn av kvalifisert offiser. Fartstid på ikke sjøgående skip kan bli godkjent under forutsetning av at ytterligere 6 md. fartstid med evaluering utføres på sjøgående skip med fartsområde 3 eller større.
 - f) gjennomgått godkjent evaluering, foretatt av godkjent assessor i henhold til relevante tabeller i STCW-koden.
 - g) Den som skal føre fartøy på 15 meters største lengde og derover, men med bruttotonnasje under 500, må i tillegg til kravene som nevnt ovenfor ha minst 12 md. godkjent fartstid som ansvarshavende vaktoffiser om bord på slikt eller større fartøy.
- (3) Dekksoffiserssertifikat klasse 4 tilkommer den som har:
 - a) fylt 18 år og 20 år for fører; og
 - b) godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip; og
 - c) fullført godkjent utdanning og bestått eksamen som minst omfatter kravene i regel II/1 og II/3 nr. 5 slik dette er fastsatt i STCW-konvensjonen og har fullført godkjent opplæring som minst omfatter regel VI/1 nr. 2, VI/2 nr. 1, VI/3 og VI/4 i STCW-konvensjonen; og
 - d) bestått kvalifikasjonskrav for radiokommunikasjon i henhold til regel IV i STCW-konvensjonen; og
 - e) ikke mindre enn 12 md. godkjent fartstid som del av godkjent opplæringsprogram på sjøgående skip på 15 meters største lengde og derover, herunder opplæring i brotjeneste i samsvar med regel II/4 i STCW-konvensjonen, eller minst 36 md. godkjent fartstid om bord på sjøgående skip, hvorav ikke mindre enn 6 md. av fartstidsperioden gjennomføres i henhold til regel II/4 under tilsyn av kvalifisert offiser. Fartstid på ikke sjøgående skip kan bli godkjent under forutsetning av at ytterligere 6 md. fartstid med evaluering utføres på sjøgående skip med fartsområde 3 eller større; og
 - f) gjennomgått godkjent evaluering, foretatt av godkjent assessor i henhold til relevante tabeller i STCW-koden.
 - g) Den som skal føre fartøy på 15 meters største lengde og derover, men med bruttotonnasje under 500 må i tillegg til kravene som nevnt ovenfor, ha minst 12 md. fartstid som ansvarshavende offiser på slikt eller større fartøy.
- (4) Dekksoffiserssertifikat klasse 3 tilkommer den som har:

- a) fylt 18 år og 20 år for fører; og
 - b) godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip; og
 - c) fullført godkjent utdanning og bestått eksamen som minst omfatter kravene i regel II/1 og II/2 nr. 3, II/3 nr. 5 eller II/2 nr. 1 slik dette er fastsatt i STCW-konvensjonen, og har fullført godkjent opplæring som minst omfatter regel VI/1 nr. 2, VI/2 nr. 1, VI/3 og VI/4 i STCW-konvensjonen; og
 - d) bestått kvalifikasjonskrav for radiokommunikasjon i henhold til Regel IV i STCW-konvensjonen; og
 - e) ikke mindre enn 12 md. godkjent fartstid som del av godkjent opplæringsprogram på sjøgående skip på 15 meters største lengde og derover, herunder opplæring i brotjeneste i samsvar med regel II/4 i STCW-konvensjonen, eller minst 36 md. godkjent fartstid om bord på sjøgående skip, hvorav ikke mindre enn 6 md. av fartstiden gjennomføres i henhold til regel II/4 under tilsyn av kvalifisert offiser. Fartstid på ikke sjøgående skip kan bli godkjent under forutsetning av at ytterligere 6 md. fartstid med evaluering utføres på sjøgående skip med fartsområde 3 eller større; og
 - f) gjennomgått godkjent evaluering, foretatt av godkjent assessor i henhold til relevante tabeller i STCW-koden.
 - g) Den som skal føre fartøy på 15 meters største lengde og derover, men med bruttotonnasje under 500 må i tillegg til kravene som nevnt ovenfor ha minst 12 md. fartstid som ansvarshavende offiser på slikt fartøy.
 - h) Den som skal være fører på sjøgående skip med bruttotonnasje på 500 og derover, men under 3000 må tilfredsstille kravene til ansvarshavende vaktoffiser på bro på sjøgående skip med bruttotonnasje over 500 og ha ikke mindre enn 36 md. godkjent fartstid i slik stilling. Denne perioden reduseres til 24 md. fartstid dersom ikke mindre enn 12 md. har vært i stilling som overstyrmann på skip med bruttotonnasje over 500.
- (5) Dekksoffiserssertifikat klasse 2 tilkommer den som har:
- a) fylt 20 år; og
 - b) godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip; og
 - c) fullført godkjent utdanning og bestått eksamen som minst omfatter kravene i regel II/1 og II/2 nr. 1 slik dette er fastsatt i STCW-konvensjonen, og har fullført godkjent opplæring som minst omfatter regel VI/1 nr. 2, VI/2 nr. 1, VI/3 og VI/4 nr. 2 i STCW-konvensjonen; og
 - d) bestått kvalifikasjonskrav for radiokommunikasjon i henhold til Regel IV i STCW-konvensjonen; og
 - e) ikke mindre enn 12 md. godkjent fartstid som ansvarshavende vaktoffiser på sjøgående skip med bruttotonnasje på 500 og derover.
 - f) Den som skal være fører på sjøgående skip med bruttotonnasje på 500 og derover, men under 3000 må tilfredsstille kravene til ansvarshavende vaktoffiser på bro på sjøgående skip med bruttotonnasje på 500 og derover og ha ikke mindre enn 36 md. godkjent fartstid i slik stilling. Denne perioden kan reduseres til 24 md. dersom ikke mindre enn 12 md. har vært i stilling som overstyrmann.
- (6) Dekksoffiserssertifikat klasse 1 tilkommer den som har:
- a) fylt 20 år; og
 - b) godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip; og
 - c) fullført godkjent utdanning og bestått eksamen som minst omfatter kravene i regel II/1 og II/2 nr. 1 slik dette er fastsatt i STCW-konvensjonen og har fullført godkjent opplæring som minst omfatter regel VI/1 nr. 2, VI/2 nr. 1, VI/3 og VI/4 i STCW-konvensjonen; og

- d) bestått kvalifikasjonskrav for radiokommunikasjon i henhold til Regel IV i STCW-konvensjonen; og
 - e) ikke mindre enn 36 md. godkjent fartstid i stilling som ansvarshavende vaktoffiser på bro på sjøgående skip med bruttotonnasje på 500 og derover. Denne perioden kan reduseres til 24 md. dersom ikke mindre enn 12 md. har vært i stilling som overstyrmann på sjøgående skip med bruttotonnasje på 500 og derover.
- (7) Fiskeskippersertifikat klasse C tilkommer den som har:
- a) fylt 18 år; og
 - b) erklæring på tilfredsstillende syn, fargesans og hørsel i henhold til kravene i § 4-2 trettedde ledd; og
 - c) fullført godkjent utdanning og bestått eksamen som minst omfatter kravene til fritidsbåtskippersertifikat; og
 - d) bestått kvalifikasjonskrav for radiokommunikasjon i henhold til Regel IV i STCW-konvensjonen; og
 - e) gjennomført godkjent sikkerhetsopplæring for fiskere; og
 - f) minst 12 md. fartstid på fiske- og fangstfartøy med største lengde 10,67 meter og derover.
- (8) Fiskeskippersertifikat klasse B tilkommer den som har:
- a) fylt 18 år; og
 - b) godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip; og
 - c) fullført godkjent utdanning og bestått eksamen som minst omfatter kravene i regel II/3 nr. 3 og 5 i STCW-konvensjonen og har fullført godkjent opplæring som minst omfatter regel VI/1 nr. 2, VI/2 nr. 1, VI/3 og VI/4 i STCW-konvensjonen; og
 - d) bestått kvalifikasjonskrav for radiokommunikasjon i henhold til Regel IV i STCW-konvensjonen; og
 - e) ikke mindre enn 24 md. godkjent fartstid på sjøgående skip på 15 meters største lengde og derover, herav minst 6 md. fartstid på fiskefartøy på 15 meters største lengde og derover. Inntil 12 md. av denne fartstiden kan være opptjent på fiskefartøy på 10,67 meters største lengde og derover dersom vedkommende har vært innehaver av fiskeskippersertifikat klasse C i denne perioden.
 - f) Ved utstedelse av fiskeskippersertifikat klasse B basert på tidligere sertifikater må oppgradering av sikkerhetskompetanse i henhold til STCW-konvensjonen dokumenteres.
- (9) Fiskeskippersertifikat klasse A tilkommer den som har:
- a) fylt 19 år; og
 - b) godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip; og
 - c) fullført godkjent utdanning og bestått eksamen som minst omfatter kravene i regel II/1 og II/2 nr. 3, eller II/2 nr. 1 i STCW-konvensjonen og har fullført godkjent opplæring som minst omfatter regel VI/1 nr. 2, VI/2 nr. 1, VI/3 og VI/4 i STCW-konvensjonen; og
 - d) bestått kvalifikasjonskrav for radiokommunikasjon i henhold til Regel IV i STCW-konvensjonen; og
 - e) ikke mindre enn 24 md. godkjent fartstid på sjøgående skip på 15 meters største lengde og derover, herav minst 6 md. fartstid på fiskefartøy på 15 meters største lengde og derover.
 - f) Den som skal være fører på fiskefartøy med bruttotonnasje på 500 og derover skal dokumentere minst 12 md. fartstid på fiskefartøy som ansvarshavende vaktoffiser på bro.

- g) Ved utstedelse av fiskeskippersertifikat klasse A basert på tidligere sertifikater må oppgradering av sikkerhetskompetanse i henhold til STCW-konvensjonen dokumenteres.
- (10) Sertifikater med gyldighet for begrenset fartsområde utstedes på grunnlag av fartstid tilpasset deres rettigheter når det ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til og for øvrig anses sikkerhetsmessig forsvarlig.
- (11) Dekksoffisersertifikat med gyldighet kun for tjeneste i beskyttet farvann utstedes på grunnlag av fartstid i slik tjeneste, hvis ikke tilstrekkelig fartstid er opptjent utenfor beskyttet farvann. For sertifikatet dekksoffiser klasse 1 må hele fartstiden som angitt i sjetten ledd være opptjent på skip med bruttotonnasje på 500 og derover.
- (12) Med gyldighet kun for tjeneste på spesielle fartøyer kan det utstedes sertifikat på grunnlag av bestått eksamen spesielt tilrettelagt for førere av slike fartøyer når det ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til. Eksamen kan også være tilpasset sertifikatrettigheter for ulike fartsområder.
- (13) Fritidsbåtskipersertifikat med gyldighet til å være fører av fritidsbåt hvis største lengde er 15 meter eller mer tilkommer den som har fylt 18 år og har:
- a) erklæring på tilfredsstillende syn, fargesans og hørsel fra allmennpraktiserende lege hvor:
 1. krav til synsevnen skal være minst 0,5 når begge øynene undersøkes samtidig. Dersom optisk korreksjon er nødvendig for å oppnå denne synsstyrke, plikter vedkommende å bruke slik korreksjon under virksomhet som skipsfører. Dersom synsstyrken på ett øye er mindre enn 0,05 må synsstyrken på det andre øyet være minst 0,6, eventuelt med optisk korreksjon. Synsfeltet må være normalt på minst ett øye; og
 2. krav til normalt fargesyn undersøkt med Ishivaras tavler eller likeverdig test; og
 3. krav til hørsel der det ikke skal foreligge større hørselstap enn 40 dB ved frekvensene 500–2000 Hz og 60 dB ved 3000–4000 Hz. Normal hørsel ved bruk av høreapparat kan aksepteres.
 4. Ved sykdom eller annen helsesvikt kan utstedelse av fritidsbåtskipersertifikat nektes etter en konkret vurdering i det enkelte tilfelle dersom helsetilstanden medfører en økt risiko for egen eller andres sikkerhet.
 - b) bestått eksamen som minst tilsvare eksamen som nevnt i andre ledd, eller som har bestått godkjent fritidsbåtskippereksamen; og
 - c) minst 12 md. fartstid som kan godkjennes for utstedelse av dekksoffisersertifikat eller disponert og brukt regelmessig et fartøy lengre enn 8 meter i minst 3 år.
 - d) Fartstid skal dokumenteres ved fremleggelse av sjøfartsbok, fartsoppgave eller erklæring som er bevitnet av politi eller andre som må anses å ha kjennskap til den fartstid som søkes godkjent.
 - e) Den som ikke kan dokumentere tilstrekkelig fartstid, kan som et alternativ demonstrere nødvendige¹ ferdigheter gjennom praktisk utsjekk. Skoler godkjent for opplæring til D5L/D5LA kan søke om godkjenning for å drive praktisk utsjekk. Aktivitetene må inkluderes i skolens kvalitetssikringssystem. Fartøyet som benyttes for praktisk utsjekk bør i størrelse ligge nært opp til rammen for fritidsbåtskipersertifikatets anvendelsesområde.

Endret ved forskrifter 18 okt 2004 nr. 1376 (i kraft 1 jan 2005), 28 april 2005 nr. 1052.

¹ Jf. rundskriv RSV 05-2005

§ 4-3

Fartstid og praktisk opplæring

(1) Fartstid som godkjennes for utstedelse av dekksoffiserssertifikat skal være opptjent i stilling med dekkstjeneste som omfatter brovakt, fortøyning, laste- og losseoperasjoner, sikkerhetsmessig vedlikehold og beredskapsprosedyrer. Slik fartstid kan også opptjenes i sertifikatpliktige stillinger på flyttbare innretninger med eget fremdriftsmaskineri.

(2) Sjøfartsdirektoratet kan avgjøre nærmere hva som godkjennes av fartstid og annen praksis.

§ 4-4

Sertifikatrettigheter

(1) *Generelt:*

- a) Dekksoffiserer med sertifikat som nevnt i § 4-1 har med de anførte begrensninger og med de begrensninger som følger av § 1-1 femte og sjette ledd, rett til å tjenestegjøre som fører eller dekksoffiser slik det fremgår av den enkelte tabell.
- b) Alle sertifikater, unntatt fritidsbåtskippersertifikat, gir rett til å føre lekter i uinnskrenket fart.
- c) Dekksoffiserssertifikat klasse 1 gir enerett til tittelen sjøkaptein og rett til å være fører eller styrmann av hvilken som helst grad på ethvert skip av hvilken som helst størrelse i uinnskrenket fart.
- d) Fritidsbåtskippersertifikat gir rett til å være fører eller styrmann på fritidsfartøy med bruttotonnasje inntil 50 i stor kystfart. Rettigheter kan utvides på grunnlag av relevant tilleggsoplæring.
- e) Sertifikat med høyeste førerrettigheter for klasse 3, klasse 4 og klasse 5 utstedes ikke før nødvendig fartstid er opptjent og dokumentert.

(2) *Dekksoffiserssertifikat klasse 5*

<i>Fører</i>		<i>Overstyrmann</i>		<i>Ansvarsh. vaktoffiser</i>	
<i>Bruttotonnasje opp til</i>	<i>Fartsområde</i>	<i>Bruttotonnasje opp til</i>	<i>Fartsområde</i>	<i>Bruttotonnasje opp til</i>	<i>Fartsområde</i>
500 ¹	Nø	500	Nø	500	Nø

¹ Rettigheter som fører på fartøy på 15 meters største lengde og derover, men med bruttotonnasje under 500 gjelder kun når kravene i § 4-2 annet ledd bokstav g er oppfylt.

Konverteringstabell for eldre sertifikater

<i>Sertifikatbetegnelse</i>	<i>Lov/forskrift</i>
Kystskippersertifikat	Forskrift av 1981
Dekksoffiser kl. 5	Forskrift av 1989
Dekksoffiser kl. 5	Forskrift av 1998

(3) Dekksoffiserssertifikat klasse 4

Fører		Overstyrmann		Ansvarsh. vaktoffiser	
Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde	Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde	Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde
500 ¹	Nø	3000 ² 500	Nø	Ubegrenset	Ubegrenset

¹ Rettigheter som fører på fartøy på 15 meters største lengde og derover, men med bruttotonnasje under 500 gjelder kun når kravene i § 4-2 tredje ledd bokstav g er oppfylt.

² Rettigheter på fartøy med bruttotonnasje opp til 3000 gjelder kun for de som konverterer i henhold til konverteringstabell og som hadde slike rettigheter i tidligere forskrift.

Konverteringstabell for eldre sertifikater

Sertifikatbetegnelse	Lov/forskrift
Styrmannsertifikat	Forskrift av 1981
Dekksoffiser kl. 4	Forskrift av 1989
Dekksoffiser kl. 4	Forskrift av 1998

(4) Dekksoffiserssertifikat klasse 3

Fører		Overstyrmann		Ansvarsh. vaktoffiser	
Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde	Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde	Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde
500 ¹	Nø				
3000 ²	Ubegrenset	3000	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset

¹ Den som skal føre fartøy på 15 meters største lengde og derover, men med bruttotonnasje under 500 må tilfredsstille kravene i § 4-2 fjerde ledd bokstav g.

² Den som skal være fører på fartøy med bruttotonnasje på 500 og derover, men under 3000, må tilfredsstille kravene i § 4-2 fjerde ledd bokstav h.

Konverteringstabell for eldre sertifikater

Sertifikatbetegnelse	Lov/forskrift
Skippersertifikat	Forskrift av 1981
Deksoffiser kl. 3	Forskrift av 1989
Dekksoffiser kl. 3	Forskrift av 1998
Styrmannssertifikat kl. 2	Lov av 1958

(5) Dekksoffiserssertifikat klasse 2

Fører		Overstyrmann		Ansvarsh. vaktoffiser	
Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde	Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde	Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde
500 3000 ¹	Nø Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset

¹ Førerrettigheter på fartøy med bruttotonnasje opptil 3000 gjelder bare når kravene i § 4-2 femte ledd bokstav g er oppfylt.

Konverteringstabell for eldre sertifikater

Sertifikatbetegnelse	Lov/forskrift
Styrmannsertifikat 1. klasse	Lov av 1936/1958
Overstyrmannsertifikat	Forskrift av 1981
Dekksoffiser kl. 2	Forskrift av 1989
Dekksoffiser kl. 2	Forskrift av 1998

(6) Dekksoffiserssertifikat klasse 1

Fører		Overstyrmann		Ansvarsh. vaktoffiser	
Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde	Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde	Bruttoton- nasje opp til	Fartsområde
Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset

Konverteringstabell for eldre sertifikater

Sertifikatbetegnelse	Lov/forskrift
Skipsfører sertifikat	Lov av 1936
Sjøkaptein sertifikat	Lov av 1958
Dekksoffiser kl. 1	Forskrift av 1981
Dekksoffiser kl. 1	Forskrift av 1989
Dekksoffiser kl. 1	Forskrift av 1998

(7) Fiskeskippersertifikat klasse C

Fører	
Tonnasjegrænse	Fartsområde
Fiskefartøy på 10.67 meters største lengde og derover, opp til 15 meters lengde, men under 50 bruttotonn.	Bankfiske I



(8) Fiskeskippersertifikat klasse B

Fører		Overstyrmann		Ansvarsh. vaktøffiser	
Bruttotonnasje opp til	Fartsområde	Bruttotonnasje opp til	Fartsområde	Bruttotonnasje opp til	Fartsområde
500	Nord østersjø Bankfiske II	500	Nord østersjø Bankfiske II	500	Nord østersjø Bankfiske II

Konverteringstabell for eldre sertifikater

Sertifikatbetegnelse	Lov/forskrift
Kystskippersertifikat	Forskrift av 1981
Dekksoffiser kl. 5	Forskrift av 1989
Dekksoffiser kl. 5	Forskrift av 1998

(9) Fiskeskippersertifikat klasse A

Fører		Overstyrmann		Ansvarsh. vaktøffiser	
Bruttotonnasje opp til	Fartsområde	Bruttotonnasje opp til	Fartsområde	Bruttotonnasje opp til	Fartsområde
500	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset
3000	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset
Ubegrenset ¹	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset	Ubegrenset

¹ For ubegrenset førerrettighet må det dokumenteres minst 12 md. fartstid som ansvarshavende vaktøffiser på fiskefartøy med bruttotonnasje på 500 og derover, jf. § 4-2 niende ledd bokstav f.

Konverteringstabell for eldre sertifikater

Sertifikatbetegnelse	Lov/forskrift
Skipsførersertifikat	Lov av 1936 og 1958
Sjøkaptein	Forskrift av 1981
Dekksoffiser klasse 1	Forskrift av 1989 og 1998
Styrmannsertifikat	Lov av 1936
Styrmannsertifikat 1. klasse	Lov av 1958
Overstyrmann sertifikat	Forskrift av 1981
Dekksoffiser klasse 2	Forskrift av 1989 og 1998
Skippersertifikat	Forskrift av 1981
Dekksoffiser klasse 3	Forskrift av 1989
Styrmannsertifikat 2. klasse	Lov av 1958
Styrmannsertifikat	Forskrift av 1981

Dekksoffiser kl. 4	Forskrift av 1989
Dekksoffiser kl. 4	Forskrift 1998
Fiskeskipper sertif.	Lov av 1958
Fiskeskipper	Forskrift av 1981 og 1989
Kystskipper 1. kl	Lov av 1958
Kystskipper 2. kl	Lov av 1958

Endret ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1376 (i kraft 1 jan 2005).

Kapittel 5

Sertifikat for maskinister

§ 5-1

Sertifikater

(1) For utstedelse av sertifikater for maskinister gjelder reglene i kapittel III i STCW-konvensjonen. Maskinoffiser skal ha det sertifikat som gir rett til å tiltre tjeneste eller tjenestegjøre i den stilling det gjelder.

(2) Det utstedes følgende sertifikater:

- a) Maskinoffisersertifikat klasse 4 (begrenset)
- b) Maskinoffisersertifikat klasse 4A
- c) Maskinoffisersertifikat klasse 4
- d) Maskinoffisersertifikat klasse 3
- e) Maskinoffisersertifikat klasse 2
- f) Maskinoffisersertifikat klasse 1

(3) Sertifikater under bokstav a og b ovenfor gjelder kun fornyelse av tidligere utstedte sertifikater i henhold til eldre lov eller forskrift.

§ 5-2

Sertifikatkrav

(1) Generelle krav for å få utstedt sertifikat:

- a) Politiattest kan kreves fremlagt. Sertifikat kan nektes utstedt på grunnlag av opplysninger om søkeren i politiattest. Sertifikatnektelse skal være tidsbegrenset.
- b) Dersom vilkår som nevnt i bokstav a ikke lenger er oppfylt kan sertifikatet inndras. Tilsvarende vil sertifikat utstedt på feil grunnlag kunne inndras i tråd med forvaltningslovens § 35 *første ledd bokstav c* og tredje ledd.
- c) For at et sertifikat skal gjelde både damp- og motorskip, må minst 6 md. av fartstiden for å oppnå dette sertifikatet være opptjent på hvert av nevnte typer skip.
- d) For å løse maskinoffisersertifikat klasse 4 damp, kan fartstid i ett år som maskinoffiser på motorskip med omfattende dampanlegg komme i stedet for fartstid på dampskip.

(2) Maskinoffisersertifikat klasse 4 tilkommer den som har:

- a) fylt 18 år; og
- b) godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip; og
- c) bestått godkjent eksamen som minst omfatter kravene i regel III/1 i STCW-konvensjonen; og

- d) fullført godkjent sikkerhetsopplæring som minst omfatter regel VI/1, regel VI/2 nr. 1, regel VI/3 og regel VI/4 nr. 1; og
 - e) minst 30 md. godkjent utdanning og opplæring, herunder 24 md. godkjent verkstedteknisk opplæring og i tillegg minst 6 md. fartstid med maskintjeneste som del av et godkjent opplæringsprogram som tilfredsstiller kravene i avsnitt A-III/1 i STCW-koden og er dokumentert i en godkjent opplæringsbok av godkjent assessor.
- (3) Maskinoffiserssertifikat klasse 1 tilkommer den som oppfyller kravene i annet ledd, og som har:
- a) fullført godkjent utdanning og opplæring og bestått godkjent eksamen som minst omfatter kravene i regel III/3 i STCW-konvensjonen; og
 - b) ikke mindre enn 12 md. godkjent fartstid som maskinoffiser.
- (4) Maskinoffiserssertifikat klasse 2 tilkommer den som oppfyller kravene i annet ledd, og som har:
- a) fullført godkjent utdanning og opplæring og bestått godkjent eksamen som minst omfatter kravene i regel III/2 i STCW-konvensjonen; og
 - b) ikke mindre enn 12 md. godkjent fartstid som maskinoffiser.
- (5) Maskinoffiserssertifikat klasse 3 tilkommer den som oppfyller kravene i annet ledd, og som har:
- a) fullført godkjent utdanning og opplæring og bestått godkjent eksamen som minst omfatter kravene i regel III/2 i STCW-konvensjonen, og
 - b) ikke mindre enn 36 md. godkjent fartstid som maskinoffiser som omfatter ikke mindre enn 12 md. fartstid i stilling hvor det kreves maskinoffiserssertifikat klasse 2.

§ 5-3

Fartstid og praktisk opplæring

(1) Som fartstid for å løse sertifikat gjeldende for motor kan fartstid i tilsvarende eller høyere sertifikatpliktig stilling på flyttbare innretninger med eget fremdriftsmaskineri godkjennes.

(2) Med verkstedteknisk opplæring regnes utdanning og opplæring etter godkjente læreplaner som er utviklet for å dekke kravene til verkstedteknisk opplæring for ansvarshavende vaktøffiser på maskinvakt i henhold til A-III/1 i STCW-koden. Praksis fra verft eller verksted i forbindelse med bygging, reparasjon og vedlikehold av roterende maskineri for skip og offshorevirksomhet kan godkjennes som hele eller deler av verkstedteknisk opplæring etter særskilt vurdering.

(3) For ferger med fremdriftskraft mellom 300 kW og 750 kW vil det være anledning til å opptjene fartstid for høyere maskinistsertifikat, samt vedlikehold av eksisterende sertifikat dersom vedkommende er sertifisert og blir mønstret som maskinoffiser. Dette må bekreftes av rederiet og dokumenteres i sjøfartsbok ved sertifikatsøknader.

(4) Sjøfartsdirektoratet kan avgjøre nærmere hva som godkjennes av fartstid og annen praksis.

Endret ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1376.

§ 5-4

Sertifikatrettigheter

(1) Maskinoffiser med sertifikat som nevnt i § 5-1 har med de anførte begrensninger og med de begrensninger som følger av § 1-1 femte og sjette ledd, rett til å tjenestegjøre som maskinoffiser slik det fremgår av den enkelte tabell med fotnoter.

(2) Sertifikat med høyeste maskinsjefrettigheter for klasse 2 og klasse 3 utstedes ikke før nødvendig fartstid er opptjent og dokumentert.

(3) Maskinoffiserssertifikat klasse 1 gir rett til å tjenestegjøre i hvilken som helst stilling som maskinoffiser på skip med framdriftsmaskineri av hvilken som helst størrelse.

Sertifikat	STCW '95 referanse	Stillingsbetegnelse	Krav til fartstid	Begrensninger i kW	
				Passasjerskip, lasteskip og andre skip	Fiske- og fangstfartøy
Maskinoffiserssertifikat klasse 1	regel III/2	Maskinsjef	36 md. fartstid som maskinoffiser hvorav minimum 12 md. i stilling hvor det kreves maskinoffiserssertifikat klasse 2	Ubegrenset	Ubegrenset
Maskinoffiserssertifikat klasse 2	regel III/2	Maskinsjef	24 md. som mask. off.	Opp til 3000 kW ¹	Ubegrenset ²
		1. maskinist	12 md. som mask. off.	Ubegrenset	Ubegrenset
Maskinoffiserssertifikat klasse 3	regel III/3	Maskinsjef	24 md. som mask. off.	Opp til 3000 kW ³	Opp til 3000 kW
		1. maskinist	12 md. som mask. off.	Opp til 3000 kW	Ubegrenset
Maskinoffiserssertifikat klasse 4	regel III/1	Maskinsjef	6 md. godkjent fartstid	Ubegrenset	Ubegrenset
		1. maskinist		Opp til 750 kW	Opp til 1000 kW
Maskinoffiserssertifikat klasse 4	regel III/1	Maskinsjef	6 md. godkjent fartstid	Opp til 1500 kW	Opp til 1500 kW
				Fartsområde 1–4	Fartsområde 1–4

¹ Rettighetene tilegnes etter 24 md. fartstid som maskinoffiser.

² Rettighetene som maskinsjef 3000 kW eller over tilegnes etter 24 md. fartstid som maskinoffiser.

³ Rettighetene tilegnes etter 24 md. fartstid som maskinoffiser.

Fotnotene gjelder for tjeneste som maskinsjef.

Sertifikat	STCW '95 referanse	Stillingsbetegnelse	Krav til fartstid	Begrensninger i kW	
				Passasjerskip, lasteskip og andre skip	Fiske- og fangstfartøy
Maskinoffiserssertifikat klasse 4A	regel III/3 Regel III/1	Maskinsjef 1. maskinist Vaktøffiser	Basert på gamle sertifikater/utdanning.	Opp til 1000 kW Opp til 2000 kW Ubegrenset	Opp til 1000 kW Ubegrenset Ubegrenset

Maskin- offiserssertifikat klasse 4 (begrenset)-	regel III/3 Regel III/1	Maskinsjef 1. maskinist Vaktoffiser	Basert på gamle sertifi- kater/utdan- ning.	Opp til 750 kW Opp til 1000 kW Opp til 2000 kW	Opp til 1000 kW Ubegrenset Ubegrenset

(4) For ferger, lasteskip og fiskefartøy vil en kunne tjenestegjøre som maskinsjef om bord på fartøy med fremdriftskraft mellom 750 kW og 1500 kW (fiskefartøy mellom 1000 kW og 1500 kW) med fartsområde 1–4 med maskinoffiserssertifikat klasse 4, forutsatt at det kan dokumenteres at vedkommende har minst 6 måneders relevant tjenestetid etter å ha løst maskinoffiserssertifikat klasse 4 første gang, og at det foreligger dokumentert utsjekk av redetriet for det aktuelle fartøyet.

Endret ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1376.

Kapittel 6

Kvalifikasjonskrav for personell på flyttbare innretninger

§ 6-1

Helse, sikkerhet- og beredskapskrav

(1) Personell i sertifikatpliktige stillinger som nevnt i § 6-2 skal ha godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip. Alt annet personell om bord skal enten ha helseerklæring for arbeidstakere på skip eller helseerklæring for personer i petroleumsvirksomheten.

(2) Alt personell om bord skal ha gyldig kursbevis som dokumenterer gjennomført grunnleggende sikkerhets- og beredskapsopplæring ved godkjent opplæringssted.

§ 6-2

Sertifikatpliktige stillinger på flyttbare innretninger med eget fremdriftsmaskineri

I sertifikatpliktige stillinger på flyttbare innretninger med eget fremdriftsmaskineri gjelder følgende kvalifikasjonskrav:

- a) Plattformssjef:
 1. Dekksoffiserssertifikat klasse 1; og
 2. gjennomført og bestått godkjent plattformssjefkurs med operativ simulator-
trening; og
 3. praksis som stabilitetssjef av minimum 2 års varighet på flyttbar innretning.
- b) Stabilitetssjef:
 1. Dekksoffiserssertifikat klasse 2; og
 2. gjennomført og bestått godkjent stabilitetssjefkurs; og
 3. praksis som kontrollromsoperatør av minimum 1 års varighet på flyttbar
innretning.
- c) Kontrollromsoperatør:
 1. Dekksoffiserssertifikat klasse 4 eller maskinoffiserssertifikat klasse 4; og
 2. gjennomført og bestått godkjent stabilitetssjefkurs eller intern opplæring
tilpasset stillingen.
- d) Teknisk sjef:
 1. Maskinoffiserssertifikat klasse 1 motor; og
 2. gjennomført og bestått godkjent kurs for teknisk sjef; og

3. praksis som teknisk assistent av minimum 1 års varighet på flyttbar innretning.
- e) Teknisk assistent:
 1. Maskinoffiserssertifikat klasse 2 motor; og
 2. gjennomført og bestått godkjent kurs for teknisk sjef; og
 3. praksis som maskinromsoperatør eller maskinoffiser av minimum 1 års varighet på flyttbar innretning.
- f) Maskinromsoperatør:
 1. Maskinoffiserssertifikat klasse 4 motor; og
 2. gjennomført og bestått godkjent kurs for teknisk sjef eller intern opplæring tilpasset stillingen.

§ 6-3

Kvalifikasjonskrav for ikke sertifikatpliktig personell og spesielle funksjoner på flyttbare innretninger med eget fremdriftsmaskineri

For personell uten sertifikatplikt gjelder følgende kvalifikasjonskrav:

- a) Kontrollromsassistent:

Godkjent kurs for stabilitetssjef eller spesiell opplæring om bord med hensyn til innretningens stabilitet, ballastbehandling og dypgående, ankerbehandling og drift av kontrollrom.

I tillegg kreves:

1. dekksoffiserssertifikat klasse 4 eller maskinoffiserssertifikat klasse 4; eller
 2. teoretisk utdanning som i nr. 1 og 2 års systematisk opplæring som er relevant for tjeneste som skipsmaskinist om bord på skip eller flyttbar innretning; eller
 3. toårig teknisk fagskole eller ingeniørhøgskole på linje for maskin eller motor og 2 års systematisk opplæring som er relevant for tjeneste som dekksoffiser eller skipsmaskinist om bord på skip eller flyttbar innretning.
- b) Kranfører:

Bestått eksamen som omfatter teoretisk og praktisk opplæring i samsvar med gjeldende fagplan for krankjøring offshore godkjent av andre offentlige myndigheter.
 - c) Elektriker og høyspentelektriker:

Elektriker og eventuelt høyspentelektriker skal ha kvalifikasjoner iht. § 3-1 sjuende og åttende ledd.
 - d) Bore- og brønnseksjonen:

Teoretisk og praktisk opplæring samt praksis i samsvar med gjeldende anerkjente standarder for bore- og brønnpersonell.
 - e) Radiooperatør:

Radiooperatør skal ha gyldig sertifikat i samsvar med den til enhver tid gjeldende forskrift om installasjon og bruk av radioutstyr på flyttbare innretninger.
 - f) Fører av redningsfarkost og hurtiggående mann-over-bord-båt:

Fører av redningsfarkost og hurtiggående mann-over-bord-båt skal ha særskilt sertifikat i henhold til § 3-2 sjette og sjuende ledd.
 - g) DP-operatør:

Operatør av dynamiske posisjoneringssystemer skal ha kvalifikasjoner i samsvar med opplæringskravene i MSC/Circ. 738 eller tilsvarende.
 - h) Førstehjelp og medisinsk behandling:

Personell som skal yte førstehjelp og medisinsk behandling skal være offentlig godkjent sykepleier.

i) Øvrige kvalifikasjonskrav:

øvrig personell skal inneha tilstrekkelige kvalifikasjoner for stillingen og ha gjennomført opplæringsprogram. Det er rederiets plikt å utarbeide slike kvalifikasjonskrav og opplæringsprogrammer for stillingene. Rederiet skal utstede kvalifikasjonsbevis når opplæringen er gjennomført. Kvalifikasjonskravene og opplæringen skal ha en klar teknisk og maritim faglig sammenheng mot de oppgaver og det ansvar som skal utøves.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 6-4***Kvalifikasjonskrav for personell på flyttbare innretninger uten eget fremdriftsmaskineri***

For personell på flyttbare innretninger uten eget fremdriftsmaskineri gjelder følgende kvalifikasjonskrav:

a) Plattformssjef:

1. Teoretisk utdanning som for dekksoffiserssertifikat klasse 1 eller annen likeverdig teoretisk og praktisk utdanning; og
2. gjennomført og bestått godkjent plattformssjefkurs med operativ simulator-trening; og
3. minimum 2 års praksis som stabilitetssjef på flyttbar innretning.

b) Stabilitetssjef:

1. Teoretisk utdanning som for dekksoffiserssertifikat klasse 2 eller annen likeverdig teoretisk og praktisk utdanning; og
2. gjennomført og bestått godkjent stabilitetssjefkurs; og
3. minimum 2 års praksis som kontrollromsoperatør på flyttbar innretning.

c) Kontrollromsoperatør:

1. Teoretisk utdanning som for dekksoffiserssertifikat klasse 4 eller maskinoffiserssertifikat klasse 4, eller annen likeverdig teoretisk og praktisk utdanning; og
2. gjennomført og bestått godkjent stabilitetssjefkurs eller gjennomført intern opplæring tilpasset stillingen.

d) Teknisk sjef:

1. Teoretisk utdanning som for maskinoffiserssertifikat klasse 1 motor eller annen likeverdig teoretisk eller praktisk utdanning; og
2. gjennomført og bestått godkjent kurs for teknisk sjef; og
3. minimum 1 års praksis som teknisk assistent på flyttbar innretning.

e) Teknisk assistent:

1. Teoretisk utdanning som for maskinoffiserssertifikat klasse 2 motor eller annen likeverdig teoretisk og praktisk utdanning; og
2. gjennomført og bestått godkjent kurs for teknisk sjef; og
3. minimum 1 års praksis som maskinromsoperatør på flyttbar innretning.

f) Maskinromsoperatør:

1. Teoretisk utdanning som for maskinoffiserssertifikat klasse 4 motor eller annen likeverdig teoretisk og praktisk utdanning; og
2. gjennomført og bestått godkjent kurs for teknisk sjef eller gjennomført intern opplæring tilpasset stillingen.

g) Øvrige personell:

For alle andre stillinger på flyttbare innretninger som ikke har eget fremdriftsmaskineri gjelder kravene slik det fremgår av § 6-3 i denne forskrift.

§ 6-5

Fartstid og praktisk opplæring

(1) Sertifikatinnehavere av maskinoffiserssertifikater og dekksoffiserssertifikater med tjeneste i sertifikatpliktig stilling på flyttbar innretning med eget fremdriftsmaskineri vil opp tjene fartstid slik det fremgår av § 4-3 og § 5-3 i denne forskrift.

(2) Innehavere av maskinoffiserssertifikater og dekksoffiserssertifikater på flyttbar innretning uten eget fremdriftsmaskineri vil kun opprettholde sin fartstid for den sertifikatklasse vedkommende innehar.

(3) Ved beregning av praksis for rettighet til å gjøre tjeneste innenfor stillingene plattformsjef, stabilitetssjef, teknisk sjef og teknisk assistent på flyttbare innretninger, legges til grunn kalenderår regnet fra første arbeidsdag om bord. Ved beregning av fartstid til dekksoffiser- og maskinoffiserssertifikat gjelder § 1-7 i denne forskrift.

Kapittel 7

Sertifikat for kokker

§ 7-1

Sertifikatkrav og sertifikatrettigheter

- (1) For å kunne gjøre tjeneste som kokk om bord på norske skip kreves kokkesertifikat.
- (2) Kokkesertifikat tilkommer den som har:
 - a) bestått godkjent eksamen, jf. tredje ledd; og
 - b) minst 3 års praktisk og teoretisk opplæring i kjøkkenfag, herav minst 3 md. fartstid om bord på skip, fiske- og fangstfartøy eller flyttbar innretning.
- (3) Som eksamen i henhold til annet ledd bokstav a ovenfor godkjennes:
 - a) videregående kurs I, kokkfag (sjø/land) med gjennomført og bestått praktisk prøve; eller
 - b) ettårig kurs i kokkfag på grunnlag av yrkespraksis; eller
 - c) fullstendig lærlingskole kokkfag; eller
 - d) fagprøve i kokkfaget; eller
 - e) fagprøve i institusjonskokkfaget; eller
 - f) annen eksamen som minst omfatter godkjente prøver i henhold til ILO-konvensjon nr. 69 (1946), artikkel 4, pkt. 3.
- (4) Som praktisk opplæring i henhold til annet ledd bokstav b ovenfor godkjennes: praksis i kjøkkenfag på skip, flyttbare innretninger og installasjoner til sjøs, læretid eller praksis i kjøkken i hotell- og restaurantfaget, utdanningstid ved kurs i kokkfag i videregående skole vurdert etter regler for lærlinger i hotell- og restaurantfaget eller annen relevant praktisk opplæring og yrkespraksis etter Sjøfartsdirektoratets vurdering i det enkelte tilfelle.
- (5) Den praktiske opplæring som kreves i henhold til fjerde ledd kan fravikes etter nærmere regler fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, ved systematisk opplæring, forutsatt at fullstendig godkjent opplæringsprogram er gjennomgått.
- (6) Sjøfartsdirektoratet avgjør nærmere hva som skal godkjennes av praktisk opplæring.
- (7) For å få utstedt kokksertifikat kreves dessuten fremlagt erklæring om tilfredsstillende helse i samsvar med de forskrifter som gjelder om legeundersøkelse av sjømenn. Sertifikat kan nektes utstedt på grunnlag av opplysninger i politiattest eller opplysninger fra mønstringsmyndighet om disiplinærsaker mv. Sertifikatnektelse må tidsbegrenses og være i samsvar med retningslinjer for vurdering av vandel fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

§ 7-2

Dispensasjon

(1) Hvis kokk med foreskrevet sertifikat ikke kan skaffes uten uforholdsmessige vanskeligheter, kan departementet gi tillatelse til at det benyttes person som ikke har kokksertifikat. Slik dispensasjon skal kun gjelde for en bestemt person i bestemt stilling på et bestemt skip og ikke utover en periode på 6 md. Sjøfartsdirektoratet kan også i andre helt spesielle tilfeller tillate at det benyttes person som ikke har slikt sertifikat.

(2) For at dispensasjon skal kunne innvilges, må søkeren ha faglige kvalifikasjoner som samlet vil kunne vurderes opp mot sertifikatkravene, jf. § 7-1.

(3) Søkere med utenlandske sertifikater, må ha sertifikat som finnes å være likeverdig som det påbudte norske kokksertifikat.

(4) Når det av hensyn til utenlandske mannskaper er nødvendig eller rimelig å nytte kokkepersonale med kjennskap til fremmed matlaging, kan Sjøfartsdirektoratet fravike fra bestemmelsene i § 7-1 første ledd.

(5) Sjøfartsdirektoratet kan tillate at det tilsettes kokk som har fullført fagopplæring i land når det inngår som ledd i tilleggsutdanning for å kvalifisere seg for å få kokksertifikat eller for å ta videreutdanning for læreryrket. Slik tillatelse kan ikke fornyes ut over en periode på 6 md.

(6) Sjøfartsdirektoratet kan fastsette nærmere instruks til bruk for mønstringsmyndigheten ved ansettelse av personer som ikke innehar det påbudte sertifikat.

Kapittel 8

Godkjenning av utenlandsk utdanning og sertifikat

§ 8-1

Tillatelse til å tjenestegjøre i sertifikatpliktig stilling

Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger kan gi tillatelse til at innehaver av utenlandsk sertifikat gis adgang til å gjøre tjeneste i slik sertifikatpliktig stilling som vedkommendes kvalifikasjoner gir adgang til i henhold til denne forskrift. *Direktiv 2001/25/EF skal følges ved anerkjennelse av utenlandske sertifikater.*

§ 8-2

Godkjenning av sertifikater

(1) Ved søknad om anerkjennelse av utenlandsk sertifikat for tjeneste i stilling som skipsfører, offiser eller radiooperatør på norske skip gjelder STCW-konvensjonens regel I/10. Sertifikater som kan anerkjennes skal være utstedt av eller under myndighet av en stat som er part i STCW-konvensjonen. Det må dokumenteres at krav til kvalifikasjoner, utstedelse av og påtegning til sertifikater og registrering er fullstendig oppfylt.

(2) Sjøfartsdirektoratet kan treffe tiltak som også inkluderer inspeksjon og evaluering for å sikre at sjøfolk som søker om å få godkjent sertifikater som er utstedt i henhold til bestemmelsene i regel II/1, II/2, II/3, III/1, III/2, III/3, V/1 nr. 2 eller utstedt i henhold til VII/1 oppfyller kravene til kompetanse som definert i STCW-koden.

(3) Sertifikater utstedt av eller under myndighet av en stat som ikke er part i STCW-konvensjonen, skal ikke anerkjennes.

§ 8-3

Midlertidig tjeneste i sertifikatpliktig stilling

CRA utstedes til innehaver av utenlandsk sertifikat som tilfredsstiller kravene i § 8-2 og som har innlevert fullstendig søknad om påtegning i henhold til § 8-4. CRA sammen med det utenlandske sertifikatet, gir søkeren adgang til å tjenestegjøre om bord i slik stilling som sertifikatet angir i relasjon til STCW-konvensjonen inntil søknaden er behandlet og avgjort, likevel ikke utover tre måneder regnet fra tidspunktet for utstedelse av CRA. Med unntak av sertifikater utstedt av stat som er part i EØS-avtalen, utstedes ikke CRA til fører av skip, uten særskilt godkjenning av Sjøfartsdirektoratet i hvert enkelt tilfelle.

§ 8-4

Søknad om påtegning

(1) Søknad om påtegning skal sendes til Sjøfartsdirektoratet på fastsatt skjema. Søknad kan også fremmes til norsk arbeidskontor eller utenriksstasjon for utstedelse av CRA i samsvar med § 8-3. Søknad og alle vedlegg skal foreligge på norsk eller engelsk. Gyldig sertifikat og dokumentasjon for hvilken klasse og grad av STCW-konvensjonen som er oppfylt med eventuelle begrensninger må fremlegges.

(2) Innehaver av utenlandsk sertifikat fra et land utenfor EØS-området som det søkes om påtegning for, må være ansatt, eller ha tilsagn om ansettelse på norske skip, eller på skip som begjæres registrert i et norsk skipsregister.

(3) Den som det søkes om påtegning for må ha tilfredsstillende kunnskaper i engelsk og tilfredsstillende kjennskap til norsk regelverk i relasjon til stillingens ansvarsområde.

(4) For utenlandsk statsborger som søker dispensasjon som fører skal rederiet dokumentere at vedkommende har kjennskap til norsk regelverk og nødvendige språkkunnskaper ved godkjent kurs og bestått godkjent prøve.

(5) Søknad om påtegning for radiotelegrafister og radiotelefonister sendes Telenor Maritim Radio, Radioinspeksjon. Navigator som i sin stilling også skal fungere som radiooperatør, må i tillegg til påtegningen som navigator, inneha påtegning som radiooperatør.

(6) All utdanning, praksis og fartstid de siste 5 år kan forlanges dokumentert av Sjøfartsdirektoratet.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 8-5

Utstedelse av påtegning

(1) Den som får innvilget søknad i henhold til § 8-4 skal motta påtegning av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

(2) Sertifikat utstedt av myndighet i stat som er part i STCW-konvensjonen, skal ha påtegning av utstedende myndighet om hvilken klasse av STCW-konvensjonen som sertifikatet oppfyller. Ved Sjøfartsdirektoratets anerkjennelse i henhold til § 8-2, påtegnes sertifikatet med rettigheter tilsvarende norske sertifikater som angitt i kapitlene 4 og 5 i denne forskriften.

(3) Når det av hensyn til forpleining av utenlandske mannskaper er nødvendig å ansette kokk fra stat som ikke har ratifisert ILO-konvensjon nr. 69, og vedkommende har dokumentert praksis og utdanning som kan vurderes opp mot kravene i konvensjonen, kan Sjøfartsdirektoratet eller instans bemyndiget av Sjøfartsdirektoratet innvilge dispensasjon fra sertifikatplikten for et begrenset tidsrom.

Endret 8. november 2005 nr. 1415, 18 okt 2007 nr. 1164.

§ 8-6

Rettigheter og gyldighet ved påtegning

- (1) Påtegning utstedt etter bestemmelsene i denne forskrift er bare gyldig sammen med det utenlandske sertifikatet som danner grunnlaget for utstedelsen av påtegningsdokumentet.
- (2) Påtegning kan gis gyldighet i inntil 5 år regnet fra utstedelsesdato. Påtegning kan fornyes for inntil 5 år av gangen på grunnlag av gyldig sertifikat. Det kan ikke gis gyldighet ut over gyldigheten av det aktuelle utenlandske sertifikatet.
- (3) Påtegning utstedt til person fra et land utenfor EØS-området gir normalt ikke rett til å gjøre tjeneste som fører på skip med bruttotonnasje på 250 eller mer. Sjøfartsdirektoratet kan gi dispensasjon fra denne bestemmelsen for skip registrert i Norsk internasjonalt skipsregister og kan ta beredskapshensyn ved behandling av slik søknad.
- (4) Påtegning kan trekkes tilbake i henhold til bestemmelsene i sertifiseringsloven § 5 jf. § 4 nr. 3.

Kapittel 9

Krav til opplæring av personell på visse typer skip

§ 9-1

Tankskip

- (1) Obligatoriske minstekrav til opplæring og kvalifikasjoner for personell på tankskip skal være som angitt i regel V/1 i STCW-konvensjonen. I denne forbindelse skal:
 - a) godkjent fartstid i henhold til regel V/1 nr. 1.1 være dokumentert av skipets fører; og
 - b) relevant erfaring i henhold til regel V/1 nr. 2.1 være den tid skipsføreren og rederiet finner nødvendig for å kunne utstede dokumentasjon for tilstrekkelig kjennskap til sikker driftsmessig praksis for å få sertifikat av høyeste grad for personell på tankskip; og
 - c) relevant stilling i henhold til regel V/1 nr. 3 være dokumentert som stilling som medfører direkte ansvar for lasting, lossing og omsorg for lasten på den aktuelle tankskipstype.
- (2) Enhver som tilfredsstiller de angitte minstekravene i regel V/1 i STCW-konvensjonen, kan av Sjøfartsdirektoratet få utstedt et sertifikat for personell på tankskip med angivelse av hvilken kategori tankskip sertifikatet gjelder for av henholdsvis olje-, gass- eller kjemikalietankskip. Det utstedes:
 - a) tankskipsertifikat av høyeste grad for personell som oppfyller kravene i første ledd bokstav a, b og c; og
 - b) tankskipsertifikat av laveste grad for personell som oppfyller kravene i første ledd bokstav a og c.
- (3) Personell med utenlandsk tankskipssertifikat av høyeste grad må søke om norsk påtegning i henhold til kapittel 8 i denne forskrift. Utenlandsk tankskipssertifikat av laveste grad er ikke gjenstand for påtegning.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 9-2

Roro passasjerskip og andre passasjerskip

- (1) Skipsførere, offiserer, mannskaper og annet personell om bord på roro passasjerskip skal ha godkjent opplæring innen passasjer- og krisehåndtering som angitt i regel V/2 i STCW-konvensjonen.

(2) Skipsførere, offiserer, mannskaper og annet personell om bord på andre passasjer-skip enn roro passasjerskip skal ha godkjent opplæring innen passasjer- og krisehåndtering som angitt i regel V/3 i STCW-konvensjonen.

§ 9-3

Hurtiggående fartøy

(1) Dekksoffiserer om bord på hurtiggående fartøy skal inneha følgende kvalifikasjoner:

- a) Hurtiggående fartøy som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 12 passasjerer med bruttotonnasje under 50:
 1. Skipsfører og styrmann skal minst inneha dekksoffiserssertifikat klasse 5.
 2. For skipsfører gjelder videre krav om 6 md. fartstid som ansvarshavende vaktoffiser på bro på hurtiggående fartøy. Denne tiden kan erstattes av 2 md. godkjent systematisk opplæring som skipsfører på fartøyet.
- b) Hurtiggående fartøy med bruttotonnasje på 50 og derover opptil 500:
 1. Skipsfører og styrmann skal minst inneha dekksoffiserssertifikat klasse 4.
 2. For skipsfører gjelder videre krav om 12 md. fartstid som ansvarshavende vaktoffiser på bro på slikt fartøy hvorav minst 6 md. i slik stilling på hurtiggående fartøy.
- c) Hurtiggående fartøy med bruttotonnasje på 500 og derover opptil 3000:
 1. Skipsfører og styrmann skal minst inneha dekksoffiserssertifikat klasse 3.
 2. For skipsfører gjelder videre krav om minst 6 md. tjeneste som ansvarshavende vaktoffiser eller overstyrmann på hurtiggående fartøy.
- d) Hurtiggående fartøy med bruttotonnasje på 3000 eller mer:
 1. Skipsfører skal inneha dekksoffiserssertifikat klasse 1. Det kreves videre minst 6 md. tjeneste som ansvarshavende vaktoffiser eller overstyrmann på hurtiggående fartøy.
 2. Styrmann skal minst inneha dekksoffiserssertifikat klasse 2.

(2) I tillegg til kravene i første ledd skal brobesetningen på hurtiggående fartøy dokumentere følgende før tiltredelse:

- a) Skipsfører og navigatør på hurtiggående fartøy skal ha gyldig Kvalifikasjonsbevis for navigatør på hurtiggående fartøy, som utstedes med 5 års gyldighet etter bestått Kurs for navigatører av hurtiggående fartøy ved et godkjent opplæringssted.
- b) Øvrig brobesetning på hurtiggående fartøy skal ha gyldig Kvalifikasjonsbevis for brobesetning på hurtiggående fartøy, som utstedes med 5 års gyldighet etter bestått Kurs i operasjon av hurtiggående fartøy ved et godkjent opplæringssted.

(3) Brobesetning på hurtiggående fartøy skal ha bestått Hurtigbåt re-treningskurs ved et godkjent opplæringssted innen 24–30 måneder fra kvalifikasjonsbevisets utstedelsesdato. Fornyelse av kvalifikasjonsbeviset forutsetter videre bestått re-treningskurs innen 54–60 måneder fra utstedelsesdato.

(4) Assessor som skal bedømme utsjekk av besetningens fartøyspesifikke kompetansenivå skal ha følgende kvalifikasjoner:

- a) Sertifisert assessor i samsvar med avsnitt A-I/6 i STCW-koden.
- b) Tilfredsstillende kravene til kvalifikasjoner i avsnitt A-I/6 i STCW-koden.
- c) Tjenestegjort som fører på rederiets fartøy, eller tilsvarende fartøy.

Endret ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1376 (i kraft 1 jan 2005).

§ 9-4

Passasjerskip under 15 meter største lengde

(1) For å være skipsfører på passasjerskip under 15 meter største lengde, som er godkjent for mer enn 12 passasjerer kreves det dekksoffiserssertifikat klasse 5.

(2) For å være skipsfører på fartøy med tillatelse til begrenset passasjerbefordring under 15 meter største lengde kreves det fritidsbåtskippersertifikat, godkjent helseerklæring for arbeidstakere på skip og grunnleggende sikkerhetsopplæring.

Endret ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1376 (i kraft 1 jan 2005).

§ 9-5

Passasjerfartøy på innsjøer og elver

(1) For å være skipsfører på passasjerfartøy med bruttotonnasje under 50 og med 100 passasjerer eller mindre i tidsrommet 1. mai til 30. september kreves det:

- a) fritidsbåtskippersertifikat eller kvalifikasjonsbevis utstedt på grunnlag av tidligere utsjekk,
- b) gjennomført begrenset sikkerhetskurs,
- c) gjennomført kurs i passasjer- og krisehåndtering,
- d) helseerklæring fra allmennpraktiserende lege i henhold til kravene for å få fritidsbåtskippersertifikat.

(2) For å være skipsfører på fartøy godkjent for 12 passasjerer eller mindre i tidsrommet 1. mai til 30. september kreves det:

- a) fritidsbåtskippersertifikat eller kvalifikasjonsbevis utstedt på grunnlag av tidligere utsjekk,
- b) gjennomført begrenset sikkerhetskurs,
- c) helseerklæring fra allmennpraktiserende lege i henhold til kravene for å få fritidsbåtskippersertifikat.

(3) For personell uten sertifikatplikt på fartøy godkjent for mer enn 12 passasjerer kreves det:

- a) kvalifikasjoner i henhold til kapittel 3,
- b) gjennomført begrenset sikkerhetskurs,
- c) kurs i passasjer- og krisehåndtering,
- d) helseerklæring fra allmennpraktiserende lege.

(4) For personell uten sertifikatplikt på fartøy godkjent for 12 passasjerer eller mindre kreves det:

- a) kvalifikasjoner i henhold til kapittel 3,
- b) gjennomført begrenset sikkerhetskurs,
- c) helseerklæring fra allmennpraktiserende lege.

(5) Krav om fartstid som spesifisert i § 4-2 (13) c) kan erstattes med en praktisk utsjekk foretatt av Sjøfartsdirektoratet.

Tilføyd ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1376 (i kraft 1 jan 2005). Endret ved forskrift 28 april 2005 nr. 1052.

Kapittel 10

Gyldighet

§ 10-1

Gyldighet

Sertifikat eller påtegning utstedt i henhold til denne forskrift er gyldig i 5 år regnet fra utstedelsesdatoen. Begrensningen i gyldighetstid gjelder ikke for fritidsbåtskippersertifikat. Duplikat for tapt eller stjålet sertifikat gis gyldighet tilsvarende det sertifikat eller påtegning det erstatter.

Endret ved forskrift 28 april 2005 nr. 1052.

§ 10-2

Fornyelse av sertifikat og duplikat for sertifikat

(1) Ved fornyelse av sertifikat gjelder bestemmelsene i regel I/11 i STCW-konvensjonen.

(2) Sertifikat eller påtegning utstedt i henhold til denne forskrift skal fornyes for inntil 5 år av gangen forutsatt at sertifikatinnehaveren tilfredsstiller kravene til helsetilstand for utstedelse av sertifikat, og kan dokumentere repetisjonskurs i sikkerhetsopplæring fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, og enten har;

- a) godkjent fartstid i relevant stilling over en periode på totalt minst 1 år de foregående 5 år; eller
- b) utført funksjoner som anses likeverdig med fartstid som nevnt i bokstav a ovenfor; eller
- c) fullført godkjent kurs med tilfredsstillende resultat; eller
- d) bestått godkjent prøve; eller
- e) utført godkjent tjeneste i relevant stilling om bord enten i overtallig stilling eller i en lavere stilling enn den han har sertifikat for i minst tre måneder umiddelbart før den stilling tiltres som vedkommende er berettiget til i henhold til sitt sertifikat.

(3) For at et sertifikat skal være gyldig etter 1. februar 2002, må den som søker om fornyelse av sertifikat utstedt før denne dato dokumentere at alle kvalifikasjonskrav etter STCW-konvensjonen og del A i STCW-koden er oppfylt, eventuelt ved godkjent tilleggsopplæring eller ved bedømmelse av kvalifisert eksaminator. Sertifikatinnehavere som skal tjenestegjøre på fiske- og fangstfartøy må dokumentere at kravene til sikkerhetsopplæring i henhold til STCW-konvensjonen er oppfylt for at sertifikatene skal være gyldige etter 31. desember 2005. For at sertifikatene skal være gyldige i perioden fra 1. februar 2002 til 31. desember 2005 skal sertifikatene påføres et stempel om slik gyldighet av Sjøfartsdirektoratet eller den det bemyndiger.

(4) Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad utstede duplikat for tapt eller stjålet sertifikat. Tapet må dokumenteres ved bekreftet tapsmelding fra politiet. Det gis ikke duplikat for allerede utgått sertifikat.

Kapittel 11

Overgangsregler

§ 11-1

Sertifikatrettigheter etter tidligere lov eller forskrift

Den som ved denne forskrifts ikrafttredelse har sertifikat utstedt med rettighet etter tidligere lov eller forskrift, beholder sin rett etter den eldre lov eller forskrift.

§ 11-2

Sertifikat etter tidligere utdanning

(1) Innehaver av sertifikater som er utstedt i medhold av eldre lov eller forskrift og sertifiseringslovens § 7, kan få utstedt sertifikat etter denne forskrift når vilkårene for utstedelse av sertifikat etter denne forskrift er oppfylt. Sertifikatsøkere med gjennomført utdanning før 1. august 1998 i henhold til STCW-78-konvensjonen kan fornye sitt sertifikat frem til 31. desember 2004. Sertifikatsøkere må dokumentere fra godkjent utdanningsinstitusjon at de tilfredsstiller gjeldende krav til teoretisk kompetanse for den type sertifikat det søkes om.

(2) Eventuelle begrensninger angitt i det eldre sertifikat påføres det nye sertifikat. Begrensningen oppheves dersom nødvendig godkjent tilleggsopplæring og eksamen er gjennomført.

§ 11-3

Hurtiggående fartøy

(1) De som hadde godkjent hurtigbåtkurs etter gammel ordning og var utsjekket i et rederi på ikrafttredelsestidspunktet skal tilfredsstille § 9-3 (3) innen 1. juli 2007.

(2) De som ikke hadde godkjent hurtigbåtkurs etter gammel ordning, men var utsjekket i et rederi på ikrafttredelsestidspunktet skal tilfredsstille § 9-3 (2) innen 1. juli 2006.

(3) De som skal tjenestegjøre på hurtiggående fartøy med hastighet mellom 20 og 25 knop i innenriks fart skal tilfredsstille § 9-3 (2) innen 1. juli 2006.

(4) Assessor skal tilfredsstille § 9-3 (4) innen 1. januar 2006.

Tilføyd ved forskrift 18 okt 2004 nr. 1376 (i kraft 1 jan 2005).

Kapittel 12

Avsluttende bestemmelser

§ 12-1

Dispensasjon

(1) I særlige tilfeller og forutsatt at det ikke vil utsette personer, eiendom eller miljøet for fare, kan Sjøfartsdirektoratet gi dispensasjon som tillater en angitt person å gjøre tjeneste på et bestemt skip i et bestemt tidsrom, dog ikke utover seks måneder, i en stilling som vedkommende ikke har det påbudte sertifikat for. *Slik dispensasjon kan bare gis dersom Sjøfartsdirektoratet finner det klart at vedkommende er tilstrekkelig kvalifisert til å ivareta oppgavene i den ledige stillingen på en betryggende måte.*

(2) Dispensasjon som fører, plattformsjef eller maskinsjef skal imidlertid ikke gis, bortsett fra tilfeller som nevnt i fjerde ledd og under force majeure forhold, og da bare for kortest mulig tidsrom.

(3) Dispensasjon for en stilling skal bare gis til personer som er behørig sertifisert til den nærmeste underordnede stilling. Hvor det ikke kreves sertifikat for den underordnede

stilling, kan dispensasjon gis til en person som innehar kvalifikasjoner og praksis som etter Sjøfartsdirektoratets vurdering tilsvarer kravene til stillingen som skal fylles. Vedkommende skal, dersom han ikke innehar et dekkende sertifikat, bli pålagt å gjennomgå en prøve som aksepteres av Sjøfartsdirektoratet og som viser at dispensasjonen trygt kan gis. Vedkommende stilling skal så snart som mulig besettes av innehaver med det for stillingen påbudte sertifikat.

(4) Bestemmelsene i annet ledd om dispensasjon for fører, plattformsjef eller maskinsjef gjelder ikke for:

- a) fører, plattformsjef eller maskinsjef på skip som utelukkende anvendes i fart på helt innelukket farvann, herunder tilgrensende farvann ut over riksgrensen mot Sverige; eller
- b) fører av ikke sjøgående passasjer- og lasteskip hvis største lengde er 15 m og derover, men ikke mer enn 50 bruttotonn; eller
- c) fører eller maskinist på fiske- og fangstfartøy.

(5) I tilfelle hvor et skip ved ommåling, ombygging uten økt lengde eller innbygging av åpent rom får økt tonnasje med den følge at den tidligere fører eller styrmann på skipet ikke lenger har tilstrekkelig sertifikat for stillingen, kan Sjøfartsdirektoratet gi tillatelse til at vedkommende fortsetter i sin stilling når dette ikke strider mot internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til og for øvrig anses sikkerhetsmessig forsvarlig.

§ 12-2

Ikrafttredelse, opphevelse mv.

- (1) Denne forskriften trer i kraft 1. juli 2003.
- (2) For underordnet personell i tjeneste før 1. juli 2003 trer § 2-1 om grunnleggende beredskaps- og sikkerhetsopplæring i kraft 1. januar 2004.
- (3) Fra samme tidspunkt oppheves følgende forskrifter:
 - a) Forskrift av 29. april 1998 nr. 398 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.
 - b) Forskrift av 29. april 1998 nr. 397 om adgang for innehaver av utenlandsk sertifikat til å gjøre tjeneste i sertifikatpliktig stilling på norske skip, borefartøyer eller andre flyttbare innretninger i sjøen.
 - c) Forskrift av 11. desember 1981 nr. 3809 om sertifikater for skipskokker.
 - d) Forskrift av 11. desember 1981 nr. 3808 om kvalifikasjonskrav for fører av passasjerskip under 25 registertonn brutto.
 - e) Forskrift av 1. april 1996 nr. 320 om sertifikater og kvalifikasjonskrav for bemanningen på flyttbare innretninger.

AVSNITT 4.2

Ansettelsesforhold og økonomiske rettigheter

Forskrift 3. februar 1986 nr. 230 om ansettelsesavtale og hyreoppgjørsskjema

Fastsatt av Direktoratet for sjømenn 3. februar 1986 med hjemmel i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 3 nr. 1 og § 21 åttende ledd, jf. delegeringsvedtak 23. desember 1988 nr. 1081 og delegeringsvedtak 27. desember 1988 nr. 4321. Endret 25 nov 1988 nr. 992, 29 des 1989 nr. 1414, 15 des 1992 nr. 1149, 4 feb 2005 nr. 103 (hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde	1220
§ 2	Ansettelsesavtalens innhold m.v.	1220
§ 3	Formular for ansettelsesavtale.....	1221
§ 4	Hyreoppgjørsskjema	1221
§ 5	Ikrafttredelse	1221

§ 1

Virkeområde

Med de unntak og særbestemmelser som følger av forskrift om sjømannslovens virkeområde, gjelder denne forskrift for den som skal tjenestegjøre som arbeidstaker på norske skip, fiske- og fangstfartøyer samt flyttbare innretninger.

§ 2

Ansettelsesavtalens innhold m.v.

Ansettelsesavtalen skal inneholde opplysninger om :

- a) Arbeidstakerens fulle navn, fødselsnummer (i mangel av dette fødselsår og dato), bosted og nasjonalitet,
- b) arbeidsgiverens navn og adresse,
- c) fartøyets navn når det gjelder tjeneste på ett fartøy,
- d) den stilling arbeidstaker skal tiltre tjenesteforholdet i. Senere endringer i stilling skal på-føres ansettelsesavtalen,
- e) det som måtte være avtalt om:
 - ansettelse med rett og plikt til å tjenestegjøre på flere fartøyer tilhørende rederiet eller- fartøyer tilhørende andre, og som rederiet har mannskapsmessig samarbeid med,
 - ansettelse for et bestemt tidsrom,

- ansettelse for en bestemt reise,
- arbeid av forbigående varighet,
- eventuell prøvetid,
- gjensidig oppsigelsesfrist,
- eventuell tidligste oppsigelsesdato,
- eventuelt fratredelsessted ved ansettelsesforholdets opphør,
- f) tariffavtale som vil komme til anvendelse på forholdet. Foreligger ingen slik tariffavtale, oppgis avtalt månedshyre og overtidsbetaling pr. time,
- g) den dag hyren skal løpe fra, samt hvor lang tid reisen forutsettes å ta hvis hyren er fastsatt for en bestemt reise,
- h) sted og dato for avtalens inngåelse,
- i) øvrige tilsetningsvilkår.

Ansettelsesavtalen skal undertegnes av arbeidstaker og arbeidsgiver eller den arbeidsgiveren gir fullmakt. Partene skal ha hvert sitt eksemplar av ansettelsesavtalen.

§ 3

Formular for ansettelsesavtale

Ansettelsesavtale skal inngås på formular fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad godkjenne annet formular for ansettelsesavtale.

Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke for arbeidstakere på fiske- og fangstfartøyer.

§ 4

Hyreoppgjørsskjema

Arbeidstakeren skal hver måned ha skriftlig oppgave over den hyre eller annen godtgjøring han har krav på.

Oppgaven skal foruten personalopplysninger og fartøyets navn inneholde opplysninger om hvordan inntekten er beregnet og hvilke fradrag som er foretatt.

Ved ansettelsesforholdets opphør skal oppgaven undertegnes av arbeidstakeren og arbeidsgiveren eller den arbeidsgiveren gir fullmakt.

Bestemmelsene i denne paragraf gjelder ikke for arbeidstakere på fiske- og fangstfartøyer.

§ 5

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 3. mars 1986.

Fra samme tid oppheves forskrifter om hyrekontrakt, hyreoppgjørsskjema, avregningsperm og notering av oppsiing fastsatt av Direktoratet for sjømenn 16. oktober 1975 i medhold av sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 §§ 3, 5 og 21 og kgl.res. av 8. august 1975.

Forskrift 3. februar 1986 nr. 241 om erstatning for tapte eiendeler

Fastsatt av Direktoratet for sjømenn 3. februar 1986 med hjemmel i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 47, jf. delegeringsvedtak 23. desember 1988 nr. 1081 og delegeringsvedtak 27. desember 1988 nr. 4321. Endret 15. desember 1992 nr. 1147, 4. februar 2005 nr. 105.

INNHold

§ 1	Definisjoner	1222
§ 2	Erstatning etter sjømannslovens § 47 første ledd.....	1222

§ 3	Erstatning etter sjømannslovens § 47 annet ledd	1222
§ 4	Særskilt erstatning av egen arbeidsredskap	1222
§ 5	Ikrafttredelse	1222

§ 1

Definisjoner

1. Med fartøy menes skip, fiske- og fangstfartøyer samt andre flyttbare innretninger som kommer inn under sjømannslovens virkeområde.
2. Med innenriks fart forstås i denne forskrift innsjø- og elvefart i Norge og fart på den norske kyst, unntatt fart på Svalbard og Jan Mayen. Med utenriks fart forstås all fart utenfor innenriks fart.

§ 2

Erstatning etter sjømannslovens § 47 første ledd

1. Med mindre det er fastsatt høyere satser i tariffavtale, utbetales erstatning for eiendeler som er skadet eller tapt under forhold som omhandlet i sjømannslovens § 47 første ledd med følgende beløp:
 - a) arbeidstakere på fartøy i utenriks fart, inntil to tredjedeler av grunnbeløpet i lov om folketrygd 17. juni 1966 nr. 12,
 - b) arbeidstaker på fartøy i innenriks fart og ruteløser, inntil en halvpart av grunnbeløpet i folketrygdloven.
2. Satsene nevnt i nr. 1 fastsettes ut fra størrelsen av grunnbeløpet på skadetidspunktet og avrundes oppover til nærmeste hele 100 kroner.

§ 3

Erstatning etter sjømannslovens § 47 annet ledd

For eiendeler til personlig bruk som arbeidstakeren oppbevarer om bord eller eiendeler som fartøyet oppbevarer for han og som blir mistet eller skadet på annen måte enn nevnt i sjømannslovens § 47 første ledd, utbetales erstatning med de samme beløp som er nevnt i § 2. Erstatning etter denne paragraf kan settes ned eller falle bort i den utstrekning dette finnes rimelig under hensyn til utvist adferd, forholdene om bord eller omstendighetene for øvrig.

§ 4

Særskilt erstatning av egen arbeidsredskap

For bøker, instrumenter, verktøy eller liknende som arbeidstaker selv holder for utførelsen av sin tjeneste om bord, tilkommer han særskilt erstatning. Dersom det ikke er truffet annen avtale i tariffavtale, beregnes erstatningen etter nyanskaffelsesverdien.

§ 5

Ikrafttredelse

1. Denne forskrift trer i kraft 3. mars 1986.
2. Fra samme tid oppheves forskrift om erstatning for eiendeler som er skadet eller tapt ved forlis, sjørøveri, brann, annet havari eller annen ulykke m.v. fastsatt av Direktoratet for sjømenn 2. november 1977 med senere endringer av beløpsgrensene i forskriftens § 1 første ledd, senest 1. februar 1985 i medhold av sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 47 og kgl.res. av 8. august 1975.

Forskrift 3. februar 1986 nr. 243 om norsk utenriksstasjons lån til sjømenn

Fastsatt av Direktoratet for sjømenn 3. februar 1986 med hjemmel i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 51, jf. delegasjonsvedtak av 8. august 1975 fra Utenriksdepartementet. Endret av Sjøfartsdirektoratet 29. desember 1989 nr. 1414, jf. delegasjonsvedtak 23. desember 1988 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret 4. februar 2005 nr. 104.

INNHold

§ 1	Virkeområde	1223
§ 2	Hva lån kan benyttes til	1223
§ 3	Tilbakebetaling av lån	1223
§ 4	Ikrafttredelse	1224

§ 1

Virkeområde

1. Lån etter denne forskrift kan kreves av sjømann som er uten midler til sitt underhold og som kan godtgjøre at han er bosatt i Norge. Sjømannen plikter å gi slike opplysninger om sitt siste tjenesteforhold som kan ha betydning for vurderingen av om lån kan ytes.
2. Har en sjømann en fordring på rederiet eller har rederiet plikt til å sørge for sjømannens underhold, videre befordring eller hjemreise, skal sjømannen vises til rederiets representanter på stedet, dersom slike finnes. Sjømannen har først krav på lån når henvendelsen ikke fører frem. Utenriktjenestemannen skal hjelpe sjømannen i forbindelse med slik henvendelse som nevnt i første punktum.
3. Sjømann som oppfyller vilkårene for å få utbetalt støtte ved arbeidsledighet på vedkommende sted, kan bare ytes lån til hjemreise med mindre også slike utgifter dekkes av trygden.

§ 2

Hva lån kan benyttes til

1. Lån kan ytes til kortere opphold i vedkommende havn enten i påvente av ny rederiansettelse eller når oppholdet av andre grunner er en velferdssak for sjømannen.
2. Lån kan også ytes til hjemreise eller reise til havn hvor sjømannen kan vente å få rederiansettelse.
3. Lån kan etter utenriksstasjonens vurdering gis i form av kontante penger, garanti for opphold eller billetter til reise. Billetter skal så vidt mulig gjøres uomsettelige.
4. Lån til annet formål kan bare gis etter samtykke fra Sjøfartsdirektoratet.

§ 3

Tilbakebetaling av lån

1. Den sjømann som ytes lån av en utenriksstasjon, skal straks undertegne et lånedokument som er avfattet på formular fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.
2. Sjøfartsdirektoratet kan fastsette pålegg om trekk i hyre og trekkets størrelse med et bestemt beløp pr. måned. Ved fastsettelsen skal det blant annet tas hensyn til lånets størrelse, skyldnerens forsørgelsesbyrde og økonomiske forhold for øvrig.
3. Trekk som er eller blir pålagt til dekning av underholdsbidrag eller skatt og offentlige avgifter, skal ha fortrinnsrett fremfor trekk av de i denne forskrift omhandlede lån.

§ 4*Ikrafttredelse*

Denne forskrift trer i kraft 3. mars 1986.

2. Fra samme tid oppheves forskrifter om lån til sjømann i utlandet fastsatt ved kgl.res. av 13. november 1953 med hjemmel i sjømannslov 17. juli 1953 § 77.

Forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste

Fastsatt ved kgl.res. av 25. november 1988 med hjemmel i lov av 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstakere på skip m.v., jf. kgl.res. av 1. oktober 1971. Fremmet av Utenriksdepartementet. Endret 2 juni 2005 nr. 677.

INNHold

§ 1	Definisjoner	1224
§ 2	Virkeområde	1224
§ 3	Kontrollmyndighet m.v.	1225
§ 4	Kontrollens omfang	1225
§ 5	Kontrollplikt, personomfang m.v.	1225
§ 6	Gjennomføring av kontroll	1226
§ 7	Innsending av melding til sentralregister	1226
§ 8	Sjøfartsbok/fartsoppgave	1226
§ 9	Mannskapsliste	1227
§ 10	Gebyrer	1227
§ 11	Avvik	1227
§ 12	Overtredelse	1227
§ 13	Ikrafttredelse	1228

§ 1*Definisjoner*

I denne forskrift betyr:

- a) Fartøy: Skip, borefartøy og andre flyttbare innretninger.
- b) Arbeidsgiver: Rederi eller annen arbeidsgiver.
- c) Kontrollmyndighet:
 1. Norsk utenriksstasjon, lokale kontorer i arbeids- og velferdsforvaltningen i Norge eller annen offentlig institusjon som er spesielt bemyndiget til å føre kontroll i henhold til denne forskrift.
 2. Arbeidsgiver/skipsfører som fører forkontroll i henhold til denne forskrift.
- d) Skipsfører: Fører av fartøy, herunder plattformsjef.
- e) Maritim tjeneste: Tjeneste på fartøy.

Endret ved forskrift 16. august 2006 nr. 990.

§ 2*Virkeområde*

1. Denne forskrift gjelder for tjeneste både på fartøy registrert i norsk ordinært skipsregister og i norsk internasjonalt skipsregister, jf. dog § 5 nr. 4.

2. Bestemmelsene i lov 18. juni 1971 nr. 90 om mønstring av arbeidstakere på skip m.v. og denne forskrift gjelder ikke på utenlandsk fartøy, med unntak av § 8, 1. ledd. Norske

arbeidstakere må selv kunne dokumentere sin tjeneste på utenlandsk fartøy når dette kreves av hensyn til norske bestemmelser.

Endret ved forskrift 2 juni 2005 nr. 677.

§ 3

Kontrollmyndighet m.v.

Skipsføreren, rederiet og arbeidsgiveren har ansvaret for at forkontrollen blir gjennomført, og at forholdene legges til rette for den offentlige kontroll.

Offentlig kontroll av maritim tjeneste i henhold til denne forskrift utføres av kontrollmyndighet som nevnt i § 1, pkt c) 1, og ledes av vedkommende direktorat som gir nærmere retningslinjer for kontrollen.

§ 4

Kontrollens omfang

Det skal kontrolleres at:

- a) Ansettelsesforholdet er i samsvar med bestemmelser fastsatt i lov, forskrift eller avtale.
- b) Arbeidstakeren har de kvalifikasjoner som kreves til den aktuelle stilling.
- c) Foreskreven helseerklæring foreligger.
- d) Arbeidstakerens vernepliktsforhold ikke er til hinder for tjenestegjøring til sjøs (utenriks fart).
- e) Sjøfartsbok eller fartsoppgave er utstedt.
- f) Arbeidstakerens identitet er tilstrekkelig dokumentert, kontrollert og verifisert før tiltredelse. Arbeidstakere som kommer fra land som har ratifisert ILO-konvensjon nr. 108 eller ILO-konvensjon nr. 185 om sjømenns nasjonale identitetskort, skal fremvise dette. Arbeidstakere fra land som ikke har ratifisert denne konvensjonen må enten fremvise identitetsbevis for sjømenn hjemlet i sitt eget lands lovgivning eller dersom slikt ikke er tilgjengelig, fremvise sitt reisepass. Identitetsbevis utstedt av annen stat kan kun godtas dersom sjømannen er bosatt i den staten. Dersom kun pass foreligger, skal det i tillegg forvises om at arbeidstakeren er sjømann ved annen dokumentasjon utstedt av myndighet i sjømannens hjemland, eller tidligere tjeneste som sjømannen har gjennomført. Arbeidstaker skal i tillegg ha med seg om bord nødvendig reisedokument og annen dokumentasjon for dennes identitet.

Endret ved forskrift 2 juni 2005 nr. 677.

§ 5

Kontrollplikt, personomfang m.v.

1. Arbeidsgiveren skal påse at den kontroll som er nevnt i § 4 blir foretatt, og at dokumentasjon for dette er tilgjengelig til enhver tid.

Utlending som ikke er bosatt i Norge og er ansatt av utenlandsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på turistskip, er bare underlagt forkontroll i henhold til § 4 bokstavene a og c. Kontrollen foretas av skipsføreren.

Ved tiltredelse i nytt ansettelsesforhold skal det for person som innehar stilling i henhold til fartøyets bemanningsoppgave, eller som inngår i den maritime tilleggsbemanning, foretas offentlig kontroll. Det samme gjelder for person som ansettes av rederiet, og som ikke kommer inn under dette ledds første punktum. Det skal skriftlig bekreftes at ansettelsesavtalen er forevist kontrollmyndigheten, og at det er dokumentert at de krav som fremgår av § 4 er oppfylt. Arbeidsgiver skal fremlegge for offentlig kontrollmyndighet en egenerklæring om at forkontroll av de krav som fremgår av § 4 er gjennomført.

Egenerklæringen skal dokumentere at arbeidsgiver har kontrollert hvert enkelt punkt før tiltredelse.

2. Kontroll ved offentlig myndighet skal for arbeidstaker nevnt i nr. 1 tredje ledd foretas også når det i ansettelsesavtalen gjøres endring som vil innebære at ansettelsesvilkårene ikke er i overensstemmelse med tidligere inngått avtale eller med eventuell tariffavtale som kommer til anvendelse på ansettelsesforholdet.
3. Når ansettelsesforholdet opphører foretar skipsføreren den nødvendige kontroll, herunder med at arbeidstakeren har fått det han har krav på i henhold til lov og tariffavtale.
4. Unntatt fra kontroll i henhold til denne forskrift er:
 - a) Arbeidstaker på fartøy under 250 bruttotonn.
 - b) Arbeidstaker på fiske- eller fangstfartøy når det brukes som sådant.
 - c) Arbeidstaker på fartøy i fart på norske innsjøer og elver.
 - d) Person som tjenestegjør på fartøy tilhørende Forsvaret.
 - e) Person som bare arbeider om bord mens fartøyet ligger i havn.
 - f) Person som bare foretar inspeksjon ombord.
5. Vedkommende direktorat foretar kontroll basert på bemanningsoppgaven, opplysninger fra den enkelte arbeidsgiver, tilsynsbesøk ombord og andre opplysninger som måtte være tilgjengelige.

Endret ved forskrift 2 juni 2005 nr. 677.

§ 6

Gjennomføring av kontroll

1. Kontroll i forbindelse med tiltredelse i nytt ansettelsesforhold, jf. § 5 nr. 1, foretas før tiltredelsen.
2. Arbeidstakeren må fremlegge tilfredsstillende dokumentasjon slik at arbeidsgiveren kan foreta kontroll av de krav som fremgår av § 4. Ved offentlig kontroll må arbeidsgiveren fremlegge ansettelsesavtale samt tilfredsstillende dokumentasjon av at forholdene i § 4 er kontrollert. Slik dokumentasjon skal omfatte offentlig attestert kopi av sertifikatet dersom sertifikatet ikke fremlegges. Vedkommende kontrollmyndighet kan kreve at arbeidstakeren møter fram personlig.

Endret ved forskrift 2 juni 2005 nr. 677.

§ 7

Innsending av melding til sentralregister

1. For arbeidstaker som omhandles i § 5 nr. 1 tredje ledd skal arbeidsforholdet registreres i et sentralregister.
2. Kontrollmyndighet sender melding om tiltredelse i nytt ansettelsesforhold, jf. § 5 nr. 1 tredje ledd. Arbeidsgiver sender melding når arbeidstakeren fratrær ansettelsesforholdet.
3. For arbeidstaker som ikke er fast ansatt skal det også gis melding når han skifter fartøy i forbindelse med avspasering av ferie eller fritid eller av andre årsaker, og ved avbrudd i tjenesten som ved permittering, sykdom, velferdspermisjon o.l.
4. Melding sendes til nærmere angitt institusjon. Vedkommende direktorat gir nærmere retningslinjer for meldingens form og innhold.

§ 8

Sjøfartsbok/fartsoppgave

1. *Utstedelse*
Til norsk statsborger utstedes sjøfartsbok.

Til utlending utstedes fartsoppgave. For utlending som ikke er bosatt i Norge, og som er ansatt av utenlandsk arbeidsgiver for å betjene passasjerer på turistskip, utstedes fartsoppgave bare når arbeidstakeren krever å få slik oppgave.

Fartsoppgave utstedes av offentlig kontrollmyndighet i Norge eller i utlandet. Sjøfartsbok kan bare utstedes av offentlig kontrollmyndighet i Norge.

2. *Påtegninger*

Påtegning om sertifikater og andre kvalifikasjoner som er bestemt innført i sjøfartsbok eller fartsoppgave, skal foretas av offentlig kontrollmyndighet. Det samme gjelder opplysninger om militære forhold.

3. *Innføring av fartstid*

- a) I sjøfartsbok og fartsoppgave skal innføring av fartstid foretas av skipsfører. Dersom slik innføring ikke er foretatt, kan den foretas av kontrollmyndighet som nevnt i § 1 c) nr. 1.
- b) Fartstid regnes fra og med tiltredelsesdagen til og med fratredelsesdagen, med fradrag for avbrudd i tjenesten p.g.a. sykdom, permittering, velferdspermisjon og lignende lengre tids tjenesteavbrudd.
- c) Arbeidsgiveren skal oppbevare dokumentasjon av arbeidstakernes fartstid inntil slik dokumentasjon ikke lenger kan antas å ha betydning for deres opparbeiding eller vedlikehold av sertifikatrettigheter.

4. Vedkommende direktorat gir nærmere bestemmelser om form og innhold for sjøfartsbok og fartsoppgave, og om hvilke påtegninger og innføringer som skal foretas.

Endret ved forskrift 2 juni 2005 nr. 677.

§ 9

Mannskapsliste

Rederiet og skipsføreren skal føre oppgave over hvilke arbeidstakere som til enhver tid befinner seg om bord på det enkelte fartøy. Vedkommende direktorat eller annen offentlig myndighet kan kreve å få utlevert slike oppgaver. Offentlig myndighet kan ved tilsyn kreve å få utlevert egenerklæring om forkontroll, jf. § 5.

Endret ved forskrift 2 juni 2005 nr. 677.

§ 10

Gebyrer

For offentlig kontroll av maritim tjeneste og utstedelse av fartsoppgave som foretas av norsk utenriksstasjon, betales gebyr i henhold til gjeldende gebyrtariff som er fastsatt med hjemmel i lov av 18. juli 1958 nr. 1 om utenriks tjenesten.

§ 11

Avvik

Vedkommende direktorat kan i særlige tilfelle tillate avvik eller stille andre krav enn fastsatt i denne forskrift, når dette ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

§ 12

Overtredelse

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift straffes med bøter i henhold til Almindelig borgelig Straffelov av 22. mai 1902 § 339 nr. 2, hvis ikke strengere straff kommer til anvendelse i henhold til annen lovbestemmelse.

§ 13***Ikrafttredelse***

Denne forskrift trer i kraft 1. januar 1989. Fra samme tid oppheves forskrift av 15. juni 1987 nr. 576 om mønstring av arbeidstakere på fartøy.

Forskrift 25. april 2002 nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 25. april 2002 med hjemmel i sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18 og lov 3. juni 1977 nr. 50 om arbeidstiden på skip. Jf. EØS-avtalens vedlegg XVIII nr. 29 (direktiv 94/33/EF). Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 6, 18, 22, 23, 24, 29 og 30, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	1229
§ 1 Virkeområde	1229
§ 2 Definisjoner	1229
§ 3 Plikter	1229
§ 4 Fravik	1229
Kapittel 2 Vern av unge i arbeidet	1230
§ 5 Risikovurdering og tiltak	1230
§ 6 Helseundersøkelse	1230
§ 7 Underrettelse av unge og foreldre/verger	1230
§ 8 Arbeidsforbud	1230
Kapittel 3 Arbeidstidsbestemmelser for ungdom	1231
§ 9 Arbeidstid for ungdom	1231
§ 10 Forbud mot nattarbeid	1232
§ 11 Hvilepauser og fritid	1232
§ 12 Ekstraarbeid i tilfelle ulykke og lignende	1232
Kapittel 4 Tilsyn og hjemreise mv. for ungdom	1233
§ 13 Tilsyn med tilpassing om bord	1233
§ 14 Vern mot rusmidler	1233
§ 15 Hjemreise ved manglende tilpassing	1233
§ 16 Hjemreise for de under 18 år	1233
Kapittel 5 Spesielle regler for utplassering av ungdom i praktiskarbeid i innenriks fart	1234
§ 17 Vilkår for utplassering	1234
§ 18 Alminnelige bestemmelser ved utplassering	1234
§ 19 Plikter og rettigheter for utplassert ungdom	1234
§ 20 Skipsførers spesielle plikter	1234
§ 21 Rederiets plikter og rettigheter	1235
§ 22 Utplasseringsinstitusjonens ansvar	1235
Kapittel 6 Avsluttende bestemmelser	1235
§ 23 Ikrafttredelse	1235

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

Bestemmelsene i denne forskrift gjelder for arbeid, og arbeid som er ledd i lærlingkontrakter eller videregående opplæring, som utføres av ungdom under 18 år på norske skip, herunder fiske- og fangstfartøy.

Forskriften gjelder tilsvarende for ungdom som har fylt 14 år og er utplassert i arbeid på skip i innenriks fart som ledd i skolegang eller praktisk yrkesorientering.

Bestemmelsene i denne forskriften kommer i tillegg til de generelle bestemmelsene i forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip og den til enhver tid gjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) ungdom eller unge; enhver arbeidstaker som er under 18 år.
- b) utplassering i arbeid på skip i innenriks fart som ledd i skolegang eller praktisk yrkesorientering, når arbeidet ikke kan være til skade for deres helse eller utvikling; grunnskolens praksisordninger i arbeidslivet eller Arbeids- og velferdsetatens yrkesorienterende programmer.

Endret ved forskrift 28. juni 2006 nr. 855 (i kraft 1. juli 2006).

§ 3

Plikter

Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal påse, sørge for og medvirke til at forskriften gjennomføres i samsvar med pliktbestemmelsene i skipssikkerhetsloven og i denne forskriften.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 4

Fravik

Sjøfartsdirektoratet kan etter skriftlig søknad i enkelttilfeller fravike bestemmelsene i denne forskrift slik det er bestemt i § 8, tredje ledd, § 9, sjuende ledd, § 10, tredje ledd og § 11, fjerde ledd når det er helse- og sikkerhetsmessig forsvarlig. De bestemmelser som kan fravikes ved dispensasjon er ikke bindende for arbeid som er ledd i godkjente lærlingkontrakter eller videregående opplæring.

Kapittel 2

Vern av unge i arbeidet

§ 5

Risikovurdering og tiltak

Rederiet og skipsføreren skal før inngåelse av ansettelsesavtale eller ved vesentlige endringer av arbeidsforholdene påse og sørge for at det blir vurdert om påvirkningene i arbeidsmiljøet kan gi risiko for skade på unge arbeidstakere.

Det skal under denne vurderingen tas hensyn til den særlige risiko som skyldes ungdoms manglende erfaring, manglende bevissthet om eksisterende eller mulig risiko eller det forhold at de ikke er fullt utviklet.

Vurderingen skal særlig vedrøre følgende forhold:

- a) arbeidsstedets og arbeidsplassens utstyr og innretning,
- b) arten, graden og varigheten av utsettelsen for fysiske, biologiske og kjemiske faktorer,
- c) utformingen, valget og anvendelsen av arbeidsutstyr,
- d) organiseringen av arbeidet,
- e) de unges nivå med hensyn til opplæring og instruksjon.

Avdekker vurderingen at ungdom utsettes for risiko skal skipsfører og/eller rederi iverksette det nødvendige for å ivareta de unges sikkerhet og helse.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 6

Helseundersøkelse

Viser risikovurderingen som nevnt i § 5 at det er risiko for, eller er det grunn til å tro, at ungdom har vært utsatt for noe som kan ha betydning for deres sikkerhet, fysiske eller psykiske helse eller utvikling skal de regelmessig undergis hensiktsmessig legeundersøkelse. Rederiet bærer utgiftene ved en slik helseundersøkelse.

§ 7

Underrettelse av unge og foreldre/verger

Skipsføreren/rederiet plikter å informere de unge om de forhold vurderingen som nevnt i § 5 avdekker samt hvilke sikkerhetstiltak som er iverksatt for å ivareta de unges sikkerhet og helse. Tilsvarende informasjon har de unges foreldre eller verger krav på.

§ 8

Arbeidsforbud

Ungdom skal ikke utføre arbeid som:

- a) objektivt sett overstiger deres fysiske eller psykiske yteevne,
- b) medfører skadelig utsettelse for giftige eller kreftfremkallende faktorer, faktorer som forårsaker arvelige eller genetiske skader, faktorer som forårsaker fosterskader, eller faktorer som på annen måte kan forårsake kroniske skader for mennesker,
- c) medfører utsettelse for skadelig stråling,
- d) som innebærer ulykkesrisiko, som ungdom må antas ikke å kunne være kjent med eller avverge på grunn av manglende kjennskap til sikkerhetsaspektene eller manglende erfaring eller øvelse, eller
- e) på grunn av ekstrem kulde eller varme eller på grunn av støy eller rystelser bringer deres helse i fare.

Følgende ikke uttømmende liste er retningsgivende for hva slags arbeid som ikke kan utføres av ungdom:

- a) arbeid som medfører utsettelse for ioniserende stråling,
- b) arbeid i hyperbarisk atmosfære, f.eks. i trykkamre og ved dykking,
- c) arbeid som medfører utsettelse for biologiske faktorer som kan fremkalle alvorlig sykdom eller på annen måte være farlig for ungdom,
- d) arbeid med stoffer og produkter som er klassifisert som giftige (T), svært giftige (Tx), etsende eller eksplosive,
- e) arbeid med stoffer og produkter som er klassifisert som skadelige (Xn) og som har en eller flere av følgende risikoadvarsler:
 - 1. fare for uheldig skadevirkning,
 - 2. mulig fare for uheldig skadevirkning,
 - 3. kan forårsake allergi ved innånding eller hudkontakt,
 - 4. fare for kreft,
 - 5. fare for arvelige skader,
 - 6. kan svekke fruktbarheten,
 - 7. kan forårsake fosterskader,
- f) arbeid med stoffer og produkter som er klassifisert som irriterende (Xi) og som har en eller flere av følgende risikosetninger:
 - 1. ekstremt brannfarlig,
 - 2. kan forårsake allergi ved innånding,
 - 3. kan forårsake allergi ved hudkontakt,
- g) arbeid med stoffer og preparater som er kreftfremkallende,
- h) arbeid med bly og blyforbindelser,
- i) arbeid med fremstilling og håndtering av redskap, fyrverkeri og objekter som inneholder sprengstoff,
- j) arbeid som innebærer håndtering av utstyr til produksjon, oppbevaring eller anvendelse av komprimerte, flytende eller oppløste gasser,
- k) arbeid som innebærer risiko for høyspenning.

Sjøfartsdirektoratet kan fravike bestemmelsene i denne paragraf hvis dette er nødvendig av hensyn til den yrkesmessige utdanning for ungdom, og arbeidet skjer under tilsyn av skipsfører, den denne har delegert ansvaret til eller et verneombud.

Kapittel 3

Arbeidstidsbestemmelser for ungdom

§ 9

Arbeidstid for ungdom

Arbeidstiden for ungdom skal være slik at den ikke hindrer skolegang de trenger for sin utdanning, eller hindrer dem i å dra nytte av undervisningen.

Personer som ikke har fylt 16 år, kan ikke benyttes til arbeid mot lønn eller annen godtgjørelse. Dette gjelder likevel ikke for personer på fiske- og fangstfartøy, eller skip som benyttes utenfor næringsvirksomhet.

For ungdom som er under 15 år eller skolepliktig, må den alminnelige arbeidstid ikke overstige 2 timer i døgnet og 12 timer i uken. På undervisningsfrie dager kan arbeidstiden heves til 7 timer i døgnet. I skolefrie perioder på minst én uke kan arbeidstiden heves til 7 timer i døgnet og 35 timer i uken.

For ungdom som er under 15 år eller skolepliktig, og som arbeider som ledd i ordning med vekslende teoretisk og/eller praktisk utdanning, må arbeids- og skoletid til sammen ikke overstige 8 timer i døgnet eller 40 timer i uken.

For ungdom som er fylt 15 år og som ikke er skolepliktig, må den alminnelige arbeidstiden ikke overskride 8 timer i døgnet eller 40 timer i uken.

Ved tilsetning hos flere arbeidsgivere skal arbeidstiden etter de tre foregående ledd legges sammen. Arbeidsgiver skal skaffe seg kjennskap til ungdoms skoletid og arbeidstid hos andre arbeidsgivere.

Ungdom under 18 år må ikke nyttes til overtidsarbeid.

Sjøfartsdirektoratet kan fravike tredje og fjerde ledd i denne paragraf når det er helse- og sikkerhetsmessig forsvarlig.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 10

Forbud mot nattarbeid

Ungdom under 18 år må ikke arbeide mellom klokken 2000 og klokken 0800 i større utstrekning enn at vedkommende får minst 9 timers sammenhengende fritid i dette tidsrom. Dette gjelder dog ikke arbeid som nevnt i lov om arbeidstid på skip § 7 nr. 1.

På fiskefartøy skal følgende regler gjelde: Ungdom som er under 15 år eller er skolepliktig skal ha sammenhengende arbeidsfri mellom klokken 2000 og klokken 0600. Ungdom mellom 15 og 18 år skal ha en sammenhengende arbeidsfri periode mellom klokken 2200 og 0600 eller mellom klokken 2300 og 0700.

Sjøfartsdirektoratet kan dispensere fra forbudet mot nattarbeid for ungdom som har fylt 15 år og som ikke er skolepliktige når dette er nødvendig for deres yrkesopplæring og det skjer under tilsyn av skipsfører, den denne har delegert ansvaret til eller et verneombud.

Før ungdom settes til nattarbeid, og deretter med jevne mellomrom, skal de tilbys helseundersøkelse og vurdering av sin arbeidsevne, med mindre de bare unntaksvis arbeider i det tidsrommet nattarbeid er forbudt. Rederiet bærer utgiftene ved slik helseundersøkelse.

§ 11

Hvilepauser og fritid

Ungdom under 18 år skal ha en pause på minst 30 minutter, om mulig sammenhengende dersom den daglige arbeidstid overstiger 4 1/2 time.

Ungdom som er under 15 år eller er skolepliktig, skal ha en sammenhengende hvileperiode mellom to arbeidsperioder på minst 14 timer. Ungdom som har fylt 15 år og som ikke er skolepliktig, skal ha en sammenhengende hvileperiode på minst 12 timer mellom to arbeidsperioder.

Ungdom som er under 18 år skal ha en sammenhengende ukentlig fritid på minst 36 timer. Fritiden skal så vidt mulig omfatte søn- eller helligdag.

Sjøfartsdirektoratet kan etter søknad dispensere fra bestemmelsene om hviletid og fritid i første – tredje ledd dersom det er nødvendig for de unges yrkesopplæring.

§ 12

Ekstraarbeid i tilfelle ulykke og lignende

Ovennevnte begrensninger i arbeidstid for ungdom som er fylt 15 år og som ikke er skolepliktig, gjelder ikke ekstraarbeid på grunn av sikkerhetstjeneste som nevnt i den til enhver tid gjeldende forskrift om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.

Kapittel 4

Tilsyn og hjemreise mv. for ungdom

§ 13

Tilsyn med tilpassing om bord

Skipsføreren skal føre et spesielt tilsyn med hvordan personer under 18 år tilpasser seg forholdene om bord og i havn. Om nødvendig skal skipsføreren sørge for at det utpekes en egen kontaktperson for slik ungdom.

Har skipsfører i utenriksfart grunn til å tro at det hos slik ungdom er inntrådt fysiske eller psykiske forstyrrelser som antas å gjøre det utilrådelig at vedkommende fortsetter tjenesten, skal skipsføreren etter å ha undersøkt forholdene bringe tjenesteforholdet om bord til opphør og fatte beslutning om hjemsendelse av den unge. Før skipsfører fattet slik beslutning skal han om mulig rådføre seg med lege.

§ 14

Vern mot rusmidler

Forbud i lov av 2. juni 1989 nr. 27 om omsetning av alkoholholdig drikk m.v. mot salg eller skjenking av rusdrikk, gjelder tilsvarende for ungdom under 18 år som er tilsatt på norske skip.

Finner skipsføreren at slik ungdom i utenriks fart misbruker eller er i ferd med å utvikle et avhengighetsforhold til alkohol eller andre rusmidler, skal skipsføreren etter å ha undersøkt forholdene bringe tjenesteforholdet om bord til opphør og fatte beslutning om hjemsendelse av den unge. Før skipsfører fattet slik beslutning skal han om mulig rådføre seg med lege.

§ 15

Hjemreise ved manglende tilpassing

Blir tjenesteforholdet om bord brakt til opphør som nevnt i § 13, annet ledd og § 14, annet ledd, skal utgiftene ved reise til bostedet dekkes av staten hvis den unge ikke har rett til fri hjemreise etter andre bestemmelser. Dersom den unge ikke er bosatt i Norge, skal utgiftene til hjemreise dekkes av rederiet.

Ved beslutning om hjemsendelse av ungdom som nevnt i § 13, annet ledd og § 14, annet ledd, skal det såvidt mulig holdes avhør som fastsatt i sjømannsloven § 16. Protokoll eller journalutdrag fra slikt avhør skal sammen med andre saksdokumenter sendes Sjøfartsdirektoratet. Disse dokumenter og eventuell senere fremstilling av den unge for autorisert sjømannslege vil gi grunnlag for dyktighets- eller udyktighetserklæring for videre tjeneste til sjøs. Dersom denne legeundersøkelse viser at den unge var arbeidsudyktig ved fratredelse får bestemmelsene i sjømannsloven § 28 tilsvarende anvendelse.

§ 16

Hjemreise for de under 18 år

Ungdom som ved vanlig opphør av tjenesteforholdet er under 18 år ved fratredelse i utlandet, skal hjemsendes. Rederiet dekker utgiftene til reise med underhold til bostedet, hvis ikke staten skal dekke utgiftene etter andre bestemmelser.

Kapittel 5

Spesielle regler for utplassering av ungdom i praktisk arbeid i innenriks fart

§ 17

Vilkår for utplassering

Ungdom som har fylt 14 år kan utplasseres til arbeid på skip i innenriks fart som ledd i skolegang eller praktisk yrkesorientering dersom:

- a) arbeidet ikke kan være til skade for deres helse eller utvikling eller
- b) utplasseringen skjer som ledd i gjennomføringen av grunnskolens praksisordninger i arbeidslivet eller Arbeids- og velferdsetatens yrkesorienterende programmer.

Endret ved forskrift 28 juni 2006 nr. 855 (i kraft 1 juli 2006).

§ 18

Alminnelige bestemmelser ved utplassering

Ungdom utplassert til arbeid om bord skal ikke inngå i skipets besetning.

Ungdom som skal utplasseres i tre måneder eller lenger, skal legeundersøkes før utplassering tar til, jf. sjømannslovens § 26.

Sjømannslovens § 47 om erstatning for tapte eiendeler gis tilsvarende anvendelse. Forøvrig avgjøres spørsmål om erstatning ved skade eller tap etter vanlige erstatningsregler.

§ 19

Plikter og rettigheter for utplassert ungdom

De unge skal følge de ordensregler som gjelder om bord, og behandle andre ombordværende på en sømmelig måte. De kan ta med seg ting til personlig bruk om bord i et rimelig omfang.

De unge skal utføre arbeidet etter beste evne i samsvar med instruks. De skal bruke verneutstyr og ellers medvirke til å hindre ulykker og helseskader. Videre plikter de unge å innrette sin fritid slik at de er uthvilte og forøvrig i stand til å utføre sitt arbeid.

Under skipets opphold i havn har den unge normalt rett til å gå i land i sin fritid om dagen og vanlig kveldstid. Skipsføreren avgjør om den unge kan gå i land. Ved avgjørelsen skal det tas hensyn til skipets avgang, den enkelte unges alder, modenhet og pålitelighet, forholdene i havnen og andre forhold av betydning. Skipsføreren skal fastsette tid når den unge skal være ombord.

§ 20

Skipsførers spesielle plikter

Skipsføreren skal sørge for at det opprettes egen personkontakt for den unge, jf. § 13, første ledd.

Skipsføreren skal sørge for at den unge hjemsendes hvis han finner det utilrådelig at den unge fortsetter praksisperioden ut som følge av sykdom, skade, tilpassing eller andre forhold av betydning, jf. § 13 og § 14. Når forholdene tillater det skal avgjørelse om slik hjemsendelse skje i samarbeid med den ansvarlige institusjon for utplasseringen. Skipsføreren er ansvarlig for at den unge ledsages ved slik hjemsendelse.

Skipsføreren skal sørge for at de unge får samme kost og har sunnhetsforhold som skipets besetning.

§ 21***Rederiets plikter og rettigheter***

Rederier som deltar i en utplasseringsordning plikter å legge forholdene til rette om bord i skip hvor praksisen skal finne sted.

Rederiet har rett til uten begrunnelse å nekte å ta i mot en ungdom for utplassering.

§ 22***Utplasseringsinstitusjonens ansvar***

Den institusjon som leder utplasseringen, er ansvarlig for at skriftlig tillatelse er innhentet fra den unges foresatte i god tid før praksisen finner sted.

Institusjonen skal sørge for at reise til og fra skipet skjer under trygge forhold, og om nødvendig sørge for ledsager, jf. § 20, tredje ledd.

Institusjonen skal sørge for nødvendig forsikringsdekning i forbindelse med utplasseringen.

Kapittel 6**Avsluttende bestemmelser****§ 23*****Ikrafttredelse***

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2002. Fra samme tid oppheves forskrift av 31. august 2000 nr. 888 om arbeid av ungdom på norske skip og forskrift av 3. februar 1986 nr. 232 om utplassering av ungdom i praktisk arbeid i innenriks fart.

Forskrift 25. april 2002 nr. 424 om tvistebehandling på norske skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 25. april 2002 med hjemmel i sjømannslov av 30. mai 1975 nr. 18 § 20 nr. 3, jf. § 16 nr. 5 og § 50 femte og sjette ledd, jf. kgl.res. av 31. januar 1986 nr. 221. Endret ved forskrift 8. november 2007 nr. 1231.

INNHold

Kapittel 1 Tvistebehandling i avskjeds- og oppsigelsessaker	1236
§ 1 Virkeområde	1236
§ 2 Krav om forhandlinger	1236
§ 3 Krav om forhandlinger fra arbeidstakerens side	1236
§ 4 Krav om forhandlinger fra rederiets side	1236
§ 5 Forhandlingssted	1237
§ 6 Forhandlinger ved norsk utenriksstasjon	1237
§ 7 Avslutning av forhandlinger	1237
§ 8 Protokoll	1237
§ 9 Rådgiver	1237
§ 10 Dekning av utgifter	1237
Kapittel 2 Utenrikstjenestemanns behandling av	
tvist mellom skipsfører eller rederi og besetning	1238
§ 11 Virkeområde	1238

§ 12	Avskjeds- og oppsigelsessaker	1238
§ 13	Inhabilitet, avgjørelse av habilitetsspørsmål og virkningen av inhabilitet.....	1238
§ 14	Forberedelse til forhandling, partenes møteplikt og megling	1238
§ 15	Forening av saker	1239
§ 16	Ledelse av forhandlingene	1239
§ 17	Møteplikt mv. for vitner	1239
§ 18	Sakkyndige.....	1239
§ 19	Dokumenter, granskning m.v.	1240
§ 20	Forhandlingene og partenes adgang til skriftlig fremstilling	1240
§ 21	Avhør mv. og om språk og tolk	1240
§ 22	Partenes uteblivelse.....	1240
§ 23	Avgjørelsen.....	1240
§ 24	Protokollering.....	1241
§ 25	Meddelelse til partene	1241
§ 26	Deponering.....	1241
§ 27	Innberetning	1241
§ 28	Ikrafttredelse	1242

Kapittel 1

Twistebehandling i avskjeds- og oppsigelsessaker

§ 1

Virkeområde

Dette kapittel gjelder behandling av tvist ved avskjed etter sjømannslovens § 15 og ved oppsigelse etter sjømannslovens § 19, jf. § 13 nr. 1 og 4 og § 14, med mindre annet er bestemt i tariffavtale.

§ 2

Krav om forhandlinger

Krav om forhandlinger som nevnt i sjømannslovens § 20 nr. 1 skal fremsettes skriftlig uten ugrunnet opphold, og senest innen 14 dager.

§ 3

Krav om forhandlinger fra arbeidstakerens side

Er krav om forhandlinger fremsatt, skal rederiet, eventuelt skipsføreren sørge for at forhandlingsmøte blir holdt snarest mulig og senest innen 14 dager etter at kravet er mottatt. Har skipsføreren mottatt kravet på vegne av rederiet, regnes fristen fra dette tidspunkt.

Dersom det foreligger særlige grunner og partene er enige om det, kan 14-dagersfristen forlenges.

§ 4

Krav om forhandlinger fra rederiets side

Krav om forhandlinger fra rederiets side fremsettes innen 14 dager etter at det har mottatt forkynnelse om at søksmål er reist. Kravet sendes i rekommandert sending til den adresse arbeidstakeren har oppgitt. Er stevning tatt ut og arbeidstakeren benytter prosessfullmektig, rettes kravet til prosessfullmektigen. Rederiet skal samtidig skriftlig underrette retten om at forhandlinger vil bli holdt.

Rederiet skal sørge for at forhandlingsmøte blir holdt snarest mulig og senest innen tre uker etter at kravet er sendt til arbeidstakeren, med mindre partene blir enige om en lengre frist.

§ 5

Forhandlingssted

Forhandlingene holdes normalt om bord eller ved rederikontoret i land, med mindre partene blir enige om et annet forhandlingssted.

For arbeidstaker bosatt i utlandet skal forhandlingene holdes om bord eller ved norsk utenriksstasjon, med mindre partene blir enige om å velge et annet forhandlingssted. Hvis forhandlinger ikke kan holdes om bord skal de så vidt mulig holdes ved norsk utenriksstasjon på fratredestedet. Er det ikke mulig å gjennomføre forhandlinger i samsvar med første og annet punktum, kan de holdes ved norsk utenriksstasjon på arbeidstakerens bosted eller faste oppholdssted.

§ 6

Forhandlinger ved norsk utenriksstasjon

Holdes forhandlingene ved norsk utenriksstasjon skal utenriktjenestemann lede og gjennomføre forhandlingene i samsvar med bestemmelsene i denne forskrift.

Om nødvendig kan fristene i § 3 første ledd og § 4 annet ledd forlenges, men ikke ut over seks uker etter at krav om forhandlinger er fremsatt, med mindre partene blir enige om en lengre frist.

§ 7

Avslutning av forhandlinger

Forhandlingene må være sluttført senest 14 dager etter den dag da det første forhandlingsmøte ble holdt, med mindre partene blir enige om å fortsette forhandlingene.

§ 8

Protokoll

Fra forhandlingene skal det settes opp protokoll som skal underskrives av partene og deres rådgivere. Selv om enighet ikke oppnås, skal det av protokollen fremgå at forhandlinger har vært ført, og når de ble påbegynt og avsluttet. Hver av partene skal ha en bekreftet utskrift eller kopi av protokollen. Sjøfartsdirektoratet kan fastsette protokollformular.

Blir tvisten ikke løst gjennom forhandlinger og søksmål blir reist, skal bekreftet utskrift eller kopi av protokollen vedlegges stevningen.

§ 9

Rådgiver

Arbeidstakeren har rett til å la seg bistå av en tillitsvalgt eller av annen rådgiver under forhandlingene.

Rederiet kan på samme måte la seg bistå av rådgiver.

§ 10

Dekning av utgifter

Blir forhandlinger ikke holdt om bord mens arbeidstakeren er i tjeneste, har han krav på å få dekket nødvendige utgifter til reise og opphold i forbindelse med forhandlingene av rederiet. Arbeidstakeren plikter å sørge for at utgiftene holdes på et rimelig nivå. Utgifter til rådgiver dekkes ikke etter denne bestemmelse.

Kapittel 2

Utenrikstjenestemanns behandling av tvist mellom skipsfører eller rederi og besetning

§ 11

Virkeområde

Dette kapittel gjelder utenrikstjenestemanns behandling av tvist mellom skipsfører eller rederi og besetning i saker etter sjømannslovens § 50.

Saker om avskjed etter sjømannslovens § 15 og oppsigelse etter sjømannslovens § 19, jf. § 13 nr. 1 og 4 samt § 14, skal behandles etter bestemmelsene i § 12.

§ 12

Avskjeds- og oppsigelsessaker

I saker som nevnt i § 11 annet ledd, skal utenrikstjenestemannen ikke treffe realitetsavgjørelse. I slike saker skal utenrikstjenestemannen bare forberede og lede forhandlinger i samsvar med kapittel 1, og i samsvar med § 13 første og annet ledd, § 15 og § 21 siste ledd.

§ 13

Inhabilitet, avgjørelse av habilitetsspørsmål og virkningen av inhabilitet

Utenrikstjenestemannen er inhabil til å behandle saken dersom han er i slekt eller svogerskap i rett opp- eller nedstigende linje eller i sidelinje så nær som søsken med noen av partene eller når andre særegne omstendigheter foreligger, som er egnet til å svekke tilliten til hans uhildethet.

Utenrikstjenestemannen avgjør selv om han er inhabil, og skal si fra til partene når han er i en slik stilling.

Selv om utenrikstjenestemannen er inhabil kan han avgjøre saken hvis partene samtykker i det. Ellers kan han når forholdene tilsier det, og det kan skje uten vesentlig utgift, henstille til overordnet utenriksstasjon å sende en stedfortreder. Kan slik stedfortreder ikke skaffes, plikter utenrikstjenestemannen likevel selv å avgjøre saken når den gjelder arbeidstakers krav om øyeblikkelig opphør av tjenesten om bord på det enkelte fartøy. Utenrikstjenestemannen har samme plikt til å avgjøre en sak som av andre grunner må avgjøres på stedet.

Blir saken ikke avgjort etter foregående ledd, og partene ikke er enige om å la den utstå til fartøyet kommer i havn hvor utenrikstjenestemannen kan avgjøre den, skal den inhabile utenrikstjenestemannen i samsvar med reglene i § 23 sette opp en skriftlig fremstilling av saken undertegnet av han og partene. Denne skal han sammen med mulige skriftlige bevis, underskrevne erklæringer fra vitner og omtvistede beløp, sende til den overordnede utenriksstasjon til videre behandling og avgjørelse.

§ 14

Forberedelse til forhandling, partenes møteplikt og megling

Utenrikstjenestemannen skal ta saken under behandling så snart han mottar muntlig eller skriftlig begjæring fra en av partene, eller når det ved tjenesteforholdets opphør fremgår at det foreligger tvist mellom disse.

Forhandling om saken skal om mulig skje i møte. Utenrikstjenestemannen kaller for øvrig inn partene og mulige vitner og sakkyndige på den måte han finner mest høvelig.

Partene skal så vidt mulig møte personlig. Som fullmektig kan bare brukes et medlem av fartøyet besetning.

Utenrikstjenestemannen skal alltid søke å megle mellom partene for om mulig å få istand forlik. Kommer forlik i stand skal utenrikstjenestemannen påse at avtalen blir nedskrevet og undertegnet av partene.

§ 15

Forening av saker

Saker som gjelder flere medlemmer av fartøyets besetning kan forenes til felles behandling såfremt utenrikstjenestemannen finner det hensiktsmessig.

§ 16

Ledelse av forhandlingene

Utenrikstjenestemannen leder forhandlingene og bestemmer hvem som skal avgi møte på de forskjellige trinn av forhandlingene. Partene har hvis det er praktisk mulig alltid rett til å være til stede med mindre de blir vist ut etter reglene i fjerde ledd. Ingen må ta ordet uten utenrikstjenestemannens tillatelse.

Utenrikstjenestemannen bestemmer den orden hvori forhandlingene skal foregå. Spørsmål om utenrikstjenestemannens kompetanse til å behandle saken bør som regel avgjøres særskilt før saksbehandlingen går videre.

Utenrikstjenestemannen kan nekte uvedkommende adgang til å overvære forhandlingene. Vedkommendes organisasjons tillitsvalgte samt rederirepresentant skal ha adgang til å være til stede, med mindre de rammes av utenrikstjenestemannens avgjørelse etter reglene i fjerde ledd.

Utenrikstjenestemannen påser at forhandlingene foregår med orden og verdighet. Han kan tilrettevise enhver som forstyrrer forhandlingene. Når en part eller en fullmektig er tilrettevist, kan utenrikstjenestemannen beslutte å frata han ordet hvis han fortsatt opptrer utilbørlig. Enhver som etter å være tilrettevist fortsatt opptrer utilbørlig kan vises ut. Beslutning om å frata en person ordet eller å vise han ut bør protokolleres.

§ 17

Møteplikt mv. for vitner

Vitner som hører til fartøyets besetning, plikter så vidt mulig å møte og avgi forklaring. Enhver kan likevel nekte å svare på spørsmål når det kan forutsettes at svaret vil utsette han selv eller hans ektefelle eller slektninger i opp- eller nedstigende linje, søsken eller noen som er like nær i svogerskap, for straff eller tap av den borgerlige aktelse, eller dersom han ikke kan svare uten å åpenbare en forretnings- eller driftshemmelighet.

Før avhøringen av vitnene skal utenrikstjenestemannen oppfordre dem til å si den rene og fulle sannhet og intet fortie og foreholde dem ansvaret ved å avgi uriktig forklaring.

Endret ved forskrift 28. juni 2006 nr. 855.

§ 18

Sakkyndige

På forlangende av en part eller hvis det er av betydning for sakens opplysninger kan utenrikstjenestemannen oppnevne en eller flere sakkyndige.

Sakkyndig bør fortrinnsvis oppnevnes blant fartøyets besetning eller nordmenn på stedet som er kyndig på det aktuelle fagområdet. Enhver som hører til fartøyets besetning, er etter oppnevning av utenrikstjenestemannen pliktig til å gjøre tjeneste som sakkyndig.

Ingen kan uten samtykke fra partene gjøre tjeneste som sakkyndig når han er i en stilling som nevnt i § 13 første ledd.

Før avhøringen av sakkyndige skal utenrikstjenestemannen oppfordre dem til å utføre deres verv samvittighetsfullt og etter beste overbevisning.

§ 19

Dokumenter, granskning m.v.

Fartøyet og besetningens sjøfartsdokumenter bør, såfremt de er av betydning for saken granskes av utenrikstjenestemannen.

Utenrikstjenestemannen kan ellers granske gjenstander og dokumenter som fremlegges for han. Han kan innhente skriftlig uttalelse fra verne- og miljøutvalget eller foreta befaringsfartøyet.

§ 20

Forhandlingene og partenes adgang til skriftlig fremstilling

Forhandlingene bør begynne med at utenrikstjenestemannen oppfordrer først den som har brakt saken inn, og deretter motparten, til å gi en fremstilling av saken og herunder begrunnene sine påstander og uttale seg om motpartens påstander. Deretter finner bevisførselen sted. Fremsetter flere medlemmer av fartøyet krav som er likeartet, kan de velge en til å fremstille saken på samtlige vegne. Før en part avgir fremstilling eller forklaring, skal utenrikstjenestemannen foreholde han ansvaret ved å avgi uriktig forklaring.

Utenrikstjenestemannen kan ikke gå utenfor de påstander som partene fremsetter.

Forhandlingene er muntlige. Utenrikstjenestemannen kan likevel tillate en part å legge frem en skriftlig redegjørelse. En slik fremstilling skal leses opp under forhandlingene, og motparten skal gis høve til å uttale seg om den.

§ 21

Avhør mv. og om språk og tolk

Utenrikstjenestemannen avhører parter, vitner og sakkyndige enkeltvis. Vil noen stille spørsmål, må det skje gjennom han. Vitnene må ikke høre på andres forklaringer uten selv å ha avgitt forklaring. Den som avhøres, skal oppfordres til å forklare seg mest mulig sammenhengende. Deretter kan særskilte spørsmål stilles. Edsavleggelse eller avgivelse av forsikring finner ikke sted.

Utenrikstjenestemannen bør ved spørsmål og andre henvendelser til partene sørge for at deres anførsler blir så klare og fullstendige som mulig, og bør gi dem veiledning for å forebygge og rette feil eller misforståelser. Partene har rett til å gjøre seg kjent med og uttale seg om dokumenter som blir lagt frem.

Forhandlingene og protokollering skjer på det språk som utenrikstjenestemannen finner hensiktsmessig. Utenrikstjenestemannen bør søke å gjøre forhandlingene forståelige for parter, vitner og andre vedkommende. Finner han det nødvendig, tilkaller han tolk.

§ 22

Partenes uteblivelse

Uteblir en part fra forhandlingene, og saken ikke kan utsettes til han kan møte, skal utenrikstjenestemannen likevel behandle saken hvis han får den slik opplyst at han forsvarlig kan treffe avgjørelse.

§ 23

Avgjørelsen

Finner utenrikstjenestemannen det påkrevd, kan han også etter at forhandlingene er avsluttet, foreta slike undersøkelser som er nødvendige for å sikre en riktig avgjørelse.

Utenrikstjenestemannen treffer sin avgjørelse så snart han finner at saken er tilstrekkelig opplyst.

Avgjørelsen skal inneholde:

- a) partenes stilling, navn og fødselsnummer eller fødselsdato,
- b) en kort fremstilling av hva saken gjelder med partenes påstander,
- c) avgjørelsesgrunner,
- d) konklusjon.

Såfremt utenriktstjenestemannen anser saken for å være av mindre betydning, kan avgjørelsen innskrenkes til å inneholde det som er nevnt i tredje ledd bokstav a, b og d.

Angår saken avregningen bør det i avgjørelsen også gis uttrykk for størrelsen av mulig skattebeløp.

§ 24

Protokollering

Utenriktstjenestemannen skal føre bok over forhandlingene. Her innføres:

- a) utenriksstasjonen, tid og sted for forhandlingene, utenriktstjenestemannens navn, fartøys navn og hjemsted og partenes stilling og navn,
- b) om partene har møtt personlig, og hvem som i tilfelle har møtt for dem, stilling og navn på de vitner og sakkyndige som har møtt, og de dokumenter og bevisgjenstander som er fremlagt,
- c) partenes samtlige påstander og innrømmelser,
- d) utenriktstjenestemannens avgjørelse,
- e) forlik som partene har inngått.

Såfremt utenriktstjenestemannen anser saken for å være av mindre betydning, kan innføringen innskrenkes til det han finner nødvendig, likevel slik at han alltid skal innta det som er nevnt i første ledd bokstav a, d og e.

Utenriktstjenestemannen underskriver protokollen som dateres.

Nærmere bestemmelser om protokollens innretning kan gis av Sjøfartsdirektoratet.

§ 25

Meddelelse til partene

Utenriktstjenestemannen leser opp protokollen med sin avgjørelse for partene når det er anledning til det. Samtidig meddeles det partene:

- a) at utenriktstjenestemannens avgjørelse har øyeblikkelig virkning, med mindre den selv bestemmer noe annet,
- b) at avgjørelsen bare kan prøves av norsk rett, og binder partene inntil den i tilfelle forandres ved rettskraftig dom av domstol i Norge,
- c) hvilke frister som gjelder etter sjømannsloven hvis en part vil bringe saken inn for domstol i Norge, jf. sjømannslovens § 50 tredje ledd. Dessuten at partene har mulighet til å få oppfriskning etter tvisteloven 17. juni 2005 nr. 90 § 16-12 til § 16-14.

Utenriktstjenestemannen skal overlevere partene, eller sørge for en forsvarlig forsendelse av en utskrift av protokollen med slik tilføyelse som nevnt under første ledd bokstav a, b og c.

Endret 8. november 2007 i kraft 1. januar 2008.

§ 26

Deponering

Utenriktstjenestemannen skal påse at deponering finner sted overensstemmende med sjømannslovens § 50 fjerde ledd.

§ 27

Innberetning

Utenriktstjenestemannen skal sende utskrift av protokollen med avgjørelsen til Sjøfartsdirektoratet sammen med mulig deponert beløp.

§ 28*Ikrafttredelse*

Denne forskrift trer i kraft 1. juli 2002.

Fra samme tid oppheves forskrift av 3. februar 1986 nr. 242 om utenrikstjenestemanns behandling av tvist mellom skipsfører eller rederi og besetning og forskrift av 3. februar 1986 nr. 236 om tvistebehandling ved avskjeds- og oppsigelsessaker.

Forskrift 18. februar 2005 nr. 145 om garanti for trygderettigheter for arbeidstakere på norske skip

Fastsatt ved kgl.res. 18. februar 2005 med hjemmel i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 32. Fremmet av Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XVIII nr. 24 (forordning (EØF) nr. 1408/71).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	1242
§ 1 Virkeområde	1242
§ 2 Definisjoner	1243
Kapittel 2 Garanti for trygderettigheter for arbeidstakere som ikke er omfattet av norske trygdeordninger	1243
§ 3 Rederiets plikt til å stille garanti for yrkesskade	1243
§ 4 Beregning og utbetaling av erstatning ved yrkesskade	1243
Kapittel 3 Garanti for trygderettigheter for EØS-borgere som arbeider som hotell- og restaurantansatte, på turistskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister	1243
§ 5 Rederiets plikt til å stille garanti for sykepleie, lønn ved sykdom, erstatning ved yrkesskade og arbeidsuførhet og alderspensjon	1243
Kapittel 4 Krav til garantien	1244
§ 6 Garantist for arbeidstakers trygderettigheter og rettigheter ved konkurs	1244
§ 7 Dokumentasjon av nødvendig garanti	1244
§ 8 Ikrafttredelse	1244

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1*Virkeområde*

Kapittel 2 gjelder arbeidstakere som ikke er omfattet av norske trygdeordninger etter lov eller gjensidighetsavtale eller av EØS-avtalens trygdeforordning, forordning (EØF) nr. 1408/71 artikkel 14b, og som er ansatt

- a) om bord på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister, eller
- b) i tjeneste hos utenlandsk arbeidsgiver som driver næringsvirksomhet om bord på skip i utenriksfart, registrert i det ordinære norske skipsregisteret.

Kapittel 3 gjelder arbeidstakere som er ansatt i hotell- og restaurantvirksomheten om bord på turistskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister, og som omfattes av EØS-avtalens trygdeforordning, forordning (EØF) nr. 1408/71 artikkel 14b.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift menes med:

- a) *Yrkesskade*; legemsskade eller sykdom forårsaket av arbeidsulykke eller andre skader og sykdommer som følge av arbeidsforholdet,
- b) *Legemsskade*; også skade på protese, støttebandasje eller lignende.
- c) *G*; grunnbeløpet, en beregningsfaktor i henhold til folketrygdloven.

Kapittel 2

Garanti for trygderettigheter for arbeidstakere som ikke er omfattet av norske trygdeordninger

§ 3

Rederiets plikt til å stille garanti for yrkesskade

For arbeidstakere som nevnt i § 1 første ledd plikter rederiet å stille en garanti som sikrer at arbeidstakeren eller hans etterlatte får erstatning ved yrkesskade som medfører uførhet eller død.

Garantien skal omfatte:

- a) Erstatning ved arbeidsuførhet som følge av yrkesskade
- b) Erstatning til etterlatt ektefelle og barn.

§ 4

Beregning og utbetaling av erstatning ved yrkesskade

Erstatningssummen kan utbetales som et engangsbeløp. Beløpets størrelse avtales i tariffavtale mellom arbeidsgiver og arbeidstakerorganisasjon i Norge eller i arbeidstakers bostedsland. Der erstatningsbeløp ikke er fastsatt i slik tariffavtale, har arbeidstakeren eller hans etterlatte rett til de samme ytelser som etter reglene i folketrygdlovens kap. 13 og yrkesskadeforsikringsloven.

Kapittel 3

Garanti for trygderettigheter for EØS-borgere som arbeider som hotell- og restaurantansatte, på turistskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister

§ 5

Rederiets plikt til å stille garanti for sykepleie, lønn ved sykdom, erstatning ved yrkesskade og arbeidsuførhet og alderspensjon

For arbeidstakere som nevnt i § 1 andre ledd plikter rederiet å stille en garanti for trygderettigheter som minst gir;

- a) arbeidstaker som er syk eller skadet, rett til sykepleie på rederiets regning under arbeidsforholdets varighet og deretter i 16 uker samt rettigheter for øvrig i samsvar med bestemmelsene i sjømannslovens § 28 nr. 1.
- b) arbeidstaker som er arbeidsufør, som følge av sykdom eller skade, rett til full lønn i inntil 2 måneder samt rettigheter for øvrig i samsvar med bestemmelsene i sjømannslovens § 28 nr. 2.
- c) arbeidstaker som er arbeidsufør, som følge av yrkesskade, rett til en engangserstatning på inntil 18G, avhengig av uførhetsgrad og beregnet etter vanlige norske regler. Hvis den ansatte dør, skal de etterlatte ha rett til en engangserstatning på 12G samt 2G til hvert barn under 18 år, dog maksimalt 6G.
- d) arbeidstaker som er arbeidsufør, som følge av sykdom, rett til en engangserstatning på inntil 12G, avhengig av uførhetsgrad og beregnet etter vanlige norske regler. Hvis den ansatte dør, skal de etterlatte ha rett til en engangserstatning på 6G samt 2G til hvert barn under 18 år, dog maksimalt 6G.
- e) arbeidstaker med rett til sjømannsfradrag og med et sammenhengende ansettelsesforhold i rederiet utover 5 år, rettigheter når det gjelder uførhet og alderspensjon som etter folketrygdlovens bestemmelser.

Kapittel 4

Krav til garantien

§ 6

Garantist for arbeidstakers trygderettigheter og rettigheter ved konkurs

Garanti i henhold til denne forskrift skal stilles av et forsikringsselskap som har konsesjon til å drive slik virksomhet i Norge. Nærings- og handelsdepartementet kan etter søknad tillate at garanti helt eller delvis stilles av andre.

En nasjonal trygdeordning i arbeidstakers bostedsland kan godkjennes som garanti, etter første ledd forutsatt at trygdeytelsene tilfredsstiller kravene i denne forskriften.

Garantisten skal være en juridisk person som er uavhengig i forhold til rederiet.

Dersom garanti ikke foreligger svarer rederiet for ytelser i henhold til denne forskrift.

§ 7

Dokumentasjon av nødvendig garanti

Nærings- og handelsdepartementet eller den det bemyndiger kan kreve at det fremlegges dokumentasjon for at nødvendig garanti foreligger.

§ 8

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft straks. Fra samme tid oppheves forskrift 17. desember 1993 nr. 1162 om pliktige garantiordninger for arbeidstakere på norske skip, forskrift 23. desember 1993 nr. 1253 om lønns- og hjemreisegaranti ved arbeidsgivers konkurs og forskrift 23. desember 1993 nr. 1254 om garanti for trygderettigheter for EØS-borgere som arbeider som hotell- og restaurantansatte på turistskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister.

Vedtatt: 18.02.2005 nr. 146

Forskrift 18. februar 2005 nr. 146 om garanti for arbeidsvederlag- og hjemreise for arbeidstakere på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister

Fastsatt ved kgl.res. 18. februar 2005 med hjemmel i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 32. Fremmet av Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XVIII nr. 24 (direktiv 80/987/EØF og forordning (EØF) nr. 1408/71).

INNHold

§ 1	Virkeområde	1245
§ 2	Rederiets plikt til å stille garanti for utestående arbeidsvederlag og dekning av hjemreise ved konkurs	1245
§ 3	Begrensninger i utbetalingsplikten ved dekning av arbeidsvederlag	1245
§ 4	Beløpsgrenser for garantien	1246
§ 5	Krav til garantisten	1246
§ 6	Statens plikter hvor garanti ikke foreligger	1246
§ 7	Rettigheter ved dekning av arbeidstakerens krav på arbeidsvederlag	1246
§ 8	Kreditors anledning til å reise sak	1247
§ 9	Anmerkning om garanti i skipsregisteret	1247
§ 10	Dokumentasjon av nødvendig garanti	1247
§ 11	Ikrafttredelse	1247

§ 1

Virkeområde

Denne forskrift gjelder arbeidstakere som ikke er omfattet av norske trygdeordninger etter lov eller gjensidighetsavtale eller av EØS-avtalens trygdeforordning, forordning (EØF) nr. 1408/71 artikkel 14b, og som er ansatt om bord på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister.

§ 2

Rederiets plikt til å stille garanti for utestående arbeidsvederlag og dekning av hjemreise ved konkurs

For hvert skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister skal rederiet stille en garanti for arbeidstakere som nevnt i § 1, for utestående arbeidsvederlag som følge av at det åpnes konkurs i selskapet eller hos en person, som direkte eller indirekte, er ansvarlig for å betale vederlag for arbeidstakernes tjenester om bord på skipet. Garantien skal omfatte:

- a) Arbeidstakers krav på tilgodehavende arbeidsvederlag etter lov eller avtale overfor arbeidsgiver ved dennes konkurs.
- b) Annet vederlag for arbeid i tjenesteforhold, så som ferie- og fritidsgodtgjøring, krav på dekning av hjemreiseutgifter hjemlet i lov eller avtale, krav på arbeidsgiver for pensjon og annet tapt vederlag for tjenesten om bord.
- c) Mulige renter samt kostnader ved å inn drive krav som nevnt under bokstav a og b.

§ 3

Begrensninger i utbetalingsplikten ved dekning av arbeidsvederlag

Utbetalingsplikten er begrenset til arbeidsvederlag for 8 uker eller flere kortere perioder på til sammen 8 uker. Kravet på arbeidsvederlag skal være opptjent innenfor de siste 18 måneder av arbeidsavtalen eller arbeidsforholdet før fristdagen, jf. dekningsloven § 1-1 og §

1-2. Arbeidstakers krav er i det enkelte tilfellet begrenset til et beløp som tilsvarer tre ganger folketrygdens grunnbeløp på fristdagen, jf. folketrygdloven § 6-2.

Krav om utestående arbeidsvederlag må være fremsatt for bostyrer innen den frist som er fastsatt i kunngjøringen om at konkurs er åpnet. Krav mot garantisten må fremsettes av bostyrer før utlodning fra boet.

§ 4

Beløpsgrenser for garantien

Denne forskrifts krav til forsikring eller garanti ved konkurs anses oppfylt hvis et skip har en garanti på minst NOK 500 000. Det er adgang til å fravike dette etter følgende skala, under forutsetning av at berørte arbeidstaker- og arbeidsgiverorganisasjoner er enige om dette:

- a) samlet besetning fra 1 til 5 ansatte; NOK 250 000
- b) samlet besetning fra 6 til 10 ansatte; NOK 350 000.

For skip i Sjøfartsdirektoratets fartøytypekode 5 B og 5 F, skal garantien for det enkelte skip være minst NOK 2 millioner.

For hjemreiseutgifter kan garantisten begrense sitt ansvar til NOK 15 000,- pr. besetningsmedlem innenfor ansvarsgrensene i første ledd.

Garantisten kan begrense sitt totale ansvar for flere skip, men ikke til mindre enn netto NOK 10 millioner totalt. I tilfelle garantistens samlede ansvar i henhold til denne paragrafen ikke når opp til NOK 10 millioner, kumuleres ansvarsgrensene i denne paragrafen.

§ 5

Krav til garantisten

En garanti som nevnt i § 2 skal stilles av et forsikringsselskap som har konsesjon til å drive slik virksomhet i Norge. Nærings- og handelsdepartementet kan etter søknad tillate at garanti helt eller delvis stilles av andre.

Garantisten skal være en juridisk person som er uavhengig i forhold til rederiet/arbeidsgiveren.

En nasjonal trygdeordning i arbeidstakers bostedsland kan godkjennes som garanti, etter første ledd, forutsatt at trygdeytelsene tilfredsstiller kravene i denne forskriften.

§ 6

Statens plikter hvor garanti ikke foreligger

Dersom det ikke foreligger en slik sikkerhet som nevnt i § 2, og garantitilfellet er inntrådt, garanterer Staten for ubestridte vederlagsforpliktelser overfor arbeidstakeren for så vidt de ville vært dekket ved gyldig garanti. Staten trer i så fall inn i arbeidstakerens krav med dennes prioritet mot konkursdebitor og dennes bo med tilhørende sikkerhet etter sjøloven § 51 – § 52 og dekningsloven § 9-3. Dette gjelder selv om vilkårene for utbetaling av lønnsgarantien ikke forelå.

§ 7

Rettigheter ved dekning av arbeidstakerens krav på arbeidsvederlag

Den som dekker en arbeidstakers krav på arbeidsvederlag eller hjemsendelse etter denne forskriften, trer inn i arbeidstakerens krav med dennes prioritet mot konkursdebitor og dennes bo med tilhørende sikkerhet etter sjøloven § 51 – § 52 og dekningsloven § 9-3.

§ 8

Kreditors anledning til å reise sak

Dersom et krav helt eller delvis bestrides av en konkursdebitor, konkursboet eller garantisten, kan kreditoren henvises til å reise sak om kravet.

§ 9

Anmerkning om garanti i skipsregisteret

Garanti som nevnt i § 2, skal som registreringsvilkår, anmerkes i skipsregisteret.

§ 10

Dokumentasjon av nødvendig garanti

Nærings- og handelsdepartementet eller den det bemyndiger kan kreve at det fremlegges dokumentasjon for at nødvendig garanti foreligger. Slik dokumentasjon vil eventuelt omfatte den forutsatte enighet mellom de berørte organisasjoner.

§ 11

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft straks. Fra samme tid oppheves forskrift 17. desember 1993 nr. 1162 om pliktige garantiordninger for arbeidstakere på norske skip, forskrift 23. desember 1993 nr. 1253 om lønns- og hjemreisegaranti ved arbeidsgivers konkurs og forskrift 23. desember 1993 nr. 1254 om garanti for trygderettigheter for EØS-borgere som arbeider som hotell- og restaurantansatte på turistskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister.

AVSNITT 4.3

Arbeidsmiljø, sikkerhet og helse

Forskrift 27. juli 1956 nr. 2 om hygieniske forhold ombord i fartøyer

Fastsatt ved kronprinsreg.res. i henhold til lov av 16. mai 1860 om sunnhetskommisjoner og om foranstaltninger i anledning av epidemiske og smittsomme sykdommer § 4 (hjemmel endret til kommunehelsetjenesteloven og smittevernloven som følge av dep.gjennomgangen 97/98).

INNHold

§ 1	.....	1248
§ 2	.....	1248
§ 3	.....	1248
§ 4	.....	1249
§ 5	.....	1249
§ 6	.....	1249
§ 7	.....	1249
§ 8	.....	1249
§ 9	.....	1249

§ 1

Disse forskrifter gjelder for alle norske fartøyer over 50 tonn og for alle norske skip som etter gjeldende regler skal ha passasjersertifikat.

Merknader:

Da forskriftene omfatter alle fartøyer over 50 tonn, vil de også gjelde for en del fiskefartøyer.

§ 2

Rom og utstyr for tilberedning, oppbevaring og servering av måltider skal holdes i hygienisk tilfredsstillende stand.

Proviand skal oppbevares på en slik måte at den ikke bederves eller utsettes for hygienisk betenkelig forurensning. Drikkevannet må være beskyttet mot forurensning. Vanntanken må renses og nytt vann tas inn når det er grunn til å anta at vannets kvalitet er forringet, og fartøyet er i havn hvor bedre vann kan skaffes.

§ 3

Bestemmelsene i kap. V i forskrifter for lugarer m.v. for besetningen på skip, gitt ved kgl. res. 2. juli 1948, skal gjelde for alle fartøyer som omfattes av nærværende forskrifter.

Sengetøy skal være rent. For passasjerer skal varetrekk, laken og putevar skiftes minst en gang i uken og alltid for hver ny passasjer.

Oppvask av service skal foregå, i samsvar med bestemmelsene i §§ 2-4 i de ved kgl.res. 29. april 1949 gitte forskrifter. Helserådet (jf. § 4) kan forby bruken av oppvaskmaskin som ikke fungerer tilfredsstillende hygienisk sett. Se også bestemmelsen i § 14 pkt. 5, tredje avsnitt i de i første ledd nevnte forskrifter for lugarer m.v.

§ 4

Tilsynet med overholdelsen av disse forskrifter påhviler:

- a) for fartøyer i innenriks fart:
helserådet på fartøyet's hjemsted.
- b) for fartøyer i utenriks fart:
helserådet i enhver norsk havn, såfremt det ikke framgår av skipets dagbok at inspeksjon er foretatt av annet helseråd i løpet av de siste to måneder. Begrensningen gjelder ikke hvis inspeksjonen foretas som ledd i kontroll av om et pålegg gitt av annet helseråd er gjennomført, eller etter innkommet klage.

Tilsynsmyndighetene og deres representanter har adgang til alle i § 1 nevnte fartøyer, og kan ta prøver av næringsmidler og vann for bakteriologiske og kjemiske undersøkelser.

§ 5

Helserådet, jf. § 4, kan gi pålegg om å rette på hygieniske mangler, så langt disse pålegg kan gjennomføres uten at fartøyet's innredning, utstyr eller bemanning må endres.

§ 6

Helserådets ordfører kan gi pålegg på helserådets vegne, når hurtig inngripen er nødvendig. Saken skal i såfall snarest forelegges helserådet.

§ 7

Gjenpart av pålegg gitt med hjemmel i disse forskrifter sendes distriktets sjøkyndige besiktelsesmann.

Helserådet skal hvert år og innen 31. januar sende samme besiktigelsesmann en årsrapport inneholdende fortegnelse over de fartøyer som er inspisert med en angivelse av eventuelle mangler og pålegg som er gitt.

Merknader:

Helserådet må sørge for at gjenpart av alle pålegg gitt med hjemmel i disse forskrifter, samt årsrapport blir sendt distriktets sjøkyndige besiktigelsesmenn (Skipskontrollen), da dette er påkrevet for oppfyllelse av ILO-konvensjonens bestemmelser, og er nødvendig for å opprettholde kontakten mellom de forskjellige kontrollerende myndigheter på dette område.

§ 8

Reder, skipsfører, besetningsmedlemmer eller andre ansvarlige personer som unnlater å gjøre sitt til at disse forskrifter blir overholdt eller som hindrer helserådet eller dets representanter i utøvelsen av deres plikter som tilsynsmyndighet, straffes etter den alminnelige borgerlige straffelovs § 339 for så vidt ikke noen annen strengere bestemmelse i straffeloven kommer til anvendelse.

§ 9

Disse forskrifter trer i kraft 1. januar 1957. Fra samme dag oppheves Sosialdepartementets bestemmelse av 30. juni 1939 om at forskrifter om oppvask av service, gitt ved kgl.res. av 2. februar 1934, også skal gjelde passasjerskip.

Forskrift 14. februar 1995 nr. 382 om permisjon ved svangerskap, fødsel, adopsjon mv.

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 14. februar 1995 med hjemmel i sjømannsloven av 30. mai 1975 nr. 18 § 13 nr. 3 og § 40 nr. 4, jf. kgl.res. av 31. januar 1986 nr. 221, jf. kgl.res. av 23. desember 1988 nr. 1081 og Utenriksdepartementets delegeringsvedtak av 27. desember 1988. Jf. EØS-avtalen vedlegg XVIII nr. 16d (direktiv 92/85/EØF). Endret 4 juni 2002 nr. 1014 (forskriften gjengitt i sin helhet etter endringene), 1 juni 2004 nr. 814, 8 nov 2007 nr. 1231

INNHold

§ 1	Virkeområde	1250
§ 2	Rett til svangerskapskontroll	1250
§ 3	Gravides rett til permisjon	1250
§ 4	Skipsførerens eller rederiets rett til å kreve at permisjon søkes	1250
§ 5	Farens rett til permisjon ved nedkomst	1251
§ 6	Foreldrenes rett til permisjon	1251
§ 7	Rett til permisjon ved adopsjon	1251
§ 8	Rett til delvis permisjon	1251
§ 9	Varslingsplikt for arbeidstaker som vil søke permisjon	1252
§ 10	Beregningstidspunktet for permisjon	1252
§ 11	Rett til fri hjemreise	1252
§ 12	Tilsyn	1252
§ 13	Straff	1252
§ 14	Ikrafttredelse m.v.	1252

§ 1

Virkeområde

Dette kapittel gjelder for arbeidstaker som

- a) er gravid,
- b) nylig har født,
- c) ammer,
- d) har barn,

med de unntak og særbestemmelser som følger av den til enhver tid gjeldende forskrift om sjømannslovens virkeområde.

§ 2

Rett til svangerskapskontroll

Kan svangerskapskontroll ikke med rimelighet finne sted utenfor arbeidstiden, har den gravide rett til fravær i denne forbindelse uten tap av lønn. Fraværet skal arrangeres slik at det ikke er til vesentlig ulempe for skipets drift.

§ 3

Gravides rett til permisjon

Gravid arbeidstaker kan kreve permisjon når svangerskapet er minst seks måneder fremskredet.

§ 4

Skipsførerens eller rederiets rett til å kreve at permisjon søkes

Skipsføreren eller rederiet kan kreve at arbeidstakeren søker permisjon fra tjenesten om bord når svangerskapet er minst seks måneder fremskredet. Er arbeidstakeren i tjeneste i

innenriks fart, gjelder dette likevel ikke om hun ønsker å fortsette i tjenesten og hun ved legeerklæring kan dokumentere at dette kan skje uten fare for henne selv, fosteret eller den forestående fødsel.

§ 5

Farens rett til permisjon ved nedkomst

I forbindelse med fødselen, har faren rett til fire ukers omsorgspermisjon dersom han bor sammen med moren og skal nytte tiden til omsorg for familie og hjem.

§ 6

Foreldrenes rett til permisjon

(1) Foreldrene har rett til ytterligere permisjon i barnets første leveår, men slik at permisjonen til sammen for de to foreldrene ikke overstiger ett år.

(2) Uten hensyn til bestemmelsen i første ledd, har foreldrene rett til permisjon når det ytes fødselspenger fra folketrygden.

§ 7

Rett til permisjon ved adopsjon

(1) Ved adopsjon har adoptivforeldrene rett til omsorgspermisjon i til sammen inntil ett år dersom barnet er under 15 år. Adoptivforeldrene har likevel rett til permisjon ut over ett år når det ytes adopsjonspenger fra folketrygden.

(2) Retten etter første ledd, gjelder fra det tidspunktet adoptivforeldrene overtar omsorgen for barnet, selv om det er før adopsjonsbevilling blir gitt.

(3) Denne paragrafen gjelder ikke ved stebarnsadopsjon.

§ 8

Rett til delvis permisjon

(1) Arbeidstaker har rett til delvis permisjon i kombinasjon med delvis uttak av fødselspenger eller adopsjonspenger, jf. folketrygdloven av 28. februar 1997 nr. 19 kap. 14. Retten er basert på avtale mellom arbeidstakeren og arbeidsgiveren og skipsføreren. Det er et vilkår for rett til delvis permisjon at arbeidstakeren arbeider mer enn halv stilling.

(2) Delvis permisjon kan tas ut som nedkortet arbeidstid til enten 90, 80, 75, 60 eller 50 prosent av full stilling. Dette svarer til uttak av fødselspenger, som enten 10, 20, 25, 40 eller 50 prosent av valgt dagsats.

(3) En arbeidstaker som ikke arbeider full stilling, kan i forbindelse med tidskonto, redusere sin stilling til de andeler av en full stilling som er angitt i annet ledd. Det prosentvise uttaket av fødselspenger vil svare til den prosentvise reduksjonen i arbeidstiden.

(4) Delvis permisjon kombinert med delvis uttak av fødselspenger må skje innenfor en tidsramme på to år. Den korteste perioden for delvis permisjon kombinert med delvis uttak av fødselspenger er 12 uker.

(5) Den som ønsker slik permisjon skal varsle arbeidsgiver og skipsfører snarest mulig, og senest 4 uker før full permisjon påbegynnes.

(6) Oversittelse av denne fristen medfører ikke at arbeidstakeren må utsette permisjonen, dersom permisjon er nødvendig på grunn av forhold som arbeidstakeren ikke hadde kjennskap til ved fristens utløp og varsel gis snarest mulig.

(7) Tvist om varsel om delvis permisjon er gitt til rett tid, avgjøres av tvisteløsningsnemnda, jf. 11. ledd.

(8) Dersom arbeidstaker vil ta permisjon som nevnt i første til fjerde ledd skal det inngås skriftlig avtale mellom arbeidstaker og arbeidsgiver om varigheten, graden av delvis per-

misjon, og hvordan permisjonsuttaket skal skje. Arbeidstakers ønske skal oppfylles dersom dette ikke fører til vesentlige ulemper for virksomheten.

(9) Arbeidstaker har rett til å la seg bistå med tillitsvalgt eller annen rådgiver under forhandlingene. Arbeidsgiver kan på samme måte la seg bistå av rådgiver.

(10) Avtalen kan endres eller opphøre når særlige grunner gjør det nødvendig.

(11) Tvist mellom arbeidstaker og arbeidsgiver om permisjon etter denne bestemmelse, kan partene bringe inn for tvisteløsningsnemnda, jf. arbeidsmiljøloven 17. juni 2005 nr. 62 § 12-14.

Endret 8. november 2007 i kraft 1. januar 2008.

§ 9

Varslingsplikt for arbeidstaker som vil søke permisjon

Arbeidstaker som ønsker å gjøre bruk av retten til permisjon etter denne forskrift, skal varsle skipsføreren eller rederiet snarest mulig slik at nødvendig avløser kan skaffes.

§ 10

Beregningstidspunktet for permisjon

Permisjonstiden etter denne forskrift regnes fra det tidspunkt tilgodehavende ferie og fritid er avspasert.

§ 11

Rett til fri hjemreise

(1) Gravid arbeidstaker med bosted i Norge som har fått permisjon etter § 3 eller § 4 har rett til fri hjemreise med underhold for statens regning. Gravid arbeidstaker bosatt utenfor Norge har den samme rett, men rederiet skal dekke utgiftene.

(2) Finner fødselen sted i utlandet, eller mens arbeidstakeren er i tjeneste om bord, hjemsendes hun og barnet i samsvar med bestemmelsene i første ledd.

(3) Rett til fri hjemreise etter annen bestemmelse i lov eller avtale, går foran bestemmelsene i første og annet ledd.

§ 12

Tilsyn

Sjøfartsdirektoratet fører tilsyn med at bestemmelsene i denne forskrift blir overholdt.

§ 13

Straff

(1) Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskrift straffes med bøter eller fengsel inntil tre måneder i henhold til Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 § 416.

(2) Når et straffebud er overtrådt av noen som har handlet på vegne av rederiet, kan rederiet straffes i henhold til Almindelig borgerlig Straffelov av 22. mai 1902 nr. 10 § 48a og § 48b. Dette gjelder selv om ingen enkeltperson kan straffes for overtredelsen.

§ 14

Ikrafttredelse m.v.

(1) Denne forskrift trer i kraft 1. juni 1995.

(2) Fra samme dato oppheves forskrift av 3. februar 1986 nr. 234 om permisjon ved svangerskap, fødsel, adopsjon og i barnets første leveår.

Forskrift 9. mars 2001 nr. 439 om skipsmedisin

Fastsett av Sosial- og helsedepartementet 9. mars 2001 med hjemmel i lov av 2. juni 2000 nr. 39 om apotek (apotek-loven) § 6-8, lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontroll med Skibes Sjødygtighet § 47 og § 52, jf. kgl.res. av 13. juni 1969 nr. 3, jf. EØS-avtalen vedlegg XVIII punkt 16a (direktiv 92/29/EØF). Endret 10 juni 2002 nr. 530, 13 des 2002 nr. 1638, 14 juni 2004 nr. 888, 8 sep 2004 nr. 1250, 22 aug 2005 nr. 908.

INNHold

Kap. I Virkeområde og definisjoner	1254
§ 1 Formål	1254
§ 2 Virkeområde	1254
§ 3 Definisjoner	1254
§ 4 Fartøygrupper	1255
Kap. II Ansvarsforhold og tilsyn	1255
§ 5 Ansvar	1255
§ 6 Tilsyn	1255
Kap. III Krav til skipsmedisinbeholdningen	1256
§ 7 Generelle krav til skipsmedisinen	1256
§ 8 Særskilte krav til legemidler	1256
§ 9 Skipsmedisinbeholdning	1256
§ 10 Tilleggskrav for skip over 500 bruttotonn	1256
§ 11 Tilleggskrav for passasjerskip	1256
§ 12 Skip som frakter farlig last	1257
§ 13 Skipsmedisin for redningsmidler	1257
Kap. IV Sykelugar, lege om bord	1257
§ 14 Sykelugar	1257
§ 15 Lege om bord	1257
Kap. V Rekvirering av legemidler til skip	1258
§ 16 Rekvirering	1258
§ 17 Tap av rekvisisjonsrett	1258
Kap. VI Oppbevaring av skipsmedisin	1258
§ 18 Oppbevaring av skipsmedisin	1258
§ 19 Skipsmedisin for redningsmidler	1259
§ 20 Førstehjelpsutstyr	1259
Kap. VII Utlevering og kontroll med skipsmedisin	1259
§ 21 Utlevering av legemidler om bord	1259
§ 22 Ettersyn og kassasjon	1259
§ 23 Dokumentasjon	1260
Kap. VIII Legeråd, opplæring, utdanning, håndbøker	1260
§ 24 Legeråd og evakuering	1260
§ 25 Håndbøker m.v.	1260
§ 26 Opplæring	1261
Kap. IX Diverse bestemmelser	1261
§ 27 Fravik	1261
§ 28 Straffebestemmelser	1261

§ 29	Ikrafttredelse	1261
§ 30	Overgangsbestemmelse	1261
	Vedlegg 1 Legemiddelgrupper som skal inngå i skipsmedisinenhetene, j.f. § 9 og redningsmidler, j.f. § 13	1262
	Vedlegg 2 Medisinsk materiell som skal inngå i skipsmedisinenhetene, j.f. § 9 og redningsmidler, j.f. § 13	1272
	Vedlegg 3 Legemidler som skal føres i kontrollbok ved rekvirering, j.f. § 16 og utlevering, j.f. § 21 og som rederi og skipsfører har en begrenset rekvisisjonsrett til	1274

Kap. I Virkeområde og definisjoner

§ 1

Formål

Forskriften har til formål å sikre at det om bord på skip finnes skipsmedisin som er nødvendig for å ivareta arbeidstakeres og passasjerers helse og sikkerhet. Forskriften skal bidra til forsvarlig anskaffelse, oppbevaring, utlevering og kontroll av skipsmedisin.

§ 2

Virkeområde

Forskriften gjelder for norske skip. Den gjelder også for redningsmidler på norske skip, j.f. § 13.

Med mindre det fremgår noe annet av de enkelte bestemmelser er følgende unntatt fra forskriften:

- lystfartøy som brukes til ikke-erhvervmessige formål, og som ikke er bemannet med profesjonelt mannskap,
- slepebåter som opererer i havneområder,
- flyttbare innretninger i petroleumsvirksomheten på norsk kontinentalsokkel når det kan dokumenteres at disse omfattes av beredskap etablert med hjemmel i § 9-2 i petroleumss-loven¹ som er minst likeverdig med kravene i denne forskrift,
- sjøforsvarets fartøyer, dersom de ikke opprettholder sivile sertifikater.

¹ Lov av 29. november 1996 nr. 72 om petroleumsvirksomhet.

§ 3

Definisjoner

I forskriften menes med:

- passasjerskip*: skip som skal ha passasjersertifikat, sikkerhetssertifikat for passasjerskip, sikkerhetssertifikat for hurtiggående passasjerfartøy eller tillatelse til begrenset passasjerbefordring i henhold til sjødyktighetsloven,¹
- redningsmiddel*: livbåt, redningsbåt, redningsflåter og lettbåt,
- rederi*: et fartøys registrerte eier, bortsett fra når fartøyet er leid til totalbefraktning eller helt eller delvis drives av annen fysisk eller juridisk person enn eieren på grunnlag av en driftsavtale; i slike tilfeller skal totalbefraktneren, eventuelt den fysiske eller juridiske personen som driver fartøyet, anses som rederiet,
- skipsfører*: den som har høyeste myndighet om bord,

- e) *arbeidstaker*: enhver som tar tjeneste på norsk skip, herunder praktikanter og lærlinger, unntatt havneloser og landbasert personell som utfører arbeid om bord på skip som ligger ved kai,
- f) *skipsmedisin*: legemidler, medisinsk utstyr mv., jf. de ikke-uttømmende lister i vedlegg 1 og 2,
- g) *narkotika mv.*: legemidler som er oppført i narkotikalistene,² se vedlegg 3,
- h) *utlevering*: utlevering av skipsmedisin fra bemyndiget person til rekvirent og pasient og umiddelbar bruk av skipsmedisin av bemyndiget person på pasient,
- i) *farlig last*: last som er omtalt som farlig i IMDG-koden, International Maritime Dangerous Goods Code, utgitt av International Maritime Organization (IMO).

¹ Lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v.

² I henhold til forskrift av 30. juni 1978 nr. 8 om narkotika m.v.

§ 4

Fartøygrupper

Med fartøygrupper menes:

Fartøygruppe A: Havgående fartøyer herunder fartøyer som driver fiske til havs, uten begrensninger i fartsområde, samt havgående fartøyer som ikke faller inn under fartøygruppe B.

Fartøygruppe B: Havgående fartøyer herunder fartøyer som driver fiske til havs, i farvann mindre enn 150 nautiske mil fra nærmeste havn med mulighet for medisinskfaglig assistanse eller 175 nautiske mil fra nærmeste havn med mulighet for medisinskfaglig assistanse dersom de i tillegg kontinuerlig oppholder seg innenfor rekkevidden til en helikoptertjeneste.

Fartøygruppe C: Fartøyer som driver havnetrafikk og fartøyer som oppholder seg enten inntil 20 nautiske mil fra grunnlinjen eller som ikke har annen lugarinnretning enn et styrehus.

IV

Kap. II

Ansvarsforhold og tilsyn

§ 5

Ansvar

Rederiet har det overordnede ansvar for at skipet til enhver tid oppfyller kravene i denne forskrift. Anskaffelse og fornyelse av skipsmedisin skal skje uten kostnader for arbeidstakerne.

Skipsføreren har ansvaret for at pliktene etter forskriften etterleves.

Skipsfører kan delegere utlevering og ettersyn av skipsmedisin til en eller flere arbeidstakere, spesielt utpekt på grunn av sine kvalifikasjoner, jf. § 18, § 21 og § 22.

§ 6

Tilsyn

Sjøfartsdirektoratet, eller den det gir myndighet, fører tilsyn med at rederi og skipsfører overholder bestemmelsene i forskriften.

Kap. III

Krav til skipsmedisinbeholdningen

§ 7

Generelle krav til skipsmedisinen

Skipsmedisin om bord skal ved anskaffelse holde et kvalitetsnivå med hensyn til egenskaper, pakning og merking, tilsvarende de krav som stilles til slikt materiell som markedsføres i Norge.

Merkingen skal være på norsk og engelsk. Krav om norsk eller engelsk merking kan fravikes, dersom det kan dokumenteres at de som skal forestå utlevering av skipsmedisin i skip fullt ut forstår merkingen.

§ 8

Særskilte krav til legemidler

Legemidlene skal være pakket i solid og hensiktsmessig emballasje som tydelig angir legemidlets generiske navn.

Legemidlene skal være merket med salgsstedets navn, produsent, produksjonsnummer, holdbarhetsdato, oppbevaringsbetingelser og bruksveiledning. Art og mengde av virkestoff skal fremgå av merkingen.

§ 9

Skipsmedisinbeholdning

Skip skal være utstyrt med en skipsmedisinenhet inneholdende skipsmedisin som minst er i samsvar med vedlegg 1 og 2 for skipets fartøygruppe, jf. § 4.

Fiske- og fangstfartøyer som opererer innenfor fartsområde bankfiske II, jf. forskrift om fartsområder¹ § 23, kan utstyres som fartøygruppe B, jf. første ledd.

Fartøy under 15 meter som tilhører fartøygruppe C og fartøy med tillatelse til begrenset passasjerbefordring, kan i stedet for skipsmedisinenhet i samsvar med første ledd utstyres med nødvendig førstehjelpsutstyr.

Skipsmedisinenheten skal til enhver tid inneholde tilstrekkelig mengde skipsmedisin. Ved denne vurdering skal det blant annet tas hensyn til antall arbeidstakere, reisen varighet, bestemmelsessted og anløpshavner, typer arbeid som skal utføres i løpet av reisen, lastens art og faktisk fartsområde.

¹ Forskrift av 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

§ 10

Tilleggskrav for skip over 500 bruttotonn

Skip over 500 bruttotonn skal i tillegg til de øvrige krav som følger av forskriften, ha nødvendig førstehjelpsutstyr i maskinrom og bysse.

§ 11

Tilleggskrav for passasjerskip

Rederiet skal i samarbeid med lege eller farmasøyt sørge for at passasjerskip til enhver tid er utrustet med nødvendig skipsmedisin. Ved vurdering av hva som er nødvendig, skal det bl.a. tas hensyn til antall passasjerer og deres behov, reisen varighet og faktisk fartsområde.

Passasjerskip med sertifikat for 100 passasjerer eller mer skal ha om bord akuttmedisinsk koffert med legemidler. Med akutt koffert menes koffert eller lignende med innhold av lege-

midler og medisinsk utstyr, som kan anvendes av tilstedeværende lege i behandling av alminnelige, akutte medisinske sykdomstilstander.

§ 12

Skip som frakter farlig last

Skip som frakter farlig last skal være utstyrt med de legemidler som er angitt som nødvendige, for behandling av forgiftningstilfeller angitt i MFAG, jf. § 25. Dersom det kan dokumenteres at andre legemidler er likeverdige eller bedre enn det som følger av MFAG, så kan skipet være utstyrt for alternativ behandling av forgiftningstilfeller. Liste over legemidler og medisinsk utstyr må settes opp i samråd med lege.

Legemidler og medisinsk utstyr som må medbringes i henhold til første ledd, og bruksrettleddninger, jf. § 25, skal oppbevares i forseglet koffert. Kofferten skal være tydelig merket med «førstehjelp ved forgiftninger», dato for siste ettersyn og dato som angir hvor lenge utstyret er holdbart. Liste over innholdet skal finnes sammen med utstyret.

Enhver ferge som drives under forhold som ikke alltid gjør det mulig innen en tilstrekkelig frist eller med et tilstrekkelig varsel å kjenne arten av de farlige stoffer som fraktes, skal i forseglet koffert medføre legemidler, medisinsk utstyr og rettleddning for førstehjelpsbehandling i samsvar med første ledd. For slik ferge i fast rute der overfarten skal vare under to timer, kan likevel legemidlene begrenses til slike som må gis i ytterste nødtilfeller innen et tidsrom som ikke overskrider overfartens normale varighet. Liste over legemidler og medisinsk utstyr må settes opp i samråd med lege.

§ 13

Skipsmedisin for redningsmidler

Redningsmidler skal være utstyrt med skipsmedisin som angitt i vedlegg 1 og 2, med de presiseringer som følger av kap. VI.

Kap. IV Sykelugar, lege om bord

§ 14

Sykelugar

Skip skal ha sykelugar hvis det er nødvendig ut fra mannskapets størrelse, passasjerantall, reisens varighet og faktisk fartsområde.

§ 15

Lege om bord

Skip med et mannskap på 100 arbeidstakere eller flere på en utenriksreise som overstiger tre døgn, skal ha en lege om bord med ansvar for den medisinske behandling av arbeidstakerne.

Andre skip skal ha lege om bord dersom det er nødvendig. Ved vurdering av hva som er nødvendig, skal det blant annet tas hensyn til risiko og fartsområde mv.

For passasjerskip gjelder i tillegg kravene i forskrift av 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v. § 25.

Kap. V

Rekvirering av legemidler til skip

§ 16

Rekvirering

Skipsfører, rederi eller den lege som er tilknyttet rederiet, har etter forskrift om rekvirering av legemidler fra apotek,¹ rett til å rekvirere de legemidler som skal være om bord i skip. Ved behov for øyeblikkelig hjelp plikter skipsfører å skaffe til veie nødvendig skipsmedisin så raskt som mulig.

Rederiers og skipsføreres rett til å rekvirere narkotika mv. er begrenset til legemidler og mengder angitt i vedlegg 3.

Sosial- og helsedirektoratet kan gi skipsverft og firmaer som leverer redningsmidler til skip, tillatelse til å rekvirere legemidler til nybygg, jf. forskrift om rekvirering av legemidler fra apotek.¹ Det kan stilles særskilte krav til slik tillatelse.

Legemidler som rekvireres, skal være lovlig omsatt i det land de utleveres fra og være av tilfredsstillende kvalitet, jf. § 7 og § 8.

Et hvert innkjøp av narkotika mv. skal føres i kontrollboken, jf. § 25.

Ved innkjøp av skipsmedisin skal skipsfører påse at selger utsteder en fortegnelse på norsk eller engelsk i 2 eksemplarer over de leverte varer. Fortegnelsen skal oppbevares om bord frem til neste sakkyndige ettersyn etter § 22.

Endret ved forskrift 10 juni 2002 nr. 530.

¹ Forskrift av 27. april 1998 nr. 455 om rekvirering og utlevering av legemidler fra apotek.

§ 17

Tap av rekvisisjonsrett

Dersom Sosial- og helsedirektoratet finner at skipsførers eller rederis rekvirering av reseptpliktige legemidler er uforsvarlig, kan dennes rett til å rekvirere reseptpliktige legemidler, gitt i medhold av forskrift om rekvirering og utlevering av legemidler fra apotek,¹ tilbakekalles.

Endret ved forskrift 10 juni 2002 nr. 530.

¹ Forskrift av 27. april 1998 nr. 455 om rekvirering og utlevering av legemidler fra apotek.

Kap. VI

Oppbevaring av skipsmedisin

§ 18

Oppbevaring av skipsmedisin

Skipsmedisin skal oppbevares slik at den holdes i god stand.

Legemidler om bord skal oppbevares oversiktlig i avlåst skap, skrin, koffert e.l., godt beskyttet mot fuktighet, frost og sterk varme. Legemidler som skal oppbevares kaldt, skal oppbevares i kjøleskap. Skip i fartøygruppe A og B skal være utstyrt med låsbart medisinskap. I skip med sykелugar skal medisinskap plasseres i sykелugaren. Bare skipsfører og de han gir fullmakt, skal ha nøkkel og adgang til legemidlene i skipsmedisinenheten, jf. § 9. Narkotika mv. skal alltid oppbevares innelåst.

Legemidlene i skipsmedisinenhetene skal ordnes etter bruksområde, jf. vedlegg 1.

Desinfeksjonsmidler til teknisk bruk skal oppbevares adskilt fra legemidler.

§ 19

Skipsmedisin for redningsmidler

Skipsmedisin for redningsmidler skal oppbevares i vanntette, forseglede beholdere tydelig merket med at det inneholder førstehjelpsutstyr og med dato for siste ettersyn og dato som angir hvor lenge utstyret er holdbart. Liste over innholdet skal finnes i beholderen.

På fartøyer som ligger ubevoktet i havn, herunder fiske- og fangstfartøyer, frakteskuter og lokale ferger, skal det ikke oppbevares narkotika mv. i redningsmidler. Narkotika mv. til redningsmidlene skal for disse fartøyer pakkes i egne, vanntette beholdere, og oppbevares på lett tilgjengelig sted slik at de lett kan medbringes i en krisesituasjon. Det er skipsførers ansvar å sørge for sikker oppbevaring når fartøyet er forlatt ved kai. Redningsmidlene skal påføres tydelig merking som sier at de ikke inneholder narkotiske legemidler.

§ 20

Førstehjelpsutstyr

Førstehjelpsutstyr, jf. § 9 og § 10, skal oppbevares i veske, koffert, skap e.l. som skal være tydelig merket med at det inneholder førstehjelpsutstyr, dato for siste ettersyn og dato som angir hvor lenge utstyret er holdbart. Liste over innholdet skal finnes sammen med utstyret.

Kap. VII

Utlevering og kontroll med skipsmedisin

§ 21

Utlevering av legemidler om bord

Utlevering av legemidler om bord skal bare foretas av skipsføreren eller de han gir fullmakt. Utlevering skal bare skje ved behandling av ombordværende personer. Utlevering skal som hovedregel skje etter kontakt med lege eller etter skriftlige instruksjoner gitt på forhånd av lege. Utlevering av legemidler skal nedtegnes av den som utleverer legemidlet.

Utleveres noe legemiddel i større mengde enn den som umiddelbart anvendes, skal det leveres i egnet emballasje påført legemidlets navn og bruksanvisning.

Det må vises særskilt aktsomhet ved utlevering av narkotika mv. Et hvert uttak av narkotika mv. skal føres i kontrollboken, jf. § 25.

§ 22

Ettersyn og kassasjon

Skipsmedisin skal underlegges sakkyndig ettersyn minst en gang hver tolvte måned. Kontrollen kan i unntakstilfeller utsettes i opptil fem måneder. Utført ettersyn skal dokumenteres, jf. fjerde ledd. Med sakkyndig ettersyn menes ettersyn av farmasøyt eller lege.

For skip med sikkerhetsstyringssertifikat, jf. sjødyktighetsloven¹ femte kapittel med tilhørende forskrifter, kan sakkyndig ettersyn foretas hvert tredje år, forutsatt at skipsfører eller den han gir fullmakt, jf. § 5, foretar tilsvarende ettersyn av legemidler og medisinsk utstyr, jf. første ledd, minst en gang hver tolvte måned. Sikkerhetsstyringssystemet skal inneholde prosedyre for kontroll og ettersyn av skipsmedisin.

Skipsmedisin i redningsmidler skal i tillegg til ettersynet etter første og annet ledd kontrolleres av skipsfører eller den han gir fullmakt en gang hver måned. Skipsmedisin i oppblåsbare redningsflåter skal etterses ved den årlige kontroll av godkjent servicestasjon, jf. Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs (SOLAS).

Ved ettersynet skal det kontrolleres at skipsmedisinen er i samsvar med kravene i forskriften, at det oppbevares på korrekt måte, at holdbarhetsdatoer ikke er overskredet og at utlevering av legemidler er nedtegnet, jf. § 21. Det må kontrolleres at beholdningen av narkotika mv. er i samsvar med kontrollboken og eventuelt avvik må protokolleres og nærmere forklares.

Legemidler til kassasjon skal normalt innleveres til apotek eller lignende.

Ved destruksjon av legemidler om bord skal dette skje på forsvarlig måte.

¹ Lov av 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighet m.v.

§ 23

Dokumentasjon

Dokumentasjon på utført ettersyn skal for den enkelte artikkel skipet, herunder redningsmidlene, er pliktig til å medbringe, angi:

- a) fastsatt mengde om bord i henhold til denne forskrift,
- b) opptalt mengde ved ettersyn og
- c) merknader om begrenset holdbarhet mv.

Dokumentasjonen skal være datert og signert, og ved sakkyndig ettersyn også påført vedkommendes persons virksomhets eller myndighets stempel.

Dokumentasjonen på utført ettersyn skal oppbevares om bord og skal på anmodning forevises Sjøfartsdirektoratet og Sosial- og helsedirektoratet eller den disse har gitt myndighet til det.

All dokumentasjon om foretatte ettersyn, jf. § 22, og utlevering av legemidler, jf. § 21, skal oppbevares om bord i minst tre år.

Endret ved forskrift 10 juni 2002 nr. 530.

Kap. VIII

Legeråd, opplæring, utdanning, håndbøker

§ 24

Legeråd og evakuering

Skip skal få gratis råd fra lege ved sykdom eller ulykkestilfeller formidlet gjennom kystradiostasjonene eller fra den medisinske nødmeldetjenesten.

Evakuering av pasient med luftambulanse eller redningshelikopter fra skip i områder under norsk redningstjenestes ansvar, skal organiseres av vedkommende redningssentral i samarbeid med den medisinske nødmeldetjeneste.

§ 25

Håndbøker m.v.

Skipet skal være utstyrt med tilstrekkelig håndbøker mv. til å sikre at førstehjelp og annen medisinsk behandling kan utføres faglig forsvarlig.

Skip skal ha følgende om bord:

- a) Et eksemplar av denne forskriften.
- b) Innbundet og paginert kontrollbok til innføring av innkjøp, utlevering og innsending for destruksjon av narkotika mv., jf. § 16 og § 21.
- c) Egnet førstehjelpshåndbok på norsk og engelsk beregnet til skip. Førstehjelpshåndbok skal oppbevares sammen med utstyret av legemidler mv. Krav om norsk eller engelsk førstehjelpshåndbok kan fravikes, dersom det kan dokumenteres at skipets mannskap er språkkyndig i samsvar med førstehjelpshåndboken som medbringes.

- d) Kort rettledning om førstehjelp, som skal oppbevares sammen med skipsmedisinen i det enkelte redningsmiddel. Rettledningen skal være på egnet språk og skal på skip som går i norske farvann være på norsk og engelsk.

Skip som transporterer farlig last, jf. § 12, skal i tillegg ha om bord boken «Medical first aid guide for use in accidents involving dangerous goods (MFAG)» eller «Veiledning for medisinsk førstehjelp» utgitt av International Maritime Organization.

§ 26

Opplæring

Skipsføreren og de han gir fullmakt til utlevering og bruk av skipsmedisin på pasient om bord skal ha gjennomgått godkjent opplæring, jf. forskrift om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.¹

¹ Forskrift 9. mai 2003 nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøyer og flyttbare innretninger.

Kap. IX

Diverse bestemmelser

§ 27

Fravik

Sosial- og helsedirektoratet, eller den det gir myndighet, kan når særlige grunner foreligger fravike forskriftens krav. Fraviket må være nødvendig og sikkerhetsmessig forsvarlig. Dette kan bare skje når det ikke er i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

Endret ved forskrift 10 juni 2002 nr. 530.

§ 28

Straffebestemmelser

Overtredelse straffes med bøter i henhold til § 339 nr. 2 i straffeloven,¹ hvis ikke strengere straff kommer til anvendelse i henhold til annen lovbestemmelse.

¹ Den almindelige borgerlige straffelov av 22. mai 1902 nr. 10.

§ 29

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. juni 2001.

§ 30

Overgangsbestemmelse

Det enkelte skip skal være utrustet i henhold til denne forskrift ved første årlige sakkyndige ettersyn, jf. § 22, etter 1. juni 2001 og senest innen 1. juni 2002.

Skip som i medhold av første ledd inntil videre ikke er utrustet etter forskriften her, skal være utrustet i samsvar med forskrift av 11. desember 1981 nr. 8748 om legemidler m.v. på skip inntil overgangsperioden er tilbakelagt.

Forskrift av 11. desember 1981 nr. 8748 om legemidler m.v. på skip oppheves 1. juni 2002.

Vedlegg

1. Oversikt over legemiddelgrupper som skal inngå i skipsmedisinenhetene
2. Oversikt over medisinsk utstyr som skal inngå i skipsmedisinenhetene
3. Liste over narkotika mv.

Vedlegg 1

Legemiddelgrupper som skal inngå i skipsmedisinenhetene,
jf. § 9 og redningsmidler, jf. § 13

	Fartøygruppe			Redn. midler A/B	Redn. midler C
	A	B	C		
Gruppe					
<i>1 Legemidler mot hjerte- og karsykdommer</i>					
A Hjerte- og kretsløpsstimulerende legemidler – sympato- mimetika	x	x			
B Preparater mot angina pectoris	x	x	x	x	x
C Vanndrivende midler	x	x			
D Midler mot blødning, herunder livmorsammentrek- kende legemidler, dersom det er kvinner om bord	x	x	x	x	x
E Blodtrykksenkende legemidler	x				
F Midler ved mistanke om blodpropp	x	x	x	x	x
<i>2 Legemidler for mage- og tarmkanal</i>					
A Legemidler mot magesår	x				
– Histaminer H2-antagonist					
– syrenøytraliserende/slimhinnebeskyttende	x	x			
B Legemidler mot kvalme	x	x	x	x	x
C Bløtgjørende avføringsmidler	x	x			
D Legemidler mot diare	x	x	x	x	x
E Legemidler mot tarmsykdommer	x	x			
F Preparater mot hemmoroider	x	x			
<i>3 Smertestillende legemidler og legemidler mot krampe</i>					
A Smertestillende, febernedssettende og antiinflammato- riske legemidler	x	x	x	x	x
B Sterke smertestillende legemidler	x	x		x	
C Krampestillende legemidler	x	x			
<i>4 Legemidler mot lidelser i sentralnervesystemet</i>					
A Beroligende midler	x	x			
B Legemidler mot nervøse lidelser	x	x			
C Legemidler mot sjøsyke	x	x	x	x	x
D Legemidler mot epilepsi	x				
<i>5 Legemidler mot allergi og overfølsomhetsreaksjoner</i>					
A Antihistaminer til systemisk bruk	x	x			
B Glukokortikoider til injeksjon	x	x			

	Fartøygruppe			Redn. midler A/B	Redn. midler C
	A	B	C		
Gruppe					
6 Legemidler mot sykdommer i respirasjonsorganene					
A Legemidler mot astmaanfall	x	x			
B Hostestillende legemidler	x	x	x		
C Legemidler mot bihulebetennelse og forkjølelse	x	x	x		
7 Legemidler mot infeksjonssykdommer					
A Antibiotika (minst 2 grupper)	x	x			
B Antibakterielt sulfapreparat	x	x			
C Urinveisantiseptikum	x				
D Antiparasittiske midler					
– midler mot malaria (i område med malariasmitte)	x	x			
– midler mot lus og skabb	x	x			
E Legemidler mot infeksjoner i tarmkanalen	x	x			
F Stivkrampevaksine og immunglobuliner	x	x			
8 Forbindelser beregnet på gjenoppretting av væskebalansen, kaloriinntak og plasmaerstatning					
9 Legemidler til utvortes bruk					
A Hudmidler					
– antiseptiske oppløsninger	x	x	x	x	x
– antibiotiske salver/pudder	x	x	x		
– smertestillende salver	x	x	x		
– inflammasjonshemmende/kortikosteroider	x	x			
– hudkremer mot sopp	x				
– preparat ved hudforbrenning	x	x	x	x	
B øyemidler					
– antibiotiske øyedråper/øyesalve	x	x			
– antibiotiske øyedråper med antiinflammatorisk virkning					
– bedøvende øyedråper	x	x			
– øyedråper med trykknedsettende, kolinerg virkning	x	x			
– øyeskylling	x	x			
– diagnostika	x	x	x	x	x
C øremidler	x				
– antibiotiske/antiinflammatoriske oppløsninger					
– bedøvende øredråper	x	x			
D Legemidler mot sykdommer i munnhule og svelg	x	x			
– antiseptisk munnvann					
E Lokalbedøvende midler	x	x			
– gis ved underhudsinjeksjon (inkl. tannbehandling)	x	x			

Endret ved forskrift 13 des 2002 nr. 1638.

Eksempelliste over legemidler m/forslag til dosering

Teksten «Brukes etter legeråd» indikerer at disse legemidlene bare bør brukes etter samråd med lege. For enkelte av disse er det indikert et doseringsforslag fordi preparatet i nødstilfelle kan anvendes også dersom man ikke har fått kontakt med lege, eller fordi det ikke vurderes som alvorlig om behandlingen igangsettes før det er konferert med lege.

Gruppe/Preparat	Bruksområde	Dosering	Obs
1. LEGEMIDLER MOT HJERTE- OG KARSYKDOMMER			
A. <i>Hjerte- og karstimulerende legemidler – sympatomimetika</i>			
Adrenalin 1mg/ml	Sjokk og blodtrykksfall Livstruende astmaanfall	Brukes etter legeråd. 0,2–1 ml injiseres under huden eller i en muskel	Må ikke injiseres i blodårer
Digoksin 0,25 mg/ml	Hjertesvikt	Brukes etter legeråd	
Digoksin 0,25 mg tabl.	Hjertesvikt	Brukes etter legeråd	
B. <i>Legemidler mot angina pectoris</i>			
Nitroglycerin 0,5 mg tabl.	Hjertekrampe	1 tablett løses under tungen. Dosen kan om nødvendig gjentas 4–5 ganger i døgnet.	Pakningen må holdes godt tillukket.
C. <i>Vanndrivende midler</i>			
Furosemid 40 mg tabl.	Hjertesvikt med lungeødem	Brukes etter legeråd. 1–4 tabletter avhengig av tilstanden. Virkning inntreffer etter ½–1 time	
D. <i>Legemidler mot blødninger, herunder livmorsammentrekkende legemidler, dersom det er kvinner ombord</i>			
Tranexaminsyre	Livmorblødninger	Brukes etter legeråd 2–3 tabletter 3–4 ganger daglig etter behov.	
E. <i>Blodtrykksenkende legemidler</i>			
Propanolol 20 mg tabl.	Høyt blodtrykk	Brukes etter legeråd	Kan utløse astmaanfall hos astmatikere
Enalapril 10 mg tabl.	Høyt blodtrykk	Brukes etter legeråd	
F. <i>Legemidler ved mistanke om blodpropp</i>			
Acetylsalicylsyre 160 mg tabl.	Hjerteinfarkt og hjernedrypp	Start behandlingen straks ved mistanke om hjerteinfarkt eller hjernedrypp. 2 tabletter tygges. Senere tas 1 tablett daglig, som svelges hel.	
2. LEGEMIDLER FOR MAGE- OG TARMKANAL			
A. <i>Legemidler mot magesår</i>			

Gruppe/Preparat	Bruksområde	Dosering	Obs
Ranitidin 300 mg tabl	Magesår, halsbrann	1 tablett om kvelden	
Al- og Mg-salter, tabl	Syrenøytraliserende	1–2 tabletter ved behov. Tygges.	
Al- og Mg-salter, flytende	Syrenøytraliserende	10 ml ved behov	
B. Legemidler mot kvalme			
Metoklopramid 20 mg supp	Mot kvalme	1 stikkpille i endetarmen inntil 3 ganger daglig	
Metoklopramid 10 mg tabl	Mot kvalme	1–2 tabletter inntil 3 ganger daglig	
Metoklopramid 5 mg/ml inj.	Mot kvalme	Brukes etter legeråd. 2 ml settes intramuskulært inntil 3 ganger daglig	
C. Bløtgjørende avføringsmidler			
Engangsklyster	Hurtigvirkende avføringsmiddel	Innholdet i 1 tube tømmes i endetarmen. Virkning inntreter etter 5–15 minutter.	
Laktulose 667 mg/ml flytende	Avføringsmiddel	Mildt avføringsmiddel. 15–30 ml daglig. Virkning inntreter etter 2–4 døgn.	Behandlingen er avhengig av rikelig vanntilførsel (minst 2 liter daglig).
Sennaglykosid tabl	Avføringsmiddel	2–4 tabletter som engangsdose. Virkning inntreter normalt etter 6–8 timer.	
D. Legemidler mot diare			
Loperamid 2 mg tabl	Vedvarende og sterk diare uten feber	2 tabletter først, deretter 1 tablett etter hver løs avføring. Maksimalt 8 tabletter i døgnet. Start behandlingen først etter at tarmen er tømt.	Diare som vedvarer over en uke krever legekontroll
Medisinsk kull, flytende	Diare/matforgiftning	15–45 ml en til flere ganger daglig. Start behandlingen først etter at tarmen er tømt.	Diare som vedvarer over en uke krever legekontroll. Kull vil gi redusert virkning av andre legemidler.
E. Legemidler mot tarmsykdommer			
Se gruppe 7 E			
F. Legemidler mot hemorroider			
Prednisolon, cinkain, clemizol salve	Mot hemorroider	Påsmøres 2–4 ganger daglig i og rundt endetarmsåpningen.	

Gruppe/Preparat	Bruksområde	Dosering	Obs
3. SMERTESTILLENDE LEGEMIDLER OG LEGEMIDLER MOT KRAMPE			
<i>A. Smertestillende, febernedssettende og antiinflammatoriske legemidler</i>			
Paracetamol 500mg tabl	Lettere til moderate smerter. Febernedssettende	1–2 tabletter 1–3 ganger daglig	
Naproxen 250 mg enterotabl	Seneskjedebetennelse Muskelskade med sterk hevelse	2 tabletter i første dose, deretter 1 tablett 3 ganger daglig i 3–10 dager. Svelges hele.	Kan gi alvorlige bivirkninger. Skal ikke brukes ved magesmerter eller hos personer som har eller har hatt magesår.
Kodeinfosfat/paracetamol tabl	Moderate til sterke smerter	Brukes etter legeråd. 1–2 tabletter 1–3 ganger daglig.	
Dikofenak 25 mg/ml inj	Nyresten/gallesten-smerter	Brukes etter legeråd	
<i>B. Sterke smertestillende legemidler</i>			
Morfin 10 mg/ml inj	Meget sterke smerter	Brukes etter legeråd. Virketid 3–5 timer	Forsiktighet ved gjentatt dosering – overdoseringsfare.
Morfin 10 mg/ml ampiner	Meget sterke smerter	Brukes etter legeråd. 1 ampin injiseres under huden eller i en muskel.	Forsiktighet ved gjentatt dosering – overdoseringsfare.
Buprenorfin 0,2 mg resoriblett	Meget sterke smerter	Brukes etter legeråd. Legges under tungen.	
Ketobemidone supp	Meget sterke smerter	Brukes etter legeråd. Settes i endetarmen	Forsiktighet ved gjentatt dosering – overdoseringsfare.
<i>C. Krampestillende legemidler</i>			
Diazepam 4 mg/ml klyster	Krampetilstander/epilepsi	Brukes etter legeråd. Innholdet i 1–2 klyster tømmes i endetarmen. Denne dose kan eventuelt gjentas.	Kan under vanskelige forhold gis gjennom munnen sammen med drikke.
4. LEGEMIDLER MOT LIDELSER I SENTRALNERVESYSTEMET			
<i>A. Beroligende legemidler</i>			
Diazepam 5 mg tabl	Nervøse spenningstilstander.	Brukes etter legeråd. Beroligende: ϕ –1 tablett inntil 3 ganger daglig. Innsøvning: 1 tablett før sengetid.	Skal kun benyttes i kort tid. Vanedan-nende.
<i>B. Legemidler mot nervøse lidelser</i>			
Klorpromazin 25 mg tabl	Alvorlige urotilstander	Brukes etter legeråd. 1–2 tabletter 3 ganger daglig.	

Gruppe/Preparat	Bruksområde	Dosering	Obs
Levomepromazin 25 mg/ml inj.	Alvorlige urotilstander	Brukes etter legeråd.	
<i>C. Legemidler ved sjøsyke</i>			
Meklozin 25 mg tabl	Sjøsyke	1 tablett 1–2 ganger i døgnet.	
<i>D. Legemidler mot epilepsi</i>			
Se gruppe 3 C.			
5. LEGEMIDLER MOT ALLERGI OG OVERFØLSOMHETSREAKSJONER			
<i>A. Antihistaminer</i>			
Loratidin 10 mg tabl	Allergi	1 tablett daglig	
<i>B. Glukokortikoider</i>			
Hydrokortison 250 mg inj.	Mot sjokk og blodtrykksfall og kraftig astmaanfall	Brukes etter legeråd. Tilleggspreparat når adrenalin 1 mg/ml inj. ikke gir tilstrekkelig effekt. Doseres individuelt. Injiseres i en muskel eller vene.	Hvert ampullesett blandes umiddelbart før bruk.
6. LEGEMIDLER MOT SYKDOMMER I RESPIRASJONSORGANENE			
<i>A. Legemidler mot astmaanfall</i>			
Salbutamol 0,1 mg inhal.	Astmaanfall	Brukes etter legeråd. 1–2 inhalasjoner inntil hver 4. time ved behov. Omrystes.	
Prednisolon 5 mg tabl	Alvorlig astma	Brukes etter legeråd	
<i>B. Hostestillende legemidler</i>			
Noskapin 50 mg tabl	Tørhoste	1 tablett 3 ganger daglig.	
Kodein 25 mg tabl	Kraftig tørhoste	1–2 tabletter inntil 3 ganger daglig.	
<i>C. Legemidler mot bihulebetennelse og forkjølelse</i>			
Fenylpropanolamin 50 mg tabl.	Slimhinneavsvellende ved tetthet i nese, bihuler og øregang	1 tablett morgen og kveld. Svelges hele.	
Oksymetazolin 0,5 mg/ml nesedr.	Nesetetthet	3 dråper (=1/2 endosebeholder) i hvert nesebor 2–3 ganger i døgnet.	Bør ikke brukes mer enn en uke ad gangen.
Ved infeksjoner, se gruppe 7			
7. LEGEMIDLER MOT INFEKSJONSSYKDOMMER			
<i>A. Antibiotika (minst 2 grupper)</i>			

Gruppe/Preparat	Bruksområde	Dosering	Obs
Fenoksymetylpenicillin 660mg tabl	Infeksjon	Brukes etter legeråd. 2 tabletter morgen og kveld	Spør alltid om tidligere allergi mot antibiotika.
Erytromycin 250 mg tabl	Infeksjon	Brukes etter legeråd. 1 tablett 4 ganger daglig	Spør alltid om tidligere allergi mot antibiotika.
Amoxicillin 250 mg tabl	Infeksjon	Brukes etter legeråd. 1 tablett 3 ganger daglig	Spør alltid om tidligere allergi mot antibiotika.
Doxycillin 100 mg tabl	Infeksjon	Brukes etter legeråd. 2 tabletter i første dose, deretter 1 tablett daglig	Spør alltid om tidligere allergi mot antibiotika.
Benzylpenicillin-natrium 600 mg inj NB: sterilt vann	Infeksjon	Brukes etter legeråd	Spør alltid om tidligere allergi mot antibiotika.
Ciprofloxacin 250 mg tabl	Infeksjon	Brukes etter legeråd. 1 tablett 2 ganger daglig	Spør alltid om tidligere allergi mot antibiotika.
B. Antibakterielt sulfapreparat			
Trimetoprim-sulfametoxazol	Infeksjon	Brukes etter legeråd	Spør alltid om tidligere allergi mot antibiotika.
C. Urinveisantiseptikum			
Trimetoprim 160 mg	Urinveisinfeksjon	Brukes etter legeråd. 1 tablett 2 ganger daglig	Spør alltid om tidligere allergi mot antibiotika.
D. Antiparasittiske midler			
<i>Midler mot malaria (dersom man trafikkerer områder med malariasmitte)</i>			
Klorokinfosfat 250 mg tabl	Malariaforebyggende	2 tabletter i uken på fast ukedag. Tas fra en uke før ankomst til malariaområdet, under oppholdet og 4 uker etter at området er forlatt.	Sjekk mulig resistens i området.
Proguanil 100 mg tabl	Malariaforebyggende	2 tabletter daglig. Tas fra en uke før ankomst til malariaområdet, under oppholdet og 4 uker etter at området er forlatt.	Sjekk mulig resistens i området.
Meflokin 250 mg tabl	Malariaforebyggende	1 tablett i uken på fast ukedag. Tas fra en uke før ankomst til malariaområdet, under oppholdet og 4 uker etter at området er forlatt.	Sjekk mulig resistens i området.
<i>Midler mot lus og skabb</i>			

Gruppe/Preparat	Bruksområde	Dosering	Obs
Malation 0,5 % liniment	Lusemiddel	Innsmøres i tørt hår og hodebunn. Lufttørres. Vask av med alminnelig sjampo etter 12 timer. Behandlingen gjentas etter 8–12 dager.	
Permetrin 5 % krem	Skabbmiddel	Hele kroppen unntatt hodet inngnis. Vaskes av etter 8–15 timer, senest innen 24 timer	
E. Legemiddel mot infeksjoner i tarmkanalen			
Metronidazol 400 mg tabl	Infeksjon	Brukes etter legeråd	Unngå alkohol under kuren.
Mebendazol 100 mg tabl	Mark i tarmen	1 tablett 2 ganger daglig i 3 dager. Bør gjentas etter 1–2 uker.	
F. Stivkrampevaksine og immunoglobuliner			
Difteri/tetanus vaksine	Vaksine mot stivkrampe og difteri	Brukes etter legeråd.	
Tetanus immunglobulin	Immunglobulin	Brukes etter legeråd.	
8. FORBINDELSER BEREGNET PÅ GJENOPPRETTING AV VÆSKEBALANSEN, KALORIINNTAK OG PLASMAERSTATNING			
Glukose 50 mg/ml inf	Erstatter væske- og blodtap	Brukes etter legeråd. Doseres etter pasientens tilstand	
Natriumklorid 9 mg/ml inf	Erstatter væske- og blodtap	Brukes etter legeråd. Doseres etter pasientens tilstand	
Plasmasubstitutt (for eksempel Haemaccel 3,5 % inf)	Erstatter væske- og blodtap	Brukes etter legeråd. Doseres etter pasientens tilstand	
Elektrolytter/karbohydrater (for eksempel GEM 5x30g pulver)	Erstatter væske- og salttap etter diare.	Følg pakkens veiledning	
Natriumklorid 500 mg tabl	Erstatter salttap ved kraftig svette	1 tablett per 1 liter vann som drikkes.	
9. LEGEMIDLER TIL UTVORTES BRUK			
A. Hudmidler			
<i>Antiseptiske oppløsninger</i>			
Klorhexidin 1 mg/ml vandig oppl.	Sårvask	Utvortes til vask av overflatiske sår og brannskader	Må ikke brukes i eller omkring øynene
<i>Antibiotiske salver/pudder</i>			

Gruppe/Preparat	Bruksområde	Dosering	Obs
Bacitracin/klorhexidin salve	Hudinfeksjon	Påsmøres 1–2 ganger daglig ved infisert hud.	
Natriumfucicat 2 % salve	Sterkt infisert hud	Påsmøres 2 ganger daglig ved sterkt infiserte sår.	
Natriumfucicat gas 10x10 cm	Sterkt infisert hud og mindre brannskader	En salvekompress legges på såret. En steril kompress legges over og festes med plaster, gasbind eller nettbandasje.	
<i>Smertestillende salver</i>			
Lidocain 5 % krem	Smertestillende salve	Påføres ved sol- eller manetforbrenning, mindre forbrenninger av 1.grad, insektstikk og liknende	Må ikke brukes i åpne sår
<i>Inflammasjonshemmende/ kortikosteroider</i>			
Ketoprofen gel	Smerte/inflammasjon i sener/muskler	Masseres godt inn i det smertefulle området 2–3 ganger daglig i høyst 7 dager	
Hydrokortison 1 % krem	Mild eksemsalve	Påsmøres i tynt lag 2 ganger daglig	Skal ikke brukes på infisert hud.
Desonid 0,1 % krem	Middels sterk eksemsalve	Brukes etter legeråd. Påsmøres i tynt lag 2 ganger daglig	Skal ikke brukes på infisert hud.
<i>Hudkremer mot sopp</i>			
Klotrimazol 1 % krem	Hudsopp	Gnis godt inn på de angrepne områdene 2–3 ganger daglig. Behandlingstiden må normalt være 3–4 uker. For å unngå tilbakefall bør behandlingen fortsette i 2–4 uker etter oppnådd symptomfrihet.	
Klotrimazol 1 % pudder	Hudsopp	Anvendes sammen med krem mot sopp. Pudder drysses i sko og strømper mot fotsopp.	
<i>Legemiddel ved hudforbrenning</i>			
Sølvulfadiazin 1 % krem	Forebygger infeksjoner ved alvorlig brannskade	Brukes etter legeråd. Påføres i et 3–5 mm tykt lag. Kremen vaskes av daglig med sterilt vann før ny påføring.	Anvend steril spatel eller steril hanske ved påføringen.
B. øyemidler			
<i>Antibiotiske øyedråper/øyesalver</i>			
Kloramfenikol 0,5 % dråper endose	Øyeinfeksjon	1–2 dråper i hvert øye 4–6 ganger daglig	Hver beholder brukes bare en gang.
Oksytetracyclin 0,5 % øyesalve	Øyeinfeksjon	Brukes etter legeråd. Salven påføres 2–3 ganger daglig på innsiden av nedre øyelokk.	Tuben brukes kun til en person.

Gruppe/Preparat	Bruksområde	Dosering	Obs
<i>Antibiotiske øyedråper med antiinflammatorisk virkning</i>			
Dexametason 0,1 % / kloramfenikol 1 % øyedråper	Betennelsesdempende øyedråper	Brukes etter legeråd. 1 dråpe i øyet 3–4 ganger daglig	Flasken brukes kun til en person.
<i>Bedøvende øyedråper</i>			
Oksybuprokain 4 mg/ml endose	øyebedøvelse	1–2 dråper dryppes i øyet for overflatebedøvelse	Må bare benyttes for fjerning av fremmedlegeme fra øyet. Øyet må deretter holdes tildekket så lenge bedøvelsen virker.
<i>Øyedråper med trykknedsettende, kolinerg virkning</i>			
Pilokarpin 2 % øyedråper	Grønn stær	Brukes etter legeråd	
<i>øyeskylling</i>			
Natriumklorid 0,9 % oppløsning	øyeskylling	Til bading eller skylling av øynene	
<i>Diagnostika</i>			
Fluoresceinnatrium 2 % endose	Påvisning av hornhinneskader og fremmedlegemer i øyet (fiskerisp)	Brukes etter legeråd. 1–2 dråper dryppes i øyet	Hver beholder brukes bare en gang.
C. øremidler			
<i>Antibiotiske/antiinflammatoriske oppløsninger</i>			
Hydrokortison/ oksytetracyklin/ Polymyxin B øredråper	øreinfeksjon	Brukes etter legeråd. 2–4 dråper i ytre øregang 3 ganger daglig	
<i>Bedøvende øredråper</i>			
Ingen med markedsføringstillatelse i Norge			
D. Legemiddel mot sykdommer i munnhule og svelg			
<i>Antiseptisk munnvann</i>			
Klorhexidin 2 mg/ml	Antiseptisk munnvann	10 ml skylles i munnen i ett minutt 2 ganger daglig	
E. Lokalbedøvende midler (se også 9 A)			
<i>Virker ved nedkjøling</i>			
Isposer – se vedlegg 2			
<i>Gis ved underhudsinjeksjon (inkl. tannbehandling)</i>			

Gruppe/Preparat	Bruksområde	Dosering	Obs
Lidokain 20 mg/ ml inj	Lokalbedøvelse	Brukes etter legeråd. 1–5 ml injiseres under huden før visse smertefulle inngrep	

Endret ved forskrift 13 des 2002 nr. 1638.

Vedlegg 2

Medisinsk materiell som skal inngå i skipsmedisinenhetene,
jf § 9 og redningsmidler, jf. § 13

		Fartøygruppe			Redn. midler A/B	Redn. midler C
		A	B	C		
1	<i>Gjenopplivningsutstyr</i>					
	Oksygenapparat m/bag og ansiktsmaske (over 2 liter)	x	x			
	Ekstra oksygenapparat	x	x			
	Mekanisk sugeapparat for rensing av luftveier	x	x			
	Sett med svelgtuber til gjenopplivning ved munn til munn-metoden (assortert str)	x	x	x	x	x
	Lommemasker	x	x	x		
2	<i>Forbindingssaker og suturutstyr</i>					
	Stiftemaskin for sutur, ev. sutursett med nåler	x	x			
	Elastisk heftbandasje	x	x	x	x	x
	Elastisk gasbind	x	x	x	x	x
	Tubegas for finger med applikator	x	x			
	Sterile gaskompresser	x	x	x	x	x
	Steril absorberende kompress	x	x			
	Sterile gastupfer	x	x			
	Renset bomull	x	x			
	Sterilt laken til bruk ved forbrenninger	x	x			
	Trekanttørkle	x	x			
	Engangshansker	x	x	x	x	x
	Hefiplaster	x	x	x	x	x
	Sterile kompresjonsbandasjer	x	x	x	x	x
	Suturtape	x	x	x	x	x
	Ikke absorberbar sutur med nål	x				
	Vaselinimpregnert gasbind	x	x			
	Fingersmokker	x	x	x		
	Hodebandasje	x	x			
	øyekompress	x	x			
	øyeskytter, sort	x	x			
	Sportstape	x	x	x		
	Suspensorium, medium	x	x			
	Sikkerhetsnåler	x	x	x	x	x

		Fartøygruppe			Redn. midler A/B	Redn. midler C
		A	B	C		
3	<i>Instrumenter</i>					
	Engangsskalpeller	x	x			
	Instrumentskrin av rustfritt stål	x	x			
	Bandasjesaks	x	x			
	Kirurgisk saks	x	x			
	Pinsetter	x	x			
	Arterieklemmer	x	x			
	Nåleholdere	x	x			
	Engangsbarberhøvel	x	x			
	øyemagnet	x				
4	<i>Utstyr for legeundersøkelse og -kontroll</i>					
	Tungespatler for engangsbruk	x	x			
	Teststrimler for analyse av urin (protein, glukose, blod, ketoner)	x				
	Lukkable poser av plast med skrivefelt («tablettposer») eller lignende	x	x			
	Skjema for feber- eller temperaturkurve	x				
	Diagnosekort ved evakuering	x	x			
	Stetoskop	x	x			
	Aneroid blodtryksmåler	x	x			
	Febertermometer	x	x			
	Hypotermisk termometer	x	x			
	Lommelykt for diagnosebruk («pennlykt»)	x	x	x		
5	<i>Utstyr for injeksjon, perfusjon, punktur og innføring av katetere</i>					
	Kateteriseringssett	x				
	Utstyr for rektal infusjon (rektalsonde)	x				
	Infusjonssett med lufting	x	x			
	Venekanyler	x	x			
	Urinposer	x				
	Engangssprøyter med kanyler	x	x			
	Injeksjonstørk (for huddesinfeksjon)	x	x			
	Kateter	x				
6	<i>Vanlig medisinsk utstyr</i>					
	Pussbekken	x				
	Stikkbekken	x				
	Varmeflaske	x				
	Urinflaske	x				
	Ispose	x	x			
	Cold/hot omslag	x	x			
	Bomullspinner	x	x			
	Hørselvern/ørepropper	x	x	x		
	Solbriller (herrestr.)	x				
	øyebadeglass (plast/glass)	x	x	x		
	øyelapp, sort	x	x			
	Tannfyllmasse	x				
	Tannpleiesett	x				

		Fartøygruppe			Redn. midler A/B	Redn. midler C
		A	B	C		
7	<i>Utstyr for avstiving og spjelking</i>					
	Bøyelig fingerskinne	x	x			
	Bøyelig hånd- eller underarmsskinne	x	x			
	Oppblåsbar skinne/spjelkesett	x	x			
	Lårskinne	x	x			
	Avstivet nakkekrage	x	x			
	Båre med avstiving for rygg og nakke egnet for heli- kopterløft	x	x			
8	<i>Desinfisering, insektbekjemping og profylakse</i>					
	Desinfeksjonsmiddel for rengjøring av utstyr, benke- flater mm	x	x			
	Desinfeksjonsmiddel for drikkevann	x				
	Insekticidmiddel	x				

Vedlegg 3

Legemidler som skal føres i kontrollbok
ved rekvirering, jf. § 16 og utlevering, jf. § 21 og som
rederi og skipsfører har en begrenset rekvisisjonsrett til

For fartøygruppe A, B og C er det oppgitte antall pakninger pr. 15 personer (mannskap).
For redningsmidler er det oppgitte antall pakninger for redningsmidler sertifisert for inntil
25 personer.

		Fartøy- gruppe			Redn. midler A/B	Redn. midler C
		A	B	C		
Gruppe	Enhet					
3	<i>Smertestillende legemidler og legemidler mot krampe</i>					
	A Smertestillende, febernedsettende og antiinflammatoriske legemidler					
	Kodeinfosfat (maks. 30 mg)/paracetamol tab.	NB	20 tab.	3 2		
	Kodeinfosfat (maks. 30 mg)/paracetamol tab.	NB	50 tab.	1 1	1	
	B Sterke smertestillende legemidler					
	Morfin 10 mg/ml injeksjon	NB	10 x1 ml	1 1		
	Morfin 10 mg ampiner	NB	stk		6	
	Buprenorfin 0,2 mg resoribletter	NB	10 tab.	1 1		
	Ketobemidon 10 mg stikkpiller	NB	10 stikkp.			
	C Krampestillende legemidler					
	Diazepam 4 mg/ml klyster	NB	5x2,5 ml	2 2		

					Fartøy- gruppe			Redn. midler A/B	Redn. midler C
					A	B	C		
4	Legemidler mot lidelser i sentralnerve-systemet								
	A Beroligende midler								
	Diazepam 5 mg tab.	NB	20 tab.		3	2		1	
6	Legemidler mot sykdommer i respirasjons-organene								
	B Hostestillende legemidler								
	Kodeinfosfat 25 mg tab.	NB	20 tab.		2	1			

Merknader til de enkelte bestemmelser:

Til § 2 bokstav c

Dette unntaket omfatter innretninger som har gyldig samtykke til petroleumsvirksomhet, og som er utstyrt med legemidler og medisinsk utstyr som bestemt av ansvarlig operatør. Hensikten med unntaket er at det skal være unødvendig med dobbel forsyning av legemidler for å ivareta kravene i denne forskriften og kravene i forskrifter gitt med hjemmel i petroleumsloven.

Til § 3 bokstav f

Inkluderer antidoter, dvs de legemidlene som er angitt som nødvendige for å behandle forgiftningstilfelle angitt i MFAG, jf. § 25.

Til § 3 bokstav g

De aktuelle legemidler vil falle inn under utleveringsgruppe A eller B i Norge, og er oppført i vedlegg 3. Skipsfører må være spesielt oppmerksom på at eventuelt innkjøp av andre sterke smertestillende eller beroligende medikamenter enn de oppført i vedlegg 3, kan omfattes av denne definisjonen og at det følgelig stilles særskilte krav til oppbevaring, bokføringsplikt osv.

Til § 4

Ved vurdering av fartøysgruppe skal følgende legges til grunn:

- hvilket fartsområde skipet er sertifisert for
- andre dokumenter som begrenser skipets fartsområde.

Skip sertifisert for fartsområdene liten kystfart, fjordfiske og kystfiske vil høre inn under fartøygruppe C.

Til § 7

Legemidler skal holde et kvalitetsnivå som er forenlig med den til enhver tid gjeldende utgave av Verdens helseorganisasjons «Certification Scheme on the Quality of Pharmaceutical Products Moving in International Commerce».

Medisinsk utstyr skal være CE-merket eller tilfredsstillende tilsvarende krav i land hvor EU har inngått MRA (gjensidig godkjenningssavtale), jf. lov om medisinsk utstyr av 12. januar 1995 nr. 6.

Det kan ikke forventes av enhver skipsfører kan vurdere det bestilte materiell mot disse krav. Det anbefales derfor å benytte apotek eller skipshandlere som kan dokumentere at deres produkter tilfredsstiller forskriftens krav.

Legemidler og medisinsk utstyr som forhandles innen EØS-området skal tilfredsstille disse krav.

Enkelte artikler i skipsmedisinenhetene er hverken klassifisert som legemiddel eller medisinsk utstyr i henhold til henholdsvis lov om legemidler og lov om medisinsk utstyr. Følgelig finnes ikke finnes spesifiserte krav til disse produkter.

Som hovedregel skal merkingen være både på norsk og engelsk. Det ene av språkene kan fravikes når vilkårene i § 7 siste setning er oppfylt.

Til § 9

Apoteket som står for utleveringen bør levere allminnelig brukte legemidler innenfor de legemiddelgrupper som er definerte i vedleggene. Det bør velges legemidler med et bredt bruksområde. Apoteket bør ta hensyn til at legemidlene skal administreres av personell som ikke har medisinsk fagutdanning. Det bør således legges vekt på å finne fram til de aktuelle legemidlene som har minst risiko for alvorlige konsekvenser som følge av feilbruk og bivirkninger.

Dersom rederiet har fast tilknyttet lege bør legemiddelutvalget avgjøres i samråd med denne, jf. også § 11 i denne forskriften.

Bestemmelsen i tredje ledd om at skipsmedisinenhet i visse tilfelle kan unnlates og erstattes av nødvendig førstehjelpsutstyr er beregnet på fartøyer som trafikkerer områder med umiddelbar tilgang til helsetjenester i land samt mindre fiskefartøyer i kystnære farvann.

Til § 10

Kravet om førstehjelpsutstyr må vurderes i forhold til de risikofaktorer som foreligger. På større skip kan det også være hensiktsmessig å ha førstehjelpsutstyr i kontrollrom.

Førstehjelpsutstyret må bl.a kunne stoppe større blødninger, nedkjøle hud ved brannskader (dersom det ikke er umiddelbar tilgang til kaldt vann) og skylle øyne ved kjemikaliesprut.

Til § 11

Akuttkoffert bør inneholde utstyr for oksygenbehandling, intravenøs infusjon ved blødninger og sirkulasjonsstans og intubasjon. Utstyret kan også omfatte automatisk defibrillator til bruk ved hjerrestans.

Til § 12

Sjøtransport av farlig gods er regulert i forskrift av 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle og farlige laster i bulk eller som pakket gods.

Til § 14

For skip, unntatt fiske- og fangstfartøy, gjelder § 23 i forskrift av 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip.

For fiske- og fangstfartøy gjelder § 19 i forskrift av 15. oktober 1991 nr. 713 om plassering m.v. av innredning og om forpleiningstjenesten for besetningen på fiske- og fangstfartøy

For passasjerskip gjelder i tillegg § 25 i forskrift av 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og passasjerbekvemmeligheter.

Til § 15

Rederiet kan også ansette sykepleier for tjeneste om bord. Sykepleiers ansvar og virksomhet på norsk skip reguleres av bestemmelsene i helsepersonelloven.

Til § 16

Skipshandlere kan formidle rekvisisjoner for det enkelte skip. Apoteket mottar originalrekvisisjonen og behandler ordren, bortsett fra fakturering, som om utstyret skulle sendes rett til skipet.

Rekvirering av legemidler skal skje i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter om rekvirering og utlevering av legemidler.

Med lovlig omsatt menes at både produkt og leverandør har nasjonal godkjenning i det landet de er anskaffet, som henholdsvis godkjent legemiddel og godkjent legemiddelforhandler.

I Norge har bare apotek anledning til å levere legemidler til skip, jf. lov om legemidler av 4. desember 1992 nr. 132, med unntak av firmaer som har spesiell tillatelse til å levere ferdige skipsmedisinenheter, f.eks komplette redningsmidler.

Apotek skal i henhold til forskrift av 27. april 1998 nr. 455 om rekvirering og utlevering av legemidler fra apotek, forvisse seg om gyldigheten av enhver rekvisisjon og kan forlange dokumentasjon i form av skipsførerbevis, fartssertifikat e.l. før utlevering av reseptpliktige legemidler.

Denne forskriften regulerer kun utlevering av legemidler til norske skip. Utenlandske skip utstyres normalt etter vedkommende lands regelverk. I tilfeller hvor dette regelverket ikke er tilgjengelig, kan skipets utstyr av legemidler suppleres i samsvar med denne forskrift.

Når det gjelder utlevering av legemidler til utenlandske fartøy vises det til forskrift om rekvirering og utlevering av legemidler fra apotek og forskrifter og retningslinjer for inn- og utførsel av legemidler.

For utførsel av legemidler som kommer inn under forskrift om narkotika m.v. av 30. juni 1978 nr. 8, kreves det, med enkelte unntak, utførselssertifikat (eksporttillatelse). Slikt sertifikat gis for den enkelte utførsel. Med utførsel menes også leveranser til utenlandsk registrerte skip i norsk havn. Leveranse fra norsk apotek til norsk skip i utenlandsk havn er ikke å regne som eksport. Men for å sikre at leveransen kommer gjennom de ulike tollmyndigheter bør utførselssertifikat innhentes, sertifikatet merkes da «transitt til norsk skip» e.l.

Narkotika m.v. som skip i internasjonal trafikk medbringer i henhold til denne forskrift anses ikke som innførsel, utførsel eller transitt av narkotika i Norge, jf. § 11 i forskrift om narkotika m.v. av 30. juni 1978 nr. 8.

Til § 17

Ved tap av rekvisisjonsrett kan legemidler rekvireres av rederiet eller lege tilknyttet rederiet. Skipsførers øvrige plikter ifølge denne forskrift, som plikt til å føre kontroll med utlevering og vedlikehold (jf. § 5), påvirkes ikke av tapt rekvisisjonsrett.

Til § 18

Legemidler som skal oppbevares kaldt, kan oppbevares i låsbart skrin i ulåst kjøleskap.

Til § 21

Skipsfører kan ikke på selvstendig grunnlag igangsette behandling med reseptpliktige legemidler uten først å ha søkt legeråd med mindre det foreligger klare instruksjoner, godkjent av lege, for den aktuelle behandlingssituasjonen.

Nedtegning av utlevert legemiddel bør inneholde navn på pasient, legemidlets navn og mengde, tidspunkt for utlevering, opplysning om eventuell kontakt med lege og i samråd med pasienten også hvilke plager legemidlet er gitt mot. Kravet gjelder uavhengig av legemidlets art og reseptstatus.

Til § 22

Den månedlige kontrollen av skipsmedisin i redningsmidler skal bestå i å kontrollere at de forefinnes og at forseglingen er ubrutt.

Ved ettersyn av legemidler og medisinsk utstyr skal det legges vekt på følgende:

- at lageret av legemidler og medisinsk utstyr er preget av orden
- at beholdningen er i samsvar med innholdslistene i forskriftens vedlegg
- at krav til spesielle oppbevaringsbetingelser overholdes
- at legemidlene er tydelig merket i henhold til forskriften
- at utdaterte legemidler og andre varer med dårlig holdbarhet er eller blir byttet ut.

Sakkyndig ettersyn skal såvidt mulig skje gjennom norsk apotek. Dersom skipet ikke anløper norsk havn innen de gitte frister, bør ettersynet utføres gjennom utenlandsk apotek eller firma som etter nasjonalt regelverk har tillatelse til å foreta slikt ettersyn eller godkjent sjømannslege på stedet.

Til § 24

Kystradiostasjonene formidler anmodninger om legeråd til Radio Medico, Haukeland sykehus. For skip i områder under norsk redningstjenestes ansvar, formidles anmodning om hjelp ved akutte hendelser til en akuttmedisinsk nødmeldsesentral (AMK); fortrinnsvis den nødmeldsesentralen som har det medisinske ansvaret ved den aktuelle redningshelikopterbase. Vedkommende AMK anmoder, om nødvendig, redningstjenesten om helikopterbistand. Medisinsk evakuering fra skip skjer i henhold til retningslinjer for Statens luftambulansetjeneste, så langt disse lar seg tilpasse til maritime forhold.

De instansene som har oppgaver med hjemmel i denne bestemmelsen, bør utarbeide operasjonelle prosedyrer som beskriver samarbeidet mellom instansene. Dette kan utarbeides som en del av internkontrollsystemet med hjemmel i tilsynsloven.

Til Vedlegg 1

Det er utarbeidet en eksempelliste over aktuelle legemidler i de forskjellige grupper. Legemidlene angis med generiske navn, indikasjoner og forslag til bruksanvisning.

Til Vedlegg 3

Dersom ett eller flere av legemidlene i vedlegget ikke er på markedet, må det erstattes av et mest mulig likt legemiddel.

Forskrift 19. oktober 2001 nr. 1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i sjømannslov av 30. mai 1975 nr.18. Hjemmel er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2,17, 43 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg VII (direktiv 92/51/EØF). Endret 23 nov 2001 nr. 1311, 11 nov 2002 nr. 1273, 4 feb 2005 nr. 102 (hjemmel), 28 april 2005 nr. 1051. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	1279
§ 1 Formål	1279
§ 2 Virkeområde	1279
§ 3 Definisjoner	1279
Kapittel 2 Krav om helseerklæring, gyldighet m.v.	1280
§ 4 Krav om helseerklæring	1280
§ 5 Helseerklæringens gyldighet	1280
§ 6 Plikter	1281
§ 7 Tilsyn	1281
Kapittel 3 Helseundersøkelsen	1281
§ 8 Krav for å bli godkjent sjømannslege	1281
§ 9 Legitimasjon og egenerklæring	1281
§ 10 Sjømannslegens saksbehandling	1282
§ 11 Utstedelse av helseerklæring	1282
§ 12 Utstedelse av begrenset helseerklæring	1282
§ 13 Utstedelse av udyktighetserklæring	1282
§ 14 Utstedelse av midlertidig udyktighetserklæring	1282
§ 15 Innberetning av helseundersøkelse	1283

Kapittel 4 Klage og søknad om fravik	1283
§ 16 Fagnemnd.....	1283
§ 17 Fagnemndas kompetanse	1283
§ 18 Klage på vedtak truffet av sjømannslege	1283
§ 19 Søknad om fravik fra krav til syn, hørsel og helse.....	1284
§ 20 Utsatt iverksetting av vedtak.....	1284
Kapittel 5 Særlige bestemmelser for statsborger i EØS-land	1284
§ 21 Helseerklæring til statsborger i EØS-land.....	1284
Kapittel 6 Avsluttende bestemmelser	1285
§ 22 Ikrafttredelse	1285
Vedlegg.....	1285

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1

Formål

Forskriften skal sikre at arbeidstakerne er helsemessig skikket til tjeneste om bord og ikke utgjør en fare for andre eller for sikker drift av fartøyet.

§ 2

Virkeområde

Denne forskriften gjelder for enhver som skal tiltre tjeneste eller tjenestegjøre på norske skip og flyttbare innretninger med de samme begrensninger som følger av forskrift 31. januar 1986 nr. 222 om sjømannslovens virkeområde, § 1. Forskriften her gjelder også for personer som nevnt i samme forskrift § 3 og § 7.

Forskriften gjelder ikke for arbeidstaker over 18 år i tjeneste på:

- Fiske- eller fangstfartøy som anvendes til fjordfiske, kystfiske eller bankfiske I, og som ikke er sammenhengende ute i sjøen mer enn tre dager.
- Fiske- og fangstfartøy med en bruttotonnasje under 100. Når det foreligger grunn til det, kan skipsføreren likevel forlange at en arbeidstaker skal undersøkes av lege.
- Skip under 15 meter største lengde og som bare brukes i innenriks fart, med mindre skipet frakter passasjerer, eller er sammenhengende ute i sjøen mer enn tre dager.

Denne forskrift får ikke anvendelse for passasjerskip på innsjøer og elver, med bruttotonnasje under 50 og som ikke kan føre mer enn 100 passasjerer. For arbeidstaker på slike skip er det fastsatt særlige bestemmelser om helseundersøkelse i forskrift om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy. For skipsfører vil likevel denne forskrift få anvendelse dersom skipet benyttes til passasjertransport i perioden 30. september og 1. mai.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 3

Definisjoner

I denne forskrift menes med:

- Sjømannslege*: Lege som er godkjent til å utføre helseundersøkelse og treffe vedtak i samsvar med bestemmelsene i denne forskrift.

- b) *Helseerklæring*: Erklæring fra sjømannslege om at en person er undersøkt i samsvar med forskriften, og funnet helsemessig skikket til å gjøre tjeneste om bord.
- c) *Udyktighetserklæring*: Erklæring fra sjømannslege om at en person er undersøkt i samsvar med forskriften, og ikke funnet helsemessig skikket til å gjøre tjeneste om bord.
- d) *Midlertidig udyktighetserklæring*: Erklæring fra sjømannslege, uten forutgående helseundersøkelse, om at en person ikke anses helsemessig skikket til å gjøre tjeneste om bord.
- e) *Fjordfiske*: Fiske og fangst i farvann hvor åpne havstrekninger ikke er over fem nautiske mil, eller åpent farvann inntil tre nautiske mil fra havn eller annet beskyttet farvann.
- f) *Kystfiske*: Fiske og fangst innenfor tolv nautiske mil av grunnlinjen.
- g) *Bankfiske I*: Bankfiske som angitt i forskrift av 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, drift, utstyr og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover § 1-23, første ledd.

Kapittel 2

Krav om helseerklæring, gyldighet m.v.

§ 4

Krav om helseerklæring

Arbeidstaker som tiltrer tjeneste om bord jf. § 2 skal legge frem helseerklæring utferdiget i samsvar med bestemmelsene i denne forskrift.

Arbeidstaker, som ikke skal gjøre tjeneste i sertifikatpliktig stilling eller inngå i bro- eller maskinvakt, kan tiltre tjeneste om bord uten gyldig helseerklæring, når helseundersøkelse ikke med rimelighet har vært mulig å foreta uten at fartøyet derved blir oppholdt. Det skal sikres at helseundersøkelse foretas i første havn skipet anløper hvor den kan utføres i samsvar med denne forskrift, men ikke senere enn 6 uker etter at arbeidstaker tiltrådte tjeneste. Hvis mulig skal det fremlegges en midlertidig helseerklæring om tilfredsstillende helse.

Rederiet bærer utgiftene ved helseundersøkelse etter denne forskriften.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5

Helseerklæringens gyldighet

Helseerklæringen er gyldig i 2 år. Helseerklæring utstedt til arbeidstaker under 18 år eller over 50 år, eller til arbeidstaker under 21 år som tjenestegjør på fiske- og fangstfartøy, er gyldig i 1 år.

Utløper helseerklæringens gyldighetsdato når skipet befinner seg i sjøen er helseerklæringen gyldig til første havn skipet anløper.

Helseerklæringen skal fornyes hvis arbeidstakeren skifter til en annen stilling som stiller strengere krav til helseerklæring, enn den stillingen arbeidstakeren tidligere hadde.

Helseerklæringen skal fornyes etter tilfeller av arbeidsuførhet som har vart i mer enn åtte uker sammenhengende.

Uten hensyn til bestemmelser om gyldighet skal rederi eller skipsfører kreve fremlagt ny helseerklæring hvis det er sannsynlig at arbeidstaker ikke lenger oppfyller kravene til helseerklæring. Arbeidstaker som har grunn til å anta at kravene til helseerklæring ikke lenger blir oppfylt, skal uten ugrunnet opphold informere skipsfører eller rederi og konsultere sjømannslege.

§ 6

Plikter

Rederiet skal påse og sørge for at alle som gjør tjeneste om bord har gyldig helseerklæring som angitt i forskriften. Skipsføreren og den enkelte arbeidstaker skal medvirke til at vedkommende selv har gyldig helseerklæring.

Lederen av annen virksomhet om bord og dennes arbeidsgiver plikter også å påse at den virksomheten de har ansvar for er innrettet i samsvar med denne forskrift.

Helseerklæringene skal oppbevares av skipsfører om bord.

§ 7

Tilsyn

Sjøfartsdirektoratet eller andre som er bemyndiget kan til enhver tid foreta tilsyn om bord, eller kreve fremlagt opplysninger, for kontroll av at gyldige helseerklæringer foreligger.

Kapittel 3 Helseundersøkelsen

§ 8

Krav for å bli godkjent sjømannslege

Helseundersøkelse og utstedelse av helseerklæring, udyktighetserklæring eller midlertidig udyktighetserklæring skal utføres av godkjent sjømannslege. Godkjennelse gis av Sjøfartsdirektoratet til lege som utøver sin virksomhet i Norge, og av utenriks fagstasjon til lege som utøver sin virksomhet utenfor Norge.

Godkjennelse kan gis til lege som innehar autorisasjon som lege i samsvar med nasjonale bestemmelser i det land vedkommende har sitt virke, og som blant annet oppfyller følgende krav:

- a) har kjennskap til helseforhold blant arbeidstakere på skip,
- b) har mulighet til å foreta helseundersøkelse av arbeidstakere på skip i slikt omfang at sjøfartsmedisinsk kompetanse opprettholdes,
- c) kan dokumentere tilgang til det utstyr som er nødvendig for å foreta de undersøkelser det settes krav om,
- d) behersker norsk eller engelsk,
- e) har nødvendig kjennskap til norsk regelverk.

Godkjent sjømannslege kan ikke stå i tjeneste- eller avhengighetsforhold til noe rederi, rederi- eller sjømannsorganisasjon.

Godkjennelse som sjømannslege gis for en periode fra 1 til 3 år. Godkjennelse skal trekkes tilbake hvis legen ikke lenger oppfyller de vilkår som er satt.

Sjøfartsdirektoratet kan i særlige tilfeller fravike de krav som er satt for å bli godkjent sjømannslege.

§ 9

Legitimasjon og egenerklæring

Sjømannslegen skal kontrollere arbeidstakerens identitet før helseundersøkelsen tar til.

Arbeidstaker skal gjøres kjent med at han plikter å gi så fullstendige opplysninger som mulig om sin helsetilstand, og skal avgi egenerklæring om sin helse på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Egenerklæringen skal underskrives i sjømannslegens påsyn og oppbevares hos sjømannslegen.

Sjømannslegen skal kreve fremlagt den sist utstedte helseerklæring til arbeidstaker.

§ 10

Sjømannslegens saksbehandling

Sjømannslegen skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. Vedtaket skal være i samsvar med de krav som er satt til helse, syn og hørsel i vedlegget til denne forskrift.

Mottar sjømannslegen under behandlingen av en sak opplysninger som har betydning for saken, skal opplysningene forelegges arbeidstaker til uttalelse, med mindre særlige grunner er til hinder for dette.

Arbeidstaker skal gis adgang til å gjøre seg kjent med sakens dokumenter, med mindre særlige grunner er til hinder for dette.

Sjømannslegen skal begrunne det vedtaket som treffes. Arbeidstaker skal underrettes om vedtaket og samtidig gjøres oppmerksom på retten til innsyn i sakens dokumenter, adgang til å klage på vedtaket, adgang til å fremsette søknad om fravik fra de krav som er satt til helse, syn og hørsel, frister for å fremsette klage eller søknad om fravik, og om adgangen til å be om at gjennomføring av vedtaket utsettes jf. § 20.

§ 11

Utstedelse av helseerklæring

Når arbeidstaker oppfyller de krav som er satt til helse, syn og hørsel, skal sjømannslegen utstede helseerklæring på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Selv om resultatet av enkelte av de utførte undersøkelser ikke foreligger før tiltredelse i tjenesten, kan helseerklæring utstedes hvis sjømannslegen på bakgrunn av de øvrige undersøkelser anser det ubetenkelig. Sjømannslegen skal underrette arbeidstaker, rederi og Sjøfartsdirektoratet hvis de fullstendige undersøkelsesresultatene viser at arbeidstaker ikke oppfyller helsekravene for utstedelse av helseerklæring.

§ 12

Utstedelse av begrenset helseerklæring

En helseerklæring kan begrenses til et bestemt fartsområde, til et bestemt tidsrom eller til en bestemt tjeneste om bord.

I vurderingen av om det skal utstedes helseerklæring med begrensninger skal det bl.a. tas hensyn til arbeidstakerens helse, de øvrige ombordværendes helse, den tjeneste arbeidstaker skal utføre og evne til å fungere effektivt i en nøds- eller ulykkessituasjon.

Begrensningene skal påføres skjema for helseerklæring, og det skal sendes melding til Sjøfartsdirektoratet på fastsatt skjema.

§ 13

Utstedelse av udyktighetserklæring

Når arbeidstaker ikke oppfyller de krav som er satt til helse, syn og hørsel, skal sjømannslegen utferdige en udyktighetserklæring på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet skal ha melding om udyktighet på fastsatt skjema.

§ 14

Utstedelse av midlertidig udyktighetserklæring

Sjømannslege som uten forutgående helseundersøkelse blir gjort kjent med forhold som gjør det overveiende sannsynlig at en arbeidstaker ikke lenger tilfredsstiller kravene til helseerklæring, skal erklære arbeidstakeren midlertidig udyktig.

Vedtak om midlertidig udyktighet gjelder inntil arbeidstaker er undersøkt av sjømannslege, og det er truffet vedtak om udyktighet, eller vedtak om opphevelse av den midlertidige udyktighetserklæringen.

Sjøfartsdirektoratet skal ha melding om opphevelse av midlertidig udyktighet, eller vedtak om udyktighet, på fastsatt skjema.

§ 15

Innberetning av helseundersøkelse

Sjømannslegen skal utferdige innberetning om de undersøkelser som er foretatt etter bestemmelsene i denne forskrift. Innberetning om undersøkelser som er foretatt i Norge sendes til Sjøfartsdirektoratet, og om undersøkelser som er foretatt utenfor Norge til den utenriks fagstasjon som har godkjent vedkommende sjømannslege.

Kapittel 4

Klage og søknad om fravik

§ 16

Fagnemnd

Klage på vedtak truffet av sjømannslege, og søknad om fravik fra de krav som er satt til helse, syn og hørsel i instruks for helseundersøkelse av arbeidstakere på skip, skal behandles i egen fagnemnd.

Fagnemnda skal ha 3 medlemmer og bestå av en lege som er fagnemndas leder, representant fra et fagforbund, og representant fra Sjøfartsdirektoratet. Representanten fra fagforbundet skal ha kompetanse i forhold til den stillingsgruppe arbeidstakeren tilhører.

Medlem av fagnemnda har taushetsplikt om de opplysninger som fremkommer om personlige forhold.

§ 17

Fagnemndas kompetanse

Fagnemnda skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. Fagnemnda kan prøve alle sider av saken og herunder ta hensyn til nye omstendigheter.

Fagnemnda kan sette særlige begrensninger og vilkår for utstedelse av helseerklæring. Begrensningene skal påføres skjema for helseerklæring, og det skal sendes melding til Sjøfartsdirektoratet på fastsatt skjema.

Fagnemnda kan selv treffe vedtak i saken, eller sende saken tilbake til sjømannslegen til helt eller delvis ny behandling.

Vedtak truffet av fagnemnda kan ikke påklages videre.

§ 18

Klage på vedtak truffet av sjømannslege

Vedtak om begrenset helseerklæring, udyktighet og midlertidig udyktighet kan påklages av arbeidstaker eller annen med rettslig klageinteresse til fagnemnda.

Fristen for å klage er 3 måneder fra det tidspunkt underretning om vedtaket er kommet frem til vedkommende part.

Begjæring om klage fremsettes for den sjømannslege som har truffet vedtaket. Sjømannslegen skal foreta de undersøkelser som klagen gir grunn til, og kan oppheve eller endre vedtaket dersom klagen finnes begrunnet.

Hvis sjømannslegen ikke finner grunn til å ta klagen til følge, skal klagebegjæring med utfyllende opplysninger om grunnlaget for den påklagede avgjørelse snarest sendes Sjøfartsdirektoratet, som forbereder saken for fagnemnda. Sjømannslege i utlandet sender klagebegjæring til Sjøfartsdirektoratet gjennom utenriks fagstasjon.

Når et vedtak blir endret til gunst for klager kan vedkommende søke om å få dekket nødvendige utgifter i forbindelse med klagebehandlingen. Søknad må fremsettes for Sjøfartsdirektoratet senest 3 uker etter at melding om det nye vedtaket er kommet fram til vedkommende.

§ 19

Søknad om fravik fra krav til syn, hørsel og helse

Arbeidstaker kan fremsette søknad om fravik fra de krav som er satt til helse, syn og hørsel i vedlegget til denne forskrift.

Fristen for å søke om fravik er 3 måneder fra det tidspunkt arbeidstaker får underretning om at de krav som er satt til helse, syn og hørsel ikke oppfylles.

Søknad om fravik fremsettes for den sjømannslege som har truffet vedtak om utstedelse av begrenset helseerklæring eller udyktighetserklæring. Sjømannslegen skal foreta de undersøkelser som søknaden gir grunn til, og oversende søknaden med utfyllende opplysninger til Sjøfartsdirektoratet som forbereder saken for fagnemnda. Sjømannslege i utlandet sender søknad om fravik til Sjøfartsdirektoratet gjennom utenriks fagstasjon.

§ 20

Utsatt iverksetting av vedtak

Arbeidstaker kan tillates å fortsette i samme eller mindre krevende tjeneste om bord inntil klagen eller søknad om fravik er avgjort, når rederi eller skipets fører gir skriftlig samtykke til sjømannslegen, og sjømannslegen finner at arbeidstakers helsetilstand ikke medfører fare for andre eller for sikker drift av fartøyet.

En tillatelse etter første ledd kan gis for en periode som ikke skal overstige 6 måneder.

Sjømannslegen skal underrette Sjøfartsdirektoratet om utsatt iverksetting av vedtaket.

Kapittel 5

Særlige bestemmelser for statsborger i EØS-land

§ 21

Helseerklæring til statsborger i EØS-land

Helseerklæring utstedt i samsvar med de krav som stilles til helseerklæringer i et EØS-land godtas som gyldig helseerklæring, når helseerklæringen er utstedt i arbeidstakers hjemland eller seneste bostedsland.

Dersom hjemlandet eller bostedslandet ikke har satt krav til særskilt helseundersøkelse godtas erklæring fra kompetent myndighet i landet, som attesterer at de krav som er satt i denne forskrift er oppfylt.

Kapittel 6

Avsluttende bestemmelser

§ 22

Ikrafttredelse

Denne forskrift trer i kraft 1. januar 2002.

Helseerklæring utstedt etter forskrift av 3. februar 1986 nr. 237 om legeundersøkelse av arbeidstakere på skip m.v. er gyldig for tjeneste om bord innenfor helseerklæringens gyldighetsdato frem til 1. januar 2004.

Fra samme tidspunkt som denne forskrift trer i kraft i henhold til første og annet ledd, oppheves forskrift av 3. februar 1986 nr. 237 om legeundersøkelse av arbeidstakere på skip m.v.

Vedlegg

1. Definisjon

I dette vedlegget menes med;

- a) *Brovaktsfunksjon*: Den funksjonen omfatter navigering, manøvrering, kommunikasjon, styring og utvikling.
- b) *Sikkerhetsfunksjon*: Den funksjonen omfatter arbeidstaker som tilhører gruppen sjøfolk som er ansatt eller engasjert i en hvilken som helst stilling om bord på skip innenfor skipets virksomhet, som del av skipets besetning, og som er tildelt plikter hva angår sikkerhet eller hindring av forurensning under driften av skipet jf. STCW-konvensjonen Regel VI/1, Avsnitt AVI/1 nr. 2 i STCW-koden.

Tilføyd ved forskrift 23 nov 2001 nr. 1311 (i kraft 1 jan 2002).

A) Syn

1. Minstekrav til syn, undersøkelsesmetode og hyppighet m.m.

- a) *Krav til avstandssyn, fargesyn og synsfelt*:

Funksjon	Avstandssyn			Fargesyn	Sidesyn
	beste øyet	dårligste øyet	begge øyne		
Arbeidstakere som skal ha brovaktsfunksjon				Normalt fargesyn	Normale synsfelt målt med Donders eller målt med annen tilfredsstillende metode
korrigert med brille eller kontaktlinse			5/5		
ukorrigert	5/20	5/30			
Arbeidstakere som skal ha sikkerhetsfunksjon og øvrige arbeidstakere om bord					Normalt synsfelt på det beste øyet målt med Donders eller målt med annen tilfredsstillende metode
korrigert med brille eller kontaktlinse			5/10		
ukorrigert	5/30				

b) *Krav til undersøkelsesmetode*

Normalt fargesyn er evnen til å lese Ishihara fargetavler i henhold til anvisningen som følger testen.

Det er ikke tillatt å benytte kontaktlinser eller briller hvis hensikt er å fremme fargesyn, herunder hjelpemiddel med rødfarget glass som øker kontrasten mellom grønne, gule og brune farger, slik at en fargesvak arbeidstaker kan passere Ishihara-testen.

c) *Krav til undersøkeshyppighet*

Synet skal undersøkes ved hver helseundersøkelse med henblikk på utstedelse av helseerklæring. Fargesyn skal alltid undersøkes første gang helseerklæring utfylles og senere så hyppig som sjømannslegen finner nødvendig.

d) *Undersøkelse av fargesyn i tvilstilfelle m.m.*

Arbeidstakere som ikke består Ishihara fargetest utført av sjømannslege, skal gis veiledning om muligheten til å undersøkes med laternetest av øyespesialist og muligheten til deretter å søke om fravik fra gjeldende krav.

Tilføyd ved forskrift 23 nov 2001 nr. 1311 (i kraft 1 jan 2002).

B) Hørsel

1. Minstekrav til hørsel, undersøkelsesmetode og hyppighet m.m.

a) *Krav til hørselen for arbeidstakere med brovaktfunksjon*

En arbeidstaker som skal ha brovaktfunksjon, skal på det beste øret ikke ha større hørselstap enn 30 dB i snitt for frekvensene 250 – 500 – 1.000 – 2.000 Hz. Hørselstapet skal beregnes som en absolutt verdi i forhold til en nullverdi på dB-skalaen, uten justering i forhold til normal høreterskel for alder eller bruk av høreapparat. For frekvensene 3.000 – 4.000 Hz skal hørselstapet ikke være større enn 50 dB i snitt. På det dårligste øret bør det ikke være større hørselstap enn 40 dB i snitt for frekvensene 250 – 500 – 1.000 – 2.000 Hz. Hørselstapet skal beregnes på samme måte som for det beste øret. For frekvensene 3.000 – 4.000 Hz skal hørselstapet ikke være større enn 60 dB i snitt.

b) *Krav til hørselen for arbeidstakere med sikkerhetsfunksjon*

En arbeidstaker som skal ha sikkerhetsfunksjon, skal på det beste øret ikke ha større hørselstap enn 40 dB i snitt for frekvensene 250 – 500 – 1.000 – 2.000 Hz. Hørselstapet skal beregnes som en absolutt verdi i forhold til en nullverdi på dB-skalaen, uten justering i forhold til normal høreterskel for alder eller bruk av høreapparat. For frekvensene 3.000 – 4.000 Hz skal hørselstapet ikke være større enn 60 dB i snitt. På det dårligste øret bør det ikke være større hørselstap enn 50 dB i snitt for frekvensene 250 – 500 – 1.000 – 2.000 Hz. Hørselstapet skal beregnes på samme måte som for det beste øret. For frekvensene 3.000 – 4.000 Hz skal hørselstapet ikke være større enn 80 dB i snitt.

c) *Krav til undersøkelsesmetode og hyppighet for arbeidstaker som nevnt i bokstav a) og b) ovenfor*

Hørselen skal undersøkes med rentoneaudiometer ved hver undersøkelse.

d) *Krav til hørselen for øvrige arbeidstakere*

En arbeidstaker som ikke er nevnt ovenfor, skal ha en tilfredsstillende sosial hørsel.

e) *Krav til undersøkelsesmetode og hyppighet for arbeidstaker som nevnt i bokstav d) ovenfor*

Tilfredsstillende sosial hørsel anses oppnådd når arbeidstakeren oppfatter vanlig tale korrekt på en avstand av 2 meter uten anledning til å lese på munnen. Hørsel skal undersøkes ved hver helseundersøkelse med henblikk på å utstede helseerklæring.

f) *Mulighet for benyttelse av høreapparat*

For arbeidstakere som ikke tilfredsstiller kravene til hørsel for person som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon, kan høreapparat tillates hvis det gir en hørsel som, for alle de angitte frekvensene, gir et hørselstap, som er minst 10 dB lavere (bedre) enn de grenseverdier som er satt for henholdsvis brovaks- og sikkerhetsfunksjon i bokstavene a og b.

Høreapparat kan tillates for øvrige arbeidstakere dersom vedkommende derved oppnår en tilfredsstillende sosial hørsel.

g) *Undersøkelse av hørsel i tvilstilfeller m.m.*

Hvis det er tvil om arbeidstaker fyller kravene til hørsel, herunder kravene til hørsel ved bruk av høreapparat, skal det gis veiledning om muligheten til å la seg undersøke ved Høresentral eller av øre-, nese- og halsspesialist for taleaudiometriundersøkelse og muligheten til deretter å søke om fravik fra gjeldende krav. Før endelig konklusjon foretas for arbeidstaker som har brovaksfunksjon eller sikkerhetsfunksjon, må det innhentes uttalelse fra arbeidsgiver om arbeidsstedets støynivå.

Tilføyd ved forskrift 23 nov 2001 nr. 1311 (i kraft 1 jan 2002). Endret ved forskrift 11 nov 2002 nr. 1273.

C) Sykdommer og tilstander

a) Liste over sykdommer og tilstander som kan eller skal føre til hyrenektelse:

Relativ kontraindikasjon; R: kan føre til hyrenektelse.

Absolutt kontraindikasjon; A: skal føre til hyrenektelse.

1) *Sykdommer i sanseorganene*

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
1.1 Menieres sykdom	A	A
1.2 Glaukom (utilfredsstillende regulert)	A	A
1.3 Katarakt	R	R

2) *Sykdommer i kretsløpsorganene*

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
2.1 Hypertensjon (behandlet/ubehandlet > 160/100)	R	R

2.2 Koronarsykdom/hjerteklaflaffsykdom (symptomgivende og/eller positiv belastnings EKG eller redusert arbeidskapasitet)	R	A
2.3 Arytmier (symptomgivende)	A	A
2.4 Perifere karsykdommer	R	R

3) Sykdommer i respirasjonsorganene

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
3.1 Kronisk obstruktiv/restriktiv lungesykdom (symptomgivende med PEF < 70 % og FEV1 < 70 %)	R	R
3.2 Søvnapne	R	A

4) Sykdommer i nervesystemet

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
4.1 Epilepsi (anfallsvis opptredende hjernefunksjonsforstyrrelser, herunder epilepsi og bevissthetsforstyrrelser av annen eller usikker årsak)	R	A
4.1.2 Epilepsi (anfallsfri uten medisinsk behandling de siste 5 år)	R	R
4.2 Paralyser/pareser med nedsatt funksjonsevne	R	A
4.3 Degenerative lidelser (nevritter, nevralgier, spastiske tilstander, paralysis agitans, vaskulære skader i sentralnervesystemet med varig nedsatt funksjonsevne)	R	A
4.3.1 Degenerative lidelser (encefalopati/reduerte kognitive funksjoner)	A	A
4.4 Sykdommer i balanseorganene	R	A
4.5 Smertetilstander (kroniske og residiverende)	R	R

5) Psykiske lidelser

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
5.1 Psykoser (både de manifeste og de med tilsynelatende full remisjon dvs. også de medikamentbehandlede, diagnosen skal alltid verifiseres av psykiater, diagnosenr. svarer til F00-F99 i ICD 10)	A	A
5.2 Nevrotiske tilstander (de manifeste med angst, depresjon m.m. som er behandlingstrenge, eller som fører til funksjonssvikt)	A	A
5.2.1 Nevrotiske tilstander (som ovenfor under pkt. 5.2, men gjelder personer som tjenestegjør der det kan være hyppig kontakt med nærmiljø og tilstand og livsforhold synes godt sanert)	R	A
5.3 Personlighetsforstyrrelser (de manifeste med adferdsforstyrrelse eller funksjonssvikt)	R	A
5.4 Degenerative lidelser (senil, demens, Alzheimers sykdom)	A	A
5.5 Rusmiddelmisbruk (gjennomført behandling og dokumentert rusfri minst ett år)	R	A
5.5.1 Rusmiddelmisbruk (det må ikke være aktuell misbruk av alkohol eller andre rusmidler)	A	A

6) Sykdommer i muskel- og skjelettsystemet

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
6.1 Betennelsesaktige revmatiske sykdommer og degenerative sykdommer	R	R
6.2 Kroniske smertetilstander i muskel- og skjelettsystemet	R	R

7) Sykdommer i fordøyelsesorganene

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
7.1 Ulcus sykdom (aktiv)	R	A
7.2 Enteritter og kolitter (kroniske og behandlingstrengende)	R	R
7.3 Sykdom i lever, galleveier og bukspyttkjertel	R	R
7.4 Behandlingstrengende hernia	R	A

8) Endokrine sykdommer

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
8.1 Diabetes mellitus (velregulert uten hypoglykemitilfeller)	R	R
8.1 Diabetes mellitus (dårlig regulert med risiko for hypoglykemi)	R	A
8.2 Hypo-/hyperthyreose og andre endokrine lidelser (symptomgivende)	R	A
8.3 Alvorlig adipositas BMI (Body Mass Index > 35 kg pr. m ²)	A	A
8.3.1 Adipositas (Body Mass Index > 30 kg pr. m ²)	R	R

9) Infeksjonssykdommer

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
9.1 Infeksjonssykdom (alle akutte og kroniske tilstander med redusert allmenntilstand og/eller med smittefare inntil ferdig behandlet)	A	A

10) Sykdommer i urinveiene og kjønnsorganene

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
10.1 Hematuri inkl. mikroskopisk (som ikke er utredet)	R	R
10.2 Nyrestein (symptomgivende)	A	A
10.3 Obstruksjon med ufullstendig blæretømming	R	R
10.4 Nefritt/nefroser (med nedsatt nyrefunksjon)	A	A

11) Hudsykdommer

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
11.1 Hudsykdommer (kroniske og residiverende)	R	R
11.2 Alvorlige allergiske reaksjoner (for eksempel anafylaktiske reaksjoner)	R	A

12) Blodsykdommer

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovaks- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
12.1 Anemier (symptomgivende)	R	A
12.2 Koagulasjonsforstyrrelser	R	R
12.3 Blodsykdommer (som behandles med andre antikoagulantia enn acetylsalicylsyre)	R	A

13) Kreftsykdommer

Sykdom/tilstand	Kolonne I	Kolonne II
	Gjelder enhver som tiltrer tjeneste på skip	Gjelder den som skal ha brovacts- eller sikkerhetsfunksjon eller begge deler
13.1 Kreftsykdom (som ikke anses som helbredet)	A	A
13.2 Kreftsykdom (som anses som helbredet)	R	R

14) Pågående medikamentell behandling

Alle arbeidstakere som kan godkjennes helsemessig, og som står på fast medikasjon, skal utstyres med erklæring fra sjømannslegen med;

- spesifikasjon av medikamentets navn og
- dosering og
- en bekreftelse på at det er gitt tillatelse til å bruke medisinen under tjenestegjøring om bord på skip.

Bruk av medisiner som kan være vanedannende (i Norge er det legemidler svarende til reseptgruppe A og B), skal ikke tillates om bord på skip.

Medikamentell behandling av sykdom som ikke er kronisk, skal som regel være avsluttet før en helseerklæring kan utstedes.

Tilføyd ved forskrift 23 nov 2001 nr. 1311 (i kraft 1 jan 2002).

Forskrift 4. desember 2001 nr. 1372 om vannforsyning og drikkevann (Drikkevannsforskriften)

(Utdrag av forskriften)

Fastsatt av Sosial- og helsedepartementet 4. desember 2001 med hjemmel i lov av 19. desember 2003 nr. 124 om matproduksjon og mattrygghet mv. (matloven) § 33 første ledd, jf. § 36 andre ledd, jf. delegeringsvedtak av 19. desember 2003 nr. 1790, lov av 19. november 1982 nr. 66 om helsetjenesten i kommunene § 4a-1 annet ledd og lov av 23. juni 2000 nr. 56 om helsemessig og sosial beredskap § 2-2 fjerde og femte ledd. Jf. EØS-avtalen vedlegg XX nr. 7a (direktiv 98/83/EF). Endret 1 sep 2003 nr. 1111, 4 feb 2004 nr. 363 (bl.a. hjemmel), 23 des 2004 nr. 1805.

INNHold

Kapittel 1 Innledende bestemmelser	1293
§ 1 Formål	1293
§ 2 Virkeområde	1293
§ 3 Definisjoner	1293
§ 4 Bestemmelser om forbud mot forurensning av vannforsyningssystem	1294
§ 5 Ansvar for vann som leveres og internkontroll	1294
§ 6 Opplysningsplikt til mottakerne av vannet	1295
§ 7 Opplysningsplikt til tilsynsmyndighetene og vannverksregisteret	1295
Kapittel 3 Godkjenningsbestemmelser	1295
§ 8 Godkjenning av vannforsyningssystem	1295
§ 9 Godkjennende myndighet	1295

§ 10	Krav til dokumentasjon ved søknad om godkjenning av vannforsyningssystem-..	1296
§ 11	Leveringssikkerhet og beredskap	1296
§ 12	Krav til kvalitet	1296
§ 13	Materialvalg og dimensjonering av transportsystem og vannbehandlingsanlegg- .	1296
§ 14	Vannkilde og vannbehandling	1296
§ 15	Godkjenning av kjemiske produkter til behandling av drikkevann	1297
	Kapittel 5 Administrative bestemmelser	1297
§ 16	Tilsyn og vedtak	1297
§ 17	Gebyr for tilsyn og kontroll.....	1297
§ 18	Unntaksbestemmelser for vannforsyning under ekstraordinære forhold	1298
§ 19	Dispensasjon	1298
§ 20	Straff.....	1298
§ 21	Ikrafttreden og overgangsbestemmelser	1298
	Kvalitetskrav til drikkevann – vedlegg i forskrift om vannforsyning og drikkevann	1299

Kapittel 1

Innledende bestemmelser

§ 1

Formål

Denne forskriften har til formål å sikre forsyning av drikkevann i tilfredsstillende mengde og av tilfredsstillende kvalitet, herunder å sikre at drikkevannet ikke inneholder helseskadelig forurensning av noe slag og for øvrig er helsemessig betryggende.

§ 2

Virkeområde

Forskriften omfatter alt drikkevann uavhengig av dets opprinnelse, og uavhengig av om det leveres forbruker gjennom distribusjonsnett, fra tankvogn eller tankskip, i flasker eller annen emballasje. Forskriften omfatter videre ethvert vannforsyningssystem og internt fordelingsnett som skal levere drikkevann, og ethvert forhold som kan medføre forurensning av råvann og drikkevann i vannforsyningssystem eller internt fordelingsnett.

Forskriften omfatter ikke vann omfattet av legemiddellovgivningen eller naturlig mineralvann og kildevann.

Forskriften gjelder også for innretninger til sjøs, luftfartøyer og skip, dersom disse ikke er særskilt regulert i annet regelverk.

Endret ved forskrift 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

§ 3

Definisjoner

I denne forskriften forstås ved:

1. Drikkevann:

- a) Alle former for vann, som enten ubehandlet eller etter behandling er bestemt til drikke, matlaging eller andre husholdningsformål uansett vannets opprinnelse, og uansett om det leveres gjennom distribusjonsnett, fra tankvogn, tankskip eller i flasker eller annen emballasje.

- b) Alle former for vann som er bestemt til bruk i næringsmiddelvirksomheter til produksjon, behandling, konservering eller markedsføring av produkter bestemt til konsum, med mindre det er utelukket at vannets kvalitet kan påvirke de ferdige næringsmidlenes hygieniske kvalitet.
 - 2. Hygienisk barriere:
Naturlig eller tillaget fysisk eller kjemisk hindring, herunder tiltak for å fjerne, uskadeliggjøre eller drepe bakterier, virus, parasitter mv., og/eller fortynne, nedbryte eller fjerne kjemiske eller fysiske stoffer til et nivå hvor de aktuelle stoffene ikke lenger representerer noen helsemessig risiko.
 - 3. Vannforsyningssystem:
Et vannforsyningssystem består av et eller flere av følgende elementer: Vanntilsigsområde, vannkilde, vannbehandling, vannbehandlingsanlegg, transportsystem og driftsrutiner. Vannforsyningssystemet omfatter også vannet. Vanntilsigsområde eller vannkilde er ikke alene et vannforsyningssystem. Internt fordelingsnett er ikke en del av vannforsyningssystemet.
 - 4. Vannverkseier:
Eier av hele eller deler av et vannforsyningssystem som utgjøres av tekniske anlegg, transportsystem og tilhørende driftsorganisasjon, herunder eier av vannforsyningssystem til egen husholdning.
 - 5. Internt fordelingsnett:
Påkoblingspunkt, ledninger, kraner, beredere, tanker mv., som forbruker har for fordeling og oppbevaring av vannet. Internt fordelingsnett omfatter også vannet.
- Kapittel 2. Generelle bestemmelser

§ 4

Bestemmelser om forbud mot forurensning av vannforsyningssystem

Det er forbudt å forurense vannforsyningssystem og internt fordelingsnett dersom dette kan medføre fare for forurensning av drikkevannet.

[...]

[...]

[...]

Endret ved forskrift 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

§ 5

Ansvar for vann som leveres og internkontroll

Vannverkseier skal påse at drikkevannet tilfredsstiller kravene til kvalitet, mengde og leverings sikkerhet når det leveres til mottaker.

Drikkevann anses levert til mottaker, jf. første ledd, på følgende steder:

- 1. For vann levert gjennom ledningsnett: på det sted vannet leveres til en mottaker, herunder annet vannforsyningssystem og internt fordelingsnett, samt på tappepunkter.
- 2. For vann i flaske eller annen emballasje med henblikk på frambud: på det sted vannet tappes i emballasjen.
- 3. For vann brukt i næringsmiddelvirksomheter: på det sted vannet brukes til næringsmiddelformål eller til drikkevann for øvrig.
- 4. For vann levert fra tank: på det sted vannet forlater tanken.

Vannverkseier skal påse at det etableres og føres internkontroll for etterlevelse av denne forskriften. Internkontrollen skal tilpasses virksomhetens art og omfang. [...]

Eier av internt fordelingsnett skal påse at drikkevannskvaliteten ikke forringes ut over kravene i § 12 når vannet frembys til forbruker.

§ 6

Opplysningsplikt til mottakerne av vannet

Vannverkseier skal til enhver tid ha relevant informasjon om drikkevannskvaliteten tilgjengelig for mottakere av vannet som ønsker dette.

Vannverkseier skal uoppfordret gi relevant informasjon til mottakerne av vannet om forhold som kan medføre helsemessig risiko samt vesentlige endringer i vannkvaliteten. Mottaker skal også holdes løpende orientert i de tilfelle vannforsyningssystemet ikke tilfredsstiller andre krav i forskriften, og om årsakene til dette. I nødvendig grad skal mottakere av vannet bli rettleidet om mulige forhåndsregler de bør ta.

Tilsynsmyndigheten kan for vannverkeiers regning informere mottakerne av vannet dersom vannverkseier ikke overholder sin opplysningsplikt etter første og annet ledd.

§ 7

Opplysningsplikt til tilsynsmyndighetene og vannverksregisteret

Vannverkseier plikter å legge fram de opplysninger for tilsynsmyndighetene som er nødvendige for at disse skal kunne gjennomføre sine oppgaver etter denne forskriften.

Ved overskridelse av grenseverdier satt i vedlegg I, tabell 1 - 3, jf. § 12, skal vannverkseier varsle tilsynsmyndighetene slik det er bestemt for de enkelte tiltakstypene.

Vannverkseier plikter å gi de opplysninger som kreves til sentrale myndigheters vannverksregistre.

Kapittel 3

Godkjenningsbestemmelser

§ 8

Godkjenning av vannforsyningssystem

Et vannforsyningssystem skal være godkjent av myndighet som nevnt i § 9 når det forsyner:

1. minst 20 husstander herunder hytter eller minst 50 personer [
- 2.

Ved etablering av nye vannforsyningssystem som nevnt i første ledd, eller endringer av betydning for hygieniske forhold eller leveringssikkerhet for eksisterende vannforsyningssystem, skal planene for valg av vannkilde, utbygging og drift være godkjent før arbeid igangsettes. Slike nyetableringer eller endringer skal i tillegg ha oppstartstillatelse fra godkjenningsmyndigheten før driftsstart.

Nyetablerte eller endrede vannforsyningssystem må dokumentere at de vil kunne oppfylle de krav som stilles i denne forskriften. I forbindelse med godkjenning og oppstartstillatelse kan det stilles vilkår for å sikre ivaretagelse av forskriftens formål.

Godkjenningen kan trekkes tilbake ved brudd på krav som stilles i forskriften, eller vilkår som er satt i forbindelse med godkjenningen.

Endret ved forskrifter 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004), 6 juli 2007 nr. 951 .

§ 9

Godkjennende myndighet

[...]

Det sentrale Mattilsynet gir godkjenning av vannforsyningssystem på innretninger til sjøs, luftfartøy og på skip.

[...]

Endret ved forskrift 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

§ 10

Krav til dokumentasjon ved søknad om godkjenning av vannforsyningssystem-

Søknad om godkjenning skal inneholde dokumentasjon som omfatter alle forhold som kan ha innvirkning på kvalitet og kvantitet av drikkevann.

Vannverkseier skal legge fram forslag til steder og frekvenser for prøvetaking og analyse av råvann som benyttes til fremstilling av drikkevann, og tilsvarende forslag vedrørende behandlet vann som tilfredsstiller minimumskravene i vedleggene i denne forskriften. Forslaget skal bygge på en risikovurdering av forholdene i vannforsyningssystemet.

Den framlagte dokumentasjon skal vise hvordan vannverkseier vil sikre at vannforsyningssystemet planlegges, etableres, drives og videreutvikles i samsvar med forskriftens krav.

§ 11

Leveringssikkerhet og beredskap

Vannverkseier skal gjennomføre nødvendige tiltak og utarbeide driftsplaner for å kunne levere tilstrekkelige mengder av drikkevann under normale forhold.

[...]

§ 12

Krav til kvalitet

Drikkevann skal, når det leveres til mottakeren, jf. § 5, være hygienisk betryggende, klart og uten framtreddende lukt, smak eller farge. Det skal ikke inneholde fysiske, kjemiske eller biologiske komponenter som kan medføre fare for helseskade i vanlig bruk.

Drikkevann skal oppfylle kvalitetskravene i vedlegget i denne forskriften.

[...]

§ 13

Materialvalg og dimensjonering av transportsystem og vannbehandlingsanlegg-

Materialer i transportsystem, internt fordelingsnett og vannbehandlingsanlegg med videre som direkte eller indirekte kommer i kontakt med vann i vannforsyningssystem, må ikke kunne avgi stoffer til vannet som kan medføre fare for helseskade eller som kan føre til en uakseptabel endring i vannets sammensetning, herunder en forringelse av vannets sensoriske egenskaper.

Transportsystem og vannbehandlingsanlegg skal være tilstrekkelig dimensjonert og tilrettelagt slik at:

1. vannbehandlingen fungerer tilfredsstillende og kravene til drikkevannskvalitet overholdes også ved maksimalt vannforbruk og under perioder med ugunstigst råvannskvalitet,
2. kravene til tilfredsstillende vannkvalitet og -mengde kan opprettholdes under reparasjons- og vedlikeholdsarbeider, filterspyling, renhold med mer.

§ 14

Vannkilde og vannbehandling

[...]

Vannbehandlingsprosessene skal være tilpasset den aktuelle råvannskvalitet, forholdene i tilsigsområdet, materialene i og utformingen av transportsystemet.

For å sikre hygienisk betryggende drikkevann, skal eier av godkjenningspliktig vannverk gjennom valg av vannkilde(r), beskyttelse av denne (disse) og etablering av vannbehandling

sørge for at det til sammen finnes minimum 2 hygieniske barrierer i vannforsyningssystemet. En av disse skal sørge for at drikkevann blir desinfisert eller behandlet på annen måte for å fjerne, uskadeliggjøre eller drepe smittestoffer. [...]

§ 15

Godkjenning av kjemiske produkter til behandling av drikkevann

Kjemiske produkter til behandling av drikkevann, herunder produkter til desinfeksjon av drikkevann, skal være godkjent av det sentrale Mattilsynet. Mattilsynet skal føre en oppdatert liste over godkjente produkter. Godkjenningen gjelder i inntil 10 år eller inntil Mattilsynet finner det nødvendig å endre eller oppheve godkjenningen på bakgrunn av ny kunnskap og for å beskytte helse.

Kjemiske produkter til behandling av drikkevann og stoffene i produktet skal ha vært vurdert toksikologisk og ha vært gjenstand for vitenskapelig vurdering nasjonalt eller internasjonalt.¹

Bruk av kjemiske produkter til behandling av drikkevann skal godkjennes i hvert enkelt tilfelle i forbindelse med godkjenning etter § 8. Vannforsyningssystem som ikke skal godkjennes etter § 8, skal sikre tilsvarende helsemessig trygg bruk av kjemiske produkter til behandling av drikkevann. Skifte til annet kjemisk produkt med samme virkningsmekanisme medfører ikke krav om ny godkjenning.

Vannverkseier eller andre som tar slike produkter i bruk, skal sikre at rester av vannbehandlingsproduktene og nedbrytningsproduktene ikke gjenfinnes i drikkevann som stilles til rådighet for brukeren i høyere konsentrasjoner enn nødvendig ut fra formålet med bruk av dem, eller i konsentrasjoner som direkte eller indirekte kan medføre helseisiko, eller som overskrider kvalitetskravene i vedlegget i denne forskriften.

Endret ved forskrift 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

¹ Produkter til desinfeksjon av drikkevann skal også godkjennes i henhold til biocidforskriften.

Kapittel 5

Administrative bestemmelser

§ 16

Tilsyn og vedtak

[...]

[...]

For innretninger til sjøs som omfattes av petroleumsloven, gjelder tilsynsordningene i § 55 i forskrift av 31. august 2001 nr. 1016 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten.

For skip gjelder tilsynsordningene i forskrift av 27. juli 1956 nr. 2 for hygieniske forhold om bord i fartøyer.

Endret ved forskrift 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

§ 17

Gebyr for tilsyn og kontroll

For tilsyn og kontroll med vannforsyningssystem etter matloven skal virksomheten betale gebyr. I vannforsyningssystem hvor flere vannverk får vann fra samme vannbehandlings-/produksjonsanlegg skal gebyret fordeles forholdsmessig på de enkelte virksomhetene.

[...]

For tilsyn med vannforsyningssystem som nevnt i § 8 første ledd nr. 2 og 3 betales gebyr på 0,1 kr/kubikkmeter vann produsert, minimum 400 NOK.

[...]

For kontroll av vannforsyning på skip og til sjøs betales gebyr etter brukt tid, med en time-sats på 400 NOK pr. påbegynt timeverk.

Gebyr kreves inn av Mattilsynet og betales innen frist fastsatt av Mattilsynet. Ved beregning av avgiftsgrunnlaget kan tall fra foregående år legges til grunn.

For gebyr som ikke betales i rett tid betales rente i samsvar med lov av 17. desember 1976 nr. 100 om renter ved forsinket betaling. Det kan også pålegges purregebyr.

Gebyr er tvangsgrunnlag for utlegg.

Endret ved forskrifter 1 sep 2003 nr. 1111, 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

§ 18

Unntaksbestemmelser for vannforsyning under ekstraordinære forhold

[...]

[...]

[...]

[...]

Endret ved forskrifter 1 sep 2003 nr. 1111, 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

§ 19

Dispensasjon

Godkjennings- og tilsynsmyndigheten kan gi dispensasjoner i henhold til vedlegget.

Det sentrale Mattilsynet kan i særlige tilfeller dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften, herunder vedlegg, forutsatt at det ikke vil stride mot Norges internasjonale forpliktelser, herunder EØS-avtalen.

Endret ved forskrift 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

§ 20

Straff

Forsettlig eller uaktsom overtredelse av denne forskriften eller vedtak gitt i medhold av den, er straffbart i henhold til matloven § 28 og [...]

Endret ved forskrift 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

§ 21

Ikrafttreden og overgangsbestemmelser

Denne forskriften trer i kraft 1. januar 2002.

Fra samme dato oppheves forskrift av 1. januar 1995 nr. 68 om vannforsyning og drikkevann m.m.

Godkjenninger i henhold til forskrift av 1. januar 1995 nr. 68 vil fortsatt være gjeldende også etter denne forskriften. Vannforsyningssystem i drift per 1. januar 2002, som ikke er godkjent i henhold til forskrift av 1. januar 1995 nr. 68, må søke godkjenning snarest. Slike vannforsyningssystem må oppfylle de krav som stilles i denne forskriften for å bli godkjent. Nyetablering, utbygging, utvidelse og endring av eksisterende vannforsyningssystem forutsetter godkjenning etter denne forskriftens § 8.

Inntil 1. november 2003 tillates kvalitetskravene for de mikrobiologiske parametre og tilhørende metoder for undersøkelse av disse som er angitt i forskrift av 1. januar 1995 nr. 68 brukt.

Saker som ikke er avgjort pr. 1. januar 2004, overføres til Mattilsynet.

Endret ved forskrift 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

Kvalitetskrav til drikkevann – vedlegg i forskrift om vannforsyning og drikkevann

Grenseverdiene i tabell 1, 2 og 3 gjelder på følgende steder:

1. For vann levert gjennom ledningsnett: på det sted vannet leveres til en mottaker, herunder annet vannforsyningssystem og internt fordelingsnett, samt på de tappepunkter som vanligvis brukes til drikkevann.
2. For vann i flaske eller annen emballasje med henblikk på frambud: på det sted vannet tappes i emballasjen.
3. For vann brukt i næringsmiddelvirksomheter: på det sted vannet brukes til næringsmiddelformål.
4. For vann levert fra tank: på det sted der det tappes fra tanken.

Når ikke annet er angitt, er grenseverdien høyeste tillatte verdi for parameteren.

Beskrivelse av tiltakstyper

Tiltakstypene angir hvordan man skal forholde seg ved overskridelse av en grenseverdi, og hvilke dispensasjoner aktuell myndighet kan gi i slike tilfelle.

Generelt: Ved overskridelse av grenseverdier skal det umiddelbart iverksettes tiltak for å avdekke årsaker til overskridelsene. Tilsynsmyndighetene skal varsles iht. de enkelte tiltakstyper.

Tiltakstype A: Det skal umiddelbart iverksettes tiltak for å bringe parameterverdien under grenseverdien. Det kan ikke gis dispensasjon fra grenseverdier. Tilsynsmyndighetene skal umiddelbart varsles. For flaskevann skal overskridelse medføre omsetningsforbud.

Tiltakstype B: Nødvendige tiltak skal gjennomføres så snart som mulig for å bringe parameterverdien under grenseverdien, og tilsynsmyndighetene skal varsles. Godkjenningsmyndigheten kan gi dispensasjon fra grenseverdien for vedkommende parameter forutsatt at slik dispensasjon ikke representerer helserisiko og forutsatt at tilfredsstillende vannforsyning fra alternative kilder ikke er mulig. Dispensasjonen skal gis for kortest mulig periode, og skal ikke overskride 3 år. Melding om slik dispensasjon med begrunnelse for vedtaket skal sendes til det sentrale Mattilsynet. Eventuell forlengelse av dispensasjonen utover 3 år kan bare gis av det sentrale Mattilsynet.

Tiltakstype C: Nødvendige tiltak skal gjennomføres så snart som mulig for å bringe parameterverdien under grenseverdien. Tilsynsmyndighetene skal varsles, og kan gi dispensasjon fra grenseverdien for en periode slik at nødvendige tiltak kan gjennomføres forutsatt at overskridelser av grenseverdien ikke representerer noen helserisiko. For ikke godkjenningspliktige vannforsyningssystem vil slik dispensasjon i det enkelte tilfelle kunne gjøres varig.

Tabell 1. Sensoriske parametere

Nr.	Parameter	Enhet	Grenseverdi	Tiltakstype	Merknader
1	Farge	Milligram/l Pt	20	B	
2	Lukt	Terskelverdi	2 ved 12 ° C		
3 ved 25 ° C	C	Jf. med smaksprøver.			
3	Smak	Terskelverdi	2 ved 12 ° C		
3 ved 25 ° C	C	Jf. med luktprøver.			
Utgår som parameter i råvann.					
4	Turbiditet	FNU	1	B	Ut fra behandlingsanlegget.
			4	C	Hos abonnent.

Tabell 2. Mikrobiologiske parametere

Tabell 2.1. Vann levert abonnent eller forbruker

Nr.	Parameter	Enhet	Grenseverdi	Tiltakstype	Merknader
5	Clostridium perfringens (inkl. sporer)	Antall/100 ml	0	C	Dersom verdien overskrides, må vannverket undersøke vannforsyningen for å forsikre seg om at det ikke er noen potensiell helserisiko forbundet med tilstedeværelse av patogene mikroorganismer, for eksempel Cryptosporidium eller Norwalklignende virus.
6	E. coli	Antall/100 ml	0	A	
7	Intestinale enterokokker	Antall/100 ml	0	A	
8	Kimtall 22 ° C	Antall/ml	-	C	Ved verdier over 100 må årsaken undersøkes.
9	Koliforme bakterier	Antall/100 ml	0	B	

Tabell 2.2. Vann i flaske eller annen emballasje med henblikk på frambud

Nr.	Parameter	Enhet	Grenseverdi	Tiltaks-type	Merknader
10	Clostridium perfringens (inkl. sporer)	Antall/100ml	0	A	Dersom verdien overskrides, må vannverket undersøke vannforsyningen for å forsikre seg om at det ikke er noen potensiell helserisiko forbundet med tilstedeværelse av patogene mikroorganismer, for eksempel Cryptosporidium eller Norwalk-lignende virus.
11	E. coli	Antall/250 ml	0	A	
12	Intestinale enterokokker	Antall/250 ml	0	A	
13	Kimtall 22 ° C	Antall/ml	100	A	
14	Kimtall 36 ° C	Antall/ml	20	A	
15	Koliforme bakterier	Antall/250 ml	0	A	
16	Pseudomonas aeruginosa	Antall/250 ml	0	A	

Tabell 3. Kjemiske og fysiske parametere

Tabell 3.1 Parametere som måles

Nr.	Parameter	Enhet	Grenseverdi	Tiltaks-type	Merknader
17	1,2-dikloroetan	Mikrogram/l	3,0	B	
18	Aluminium	Milligram/l Al	0,2	C	
19	Ammonium	Milligram/l N	0,50	C	
20	Antimon	Mikrogram/l Sb	5,0	B	

Nr.	Parameter	Enhet	Grense-verdi	Tiltaks-type	Merknader
21	Arsen	Mikrogram/l As	10	B	
22	Benzen	Mikrogram/l C6 H6	1,0	B	
23	Benzo(a)pyren	Mikrogram/l	0,010	B	
24	Bly	Mikrogram/l Pb	10	B	Prøven skal tas slik at den gir et representativt bilde av et ukentlig gjennomsnitt for det vann som konsumeres/ anvendes.
25	Bor	Milligram/l B	1,0	B	
26	Bromat	Mikrogram/l BrO3-	5	B	Trenger bare måles dersom vannet ozoneres, eller dersom kjemikalier som benyttes, inneholder bromid eller bromat.
27	Cyanid	Mikrogram/l CN	10	B	
28	Fluorid	Milligram/l F	1,5	B	
29	Glykoler	Mikrogram/l C	10	B	Trenger bare måles ved mistanke om forurensning fra slike produkter.
30	Hydrokarboner, mineraloljer	Mikrogram/l C	10	B	Trenger bare måles ved mistanke om forurensning fra slike produkter.
31	Jern	Milligram/l Fe	0,2	C	
32	Kadmium	Mikrogram/l Cd	5,0	B	Prøven skal tas slik at den gir et representativt bilde av et ukentlig gjennomsnitt for det vann som konsumeres/ anvendes.
33	Kjemisk oksygenforbruk, COD-Mn (KMnO4)	Milligram/l O	5,0	C	Denne parameteren trenger ikke måles hvis parameteren TOC måles.

Nr.	Parameter	Enhet	Grense-verdi	Tiltaks-type	Merknader
34	Klorid	Milligram/l Cl	200	C	Vannet skal ikke være korrosivt.
35	Konduktivitet	Millisiemens/m (mS/m) ved 25 ° C	250	C	Vannet skal ikke være korrosivt.
36	Kopper	Milligram/l Cu	0,1	B	Ut fra behandlingsanlegget.
			1,0	B	Hos abonnent. Prøven skal tas slik at den gir et representativt bilde av et ukentlig gjennomsnitt for det vann som konsumeres/ anvendes.
37	Krom	Mikrogram/l Cr	50	B	Prøven skal tas slik at den gir et representativt bilde av et ukentlig gjennomsnitt for det vann som konsumeres/ anvendes.
38	Kvikksølv	Mikrogram/l Hg	0,5	B	
39	Mangan	Milligram/l Mn	0,05	C	
40	Natrium	Milligram/l Na	200	C	
41	Nikkel	Mikrogram/l Ni	20	B	Prøven skal tas slik at den gir et representativt bilde av et ukentlig gjennomsnitt for det vann som konsumeres/ anvendes.
42	Nitrat (NO ₃ -N)	Milligram/l N	10	B	
43	Nitritt (NO ₂ -N)	Milligram/l N	0,05	B	

Nr.	Parameter	Enhet	Grense-verdi	Tiltaks-type	Merknader
44	pH (Surhetsgrad)		6,5 - 9,5	C	Vannet skal ikke være korrosivt. For ikke kullsyreholdig vann i flasker eller annen emballasje med henblikk på frambud er grenseverdiene 4,5 = pH = 9,5. For vann i flasker eller annen emballasje med henblikk på frambud som: a) naturlig har, eller b) blir kunstig anrikt av karbondioksid, kan minimumsverdien være lavere enn 4,5.
45	Plantevernmidler – enkeltvis	Mikrogram/l	0,10	B	Grenseverdien gjelder for hvert enkelt plantevernmiddel. ¹ For aldrin, dieldrin, heptaklor og heptaklorepoxyd er grenseverdien 0,030 mikrogram/l. Det er bare nødvendig å kontrollere de plantevernmidler som med en viss sannsynlighet kan være til stede i den aktuelle vannforsyning.
46	Plantevernmidler – total	Mikrogram/l	0,50	B	Plantevernmidler – total er lik summen av de enkelte plantevernmidlene som undersøkes og kvantifiseres i måleprogrammet, jf. merknader for plantevernmidler – enkeltvis.
47	Polysykliske aromatiske hydrokarboner (PAH)	Mikrogram/l	0,10	B	Gjelder summen av konsentrasjoner av følgende komponenter: - benzo(b)fluoranten - benzo(k)fluoranten - benzo(ghi)perylene - indeno(1,2,3-cd)pyren
48	Radon	Bequerel/l (Bq/l)	100	C	Trenger ikke måles dersom det er dokumentert at verdiene er vesentlig under grenseverdien. Dersom radonkonsentrasjonen i vann fra enkelthusholdningers vannforsyning overskrider 500 Bq/l, bør det iverksettes tiltak.
49	Selen	Mikrogram/l Se	10	B	
50	Sulfat	Milligram/l SO ₄ ²⁻	100	C	Vannet skal ikke være korrosivt.
51	Tetrakloreten og trikloreten	Mikrogram/l	10	B	Summen av konsentrasjoner av de angitte parametere.

Nr.	Parameter	Enhet	Grense-verdi	Tiltaks-type	Merknader
52	Total indikativ dose	Millisievert/år (mSv/år)	0,10	C	Omfatter ikke tritium, kalium-40, radon og radons datterprodukter. Trenger ikke måles dersom det er dokumentert at verdiene er vesentlig under grenseverdien.
53	Totalt organisk karbon (TOC)	Milligram/l C	5,0	C	Det er ikke nødvendig å måle denne parameteren for forsyninger på mindre enn 10 000 m ³ pr. døgn.
54	Trihalometaner – total	Mikrogram/l	50	B	Gjelder summen av konsentrasjoner av følgende komponenter: - kloroform - bromoform - dibromklormetan - bromdiklormetan
55	Tritium	Bequerel/l (Bq/l)	100	C	Trenger ikke måles dersom det er dokumentert at verdiene er vesentlig under grenseverdien.

¹ Med plantevernmidler menes: organiske insektmidler, organiske ugressmidler, organiske soppmidler, organiske nematodemidler, organiske middmidler, organiske algemidler, organisk rottegift, organiske slimmidler, lignende produkter (bl.a. vekstregulatorer) og deres relevante metabolitter og nedbrytnings- og reaksjonsprodukter.

Tabell 3.2 Parametere som beregnes

Nr.	Parameter	Enhet	Grense-verdi	Tiltakstype	Merknader
56	Akrylamid	Mikrogram/l	0,10	Se merknad	Parameteren trenger ikke analyseres i vannet, men kun beregnes. Ved bruk som kjemisk produkt til behandling av drikkevann refererer verdien seg til restkonsentrasjonen av monomer i vann, beregnet ut fra maksimalt innhold av monomer i polymerløsningen og doseringsmengde. Dersom beregninger viser at verdiene overskrides må doseringen reduseres. Ved bruk i materialer i kontakt med vann refererer verdien seg til restkonsentrasjonen av monomer i vann, beregnet i henhold til spesifikasjoner av maksimum utløsning fra tilsvarende polymer i kontakt med vann (gjelder epoxybelegg, -tettermasser og -ionebyttmasser).
57	Epiklorhydrin	Mikrogram/l	0,10	Se merknad	Samme merknad som for akrylamid.

58	Vinylklorid	Mikrogram/l	0,50	B	Parameteren trenger ikke analyseres i vannet, men kun beregnes. Verdien refererer seg til restkonsentrasjonen av monomer i vann, beregnet i henhold til spesifikasjoner av maksimum utløsning fra tilsvarende polymer i kontakt med vann (gjelder PVC-materialer).

Tabell 4. Minimum årlig prøvetakingsfrekvens som skal danne grunnlag for rapportering til tilsynsmyndighet. (For flaskevann se egen tabell)

Vannleveranse (personer) ¹	Nettkontroll (prøveomganger) ²	Enkel rutinekontroll (prøver) ^{3,4}	Utvidet rutinekontroll (prøver) ^{3,5}
50–500	126	46	16
501–1 000	12	4	1
1 001–5 000	24	4	1
5 001–50 000	48	4 + 3 prøver for hver påbegynte 5 000 personer av det totale antall forsynt	1 + 1 prøve for hver påbegynte 16 500 personer av det totale antall forsynt
50 001–500 000	48	4 + 3 prøver for hver påbegynte 5 000 personer av det totale antall forsynt	3 + 1 prøve for hver påbegynte 50 000 personer av det totale antall forsynt
> 500 000	48	4 + 3 prøver for hver påbegynte 5 000 personer av det totale antall forsynt	10 + 1 prøve for hver påbegynte 125 000 personer av det totale antall forsynt

¹ Dersom vannverket i tillegg til leveranse til husholdningsabonnenter (forbrukere), leverer vesentlige mengder vann til næringsmiddelbedrifter, sykehjem, institusjoner, hoteller eller tilsvarende, må dette tas hensyn til ved fastsettelse av prøvetakingsfrekvens. Behovet for prøvetaking ved mindre vannleveranser enn til 50 personer fastsettes av aktuell tilsynsmyndighet. Det samme gjelder ved sesongdreven vannforsyning.

² Nettkontrollen skal gi et representativt bilde av vannkvaliteten levert gjennom året. Kolonnen angir minste antall prøveomganger per år. Nødvendig antall prøver i hver prøveomgang må fastsettes ut fra vannforsyningssystemets kompleksitet og kritiske punkter. Minimum antall parametere som skal analyseres i hver prøve fremgår av tabell 6.

³ Enkel og utvidet rutinekontroll skal til sammen gi et representativt bilde av vannkvaliteten til abonnent/forbruker gjennom året (jf. tabell 6) for parametere i tabell 1, 2 og 3. Kolonnene angir antall prøver per år. Prøvene kan være de samme som inngår i nettkontrollen.

⁴ Aktuell tilsynsmyndighet kan redusere antall prøver som inngår i enkel rutinekontroll med inntil 50 % av det som er angitt i tabell 4, forutsatt at analyser (jf. tabell 6) over minst to påfølgende år viser at parameterverdiene er stabile og vesentlig lavere enn de respektive grenseverdier, og at det ikke foreligger forhold som medfører fare for akutt forringelse av vannkvaliteten. Dersom resultatene senere viser økte verdier må frekvensen vurderes på nytt.

⁵ Utvidet rutinekontroll skal analyseres med den angitte frekvens med mindre vannverkseier kan dokumentere at det er usannsynlig at en gitt parameter (jf. tabell 6) vil overskride grenseverdien. Aktuell tilsynsmyndighet kan da for et bestemt tidsrom fastsette en lavere frekvens for den/de parameter(e) dette gjelder.

⁶ Økning eller reduksjon av antall prøver/prøveomganger for vannforsyning av denne størrelse kan vurderes av

aktuell tilsynsmyndighet i hvert enkelt tilfelle.

Prøvetakingsfrekvens for tappepunkter i næringsmiddelbedrifter skal minst følge «enkel rutinekontroll». Prøvetakingsplan fastsettes av aktuell tilsynsmyndighet, jf. annet næringsmiddelregelverk.

Tabell 5. Minimum årlig prøvetakingsfrekvens, av vann tappet på flaske eller annen emballasje med henblikk på frambud, som skal danne grunnlag for rapportering til tilsynsmyndighet

Produsert vannmengde (m ³ /døgn) ¹	Enkel rutinekontroll (prøver) ²	Utvidet rutinekontroll (prøver) ²
Mindre eller lik 10	1	1
Mellom 10 og 60	12	1
Mer enn 60	1 for hver påbegynte 5 m ³	1 for hver påbegynte 100 m ³

¹ Vannmengden skal beregnes som gjennomsnitt over et kalenderår.

² Enkel og utvidet rutinekontroll skal til sammen gi et representativt bilde av vannkvaliteten til forbruker gjennom året (jf. tabell 6). Kolonnene angir antall prøver per år.

Tabell 6. Parametere som skal analyseres ved nettkontroll, enkel rutinekontroll og utvidet rutinekontroll, og som skal danne grunnlag for rapportering til tilsynsmyndighet

Tabell 6.1 Nettkontroll og enkel rutinekontroll

Parameter	Nettkontroll	Enkel rutinekontroll	Anmerkninger
Kimtall 22 ° C	X	X	
Koliforme bakterier	X	X	Ved påvisning under nettkontrollen skal observasjonen verifiseres til presumtiv E. coli, ellers til E. coli.
E. coli	V	X	
Intestinale enterokokker	V	X	
pH	Z	X	Parameteren kan settes som V istedenfor Z dersom verdiene er stabile.
Konduktivitet	V	X	
Turbiditet	X	X	
Lukt	V	X	
Smak	V	X	
Farge	X	X	
Ammonium		X	
Nitritt		X	Bare når kloramin benyttes til desinfeksjon.
Aluminium		X	Bare når aluminium blir brukt i vannbehandlingen.

Parameter	Nettkontroll	Enkel rutinekontroll	Anmerkninger
Jern		X	Bare når jern blir brukt i vannbehandlingen.
Kimtall 36 ° C		X	Bare dersom vann produseres i flasker eller annen emballasje med henblikk på frambud.
Clostridium perfringens		X	Parameteren trenger ikke måles i grunnvann dersom overflatevann ikke påvirker grunnvannskvaliteten.
Pseudomonas aeruginosa		X	Bare når vann produseres i flasker eller annen emballasje med henblikk på frambud.

Forklaring til rubrikkene:

X: Obligatorisk.

Z: Obligatorisk, men se merknad.

V: Aktuell tilsynsmyndighet kan vurdere i hvilken grad parameteren trenger å undersøkes.

Analyse av vann fra tappepunkter i næringsmiddelbedrifter skal minst følge «nettkontroll». For øvrige parametere i tabellene 1-3 kan det benyttes data fra vannverket.

Tabell 6.2 Utvidet rutinekontroll

Alle de øvrige parametrene i tabell 1, 2, 3 skal inngå i utvidet rutinekontroll med mindre vannverkseier kan dokumentere at det er usannsynlig at en gitt parameter vil overskride grenseverdien. Aktuell tilsynsmyndighet kan da for et bestemt tidsrom fastsette at parametere dette gjelder, ikke trenger analyseres. Clostridium perfringens trenger ikke måles i grunnvann dersom overflatevann ikke påvirker grunnvannskvaliteten.

Tabell 7. Minimumsfrekvens for prøvetaking av råvann som skal danne grunnlag for rapportering til tilsynsmyndighet

Vannleveranse. Angitt som antall personer forsynt	Antall prøver per år ¹
< 10 000	4
10 000–30 000	8
> 30 000	12

¹ Råvann skal minst overvåkes med den angitte frekvens for de parametere som inngår i tabell 1, 2 og 3 når det er grunn til å anta at disse tilføres vannkilden i mengder av betydning for grenseverdiene. Prøvene kan tas på inntaket til behandlingsanlegget. Som et minimum skal alltid parametrene i tabell 6.1 nettkontroll (unntatt smak) inngå i overvåkingsprogrammet av råvannet. Vannverkseier skal utarbeide et prøvetakings- og analyseprogram som sikrer tilstrekkelig dokumentasjon av verdiene for disse parametrene og som i tillegg gir tilfredsstillende dokumentasjon av:

- a) om vannkilden er en hygienisk barriere
- b) om vannbehandlingen omfatter de nødvendige prosessstrinn.

Tabell 8. Analysemetoder og kvalitetskrav til analysene

A. Krav til kvalitetskontroll

Godkjenningspliktige vannforsyningssystem skal for enkel og utvidet rutinekontroll benytte analyselaboratorium som blir kontrollert av et akkrediteringsorgan eller av en person som er godkjent av Mattilsynet for formålet. Analyser for nettkontroll skal utføres etter anerkjente og/eller standardiserte metoder, og ved et laboratorium som har system for kvalitetssikring av analysene. Uttak, transport og oppbevaring av prøver skal likeledes utføres etter anerkjente arbeidsrutiner og prosedyrer.

B. Parametere det er bestemt analysemetoder for

Følgende metoder angis enten som referanse eller som alternativ metode inntil det er fastsatt CEN/ISO-metode:

	Referansemetode	Alternativ metode
Escherichia coli og koliforme bakterier	NS-EN ISO 9308-1	Colilert-18/Quantitray
Koliforme bakterier	NS 4788	
Termotolerante koliforme bakterier og presumtiv E. coli	NS 4792	
Intestinale enterokokker	NS-EN ISO 7899-2	
Pseudomonas aeruginosa	prEN 12780	
Kimtall 22 ° C og 36 ° C	NS-EN ISO 6222	
Clostridium perfringens	mCP agar	NS-ISO 6461-2 med verifisering
Lukt og smak	NS-EN 1622 (bare ved enkel og utvidet rutinekontroll)	
Turbiditet	NS-EN ISO 7027	

C. Parametere det er bestemt kvalitetskrav for

For parametrene nedenfor er det fastsatt kvalitetskrav i form av nøyaktighet, presisjon og påvisningsgrense som den anvendte analysemetoden minst skal oppfylle ved måling av konsentrasjoner tilsvarende grenseverdien. Uansett analysemetodens følsomhet skal resultatet angis med minst samme antall desimaler som grenseverdien gjengitt i tabell 3.

Parameter	Nøyaktighet i % av grenseverdien ¹	Presisjon i % av grenseverdien ²	Påvisningsgrense i % av grenseverdien ³
1,2-dikloreten	25	25	10
Aluminium	10	10	10
Ammonium	10	10	10
Antimon	25	25	25
Arsen	10	10	10
Benzen	25	25	25
Benzo(a)pyren	25	25	25
Bly	10	10	10

Parameter	Nøyaktighet i % av grenseverdien ¹	Presisjon i % av grenseverdien ²	Påvisningsgrense i % av grenseverdien ³
Bor	10	10	10
Bromat	50	50	50
Cyanid	20	20	20
Fluorid	10	10	10
Jern	10	10	10
Kadmium	10	10	10
Klorid	10	10	10
Kjemisk oksygenforbruk, COD-Mn (KMnO ₄)	25	25	10
Konduktivitet	10	10	10
Kopper	10	10	10
Krom	10	10	10
Kvikksølv	20	10	20
Mangan	10	10	10
Natrium	10	10	10
Nikkel	10	10	10
Nitrat	10	10	10
Nitritt	10	10	10
PAH	25	25	25
Plantevernmidler	25	25	25
Selen	10	10	10
Sulfat	10	10	10
Tetrakloreten og trikloreten	25	25	10
Trihalometaner	50	50	20

¹ Nøyaktighet er uttrykk for systematisk feil, og er differansen mellom middelveiden av et stort antall gjentatte målinger og sann verdi, dividert på sann verdi. Uttrykket betegnes også for «avvik fra sann verdi».

² Presisjon er uttrykk for tilfeldige feil, og uttrykkes ved standardavviket i spredning av resultater omkring middelveiden, dividert på sann verdi. Akseptabel presisjon er to ganger det relative standardavviket.

³ Påvisningsgrensen er enten:

– tre ganger relativt standardavvik ved gjentatte bestemmelser for en representativ prøve med lav konsentrasjon, eller

– fem ganger relativt standardavvik ved gjentatte bestemmelser for en blindprøve.

D. Parametere det ikke er bestemt metode for:

Farge. Totalt organisk karbon. Hydrokarboner. Glykoler.

Vedlegget endret ved forskrift 4 feb 2004 nr. 363 (i kraft 1 jan 2004).

Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 1. januar 2005 med hjemmel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. og sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 13 nr. 3. Hjemmel for så vidt gjelder sjødyktighetsloven og sjømannsloven § 40 er endret til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2, § 6, § 7, § 8, § 21, § 22, § 28, § 29, § 30, § 45 og § 47, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590. Jf. EØS-avtalen vedlegg XVIII nr. 5 (direktiv 83/477/EØF endret ved direktiv 2003/18/EF), nr. 8 (direktiv 89/391/EØF), nr. 10 (direktiv 89/655/EØF endret ved direktiv 2001/45/EF), nr. 11 (direktiv 89/656/EØF), nr. 12 (direktiv 90/269/EØF), nr. 14 (direktiv 90/394/EØF endret ved direktiv 97/42/EF), nr. 14a (direktiv 2004/37/EF), nr. 15 (direktiv 2000/54/EF), nr. 16 (direktiv 91/383/EØF art. 3 og 4), nr. 16h (direktiv 98/24/EF), nr. 16j (direktiv 2000/39/EF), nr. 16ja (direktiv 2002/44/EF). For forskriftens kapittel 8, jf. EØS-avtalen vedlegg XVIII nr. 16d (direktiv 92/85/EØF). For forskriftens kapittel 15, jf. EØS-avtalen vedlegg XVIII nr. 16jb (direktiv 2003/10/EF). Endret ved forskrifter 6. juli 2005 nr. 800, 13. jan 2006 nr. 28 (EØS-henv), 22. feb. 2006 nr. 264, 28. juni 2006 nr. 784, 4. juli 2006 nr. 956 (EØS-henv), 30. nov. 2006 nr. 1330, 20. des. 2006 nr. 1588, 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel), 27 juni 2008 nr. 744.

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	1314
§ 1-1 Formål	1314
§ 1-2 Virkeområde	1315
§ 1-3 Plikter	1315
§ 1-4 Plikter vedrørende sikkerhet og helse i annen virksomhet om bord	1315
§ 1-5 Fravik	1315
§ 1-6 Sikkerhetsstyringssystem	1315
Kapittel 2 Bestemmelser om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse	1316
§ 2-1 Retningslinjer for arbeidsmiljø, sikkerhet og helse	1316
§ 2-2 Risikovurdering	1316
§ 2-3 Tilrettelegging og organisering av arbeidet	1316
§ 2-4 Konsultasjon av arbeidstakerne	1317
§ 2-5 Informasjon til arbeidstakerne	1317
§ 2-6 Opplæring av arbeidstakerne	1317
§ 2-7 Helsekontroll/helse	1317
§ 2-8	1317
Kapittel 3 Personlig verneutstyr	1317
§ 3-1 Bestemmelser om personlig verneutstyr	1317
§ 3-2 Definisjoner	1318
§ 3-3 Krav til personlig verneutstyr	1318
§ 3-4 Anskaffelse av personlig verneutstyr	1318
§ 3-5 Informasjon og opplæring	1319
Kapittel 4 Arbeidsutstyr	1319
§ 4-1 Bestemmelser om arbeidsutstyr	1319
§ 4-2 Definisjoner	1319
§ 4-3 Alminnelige plikter	1319
§ 4-4 Kontroll og vedlikehold av arbeidsutstyret	1319
§ 4-5 Arbeidsutstyr som medfører særlig fare	1320
§ 4-6 Informasjon til arbeidstakerne	1320
§ 4-7 Opplæring av arbeidstakerne	1320

Kapittel 5 Verneombud og verne- og miljøutvalg	1320
§ 5-1 Valg av verneombud.....	1320
§ 5-2 Valg av verneombud på fartøy i lokalfart.....	1321
§ 5-3 Valg av hovedverneombud.....	1321
§ 5-4 Valg av hovedverneombud for fartøy i lokalfart.....	1321
§ 5-5 Verneombudets funksjonstid	1322
§ 5-6 Verneombudets oppgaver	1322
§ 5-7 Retten til midlertidig å stanse farlig arbeid	1323
§ 5-8 Plikten til å opprette arbeidsmiljøutvalg	1323
§ 5-9 Arbeidsmiljøutvalgets sammensetning	1323
§ 5-10 Arbeidsmiljøutvalgets sammensetning for fartøy i lokalfart	1324
§ 5-11 Arbeidsmiljøutvalgets oppgaver	1324
§ 5-12 Taushetsplikt.....	1325
§ 5-13 Nødvendig tid til verne- og miljøarbeid.....	1325
§ 5-14 Opplæring.....	1325
§ 5-15 Opplysningsplikt og årsrapport.....	1325
Kapittel 6 Arbeidstakers plikt til å medvirke	1326
§ 6-1 Arbeidstakers medvirkning	1326
§ 6-2 Arbeidstakers plikter	1326
§ 6-3 Arbeidstakers rett til å stanse farlig arbeid.....	1326
Kapittel 7 Særregler for manuell håndtering av gjenstander	1327
§ 7-1 Bestemmelser om manuell håndtering av gjenstander.....	1327
§ 7-2 Definisjoner	1327
§ 7-3 Tilrettelegging av arbeidet.....	1327
§ 7-4 Informasjon og opplæring.....	1327
Kapittel 8 Særregler for arbeidstaker som er gravid, nylig har født og ammer	1328
§ 8-1 Virkeområde.....	1328
§ 8-2 Definisjoner	1328
§ 8-3 Informasjon til skipsfører eller reder.....	1328
§ 8-4 Risikovurdering.....	1328
§ 8-5 Tilrettelegging og organisering av arbeidet.....	1328
§ 8-6 Gravides rett til permisjon.....	1329
Kapittel 9 Særregler for sikkerhets- og vernetiltak	1329
§ 9-1 Bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner	1329
§ 9-2 Sikkerhetstiltak ved bruk av høytrykksutstyr, malersprøyter, sandblåsningsutstyr,- spylearrangement m.m.	1329
§ 9-3 Sikring av maskineri m.m.	1330
§ 9-4 Arbeid i høyden.....	1330
§ 9-5 Bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner om bord på fiske- og fangstfartøy	1330
Kapittel 10 Forbud mot bruk av asbest og visse giftige og helsefarlige stoffer.....	1331
§ 10-1 Forbud mot bruk av asbest om bord i fartøy	1331
§ 10-2 Forbud mot visse kjemikalier.....	1331

Kapittel 11 Bestemmelser om vern av arbeidstakere mot eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer	1331
§ 11-1 Virkeområde	1331
§ 11-2 Definisjoner	1332
§ 11-3 Bestemmelser for vern av arbeidstakere mot eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer	1332
§ 11-4 Risikovurdering	1333
§ 11-5 Tilrettelegging og organisering av arbeidet m.m.	1333
§ 11-6 Hygieniske tiltak	1334
§ 11-7 Helseundersøkelse	1334
§ 11-8 Tiltak ved uforutsett eksponering	1335
§ 11-9 Register over arbeidstakere som er eksponert for kjemikalier og biologiske faktorer	1335
§ 11-10 Oppbevaring, håndtering og transport av avfall som kan inneholde kjemikalier eller biologiske faktorer	1336
§ 11-11 Opplæring og informasjon	1336
Kapittel 12 Særregler for vern av arbeidstakere mot eksponering for kjemikalier	1336
§ 12-1 Stoffkartotek	1336
§ 12-2 Merking	1337
§ 12-3 Emballasje	1337
§ 12-4 Måling av forurensning i arbeidsatmosfæren	1337
§ 12-5 Grenseverdier	1337
§ 12-6 Tiltak ved overskridelse av grenseverdi og administrativ norm for forurensning ..	1338
§ 12-7 Særlige tiltak ved arbeid med kreftfremkallende kjemikalier	1338
§ 12-8 Særlige tiltak ved arbeid med sandblåsing	1338
§ 12-9 Særlige tiltak i forbindelse med brann- og eksplosjonsfarlige kjemikalier og ustabile kjemikalier	1338
§ 12-10 Journal	1338
§ 12-11 Omplussing	1339
Kapittel 13 Særregler for vern av arbeidstakere mot eksponering for biologiske faktorer	1339
§ 13-1 Klassifisering av biologiske faktorer	1339
§ 13-2 Varselskiltning	1339
§ 13-3 Underretning til Sjøfartsdirektoratet	1340
§ 13-4 Tiltak for inneslutning av biologiske faktorer	1340
§ 13-5 Inneslutningstiltak i laboratorier	1341
§ 13-6 Inneslutningstiltak ved industrielle prosesser	1342
Kapittel 14 Bestemmelser om vern mot mekaniske vibrasjoner	1343
§ 14-1 Virkeområde	1343
§ 14-2 Definisjoner	1344
§ 14-3 Fravik	1344
§ 14-4 Grenseverdier	1344
§ 14-5 Tiltaksverdier	1345
§ 14-6 Risikovurdering	1345
§ 14-7 Måling av vibrasjoner	1345
§ 14-8 Tiltak ved overskridelse av tiltaksverdiene	1346
§ 14-9 Tiltak ved overskridelse av grenseverdiene	1346



§ 14-10 Helseundersøkelse	1346
§ 14-11 Oppfølging av helseundersøkelsen	1347
§ 14-12 Omplussing	1347
§ 14-13 Informasjon og opplæring	1347
§ 14-14 Overgangsbestemmelser	1347
Kapittel 15 Bestemmelser om vern mot støy	1348
§ 15-1 Formål	1348
§ 15-2 Virkeområde	1348
§ 15-3 Definisjoner	1348
§ 15-4 Fravik	1348
§ 15-5 Systematisk forebygging av støyeksponering	1349
§ 15-6 Risikovurdering	1349
§ 15-7 Tiltaksverdi	1349
§ 15-8 Grenseverdier for støy	1350
§ 15-9 Måling av støy	1350
§ 15-10 Tiltak ved overskridelse av tiltaksverdiene	1350
§ 15-11 Tiltak ved overskridelse av grenseverdiene	1351
§ 15-12 Kommunikasjon mellom hovedmaskineri og bro	1351
§ 15-13 Skilting	1351
§ 15-14 Bruk av hørselsvern	1352
§ 15-15 Helseovervåking og helseundersøkelse	1352
§ 15-16 Arbeidsgiverens oppfølging av helseovervåking	1352
§ 15-17 Omplussing	1352
§ 15-18 Informasjon og opplæring	1352
§ 15-19 Overgangsbestemmelser	1353
§ 15-20 Ikrafttredelse og opphevelse av forskrifter	1353
Kapittel 16 Avsluttende bestemmelser	1353
§ 16-1 Ikrafttredelse	1353
Vedlegg 1 Bestemmelser om bruk av arbeidsutstyr	
til midlertidig arbeid i høyden	1354
Vedlegg 2 Liste over klassifiserte biologiske faktorer	1356

Kapittel 1

Generelle bestemmelser

§ 1-1

Formål

Formålet med denne forskrift er å sikre at arbeid og fritid om bord tilrettelegges og organiseres slik at arbeidstakernes sikkerhet og fysiske og psykiske helse ivaretas i samsvar med den teknologiske og sosiale utviklingen i samfunnet. Forskriften skal videre sikre at arbeidstakernes sikkerhet og helse beskyttes mot farer som oppstår eller kan oppstå ved eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer i arbeidsmiljøet.

§ 1-2

Virkeområde

(1) Denne forskriften gjelder for arbeidstakere på norske skip med de samme begrensninger som følger av forskrift 31. januar 1986 nr. 222 om sjømannslovens virkeområde, § 1. Forskriften her gjelder også for personer som nevnt i samme forskrift § 3 og § 7.

(2) Bestemmelsene i kapittel 1–6 samt kapittel 14 er generelle bestemmelser om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse. Kapittel 7–13 gir tilleggsbestemmelser.

§ 1-3

Plikter

(1) Rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord skal påse, sørge for og medvirke til at forskriften gjennomføres i samsvar med pliktbestemmelsene i skipssikkerhetsloven og i denne forskriften. Arbeidstakernes sikkerhet og helse skal ivaretas i alle forhold som har tilknytning til arbeid eller fritid om bord.

(2) Rederiet skal påse at de i rederiets landorganisasjon som skal sørge for at bestemmelsene i forskriften gjennomføres om bord, har nødvendig kompetanse, herunder minimum opplæring som beskrevet i § 5-14.

(3) Tiltak i forbindelse med sikkerhet og helse om bord skal ikke under noen omstendighet påføre arbeidstakerne utgifter.

(4) Reders plikter etter denne forskrift berøres ikke av de plikter som tilligger arbeidstakerne og deres representanter. Dette gjelder også i forhold til plikter tillagt annen virksomhet om bord.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 1-4

Plikter vedrørende sikkerhet og helse i annen virksomhet om bord

(1) Dersom det drives annen virksomhet om bord, skal denne samordnes med fartøyet drift for øvrig, og være innrettet i samsvar med denne forskrift.

(2) Lederen av annen virksomhet om bord og dennes arbeidsgiver plikter også å påse at den virksomhet de har ansvar for, er innrettet i samsvar med denne forskrift.

§ 1-5

Fravik

(1) Sjøfartsdirektoratet kan, når det er verne- og helsemessig forsvarlig og ikke strider mot internasjonale forpliktelser, i særlige tilfeller treffe vedtak om fravik fra denne forskrift.

(2) Sjøfartsdirektoratet kan kreve at reder fremlegger sakkyndig uttalelse i forbindelse med søknad om fravik fra forskriften.

(3) Sjøfartsdirektoratet kan fastsette særlige vilkår ved slike fravik.

§ 1-6

Sikkerhetsstyringssystem

(1) 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.

(2) For fartøy som ikke omfattes av første ledd, bør reder utarbeide en enhetlig overordnet plan som sikrer at de krav som følger av denne forskrift ivaretas.

Kapittel 2

Bestemmelser om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse

§ 2-1

Retningslinjer for arbeidsmiljø, sikkerhet og helse

(1) Følgende generelle retningslinjer skal legges til grunn ved gjennomføring av bestemmelsene i denne forskrift:

- a) risikomomenter skal unngås,
- b) enhver risiko som ikke kan unngås, skal vurderes særskilt,
- c) enhver risiko skal motvirkes ved kilden,
- d) det skal tas hensyn til tekniske fremskritt,
- e) felles vernetiltak av teknisk art eller tiltak, metoder eller prosedyrer knyttet til organiseringen av arbeidet skal om mulig gjennomføres framfor individuelle vernetiltak.

(2) Forholdene skal legges til rette slik at arbeidstakerne gis rimelig mulighet for faglig og personlig utvikling gjennom sitt arbeide.

(3) Det skal legges vekt på å tilrettelegge arbeid og fritid om bord slik at en oppnår sosiale og miljømessige forhold som bidrar til helse, trivsel og velferd for arbeidstakerne.

§ 2-2

Risikovurdering

(1) Farer om bord skal avdekkes. Når faren er avdekket, skal det foretas en vurdering av den risiko faren utgjør. Slik risikovurdering skal foretas regelmessig og ved:

- a) innføring av nytt arbeidsutstyr eller ny teknologi, og
- b) øvrige endringer i organisering eller planlegging av arbeid som kan ha betydning for arbeidstakernes sikkerhet og helse.

(2) Resultatene av risikovurderingen skal dokumenteres skriftlig.

(3) Dersom det avdekkes risiko for arbeidstakernes sikkerhet og helse, skal det iverksettes nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere farene.

(4) Dersom risiko ikke kan unngås på annen måte, skal hensiktsmessig personlig verneutstyr stilles til rådighet og benyttes.

(5) For arbeidstaker som er gravid, nylig har født eller ammer, skal det i tillegg foretas særskilt risikovurdering etter § 8-4.

§ 2-3

Tilrettelegging og organisering av arbeidet

(1) De tiltak og arbeidsmetoder, som iverksettes, skal sikre best mulig vernnivå og en stadig forbedring av arbeidstakernes sikkerhet og helse, og integreres i all aktivitet om bord. Planlegging og vurdering av arbeidsmiljøet og gjennomføring av nødvendige forebyggende tiltak skal skje i samarbeid med arbeidstakerne. Det skal bl.a. sørges for at:

- a) arbeidet tilrettelegges og organiseres under hensyn til den enkeltes alder, kyndighet og øvrige forutsetninger,
- b) arbeidet blir tilpasset den enkelte, spesielt med hensyn til utforming av arbeidsplassen, valg av arbeidsutstyr og arbeidsmetoder, og med sikte på å lette ensformig arbeid og gjentakelsesarbeid,
- c) de som settes til å lede og kontrollere arbeid om bord, har de nødvendige kvalifikasjoner samt kunnskaper om faremomenter mv. som er forbundet med arbeidet,
- d) det føres et effektivt tilsyn med at arbeidet utføres på en sikker og helsemessig forsvarlig måte,
- e) de som settes til arbeid, har hatt adgang til tilstrekkelig hvile.

(2) For arbeidstaker som er gravid, nylig har født eller ammer, skal det i tillegg foretas særskilt tilrettelegging etter § 8-5.

§ 2-4

Konsultasjon av arbeidstakerne

Arbeidstakerne eller deres verneombud skal i forbindelse med alle spørsmål som kan få betydning for deres sikkerhet eller helse, bli konsultert og ha rett til å legge frem forslag.

§ 2-5

Informasjon til arbeidstakerne

(1) Det skal sikres at arbeidstakerne gis og har forstått nødvendig informasjon om sikkerhets- og helserisiko.

(2) Dokumentasjon for risikovurdering som angitt i § 2-2 skal til enhver tid være tilgjengelig for arbeidstakerne eller deres verneombud.

(3) Arbeidstakerne skal informeres om alle tiltak som iverksettes, for forbedring av sikkerhet og helse om bord.

§ 2-6

Opplæring av arbeidstakerne

- (1) Hver enkelt arbeidstaker skal få nødvendig opplæring:
 - a) for å kunne utføre sitt arbeid på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte,
 - b) før det gis adgang til områder med alvorlig eller særskilt risiko,
 - c) ved innføring av ny teknologi.
- (2) Opplæringen skal gjentas regelmessig og ved endret eller ny risiko.
- (3) Gjennomgått opplæring skal dokumenteres skriftlig.

§ 2-7

Helsekontroll/helse

(1) Det skal fastsettes tiltak for å sikre at arbeidstakerne får nødvendig helsekontroll i forhold til den sikkerhets- og helserisiko de blir utsatt for om bord.

(2) Det skal føres fortløpende kontroll med arbeidstakerens helse når det er fare for at det kan utvikles helseskader på lang sikt.

§ 2-8

(Opphevet 1 juli 2008, jf. forskrift 27 juni 2008 nr. 744.)

Kapittel 3

Personlig verneutstyr

§ 3-1

Bestemmelser om personlig verneutstyr

- (1) Dette kapittel fastsetter minimumskrav til bruk av personlig verneutstyr.
- (2) Personlig verneutstyr skal brukes når det ikke lar seg gjøre å unngå eller begrense risikoen i tilstrekkelig grad ved felles vernetiltak av teknisk art eller ved tiltak, metoder eller prosedyrer knyttet til organiseringen av arbeidet.

§ 3-2

Definisjoner

- (1) Med personlig verneutstyr forstås utstyr som arbeidstakeren skal bære eller holde, for å beskytte seg mot en eller flere farer som kan true hans sikkerhet og helse, og ethvert tillegg eller tilbehør som tjener dette formål.
- (2) Definisjonen i første ledd omfatter ikke:
 - a) ordinære arbeidsklær og uniformer som ikke er spesielt beregnet på å verne arbeidstakerens sikkerhet og helse,
 - b) nødhjelps- og redningsutstyr,
 - c) sportsutstyr og annet utstyr til bruk i forbindelse med fritidsaktiviteter,
 - d) bærbar innretninger som påviser og signaliserer risiko og skadelige faktorer.

§ 3-3

Krav til personlig verneutstyr

- (1) Alt personlig verneutstyr skal:
 - a) være hensiktsmessig i forhold til de farer det skal forebygge, uten selv å føre til risiko,
 - b) passe til eksisterende forhold på arbeidsplassen,
 - c) ta hensyn til arbeidstakerens helse,
 - d) passe arbeidstakerne, om nødvendig etter tilpasning.
- (2) Verneutstyret skal vedlikeholdes, repareres og utskiftes for til enhver tid å være i tilfredsstillende stand.
- (3) Verne- og sikkerhetsutstyr skal, når det ikke er i bruk, oppbevares i egne skap om bord.
- (4) Hvis arbeidstaker må bruke flere forskjellige typer verneutstyr samtidig, skal utstyret kunne kombineres uten at det enkelte utstyrs verneeffekt nedsettes.
- (5) Dersom omstendighetene krever at personlig verneutstyr blir brukt av flere arbeidstakere, skal det treffes hensiktsmessige tiltak for å sikre at arbeidstakernes helse og hygiene ivaretas.
- (6) Vilkårene for bruk av personlig verneutstyr skal fastsettes på grunnlag av hvor alvorlig risikoen er, de særlige forhold ved den enkeltes arbeidssituasjon og verneutstyrets beskyttelsesevne.
- (7) Personlig verneutstyr skal bare benyttes til angitte formål og i tråd med tilhørende anvisninger og bruksanvisninger.
- (8) For å utføre arbeidsoppgaver som krever særskilt sikkerhetsutstyr, skal det om bord i ethvert fartøy i tillegg til det utstyr som er påbudt i øvrige forskrifter, være om bord et tilstrekkelig omfang av følgende utstyr:
 - a) sikkerhetsbelter, sikkerhetsseler,
 - b) hjelmer, tettstittende briller, ansiktsskjermer, hørselsvern,
 - c) kjeledresser, oljeklær, hansker med lang mansjett, arbeidsflytevester,
 - d) vernefottøy, trykkluftapparater og filtermasker.

§ 3-4

Anskaffelse av personlig verneutstyr

- (1) Personlig verneutstyr skal oppfylle kravene i de til enhver tid gjeldende forskrifter om konstruksjon, utforming og produksjon av personlig verneutstyr, og være CE-merket.
- (2) Dersom verneutstyr må anskaffes i en havn utenfor EØS-området, og det ikke er mulig å få CE-merket utstyr om bord innen rimelig tid, eller uten at dette medfører urimelige forsinkelser og omkostninger, kan annet likeverdig utstyr anskaffes.

§ 3-5*Informasjon og opplæring*

- (1) Arbeidstaker skal på forhånd informeres om risikoen det personlige verneutstyret beskytter mot.
- (2) Arbeidstaker skal gis og ha forstått nødvendig informasjon om bruk av personlig verneutstyr.
- (3) Arbeidstaker skal gis nødvendig opplæring og trening i bruk av det personlige verneutstyret.

Kapittel 4 Arbeidsutstyr

§ 4-1*Bestemmelser om arbeidsutstyr*

Dette kapittel fastsetter minimumskrav til sikkerhet og helse i forbindelse med arbeidstakernes bruk av arbeidsutstyr.

§ 4-2*Definisjoner*

I dette kapittel betyr:

- a) *Arbeidsutstyr*; alle maskiner, apparater, redskaper eller installasjoner som brukes i arbeidet.
- b) *Bruk av arbeidsutstyr*; enhver arbeidsoperasjon som innebærer bruk av arbeidsutstyr, bl.a. igangsetting og stans av utstyret, bruk, transport, installering, montering, reparasjon, endringer, vedlikehold, service og renhold.

§ 4-3*Alminnelige plikter*

- (1) Arbeidsutstyr skal være konstruert og innrettet slik at arbeidstakerne ved bruk er vernet mot skade på liv eller helse, herunder ulykker, belastningsskader og påvirkninger som kan utvikle helseskader på lang sikt.
- (2) Ved valg av arbeidsutstyr skal det tas hensyn til arbeidsforholdene og arbeidets karakter slik at farer for arbeidstakernes sikkerhet og helse begrenses mest mulig.
- (3) Når arbeidsutstyr ikke kan brukes uten risiko for arbeidstakernes sikkerhet eller helse, skal det treffes nødvendige tiltak for å begrense risikoen mest mulig.
- (4) Arbeidsutstyr skal bare brukes til de arbeidsoperasjoner og under de forhold det er beregnet for.

§ 4-4*Kontroll og vedlikehold av arbeidsutstyret*

- (1) Dersom sikkerheten avhenger av arbeidsutstyrets installasjon og montering, skal det foretas en kontroll før det tas i bruk.
- (2) Arbeidsutstyr som utsettes for påvirkninger, som forårsaker forringelse, som kan føre til farlige situasjoner, skal undergis tilstrekkelig kontroll for å avdekke og motvirke slike farer.
- (3) Kontroll, som nevnt i første og annet ledd, skal dokumenteres.

- (4) Arbeidsutstyr skal underlegges regelmessig vedlikehold slik at det er i forsvarlig stand.

§ 4-5

Arbeidsutstyr som medfører særlig fare

Ved bruk av arbeidsutstyr som kan medføre særlig fare for skade på liv og helse, skal det utarbeides skriftlig arbeidsinstruks og treffes nødvendige tiltak for å sikre at:

- a) bruk begrenses til arbeidstakere som har dette som oppgave og har fått nødvendig opplæring,
- b) arbeidsutstyret ikke tas i bruk dersom feil eller slitasje kan føre til fare ved bruk.

§ 4-6

Informasjon til arbeidstakerne

- (1) Arbeidstaker skal gis og ha forstått nødvendig informasjon for sikker bruk av arbeidsutstyr.

- (2) Det skal særlig sikres at det gis informasjon om:

- a) farer ved uregelmessigheter som kan oppstå,
- b) forholdsregler som må tas, på bakgrunn av erfaringer med bruk av arbeidsutstyret,
- c) de farer bruk av arbeidsutstyret kan medføre for øvrige arbeidstakere som befinner seg i arbeidsområdet.

§ 4-7

Opplæring av arbeidstakerne

- (1) Arbeidstaker skal gis nødvendig opplæring, øvelse og instruksjon i bruk av arbeidsutstyr.

- (2) Arbeidstakere som har oppgaver i forbindelse med kontroll av arbeidsutstyr, skal gis nødvendig opplæring, øvelse og instruksjon for å ivareta disse oppgavene.

Kapittel 5

Verneombud og verne- og miljøutvalg

§ 5-1

Valg av verneombud

- (1) Verneombud velges av og blant de som arbeider om bord i forbindelse med fartøyets vanlige drift.

- (2) Det skal være ett verneombud på fartøy med 3–7 arbeidstakere om bord, med mindre et flertall av arbeidstakerne velger at verne- og miljøarbeidet om bord skal ivaretas uten eget verneombud.

- (3) Det skal til enhver tid være minst:

- a) ett verneombud på fartøy med 8–14 arbeidstakere om bord,
- b) to verneombud på fartøy med 15–39 arbeidstakere om bord,
- c) tre verneombud på fartøy med minst 40 arbeidstakere om bord.

- (4) Dersom andre enn reder samtidig driver virksomhet om bord, skal det være ett verneombud når denne del av de som arbeider om bord, er fra 4–14 personer og to verneombud når denne del av de som arbeider om bord, er på minst 15 personer. Verneombud valgt etter denne bestemmelsen kommer i tillegg til verneombud valgt etter annet og tredje ledd.

- (5) Verneombudet bør fortrinnsvis velges blant underordnede med erfaring fra et fagområde. Når det er flere verneombud om bord, bør disse velges fra forskjellige faggrupper.

Skipsføreren, lederen av annen virksomhet om bord, departementsjef eller helsepersonell kan ikke velges til verneombud.

(6) Dersom det på fartøy med 3–7 arbeidstakere om bord ikke lar seg gjøre å velge verneombud blant de underordnede, kan departementsjef velges. Skipsføreren kan ikke velges til verneombud.

(7) Skipsføreren skal med assistanse fra en tillitsvalgt sørge for valg av verneombud. Verneombudet velges ved flertallsvalg. Opplysninger om valget føres inn i fartøyets dagbok.

(8) Hvis arbeidstakeren motsetter seg å bli valgt til verneombud, utpeker skipsføreren verneombudet. Verneombud som skulle vært valgt etter bestemmelsene i fjerde ledd, utpekes etter samråd med lederen av den aktuelle virksomhet.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-2

Valg av verneombud på fartøy i lokalfart

(1) Dersom en reder har flere fartøy i lokalfart, herunder ferger og hurtigbåter, skal det velges ett verneombud på hvert fartøy med 3–7 arbeidstakere om bord. Om bord på fartøy med flere enn 7 arbeidstakere om bord kommer bestemmelsene i § 5-1 til anvendelse.

(2) Verneombudet har rett og plikt til, i den utstrekning det er mulig, midlertidig å gripe inn i et forhold som vedrører arbeidsmiljøet på et annet av rederens fartøy i lokalfart. Dette gjelder bare når fartøyet ikke har verneombud om bord som følge av skiftordning, sykdom o.l.

(3) Sjøfartsdirektoratet avgjør i tvilstilfeller hvilke fartøy som omfattes av bestemmelsene om lokalfart.

§ 5-3

Valg av hovedverneombud

(1) Dersom det er mer enn ett verneombud om bord til samme tid, skal det av og blant disse velges et hovedverneombud. Ved stemmelikhet foretas omvalg blant de som fikk flest stemmer. Ved fortsatt stemmelikhet velges hovedverneombud av verne- og miljøutvalget.

(2) Hovedverneombudet har ansvaret for å samordne verneombudenes virksomhet. Spørsmål om hvilket verneombud en sak hører inn under avgjøres av hovedverneombudet.

(3) For øvrig gjelder bestemmelsene som er fastsatt for verneombudet, tilsvarende for hovedverneombudet.

§ 5-4

Valg av hovedverneombud for fartøy i lokalfart

(1) For fartøy i lokalfart, hvor det er verneombud etter § 5-2, skal det velges et hovedverneombud for hvert fjerde av rederens fartøy. I den utstrekning det er mulig skal det tas hensyn til like fartøystyper og grupper av fartøy som har samme fartsområde.

(2) Hovedverneombudet velges av og blant verneombudene. Ved stemmelikhet foretas omvalg blant de som fikk flest stemmer. Ved fortsatt stemmelikhet velges hovedverneombudet av verne- og miljøutvalget. Så vidt mulig skal departementsjef, som er valgt til verneombud jf. § 5-1 sjette ledd, ikke velges til hovedverneombud.

(3) Hovedverneombudet har ansvar for å samordne verneombudenes virksomhet på de fartøy vedkommende er hovedverneombud for.

(4) For øvrig gjelder bestemmelsene som er fastsatt for verneombudet, tilsvarende for hovedverneombud.

§ 5-5

Verneombudets funksjonstid

(1) Verneombudet velges for ett år av gangen. Før valget finner sted kan det fastsettes at funksjonstiden skal være to år. Når et verneombud fratrer tjenesten om bord, skal det snarest mulig velges et nytt.

(2) På fartøy med skiftordninger eller fastsatte turnusplaner fortsetter et valgt verneombud når vedkommende på ny tiltrer tjenesten om bord. Dette gjelder hvis det ellers skulle vært valgt verneombud etter bestemmelsen i første ledd siste punktum.

(3) Verneombud som er utpekt av skipsføreren, kan pålegges funksjonstid inntil seks måneder av gangen.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-6

Verneombudets oppgaver

(1) Verneombudet skal ivareta arbeidstakernes interesser i saker som angår arbeidsmiljøet om bord. Verneombudet skal se til at arbeidet om bord blir utført på en slik måte at hensynet til arbeidstakernes sikkerhet og helse er behørig ivaretatt og om nødvendig fremme forslag til nye vernetiltak.

(2) Verneombudet bør delta i utarbeidelse av prosedyrer og arbeidsbeskrivelser som har betydning for arbeidstakernes sikkerhet og helse. Verneombudet bør også delta i risikovurderinger som nevnt i § 2-2, og føre tilsyn med at nødvendige tiltak etter samme bestemmelse iverksettes.

(3) Verneombudet skal særlig ha oppmerksomheten rettet mot at:

- a) arbeidsutstyr, tekniske innretninger, kjemiske stoffer og arbeidsprosesser ikke utsetter arbeidstakerne for fare,
- b) verneinnretninger og personlig verneutstyr er i forsvarlig stand og blir brukt,
- c) arbeidstakerne får nødvendig instruksjon, øvelse og opplæring,
- d) arbeidet ellers blir tilrettelagt slik at arbeidstakerne kan utføre arbeidet på en helse- og sikkerhetsmessig forsvarlig måte.

(4) Blir verneombudet kjent med forhold som kan føre til ulykke eller helseskade, skal verneombudet straks gjøre hva det kan for å avverge faren. Kan faren ikke avverges, skal verneombudet umiddelbart gjøre skipsføreren eller dennes representant oppmerksom på forholdet. Skipsføreren skal gi verneombudet svar på henvendelsen. Er det ikke innen rimelig tid tatt hensyn til henvendelsen, skal verneombudet underrette norsk myndighet f.eks. norsk utenriksstasjon eller Sjøfartsdirektoratet. Skipsføreren og arbeidsmiljøutvalget bør informeres før slik underretning blir gitt.

(5) I forbindelse med personulykker som dødsfall og yrkes- og helseskader, skal verneombudet snarest mulig avgi uttalelse om hvordan tilfellet vurderes og eventuelle vernetiltak som måtte være truffet, for å unngå slike skader. Uttalelsen skal undertegnes av verneombudet eventuelt hovedverneombudet. Slik uttalelse sendes på eget skjema til myndighet som er fastsatt.

(6) Ved tilsynsbesøk og andre inspeksjoner, eller undersøkelser herunder internkontroll og revisjoner som vedrører miljøet om bord, skal verneombudet om mulig delta. Skipsfører skal varsle verneombudet om slike besøk og legge forholdene til rette for at verneombudet kan delta. Verneombudet avgjør selv om det er mulig å delta. Hvis deltakelse i slike besøk ikke er mulig, skal verneombudet varsle skipsføreren om årsaken.

(7) Verneombudet skal gjøre nedtegnelser om sitt arbeid, f.eks. instruksjoner og henstillinger som er gitt, i en vernebok. Det samme gjelder henvendelser til skipsføreren. Verneboeken fremlegges i arbeidsmiljøutvalgets møter.

- (8) Verneboken skal oppbevares om bord i minst tre år etter at siste innførsel er foretatt.
Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-7

Retten til midlertidig å stanse farlig arbeid

(1) Hvis verneombudet mener at en arbeidsoperasjon kan føre til umiddelbar fare for arbeidstakers liv eller helse, og faren ikke kan avverges på annen måte, skal verneombudet midlertidig stanse arbeidet. Arbeidet må bare stanses i det omfang verneombudet mener er nødvendig for å avverge faren eller hindre at en farligere situasjon oppstår. Dersom det er fastsatt sikkerhetsrutiner for fremgangsmåten ved stansing av arbeidsoperasjoner, skal disse rutiner, såfremt mulig, følges. Verneombudet skal snarest mulig melde fra til skipsføreren, som avgjør om arbeidsoperasjonen skal fortsette.

(2) Verneombud som stanser arbeid i samsvar med bestemmelsene i første ledd, er ikke erstatningsansvarlig for eventuell skade eller tap som følge av slik stansing.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-8

Plikten til å opprette arbeidsmiljøutvalg

(1) På fartøy som skal ha verneombud etter § 5-1, skal det, når det er minst 8 arbeidstakere om bord, opprettes arbeidsmiljøutvalg etter bestemmelsene i § 5-9.

(2) I rederier med fartøy som skal ha verneombud etter § 5-2, skal det etableres minst ett arbeidsmiljøutvalg etter bestemmelsene i § 5-10.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-9

Arbeidsmiljøutvalgets sammensetning

(1) Hovedverneombud, der dette skal velges, og inntil tre verneombud skal sammen med skipsfører, maskinsjef, stuert og eventuelt sikkerhetsoffiser, danne arbeidsmiljøutvalg. Hvis det i tillegg til hovedverneombud er flere enn tre verneombud om bord, velges de tre verneombudene som skal delta i utvalget, av verneombudene. Dersom andre enn reder samtidig driver virksomhet med minst fire arbeidstakere om bord, skal også lederen av slik virksomhet delta i utvalget.

(2) Der det på grunn av antall arbeidstakere og sammensetningen av disse ikke er mulig å danne arbeidsmiljøutvalg etter første ledd, skal hovedverneombud, der dette skal velges, og verneombud sammen med skipsfører danne arbeidsmiljøutvalget.

(3) De forskjellige faggruppene om bord bør være representert i utvalget, og departementsjefene skal kunne tiltre utvalget. Utvalget bør ikke overstige 10–12 personer avhengig av bl.a. antall faggrupper og antall arbeidstakere om bord. Utvalget velger selv sin leder og kan også oppnevne en sekretær. I den utstrekning det finnes hensiktsmessig, kan utvalget pålegge enkelte av dets medlemmer spesielle oppgaver med hensyn til opplæring, rettledning eller andre forhold som faller inn under utvalgets oppgaver. Andre arbeidstakere kan innkalles til utvalget etter behov.

(4) På fartøy som har etablert sikkerhetskomité e.l., kan arbeidsmiljøutvalget tilpasses denne på en slik måte at en sikrer en jevn representasjon fra underordnede og befal.

(5) Sykepleier eller annet helsepersonell kan bare delta i utvalget i en fri og uavhengig stilling som medlem uten stemmerett eller som sekretær.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-10

Arbeidsmiljøutvalgets sammensetning for fartøy i lokalfart

(1) Arbeidsmiljøutvalget skal bestå av hovedverneombudene eller inntil tre verneombud når det ikke er hovedverneombud, en representant for rederiadministrasjonen og to skipsførere. I tillegg kan det blant maskinsjefene velges en egen representant til utvalget. Andre arbeidstakere kan innkalles til utvalgets møter etter behov.

(2) Arbeidsmiljøutvalget velger selv sin leder, og kan også oppnevne en sekretær. I den utstrekning det finnes hensiktsmessig, kan utvalget pålegge enkelte av dets medlemmer spesielle oppgaver med hensyn til opplæring, rettledning eller andre forhold som faller inn under utvalgets oppgaver.

(3) Arbeidsmiljøutvalget skal også behandle spørsmål som angår vernearbeidet på de av rederiets fartøy i lokalfart som ikke har eget verneombud.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-11

Arbeidsmiljøutvalgets oppgaver

(1) Arbeidsmiljøutvalget skal virke for gjennomføring av trygge og helsemessig forvarlige forhold om bord og i denne forbindelse særlig beskjeftige seg med:

- a) spørsmål som angår den interne vernetjeneste og arbeidstakernes helse og velferd,
- b) spørsmål om opplæring, instruksjon og opplysningsvirksomhet som har betydning for å hindre yrkes- og helseskader i arbeid og fritid,
- c) kartlegging av arbeidssteder og arbeidsforhold som innebærer fare for ulykker og helseskader, herunder gjennomgå risikovurdering som nevnt i § 2-2 og vurdere om denne er tilstrekkelig for å avdekke de farer arbeidstakerne utsettes for,
- d) søke årsaker til sykdom og dødsfall som kan ha sammenheng med miljøet om bord, og drøfte forslag til forebyggende tiltak,
- e) aktivt å medvirke til at vernearbeidet blir en del av arbeidsplanleggingen,
- f) å påse at nytilsatte gis betryggende rettledning og opplæring i vernespørsmål, og å påse om vedkommende vil kunne utsettes for særskilt risiko,
- g) å ta opp til drøfting forhold som har betydning for trivselen om bord, samværsformer, fritidsbeskjeftigelser mv.

(2) Arbeidsmiljøutvalget skal gå gjennom nye og endrede prosedyrer og arbeidsbeskrivelser som har betydning for arbeidstakernes sikkerhet og helse, og komme med forslag til forbedringer hvor dette anses påkrevd.

(3) Utvalget skal gjennomgå alle rapporter om helseskader, arbeidsulykker og tilløp til ulykker, og påse at det treffes tiltak for å hindre gjentakelse. Utvalget skal også gjennomgå tilsynsrapporter.

(4) Utvalget skal avholde minst seks møter i året. Dessuten bør utvalget avholde minst like mange vernemøter for samtlige som arbeider om bord.

(5) Nedtegnelser med hensyn til virksomheten i utvalget foretas i særskilt protokoll som skal underskrives av medlemmene. Protokollen skal oppbevares om bord i minst tre år etter at siste innførsel er foretatt.

(6) Verneombud og medlem av arbeidsmiljøutvalg skal gjøre seg kjent med gjeldende forskrifter, instruksjer og bestemmelser som gjelder verne- og miljøarbeid.

(7) Utvalget kan sammenkalles på forlangende av to medlemmer for å diskutere spørsmål om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-12

Taushetsplikt

(1) Arbeidsmiljøutvalget har taushetsplikt i saker som angår noens personlige forhold eller rederiets eller annen virksomhets drifts- eller forretningshemmeligheter, og der utvalget avgjør at det skal være taushetsplikt.

(2) I de saker arbeidsmiljøutvalget har taushetsplikt, plikter enhver som deltar i sakens behandling, å hindre at andre får adgang eller kjennskap til det han får vite om saken.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-13

Nødvendig tid til verne- og miljøarbeid

(1) Verneombud og medlemmer av arbeidsmiljøutvalget skal ha nødvendig tid til å utføre sine oppgaver på en forsvarlig måte uten at dette går ut over arbeidstakers pålagte hviletid og i alminnelighet innenfor vanlig arbeidstid. Må vedkommende avbryte arbeidet, skal han underrette sin nærmeste overordnede.

(2) Skipsføreren og rederiet skal sørge for at vervet som verneombud eller medlem av arbeidsmiljøutvalget ikke medfører inntektstap for arbeidstakerne, eller på annen måte fører til at deres arbeids- og ansettelsesvilkår forringes.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-14

Opplæring

(1) Rederiet skal påse at verneombud og medlemmer av verne- og miljøutvalget får den opplæring som er nødvendig, for at de kan utføre sine verv på en forsvarlig måte. Arbeidstakerne og deres organisasjoner skal medvirke til at verneombud og medlemmer av arbeidsmiljøutvalget får opplæring etter første punktum. Utgifter til slik opplæring dekkes av rederiet.

(2) Bestemmelsene i første ledd gjelder tilsvarende for den som, samtidig med reder, driver annen virksomhet om bord.

(3) Opplæringen skal:

- a) omfatte en innføring i hvordan verne- og miljøarbeidet skal drives,
- b) gi kunnskaper om ergonomi, støy, belysning, klima og trivselskappende tiltak,
- c) gi kunnskaper om ulykkesvern, herunder forebyggende tiltak, bruk av personlig verneutstyr mv.,
- d) gi kunnskaper om risikovurdering av arbeidsoperasjoner som et grunnleggende ledd i det ulykkesforebyggende arbeidet,
- e) gi innføring og orientering om sjømannsloven samt andre lover og bestemmelser som gjelder på dette området,
- f) gi innføring om Sjøfartsdirektoratets oppbygging og rolle også i forhold til andre berørte myndigheter.

(4) Opplæringens varighet skal være minst 40 timer. Det kan avtales en kortere opplæring enn 40 timer dersom partene i felleskap er kommet fram til at det er forsvarlig ut fra en vurdering av problemenes karakter og omfang. Opplæringen skal dokumenteres.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 5-15

Opplysningsplikt og årsrapport

(1) Verneombud og medlem av arbeidsmiljøutvalg er pliktig til å gi opplysninger til norsk utenriksstasjon og Sjøfartsdirektoratet. Det samme gjelder i forhold til spørsmål om utskrift av vernebok eller protokoll.

(2) Verneombud og medlem av arbeidsmiljøutvalg skal ha adgang til de opplysninger som er nødvendige, for å kunne utføre sine plikter. På ethvert fartøy bør det være litteratur om vernearbeid, som skal være tilgjengelig for alle.

(3) Arbeidsmiljøutvalget skal hvert år innen 31. januar avgi en samlet rapport om verne- og miljøarbeidet om bord i det foregående kalenderår til Sjøfartsdirektoratet med kopi til rederiet. Dette gjelder alle fartøy uavhengig av skiftordning eller fastsatt turnusordning. Årsrapporten avgis på skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

(4) På fartøy i lokalfart, som har opprettet verne- og miljøutvalg etter § 5-10, avgir hvert utvalg en samlet årsrapport.

(5) Verneombudet og skipsføreren skal på fartøy hvor det ikke skal være arbeidsmiljøutvalg, avgi årsrapport i samsvar med bestemmelsene i tredje ledd. Der det ikke er verneombud skal skipsføreren avgi årsrapport.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel 6

Arbeidstakers plikt til å medvirke

§ 6-1

Arbeidstakers medvirkning

Planlegging og vurdering av arbeidsmiljøet og gjennomføring av nødvendige forebyggen- de tiltak skal skje i samarbeid med arbeidstakerne.

§ 6-2

Arbeidstakers plikter

(1) Hver enkelt arbeidstaker plikter å følge påbud og instruksjoner, herunder motta verv, vise varsomhet, og ellers på enhver måte gjøre sitt for å trygge liv, helse og velferd i samsvar med denne forskrift.

(2) Enhver skal bruke påbudt verneutstyr og ellers medvirke til å hindre ulykker og helseskader.

(3) Fritiden skal innrettes slik at arbeidstaker er uthvilt og for øvrig i stand til å utføre sitt arbeid.

(4) Blir arbeidstakeren oppmerksom på feil eller mangler som kan medføre fare for liv eller helse, skal arbeidstakeren såfremt faren ikke kan avverges så snart som mulig underrette ansvarlig om bord eller verneombudet.

(5) Enhver arbeidstaker plikter å samarbeide med reder, skipsfører og øvrige arbeidstakere for å sikre et godt og hensiktsmessig miljø, og nå de mål som følger av denne forskrift.

§ 6-3

Arbeidstakers rett til å stanse farlig arbeid

(1) Anser arbeidstaker at arbeidet ikke kan fortsette uten fare for liv eller helse, skal arbeidet avbrytes i samsvar med § 5-7 første ledd. Arbeidstaker skal snarest mulig melde fra til skipsfører som avgjør om arbeidet kan fortsette.

(2) Arbeidstaker som stanser arbeidet i samsvar med første ledd, er ikke erstatningsansvarlig for eventuell skade eller tap som følger av slik stansing.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

Kapittel 7

Særregler for manuell håndtering av gjenstander

§ 7-1

Bestemmelser om manuell håndtering av gjenstander

Dette kapittel fastsetter minimumskrav til sikkerhet og helse ved manuell håndtering av gjenstander.

§ 7-2

Definisjoner

Med manuell håndtering av gjenstander forstås enhver løfting, nedsetting, skyving, trekking, bæring eller flytting av en gjenstand som på grunn av gjenstandens art, tyngde eller ugunstige ergonomiske forhold, kan føre til ryggskader eller andre skader hos arbeidstakerne.

§ 7-3

Tilrettelegging av arbeidet

(1) Det skal iverksettes nødvendige tiltak eller benyttes hensiktsmessige hjelpemidler, særlig mekanisk utstyr, for å unngå manuell håndtering av gjenstander.

(2) I alle tilfeller der manuell håndtering av gjenstander ikke kan unngås, skal arbeidet tilrettelegges slik at håndteringen kan skje på forsvarlig måte, og at skade på arbeidstakerne unngås.

(3) Ved tilrettelegging av arbeidet skal det foretas en vurdering av sikkerhets- og helsemessige forhold hvor det tas hensyn til gjenstandens art, tyngde, utforming av arbeidsmiljøet og arbeidsoppgaven som skal utføres. Det skal bl.a. legges vekt på at:

- a) det er tilstrekkelig plass til å utføre arbeidsoppgaven,
- b) underlaget er jevnt og ikke for glatt for arbeidstakernes fottøy,
- c) arbeidsområdet gir arbeidstakerne mulighet til å håndtere gjenstander i forsvarlig høyde eller i riktig stilling,
- d) temperatur, fuktighet, og ventilasjon kan påvirke sikkerheten,
- e) arbeidstakerne selv får innflytelse på arbeidstempoet, og ikke blir utsatt for langvarig og hyppig fysisk anstrengelse eller hyppig fysisk anstrengelse alene som kan føre til skade.

§ 7-4

Informasjon og opplæring

(1) Arbeidstakerne eller deres verneombud skal informeres om den risikoen manuell håndtering av gjenstander innebærer, og om alle tiltak som iverksettes i denne forbindelse.

(2) Arbeidstakerne eller deres representanter skal få generelle anvisninger, og når det er mulig nøyaktig informasjon om:

- a) vekten av en gjenstand,
 - b) tyngdepunktet eller den tyngste siden dersom vekten er ujevnt fordelt.
- (3) Arbeidstakerne skal få nødvendig opplæring i riktig bruk av gjenstander.

Kapittel 8

Særregler for arbeidstaker som er gravid, nylig har født og ammer

§ 8-1

Virkeområde

Dette kapittel gjelder for arbeidstaker som:

- a) er gravid,
- b) nylig har født,
- c) ammer,

med de unntak og særbestemmelser som følger av den til enhver tid gjeldende forskrift om sjømannslovens virkeområde.

§ 8-2

Definisjoner

I dette kapittel betyr:

Skade: enhver skadelig virkning på den gravides helse, fosteret eller ammingen.

§ 8-3

Informasjon til skipsfører eller reder

Dersom arbeidstaker som går inn under § 8-1 bokstav a, b eller c, har opplyst skipsføreren eller reder om sin tilstand, skal det foretas en risikovurdering etter § 8-4 og en vurdering av tiltak etter § 8-5.

§ 8-4

Risikovurdering

(1) Skipsføreren eller reder skal sørge for at det blir særlig vurdert om påvirkninger i arbeidsmiljøet kan gi skade på arbeidstaker som går inn under § 8-1 bokstav a, b eller c. Vurderingene skal gjentas regelmessig og når det skjer endringer i forhold som kan ha innvirkning på risikoen for at arbeidstaker blir påført skade.

(2) Dersom slik risiko er til stede, skal skipsføreren eller reder sørge for at eventuelle skadelige påvirkninger bestemmes, og vurdere den samlede risikoen for skader og fastslå hvilke verne- og sikkerhetstiltak som skal iverksettes.

(3) Arbeidstakeren skal underrettes om resultatene av vurderingene.

§ 8-5

Tilrettelegging og organisering av arbeidet

(1) Avdekker vurderingene etter § 8-4 risiko for skade, skal skipsføreren eller reder sørge for at slik risiko blir unngått ved nødvendig endring av så vel arbeidsforholdene som arbeidstiden.

(2) Dersom tiltakene som nevnt i første ledd ikke er mulige eller ikke med rimelighet kan gjennomføres, skal om mulig arbeidstaker som selv ønsker det, overføres til annet arbeid i reders tjeneste.

(3) Dersom tiltakene etter første og annet ledd ovenfor ikke er mulige å gjennomføre, skal reder dokumentere dette skriftlig.

§ 8-6

Gravides rett til permisjon

(1) Kan tiltakene i § 8-5 ikke med rimelighet gjennomføres, skal arbeidstaker som går inn under § 8-1 bokstav a, b eller c, gis permisjon for den perioden som er nødvendig, for å unngå risiko for skade.

(2) For øvrig vises det til den til enhver tid gjeldende forskrift om permisjon ved svangerskap, fødsel, adopsjon mv.

Kapittel 9

Særregler for sikkerhets- og vernetiltak

§ 9-1

Bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner

(1) Arbeid utenbords under fart må bare utføres når det er tvingende nødvendig. Vakt-havende offiser skal være informert om arbeidet, og påse at forsvarlige sikkerhetstiltak iverk-settes.

(2) Under fortøyning, lasting/lossing, og ved arbeid i lasterom, maskinrom, tanker samt når det arbeides på steder hvor noe kan falle ned, skal det anvendes hjelm og vernefottøy.

(3) Ved bruk av verktøy, maskiner, sprøyter etc. som kan medføre øyeskader, skal det brukes beskyttende briller, hvis ikke andre vernetiltak er tilstrekkelige.

(4) Når det under rengjøring anvendes produkter som kan være helsefarlige, skal det foreligge instruks om gjennomføringen av slikt arbeid. Det skal alltid anvendes nødvendig personlig verneutstyr som f.eks. hjelm, ansiktsskjerm, store forklær, hansker med lang man-sjett, passende vernefottøy etc.

(5) Dersom reparasjoner må foretas hvor det kan være fare for asbeststøv eller støv fra asbestholdige materialer, skal det under arbeidet iverksettes vernetiltak som krever bruk av åndedrettsvern, avskjerming av arbeidsområdet, ventilering etc.

§ 9-2

Sikkerhetstiltak ved bruk av høytrykksutstyr, malersprøyter, sandblåsingsutstyr,- spylearrangement m.m.

(1) Når skadelig støv eller gasser kan forekomme under arbeid, skal åndedrettsorga-nene beskyttes. Dersom sprøytemaling e.l. foretas i lukket rom, skal det anordnes forsvarlig kontinuerlig ventilasjon.

(2) Det skal være instruks om bruk av sprøytepistol, spyleapparat e.l.

(3) Avtrekker på bl.a. sprøytepistol, skal ikke kunne fastsettes i åpen stilling. Ventilen skal være sikret mot utilsiktet utløsning f.eks. ved en påsatt bøyle.

(4) Høytrykkslanger og utstyr som koples til disse skal være sertifisert for det arbeids-trykk og de væsker som anvendes. Skadet utstyr skal ikke anvendes.

(5) Tungt spyleutstyr med høyt trykk og stor rekyl skal festes til stativ som er anbrakt slik at det blir stående i samme posisjon selv om spyleutstyret slippes. Hvis spyleutstyret benyttes til å spyle gjennom rørledninger e.l., skal strålestykket festes til rørledningen før vanntrykket settes på.

(6) Arbeidstaker som arbeider med sandblåsing skal utstyres med nødvendig verneut-styr som f.eks. tettsittende briller, hjelm, ansiktsskjerm, friskluftutstyr mv. Anvendes luft fra

kompressorer skal den renses gjennom filtre. Arbeidstaker som skal utføre sandblåsing eller betjene høytrykkssprøyter eller høytrykksspyleutstyr, skal være opplært i å anvende utstyret.

(7) Bruksanvisning skal medfølge høytrykkssprøyte og høytrykksspyleutstyr. Videre skal det om bord foreligge instruks om bruken av utstyret, der faremomentene ved bruk av høytrykkssprøyte og spyleutstyr skal fremheves. Anvisningene om bruk av utstyret skal nøye følges.

§ 9-3

Sikring av maskineri m.m.

(1) Bevegelige deler på maskiner o.l., skal være forsynt med nødvendige verneinnretninger. Innsiden av lokk, deksel eller annet vern som skal holdes stengt, samt farlige maskindeler, males med iøynefallende gul farge. Markeringen skal ikke være synlig når verneinnretningen er på plass.

(2) Når maskineri eller innretning er stanset for ettersyn eller reparasjon mv., skal det sikres mot utilsiktet igangsettelse.

§ 9-4

Arbeid i høyden

(1) Når det arbeides slik at det er fare for å falle ned, skal det brukes sikkerhetssele med tilhørende sikkerhetsline. Foregår arbeidet slik at sikkerhetssele og sikkerhetsline ikke kan brukes, skal det når dette er nødvendig, festes et nett eller tas like betryggende forholdsregler for å unngå ulykker.

(2) Stiger skal oppsettes slik at de er stødige i bruk. Stiger som henger skal festes på en slik måte at de ikke kan forskyve seg eller begynne å svinge.

(3) Bærende deler i stillas skal sikres mot utglidning, enten ved at de festes til underlaget, utstyres med en sklisikker innretning eller på andre, like effektive måter, og den belastede overflaten skal ha tilstrekkelig bæreevne. Stillaset skal være stabilt.

(4) Avhengig av hvilket arbeidsutstyr som velges, skal det fastslås hvilke tiltak som er egnet til å minimere risikoen arbeidstakerne utsettes for. Ved behov skal det monteres sikringsinnretninger mot fall. Disse innretningene skal være utformet på en slik måte, og være så sterke at de kan hindre eller stoppe fall, og i størst mulig grad hindre at arbeidstakerne skades.

(5) For øvrig gjelder kravene i vedlegg 1; Bestemmelser om bruk av arbeidsutstyr til midlertidig arbeid i høyden.

§ 9-5

Bruk av sikkerhets- og verneutstyr ved særskilte arbeidsoperasjoner om bord på fiske- og fangstfartøy

I tillegg til bestemmelsene i § 9-1 – § 9-4 gjelder følgende bestemmelser:

- a) Ved arbeid på dekk om bord i fartøy med en person om bord, bør det benyttes sikkerhetssele eller belte med line, så fremt ikke forholdene om bord gjør slik bruk farlig eller særlig vanskelig.
- b) Det skal anvendes hjelm under fortøyning, ved lasting og lossing, når kraftblokkarrangement mv. er i bruk, ved arbeid på tråldekk og ved arbeid i lasterom, maskinrom og tanker, samt når det arbeides på andre steder hvor noe kan falle ned. Hvor det er fare for fotskader, skal det anvendes vernefottøy.
- c) Personer som arbeider på utsatt dekk skal være utstyrt med arbeidsflytevest eller flyteplagg.
- d) Det skal settes opp varselskilt på de steder hvor det er forbundet med spesiell fare å oppholde seg.
- e) Overtreksregntøy som benyttes skal ha iøynefallende farge.

- f) Om bord på fartøy med største lengde på 15 meter og derover skal det være anordnet et pålitelig kommunikasjonssystem mellom styrehus og arbeidsdekk.
- g) Manøveranordning for vinsj, notrull, tørketrommel, kraftblokk og andre løfte- og/eller heisinnretninger skal automatisk gå tilbake til nøytral stilling (stopp) når den ikke betjenes, og den skal kunne sikres i nøytral stilling. Fra manøverplass skal det være oversiktlig eller TV-overvåking til eventuelt hiv og til løfte- og heisinnretning.
- h) Betjening av innretning som nevnt i bokstav g skal utføres av person over 18 år.
- i) Innhalingsutstyr for fiskeredskaper skal ha egnede sikkerhetsinnretninger for å hindre ulykker, herunder nødstoppanordninger. Nødstopp skal arrangeres slik at innhalingsutstyret stanser dersom en person dras inn mot dette.

Kapittel 10

Forbud mot bruk av asbest og visse giftige og helsefarlige stoffer

§ 10-1

Forbud mot bruk av asbest om bord i fartøy

- (1) Om bord i fartøy bygget 1. juli 1987 eller senere er all bruk av asbest forbudt, unntatt prefabrikkerte asbestpakninger og friksjonsbelegg etc. som ikke trenger bearbeiding om bord.
- (2) På eksisterende fartøy skal all asbest som trenger reparasjon eller fornyelse, utskiftes med likeverdige materialer som nevnt i første ledd.

§ 10-2

Forbud mot visse kjemikalier

Følgende kjemikalier er forbudt om bord:

- a) 2-naftylamin og salt av 2-naftylamin (CAS-nr. 91–59–8),
- b) 4-aminobifenyl og salt av 4-aminobifenyl (CAS-nr. 92–67–1),
- c) benzidin og salt av benzidin (CAS-nr. 92–87–5),
- d) 4-nitrobifenyl (CAS-nr. 92–93–3).

Kapittel 11

Bestemmelser om vern av arbeidstakere mot eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer

§ 11-1

Virkeområde

- (1) Dette kapittel omfatter alle forhold hvor kjemikalier og biologiske faktorer skal brukes om bord eller oppstår, medregnet produksjon, håndtering, oppbevaring, fjerning, destruksjon og avfallsbehandling.
- (2) Dette kapittel gjelder også ved transport av kjemikalier med mindre det fremgår av den enkelte bestemmelse at den kun omfatter kjemikalier som skal brukes om bord, eller det er gitt strengere eller mer spesielle bestemmelser i annet regelverk.

§ 11-2

Definisjoner

I dette kapittel betyr:

- a) *Administrativ norm*: Anbefalt maksimumsverdi for gjennomsnittskonsentrasjonen av et kjemisk stoff i pustesonen til en arbeidstaker i forhold til en fastsatt referanseperiode.
- b) *Biologiske faktorer*: Mikroorganismer, cellekulturer og endoparasitter som kan fremkalle infeksjoner, allergi eller giftvirkning ved kontakt.
- c) *Biologisk grenseverdi for bly*: Bindende maksimumsverdi for konsentrasjonen av bly i blod.
- d) *Cellekultur*: Resultatet av in-vitro dyrkning av celler fra flercellede organismer.
- e) *Eksponering*: De skadelige virkningene av kjemikalier og biologiske faktorer arbeidstakerne utsettes for, eller det er fare for at de blir utsatt for.
- f) *Endoparasitter*: Parasitter som lever hele eller deler av sitt liv i menneskekroppen.
- g) *Grenseverdi*: Bindende maksimumsverdi for gjennomsnittskonsentrasjonen av et kjemisk stoff i pustesonen til en arbeidstaker, i forhold til en fastsatt referanseperiode.
- h) *Inneslutning*: Barrierer som anvendes for å unngå at biologiske faktorer kommer i utilsiktet kontakt med mennesker eller miljø.
- i) *Kjemikalier*: Grunnstoffer, kjemiske forbindelser og blandinger av slike som kan utgjøre en risiko for arbeidstakers sikkerhet og helse, enten kjemikaliyet forekommer i naturlig tilstand, er industrielt fremstilt, brukes eller frigjøres, herunder frigjøring i form av avfall ved enhver arbeidsoperasjon, og uavhengig av om fremstillingen er tilsiktet eller ikke.
- j) *Kreftfremkallende kjemikalier og prosesser*: Kjemikalier som tilfredsstiller kriteriene for klassifisering som kreftfremkallende i henhold til forskrift 16. juli 2002 nr. 1139 om klassifisering, merking mv. av farlige kjemikalier.
- k) *Mikroorganisme*: En cellulær eller ikke-cellulær mikrobiologisk enhet, herunder slike som er genmodifiserte, som er i stand til å formere seg eller til å overføre genetisk materiale.

§ 11-3

Bestemmelser for vern av arbeidstakere mot eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer

- (1) Eksponering av arbeidstakerne for kjemikalier og biologiske faktorer skal unngås.
- (2) Dersom det ikke er mulig å unngå eksponering skal eksponeringen reduseres til et nivå som er lavt nok til å gi tilstrekkelig vern for de berørte arbeidstakernes sikkerhet og helse.
- (3) Mengden av kjemikalier som skal brukes om bord skal være så lav som mulig, og kjemikalier som innebærer en helsefare skal ikke brukes dersom de kan erstattes med prosesser og stoffer som ikke er farlige. Hvis dette ikke er mulig skal kjemikaliene erstattes med prosesser og stoffer som er mindre farlige for arbeidstakerne.
- (4) En helsefarlig biologisk faktor skal ikke brukes dersom den kan skiftes ut med en biologisk faktor som under de samme bruksbetingelser og i henhold til eksisterende kunnskap er ufarlig, eller mindre farlig for arbeidstakers helse.
- (5) Felles vernetiltak av teknisk art eller tiltak, metoder eller prosedyrer knyttet til organiseringen av arbeidet skal om mulig gjennomføres fremfor individuelle vernetiltak.
- (6) Ikke flere arbeidstakere enn nødvendig, skal utføre arbeid eller på annen måte utsettes for risiko for eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer.

§ 11-4

Risikovurdering

- (1) Enhver eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer som innebærer en helsefare for arbeidstakerne skal avdekkes. Det skal bl.a. kartlegges:
 - a) hvilke kjemikalier og biologiske faktorer arbeidstakerne eksponeres for,
 - b) hvordan og ved hvilke aktiviteter og i hvilke områder eksponering forekommer,
 - c) hvilke konsentrasjoner eksponering forekommer i,
 - d) varigheten av eksponering,
 - e) antall arbeidstakere som kan bli utsatt for eksponering.
- (2) Når slik eksponering er avdekket skal det foretas en vurdering av den risiko eksponeringen utgjør. Slik risikovurdering skal foretas på grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger, herunder:
 - a) kjemikalienes farlige egenskaper,
 - b) leverandørens informasjon om risiko for sikkerhet og helse,
 - c) hvilke risikogrupper de biologiske faktorer er plassert i,
 - d) opplysninger om sykdommer de biologiske faktorer kan forårsake hos arbeidstakerne,
 - e) informasjon fra fagmyndigheter,
 - f) anbefalte vernetiltak og effekten av iverksatte tiltak,
 - g) kunnskap om at sykdom hos arbeidstaker, som er påvist ved særlig helseundersøkelse eller på annen måte, kan ha direkte forbindelse med vedkommendes arbeid,
 - h) forholdene om bord for øvrig.
- (3) Ved aktiviteter som medfører eksponering for flere ulike kjemikalier og biologiske faktorer skal risikoen vurderes ut fra den faren kjemikaliene og de biologiske faktorene samlet representerer.
- (4) Risikovurderingen skal foretas regelmessig og ved alle endringer i forholdene som kan ha innvirkning på arbeidstakernes eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer.
- (5) Risikovurderingen og resultatet av denne skal dokumenteres skriftlig, være tilgjengelig for arbeidstakerne og fremlegges Sjøfartsdirektoratet på forespørsel.

§ 11-5

Tilrettelegging og organisering av arbeidet m.m.

- (1) Dersom det avdekkes risiko for arbeidstakernes sikkerhet eller helse skal nødvendige tiltak for å fjerne eller redusere slik risiko iverksettes før arbeidet starter. Det skal bl.a. sørges for:
 - a) skriftlige instruksjoner for å sikre forsvarlige rutiner for oppbevaring, håndtering, bruk og transport av kjemikalier og biologiske faktorer om bord,
 - b) egnede målemetoder og måleutstyr som avdekker forhold som kan medføre risiko for eksponering for kjemikalier,
 - c) nødvendige verneinnretninger og personlig verneutstyr, og at dette er i forsvarlig stand og tilpasset arbeidssituasjonen,
 - d) nødvendige tekniske kontrolltiltak,
 - e) nødvendig førstehjelpsutstyr og annet utstyr for å hindre eller begrense skader på arbeidstakerne ved uhell og ulykker.
- (2) Ved arbeid i trange, innesluttete rom, tanker og lignende skal det foreligge instruks som alltid skal gjennomgås før arbeidet starter. Instruksjonen skal bl.a. sikre at:
 - a) det blir foretatt måling av oksygeninnholdet i luften før arbeidet starter,
 - b) det ved utførelse av arbeidet plasseres en vakt ved rommets åpning utstyrt med nødvendig og godkjent kommunikasjonsutstyr og verne- og redningsutstyr.

(3) Ventilasjonsanlegg skal utformes og dimensjoneres slik at konsentrasjonen av kjemikalier holdes på et forsvarlig nivå.

(4) Det skal benyttes advarsels- og sikkerhetsskilting for å angi områder, herunder rør- og tanker, hvor det er risiko for eksponering for kjemikalier.

(5) Det skal etableres skriftlige instruksjoner for å ta ut, håndtere og undersøke prøver fra mennesker og dyr, som kan inneholde helsefarlige biologiske faktorer.

§ 11-6

Hygieniske tiltak

(1) Det skal iverksettes tiltak for å sikre at arbeidstakerne ikke spiser, drikker eller røyker i områder hvor det foreligger fare for eksponering for kjemikalier og biologiske faktorer.

(2) Det skal foretas regelmessig rengjøring av gulv, vegger og andre overflater i områder som kan være forurensset av kjemikalier.

(3) Arbeidstakerne skal ha til rådighet egnede og tilfredsstillende toaletter og vaskerom hvor det om nødvendig skal være øyebadevann og antiseptiske hudmidler.

(4) Arbeidstøy og personlig verneutstyr som kan være forurensset av kjemikalier og biologiske faktorer skal om nødvendig tas av når arbeidstakerne forlater arbeidsområdet, og oppbevares atskilt fra annet tøy inntil det er desinfisert, rengjort eller om nødvendig tilintetgjort.

(5) Beholdere eller liknende som inneholder forurensset arbeidstøy eller verneutstyr skal være tydelig merket.

§ 11-7

Helseundersøkelse

(1) Dersom risikovurderingen viser at det etter gjennomførte vernetiltak fortsatt foreligger fare for arbeidstakernes sikkerhet og helse skal arbeidstaker gjennomgå egnet helseundersøkelse.

(2) Helseundersøkelsen skal utføres før arbeidstaker begynner arbeidet, og deretter med regelmessige mellomrom. Lege avgjør hyppigheten av og innholdet i undersøkelsen på bakgrunn av eksponeringens art, grad og varighet, og på bakgrunn av arbeidstakerens helsetilstand. Det skal sikres at arbeidstakeren får nødvendig informasjon om behovet for fremtidig helseundersøkelse.

(3) Dersom helseundersøkelsen viser at en arbeidstaker lider av en sykdom som kan skyldes eksponering for kjemikalier eller biologiske faktorer om bord, skal det iverksettes tiltak for å undersøke helsetilstanden til alle arbeidstakere som har vært utsatt for lignende eksponering.

(4) Arbeidstaker som skal arbeide med bly og blyforbindelser, skal gjennomgå obligatorisk helseundersøkelse før arbeidet begynner. Helseundersøkelsen skal omfatte klinisk undersøkelse og måling av blyinnholdet i blodet. Måling av blodblyinnholdet skal utføres hver 3. måned. Dersom tre etterfølgende kontroller viser blodblyverdier lavere enn 0,5 mikromol per liter blod for kvinner i fertil alder, og 1,0 mikromol per liter blod for øvrige arbeidstakere, kan kontroll av blodblyinnholdet foretas en gang per år så lenge eksponeringsnivået og arbeidsforholdene er uendrede.

(5) Arbeidstakerne skal tilbys sikker og effektiv vaksinasjon mot biologiske faktorer de kan bli eksponert for. Arbeidstakerne skal gis informasjon om fordeler og ulemper ved å la seg vaksinere.

(6) Når det utføres helseundersøkelse som nevnt i denne bestemmelse skal det sikres at helsejournal oppbevares i minst 10 år etter at eksponeringen er opphørt. For arbeidstakere som er eksponert for kreftfremkallende kjemikalier eller er utsatt for en særlig helserisiko skal det sikres at helsejournal oppbevares i minst 60 år etter siste kjente eksponering.

§ 11-8

Tiltak ved uforutsett eksponering

(1) Beredskapsplan skal utarbeides for uforutsette situasjoner og ulykker som kan forårsake unormalt høy eksponering. Ved bruk av biologiske faktorer skal slik beredskapsplan utarbeides for biologiske faktorer som i henhold til § 13-1 er klassifisert i gruppe 3 eller 4. Det samme gjelder øvrige tilfeller hvor det vurderes å kunne oppstå uforutsette situasjoner og ulykker som kan føre til spredning av biologiske faktorer som kan forårsake alvorlig infeksjon eller sykdom. Beredskapsplanen utarbeides på grunnlag av risikovurderingen og skal bl.a. inneholde:

- a) informasjon om særskilte farer som kan oppstå ved uforutsette situasjoner og ulykker,
- b) retningslinjer for varsling av hendelsen og tiltak for å få kontroll over situasjonen,
- c) retningslinjer for bruk av ekstern bistand eller redningstjeneste.

(2) Dersom en uforutsett situasjon eller ulykke inntreffer skal beredskapsplanen iverksettes umiddelbart. Arbeidstakerne skal så snart som mulig informeres om situasjonen, årsaken til eksponeringen og de tiltakene som er truffet.

(3) Beredskapsplaner skal være tilgjengelig for arbeidstakerne og ekstern redningstjeneste.

(4) Øvelser i henhold til beredskapsplanen skal foretas regelmessig.

(5) Sjøfartsdirektoratet skal straks og på hurtigste måte underrettes om enhver ulykke eller ethvert uhell som kan ha ført til spredning av en biologisk faktor som kan fremkalle sykdommer hos mennesker.

§ 11-9

Register over arbeidstakere som er eksponert for kjemikalier og biologiske faktorer

(1) Det skal for hvert skip føres register over arbeidstakere som ved bruk eller på annen måte er eller kan bli eksponert for:

- a) kreftfremkallende kjemikalier,
- b) andre kjemikalier som i henhold til risikovurderingen utgjør en særlig helserisiko,
- c) biologiske faktorer klassifisert i henhold til § 13-1, i gruppe 3 eller 4.

(2) Registeret skal inneholde opplysninger om hvilke kjemikalier og biologiske faktorer arbeidstaker er eksponert for, hvordan arbeidstaker er blitt eksponert, eksponeringstid og eksponeringsstyrke.

(3) Registeret skal for arbeidstakere som har vært utsatt for eksponering for kjemikalier oppbevares i minst 60 år og for biologiske faktorer i minst 10 år etter at eksponeringen er opphørt.

(4) Dersom eksponering for biologiske faktorer kan føre til infeksjon:

- a) fra biologiske faktorer som er kjent for å kunne fremkalle vedvarende eller skjulte infeksjoner,
- b) som på bakgrunn av den nåværende viten ikke kan påvises før sykdommen bryter ut flere år senere,
- c) som har en særlig lang inkubasjonstid før sykdommen bryter ut,
- d) som medfører en sykdom som av og til blusser opp igjen over en lengre periode til tross for behandling, eller som kan medføre alvorlige følgesykdommer på lang sikt skal registeret oppbevares i minst 60 år.

(5) Arbeidstaker som er oppført i registeret skal gjøres kjent med dette og ha adgang til opplysninger som gjelder egen person. Ved opphør av arbeidsforholdet eller hvis arbeidstaker krever det skal opplysningene gis skriftlig.

(6) Lege som foretar helseundersøkelse som angitt i § 11-7 skal informeres om og ha tilgang til opplysninger som nevnt i første ledd.

(7) Registeret skal overføres til Sjøfartsdirektoratet dersom reder innstiller sin virksomhet.

§ 11-10

Oppbevaring, håndtering og transport av avfall som kan inneholde kjemikalier eller biologiske faktorer

(1) Det skal sikres at innsamling, oppbevaring og fjerning av avfall skjer uten at arbeidstakerne utsettes for helsefare.

(2) Avfallet skal oppbevares i beholdere som er entydig merket på en lett synlig måte, og om nødvendig helt tette.

(3) Kjemisk avfall skal destrueres på forsvarlig måte eller leveres til godkjent mottak for spesialavfall.

(4) Biologisk avfall skal om nødvendig uskadeliggjøres ved passende forbehandling.

§ 11-11

Opplæring og informasjon

(1) Det skal sikres at arbeidstakerne gis og har forstått nødvendig opplæring og informasjon slik at eksponering i størst mulig grad kan unngås eller reduseres. Opplæringen skal gis på grunnlag av alle tilgjengelige opplysninger og skriftlige instruksjoner etablert for å sikre forsvarlige rutiner for oppbevaring, håndtering og transport av kjemikalier og biologiske faktorer om bord.

(2) Ved opplæring og informasjon skal det særlig legges vekt på:

- a) bruk av stoffkartotek herunder hvilke helsefarlige stoffer som brukes og oppbevares om bord og risikoen for eksponering,
- b) den helsefare biologiske faktorer kan medføre,
- c) forholdsregler som skal treffes for å unngå eksponering,
- d) informasjon om foretatte målinger av forurensning i arbeidsatmosfæren og måleresultatene,
- e) regler om hygiene,
- f) hva slags verneutstyr som skal benyttes og hvordan det skal brukes,
- g) tiltak og beredskapsplaner som skal iverksettes ved uforutsette situasjoner og ulykker og uhell.

(3) Opplæringen skal gis før arbeidet igangsettes, gjentas regelmessig og tilpasses nye eller endrede forhold.

(4) Gjennomgått opplæring skal dokumenteres skriftlig.

Kapittel 12

Særregler for vern av arbeidstakere mot eksponering for kjemikalier

§ 12-1

Stoffkartotek

(1) Det skal føres et stoffkartotek som viser de kjemikalier som skal brukes om bord.

- (2) Stoffkartoteket skal inneholde alle opplysninger om kjemikaliene som er nødvendig for den aktuelle bruk. Slike opplysninger kan bl.a. være helse-, miljø- og sikkerhetsdatablad, øvrige opplysninger fra leverandør, informasjon fra fagmyndigheter og relevant litteratur.
- (3) Stoffkartoteket skal oppbevares lett tilgjengelig for arbeidstakerne.

§ 12-2

Merking

- (1) Kjemikalier som skal brukes om bord skal være forsvarlig merket. Merkingen skal være i samsvar med opplysninger i helse-, miljø- og sikkerhetsdatablad og skal bl.a. vise:
 - a) teknisk navn, stoffnavn/produkt navn med angivelse av innhold,
 - b) fareklasse og faresymbol,
 - c) advarsel om farer og nødvendige forholdsregler,
 - d) navn og adresse til produsent.
- (2) Dersom kjemikaliene oppbevares i eget avlåst rom, skal oppbevaringsrommet tydelig merkes med fareklasse og faresymbol for de kjemikalier som er oppbevart.
- (3) Merking som angitt i denne bestemmelse skal være på et eller flere språk som de berørte arbeidstakere forstår.
- (4) Det skal utarbeides instruks som sikrer at de krav som følger av denne bestemmelse til enhver tid er ivarettatt.

§ 12-3

Emballasje

Kjemikalier som skal brukes om bord skal oppbevares i opprinnelig emballasje eller annen tilsvarende og merket emballasje. Dersom opprinnelig emballasje er skadet eller kjemikaliets pakkes om, må det nyttes kjemikaliebestandig emballasje som ikke kan gi mulighet til forveksling.

§ 12-4

Måling av forurensning i arbeidsatmosfæren

- (1) Det skal foretas målinger av forurensning i arbeidsatmosfæren regelmessig, og ved alle endringer som kan påvirke arbeidstakernes eksponering for kjemikalier.
- (2) Måling skal utføres på en slik måte at den kan avdekke enhver eksponering arbeidstakerne utsettes for.
- (3) Måling av forurensning og måleresultat skal dokumenteres skriftlig.

§ 12-5

Grenseverdier

- (1) Følgende grenseverdier for bly, vinylklorid og benzen i arbeidsatmosfæren må ikke overskrides:

Stoff	Referanseperiode	Grenseverdi i ppm	Grenseverdi i mg/m ³
Bly	åtte timer	–	0,05
Vinylklorid	åtte timer	1	3
Benzen	åtte timerp	1	3

- (2) Biologisk grenseverdi for bly som ikke må overskrides er 0,5 mikromol per liter blod for kvinner i fertil alder og 1,5 mikromol per liter blod for øvrige arbeidstakere.

§ 12-6

Tiltak ved overskridelse av grenseverdi og administrativ norm for forurensning

- (1) Hvis grenseverdi eller administrativ norm overskrides skal det straks iverksettes forebyggende tiltak og vernetiltak for å bedre situasjonen.
- (2) Berørte arbeidstakere skal straks informeres om overskridelsen.

§ 12-7

Særlige tiltak ved arbeid med kreftfremkallende kjemikalier

- (1) Kreftfremkallende kjemikalier og prosesser skal hvis mulig holdes i et lukket system.
- (2) Hvis det ikke er teknisk mulig å benytte et lukket system, skal det sikres at eksponeringen blir så lav som mulig, og på et forsvarlig nivå.

§ 12-8

Særlige tiltak ved arbeid med sandblåsing

Sand og annet blåsemiddel som skal brukes om bord til sandblåsing, skal inneholde maksimalt 1 vektprosent kvarts eller andre krystallinske silika.

§ 12-9

Særlige tiltak i forbindelse med brann- og eksplosjonsfarlige kjemikalier og ustabile kjemikalier

- (1) Det skal settes i verk tiltak for å hindre forekomst av farlige konsentrasjoner av brannfarlige kjemikalier eller farlige mengder av reaktive kjemikalier.
- (2) Hvis det ikke er mulig å gjennomføre tiltak som nevnt i første ledd, skal det settes i verk tiltak for å unngå tennkilder som kan forårsake brann eller eksplosjon, eller andre forhold som kan medføre at reaktive kjemikalier kan føre til farlige situasjoner.
- (3) Det skal iverksettes tiltak for å hindre at arbeidstaker blir skadet dersom brann eller eksplosjon oppstår, eller som følge av andre farlige situasjoner som kan forårsakes av reaktive kjemikalier.

§ 12-10

Journal

- (1) Det skal føres en egen journal for kjemikalier som skal brukes om bord. Journalen skal inneholde opplysninger om innkjøp, oppbevaringsforhold og mengde av følgende kjemikalier:
 - a) organiske løse- og rensemidler av enhver art,
 - b) sterke/konsentrerte alkalier,
 - c) insekt- og rottetrepene midler,
 - d) kjølevesker for fryseanlegg,
 - e) antifrostvæske,
 - f) sterke/konsentrerte syrer,
 - g) hydrazinhydrat,
 - h) filmtec membrane preservative,
 - i) kreftfremkallende kjemikalier og andre kjemikalier som i henhold til risikovurderingen utgjør en særlig helserisiko.

- (2) Det skal fremgå av journalen hvem kjemikaliet er utlevert til, utlevert mengde og hva det skal brukes til. Arbeidstakeren skal kvittere for mottakelsen, og at han er gjort kjent med helserisiko som bruk kan medføre og nødvendige vernetiltak.
- (3) Arbeidstakerne skal ha adgang til opplysninger i journalen.
- (4) Journalen skal oppbevares i minst 3 år.

§ 12-11

Omplassering

- (1) Når det er nødvendig av hensyn til arbeidstakers helse, skal arbeidstaker om mulig, omplasseres til annet arbeid som ikke innebærer eksponering for kjemikalier.
- (2) Arbeidstaker som arbeider med bly eller blyforbindelser, skal omplasseres i minimum 3 måneder dersom følgende grenseverdier overskrides:
 - a) Kvinnelig arbeidstaker i fertil alder som har blodblyverdier større enn 0,75 mikromol per liter blod eller 3 påfølgende kvartalskontroller i området 0,5–0,75 mikromol per liter blod, skal omplasseres til annet arbeid til blodblyverdiene har sunket til under 0,5 mikromol per liter blod.
 - b) Øvrige arbeidstakere som har blodblyverdier større enn 2,0 mikromol per liter blod eller 3 påfølgende kvartalskontroller i området 1,5–2,0 mikromol per liter blod, skal omplasseres til annet arbeid til blodblyverdiene har sunket til under 1,5 mikromol per liter blod.

Kapittel 13

Særregler for vern av arbeidstakere mot eksponering for biologiske faktorer

§ 13-1

Klassifisering av biologiske faktorer

- (1) Biologiske faktorer klassifiseres i fire risikogrupper i forhold til den infeksjonsfare de representerer:
 - a) En biologisk faktor i gruppe 1 forårsaker sannsynligvis ikke sykdom hos mennesker.
 - b) En biologisk faktor i gruppe 2 kan forårsake sykdom hos mennesker og være til fare for arbeidstakerne, det er usannsynlig at den vil spre seg til samfunnet og det finnes vanligvis effektive forebyggende tiltak eller behandling.
 - c) En biologisk faktor i gruppe 3 kan forårsake alvorlig sykdom hos mennesker og utgjøre en alvorlig fare for arbeidstakerne, det kan være risiko for spredning til samfunnet, men det finnes vanligvis effektive forebyggende tiltak eller behandling.
 - d) En biologisk faktor i gruppe 4 forårsaker alvorlig sykdom hos mennesker og utgjør en alvorlig fare for arbeidstakerne, det kan være stor risiko for spredning til samfunnet og det finnes vanligvis ingen effektive forebyggende tiltak eller behandling.
- (2) Liste over de biologiske faktorer som er klassifisert i risikogruppe 2, 3 og 4 er gitt i vedlegg nr. 2. Ved arbeid med mikroorganismer som er utelatt i listen skal det foretas en vurdering av risikogruppe på grunnlag av kriteriene gitt i første ledd.

§ 13-2

Varselskiltning

- (1) Områder hvor det er risiko for biologisk betinget helsefare merkes med følgende advarselsskilt:



- (2) Symbolet er svart på gul bakgrunn omgitt av et svart triangel.

§ 13-3

Underretning til Sjøfartsdirektoratet

- (1) Det skal gis forhåndsmelding til Sjøfartsdirektoratet om den første bruk av biologiske faktorer som i henhold til § 13-1 er klassifisert i gruppe 2, 3 eller 4.
- (2) Uten hensyn til første ledd skal det gis forhåndsmelding til Sjøfartsdirektoratet om første gangs bruk av enhver ny biologisk faktor i gruppe 4, og første gangs bruk av enhver ny biologisk faktor i gruppe 3 dersom klassifisering er skjedd i henhold til § 13-1 annet ledd.
- (3) Melding skal gis senest 30 dager før arbeidet påbegynnes.
- (4) Meldingen skal inneholde følgende opplysninger:
- a) navn og adresse til rederiet,
 - b) navn og kjenningssignal på fartøyet,
 - c) navn og stilling på den eller de personer som er ansvarlig for helse, miljø og sikkerhet om bord,
 - d) arten av den biologiske faktor,
 - e) resultatet av risikovurdering foretatt i henhold til § 11-4,
 - f) planlagte verne- og sikkerhetstiltak.
- (5) Ny melding skal gis dersom det gjøres endringer som er av betydning for helse, miljø og sikkerhet om bord, og som gjør innholdet i tidligere melding foreldet.

§ 13-4

Tiltak for inneslutning av biologiske faktorer

- (1) Det skal iverksettes de inneslutningstiltak etter § 13-5 og § 13-6 som er nødvendige for å begrense faren for eksponering.
- (2) På fartøy med laboratorier der arbeidstakerne eksponeres eller kan bli eksponert for biologiske faktorer, eller det håndteres forsøksdyr som med hensikt er blitt smittet med biologiske faktorer i gruppe 2, 3 eller 4, eller som er mistenkt eller mistenkes for å være bærer av slike faktorer, skal det for å begrense infeksjonsfaren mest mulig settes i verk følgende inneslutningstiltak:
- a) minst inneslutningsnivå 2 for aktiviteter forbundet med biologiske faktorer i gruppe 2,
 - b) minst inneslutningsnivå 3 for aktiviteter forbundet med biologiske faktorer i gruppe 3,
 - c) minst inneslutningsnivå 4 for aktiviteter forbundet med biologiske faktorer i gruppe 4.
- (3) I laboratorier, hvor det uten at det er laboratoriets hensikt å arbeide med biologiske faktorer, likevel håndteres materiale som kan inneholde biologiske faktorer som kan forårsake sykdommer hos mennesker, skal inneslutningsnivået minst være 2.
- (4) Inneslutningsnivå 3 eller 4 skal anvendes i de tilfeller hvor dette i følge eksisterende kunnskap eller mistanke må anses som nødvendig.
- (5) Ved industrielle prosesser hvor det anvendes biologiske faktorer i gruppe 2, 3 og 4 skal følgende tiltak iverksettes:

- a) de prinsipper for inneslutning som følger av annet ledd i denne bestemmelsen,
 - b) tiltak som de ansvarlige myndigheter har bestemt skal iverksettes ved industriell bruk av biologiske faktorer i risikogruppe 2, 3 eller 4,
 - c) for aktiviteter som omfattes av denne bestemmelsen, hvor det ikke har vært mulig å foreta en endelig klassifisering av en biologisk faktor, men hvor det foreligger indikasjoner om at den planlagte bruk kan medføre en alvorlig helsefare for arbeidstakerne, skal arbeidet utføres i lokaler minst tilsvarende inneslutningsnivå 3.
- (6) I isolasjonsenheter hvor det oppholder seg mennesker eller dyr, som er eller antas å være smittet med biologiske faktorer i gruppe 3 eller gruppe 4, skal de av inneslutningstiltakene som er nevnt i § 13-5 kolonne A, og som i henhold til risikovurderingen anses nødvendig iverksettes.

§ 13-5

Inneslutningstiltak i laboratorier

Inneslutningstiltak i forhold til inneslutningsnivå i laboratorier:

<i>A</i>		<i>B</i>		
<i>Inneslutningstiltak</i>		<i>Inneslutningsnivå</i>		
		<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
1.	Arbeidslokalene skal være adskilt fra enhver annen aktivitet i samme bygning	Nei	Anbefalt	Ja
2.	Arbeidsplassens innluft og utluft skal filtreres ved hjelp av absolutte filtre eller lignende utstyr	Nei	Ja, utluften	Ja, utluften
3.	Bare utpekte arbeidstakere skal ha adgang	Anbefalt	Ja	Ja, via luftsluse
4.	Arbeidsplassen skal ha avstengningsmekanismer som muliggjør desinfisering	Nei	Anbefalt	Ja
5.	Desinfeksjonsprosedyrer skal spesifiseres	Ja	Ja	Ja
6.	Trykket på arbeidsplassen skal være lavere enn atmosfærisk trykk	Nei	Anbefalt	Ja
7.	Det skal foretas effektiv kontroll med smittebærere, f.eks. gnagere og insekter	Anbefalt	Ja	Ja
8.	Overflater skal være vanntette og lette å rengjøre	Ja, på arbeidsbenk	Ja, på arbeidsbenk og gulv	Ja, på arbeidsbenk, vegger, gulv og i tak
9.	Overflater skal tåle syrer, alkaliske stoffer, løsemidler og desinfeksjonsmidler	Anbefalt	Ja	Ja
10.	Biologiske faktorer må oppbevares på et sikkert sted	Ja	Ja	Ja, på sted med sikret adgang

11.	Det skal finnes et observasjonsvindu eller en tilsvarende anordning som gjør det mulig å se dem som oppholder seg innenfor	Anbefalt	Anbefalt	Ja
12.	Hvert enkelt laboratorium skal ha komplett utstyr	Nei	Anbefalt	Ja
13.	Håndtering av infisert materiale og av alle dyr skal finne sted i et sikkerhetsrom, i et isolert avlukke eller i en annen passende inneslutning	Om nødvendig	Ja, dersom smitte spres gjennom luften	Ja
14.	Det skal finnes forbrenningsanlegg til destruksjon av dyrelik	Anbefalt	Ja (tilgjengelig)	Ja, på stedet

§ 13-6

Inneslutningstiltak ved industrielle prosesser

Inneslutningstiltak i forhold til inneslutningsnivå i industrielle prosesser:

<i>Inneslutningstiltak</i>		<i>Inneslutningsnivå</i>		
		<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
1.	Levedyktige mikroorganismer skal inneslutes i et system som fysisk avstenger arbeidsoperasjonen fra det omgivende miljø	Ja	Ja	Ja
2.	Gasser som avgis fra det avstengte systemet, skal behandles på en slik måte at	spredning reduseres til et minimum	spredning unngås	spredning unngås
3.	Prøvetaking, tilføring av stoffer til et avstengt system og overføring av levedyktige mikroorganismer til et annet avstengt system skal utføres på en slik måte at	spredning reduseres til et minimum	spredning unngås	spredning unngås
4.	Flytende medier skal ikke fjernes fra det avstengte systemet med mindre de levedyktige mikroorganismene er	gjort uvirksom ved hjelp av anerkjente metoder	gjort uvirksom ved hjelp av anerkjente kjemiske eller fysiske metoder	gjort uvirksom ved hjelp av anerkjente kjemiske eller fysiske metoder
5.	Avstengningsmekanismer skal utformes på en slik måte at	spredning reduseres til et minimum	spredning unngås	spredning unngås
6.	Avstengte systemer			
6.1	Avstengte systemer skal plasseres i en avstengt sone	Valgfritt	Valgfritt	Ja, sone konstruert for formålet

6.2	Skilt for biologisk fare skal settes opp	Valgfritt	Ja	Ja
6.3	Bare utpekt personale skal ha adgang	Valgfritt	Ja	Ja, via luftsluse
6.4	Personalet skal bære vernetøy	Ja, arbeids- tøy	Ja	Fullstendig omkledning
6.5	Personalet skal ha adgang til dekontamine- ringsanlegg og sanitæranlegg	Ja	Ja	Ja
6.6	Personalet skal dusje før det forlater sonen	Nei	Valgfritt	Ja
6.7	Spillvann fra vasker og dusjer skal samles opp og inaktiviseres før det slippes ut	Nei	Valgfritt	Ja
6.8	Den kontrollerte sonen skal ha tilstrekkelig ventilasjon til å redusere luftforurensnin- gen til et minimum	Valgfritt	Valgfritt	Ja
6.9	Den kontrollerte sonen skal ha et trykk som er lavere enn atmosfærisk trykk	Nei	Valgfritt	Ja
6.10	Den kontrollerte sonens innluft og utluft skal filtreres ved hjelp av et absolutt filter	Nei	Valgfritt	Ja
6.11	Den kontrollerte sonen skal være utformet på en slik måte at den ved overløp fra det avstengte systemet kan holde på hele innholdet derfra	Nei	Valgfritt	Ja
6.12	Den kontrollerte sonen skal ha avsteng- ningsmekanismer som muliggjør utgassing	Nei	Valgfritt	Ja
6.13	Behandling av spillvann skal finne sted før endelig uttømming	Gjort uvirksomt ved hjelp av anerkjente metoder	Gjort uvirksomt ved hjelp av anerkjente kjemiske eller fysiske metoder	Gjort uvirksomt ved hjelp av anerkjente kjemiske eller fysiske metoder

Kapittel 14

Bestemmelser om vern mot mekaniske vibrasjoner

Kapitlet tilføyd ved forskrift 6 juli 2005 nr. 800.

§ 14-1

Virkeområde

Dette kapitlet omfatter forhold hvor arbeidstaker eksponeres eller kan eksponeres for farer ved mekaniske vibrasjoner i forbindelse med arbeid og opphold om bord.

§ 14-2

Definisjoner

I dette kapitlet betyr:

- a) *Hånd- og armvibrasjoner*: mekaniske vibrasjoner som overføres fra arbeidsutstyr til hånd eller arm og medfører risiko for skade på blodkar, skjelett, ledd, nerver eller muskler, og som også kan innebære en sikkerhetsrisiko,
- b) *Helkroppsvibrasjoner*: mekaniske vibrasjoner som overføres til hele kroppen og medfører risiko for helseskade, særlig i ryggraden, og som også kan innebære en sikkerhetsrisiko,
- c) *Daglig eksponeringsverdi*: energiekvivalent middelerverdi av den frekvensveide akselerasjonen gjennom arbeidsdagen korrigert til en referansetid på 8 timer
($A(8)$). $A(8) = A(T)T/8$ hvor $A(T)$ er daglig vibrasjonseksponering gjennom en arbeidsdag med samlet varighet T timer. For hånd-armvibrasjoner fastsettes $A(T)$ etter NS-EN ISO 5349-1 (2001), kapittel 4 og 5 og vedlegg A. For helkroppsvibrasjoner fastsettes $A(T)$ etter NS ISO 2631-1 (1997), kapittel 5 til 7 og vedlegg A og B som verdien for daglig vibrasjonseksponering i den akseretningen som gir høyest verdi når k -faktorer for sittende eller stående person benyttes,
- d) *Grenseverdi for daglig eksponering, $A(8)$* : Daglig eksponeringsverdi som ikke skal overskrides,
- e) *Tiltaksverdi for daglig eksponering, $A(8)$* : Daglig eksponeringsverdi som krever iverksetting av tiltak for å redusere risikoen til et minimum.

§ 14-3

Fravik

Bestemmelsene i § 14-9 kan fravikes.

Fravik kan innvilges fra bestemmelsene om helkroppsvibrasjoner. Det skal ved slikt fravik tas hensyn til at det tekniske nivået om bord og arbeidsplassens særlige karakteregenskaper er slik, at det ikke er mulig å overholde grenseverdien for eksponering, til tross for at det er truffet tekniske og/eller organisatoriske tiltak.

Fravik kan innvilges i tilfeller hvor:

- a. arbeidstakers eksponering for mekanisk vibrasjon vanligvis er under tiltaksverdiene, men varierer merkbart fra den ene arbeidsperioden til den andre slik at verdien av og til kan overstige grenseverdien,
- b. den gjennomsnittlige eksponeringen for vibrasjoner beregnet over en periode på 40 timer er mindre enn grenseverdien og
- c. den påviste risiko fra eksponeringsmønsteret er mindre enn risikoen fra eksponering ved grenseverdien.

Før fravik fra annet og tredje ledd tillates skal det innhentes eller foreligge uttalelse fra partene i arbeidslivet. For fravik etter denne bestemmelsen skal det settes vilkår som sikrer, at risiko som følge av vibrasjoner, begrenses til et minimum, og det skal innføres særskilte helseundersøkelser for arbeidstakere som blir berørt. Fravik kan ikke gis for lenger periode enn 4 år.

§ 14-4

Grenseverdier

Hånd-arm-vibrasjoner:

Grenseverdien for den daglige eksponeringen i en referanseperiode på 8 timer, $A(8)$, er fastsatt til 5 m/s².

Helkroppsvibrasjoner:

Grenseverdien for den daglige eksponeringen i en referanseperiode på 8 timer, A(8), er fastsatt til 1,1 m/s².

§ 14-5

Tiltaksverdier

Hånd-arm-vibrasjoner:

Tiltaksverdi for den daglige eksponeringen i en referanseperiode på 8 timer, A(8), er fastsatt til 2,5 m/s².

Helkroppsvibrasjoner:

Tiltaksverdien for den daglige eksponering i en referanseperiode på 8 timer, A(8), er fastsatt til 0,5 m/s².

§ 14-6

Risikovurdering

Arbeidstakernes eksponering for mekaniske vibrasjoner skal vurderes. Hvis det er nødvendig, skal det foretas måling av vibrasjonseksponeringen. Risikovurderingene og målingene skal gjentas regelmessig og utføres av kvalifisert personell med kompetanse innen vibrasjonsmålinger og vurderinger av disse. Dersom virksomheten mangler kvalifisert personell, skal arbeidsgiver benytte kvalifiserte eksterne tjenester eller personer.

Resultatene av vibrasjonsmålingene og risikovurderingene skal oppbevares slik at opplysningene kan anvendes på et senere tidspunkt.

Eksponering for mekaniske vibrasjoner kan vurderes ved observasjon av den konkrete arbeidsoperasjonen og på bakgrunn av opplysninger om den sannsynlige vibrasjonsstyrke som oppstår ved anvendelse av utstyret eller av utstyrstypen under særskilte forhold, medregnet opplysninger fra produsent av utstyret. Vurderingen etter denne bestemmelsen krever ikke særskilt måleinstrument eller målemetode.

Risikovurderingen skal særlig ta hensyn til:

- a) eksponeringens styrke, type og varighet, herunder eksponering for periodisk tilbakevendende vibrasjoner eller gjentatte støt
- b) grenseverdiene for eksponering og tiltaksverdiene for eksponering
- c) alle helse- og sikkerhetsmessige konsekvenser for arbeidstaker som utsettes for særlig fare
- d) alle indirekte virkninger på arbeidstakerens sikkerhet som er resultat av samspillet mellom mekaniske vibrasjoner og arbeidsstedet eller arbeidsutstyret
- e) opplysninger fra produsenten av arbeidsutstyret
- f) muligheten av å benytte annet arbeidsutstyr som er utformet for å redusere eksponeringen av mekaniske vibrasjoner
- g) særlige arbeidsforhold, som lave temperaturer m.m.
- h) eksponering for helkroppsvibrasjoner om bord etter arbeidstidens slutt
- i) relevante opplysninger i forbindelse med helseovervåking, herunder offentliggjorte opplysninger, i den grad dette er mulig.

Endret ved forskrift 28. juni 2006 nr. 1588.

§ 14-7

Måling av vibrasjoner

Hvis det foretas måling som grunnlag for risikovurdering, skal måleverdiene være representative for arbeidstakernes eksponering for vibrasjoner. Målemetoder og måleutstyr skal være tilpasset miljøet og den type vibrasjoner som forekommer.

Måling av hånd-armvibrasjoner skal gjøres i samsvar med NS-EN ISO 5349-2 (2001). Målingene skal gjøres for hver hånd dersom utstyret må holdes med begge hender. Det er den høyeste verdien i de to måleseriene som angir arbeidstakerens eksponeringsnivå.

Måling av helkroppsvibrasjoner skal gjøres i samsvar med NS-ISO 2631-1 (1997).

Endret ved forskrift 28. juni 2006 nr. 1588.

§ 14-8

Tiltak ved overskridelse av tiltaksverdiene

Hvis tiltaksverdien er overskredet, skal nødvendige tekniske og organisatoriske tiltak iverksettes for å redusere risikoen til et minimum. Det skal særlig sørges for:

- a) alternative arbeidsmetoder, som medfører lavere eksponering for mekaniske vibrasjoner
- b) valg av utstyr med en god ergonomisk utforming og med det lavest mulige vibrasjonsnivå for det arbeidet som skal utføres
- c) hjelpeutstyr som nedsetter risikoen for skader forårsaket av vibrasjoner, slik som seter som reduserer helkroppsvibrasjoner og håndtak som demper hånd-arm-vibrasjoner
- d) vedlikeholdsprogrammer for utstyr, betjeningsplassen med tilknyttede systemer
- e) utforming og innretning av betjeningsplassene og arbeidsstedene
- f) informasjon og opplæring av arbeidstaker med sikte på sikker og riktig bruk av utstyr slik at eksponering for mekaniske vibrasjoner reduseres til et minimum
- g) begrensnig av eksponeringens varighet og styrke
- h) passende arbeidsperioder med nødvendige pauser
- i) utlevering av verneklær, når nødvendig, for å beskytte arbeidstaker mot kulde og fukt.

§ 14-9

Tiltak ved overskridelse av grenseverdiene

Hvis grenseverdiene er overskredet, skal det straks iverksettes nødvendige tiltak for å redusere eksponeringen til under grenseverdien.

årsaken til at grenseverdien ble overskredet skal utredes, og de nødvendige korrigerende tiltak skal settes i verk.

§ 14-10

Helseundersøkelse

Dersom risikovurderingen viser at arbeidstaker utsettes for vibrasjoner, som overskrider tiltaksverdiene for vibrasjoner i § 14-5, og som utgjør en fare for arbeidstakerens helse, skal vedkommende gis tilbud om egnet helseundersøkelse. Arbeidstaker skal også tilbys egnet helseundersøkelse dersom eksponeringen er av en slik art at den kan knyttes direkte til en identifiserbar helseskade eller sykdom, det er sannsynlig at helseskaden eller sykdommen vil oppstå under spesielle arbeidsbetingelser, og det er testet ut teknikker som kan påvise helseskader og sykdom.

Helseundersøkelsen skal kunne påvise mulige helseeffekter forårsaket av vibrasjoner og gi grunnlag for forebyggende tiltak eller andre tiltak som kan redusere arbeidstakerens risiko for helseskade.

Legen avgjør hyppigheten av og innholdet i undersøkelsene på bakgrunn av eksponeringens type, nivå og varighet og på bakgrunn av arbeidstakerens helsetilstand.

Arbeidstakeren skal informeres om resultatet av helseundersøkelsen. Dersom det er behov for helseundersøkelser etter at eksponeringen er avsluttet, skal arbeidstakeren informeres om dette.

Endret ved forskrift 28. juni 2006 nr. 1588.

§ 14-11

Oppfølging av helseundersøkelsen

Dersom helseundersøkelsen påviser sykdom eller annen negativ helseeffekt som legen mener kan skyldes eksponering for vibrasjoner på arbeidsplassen, skal

- a) risikovurderingen revideres, herunder skal det tas hensyn til råd fra kompetent helsepersonale eller fra offentlig myndighet,
- b) det iverksettes tiltak som er nødvendige for å fjerne eller redusere risikoen ved arbeid som utsetter arbeidstakerne for vibrasjoner,
- c) arbeidstaker informeres,
- d) arbeidstakere omplasseres i henhold til § 14-12.
- e) arbeidsgiver innføre fortsatt helseovervåking og sørge for en gjennomgang av helsestilstanden til enhver arbeidstaker som har vært utsatt for liknende eksponering. I slike tilfeller kan legen, kompetent bedriftshelsepersonell eller Sjøfartsdirektoratet foreslå at eksponerte personer skal underkaste seg en medisinsk undersøkelse.

Endret ved forskrift 28. juni 2006 nr. 1588.

§ 14-12

Omplassering

Reder skal så langt det er mulig sørge for at arbeidstakere blir omplassert til annet arbeid i virksomheten der de ikke blir utsatt for helsefarlig eksponering fra vibrasjoner, når dette er nødvendig av hensyn til arbeidstakers helse.

§ 14-13

Informasjon og opplæring

Arbeidstaker og verneombud skal ha informasjon og opplæring som er i overensstemmelse med resultatet av risikovurderingene. Det skal gis informasjon og opplæring om

- a) forebyggende tiltak for å fjerne risikoen for mekaniske vibrasjoner eller for å redusere risikoen til et minimum
- b) grenseverdiene og tiltaksverdiene
- c) resultatene av foretatte vurderinger og målinger og de skader som arbeidsutstyret kan medføre
- d) hvorfor og hvordan tegn på skade skal oppdages og hvordan de skal rapporteres
- e) når arbeidstakeren har rett til helseundersøkelse
- f) hvordan utføre arbeidet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte som begrenser eksponering for mekaniske vibrasjoner.

§ 14-14

Overgangsbestemmelser

Gjennomføring av bestemmelsene § 14-9 for arbeidsutstyr, skal først komme til anvendelse 5 år fra den 6. juli 2005, hvis det benyttes arbeidsutstyr som ble stilt til arbeidstakernes rådighet før 6. juli 2007 og som ikke kan overholde grenseverdiene for eksponering selv når det tas hensyn til de seneste tekniske fremskritt og organisatoriske foranstaltninger.

Kapittel 15

Bestemmelser om vern mot støy

§ 15-1

Formål

Dette kapittel skal sikre at arbeidstakernes helse og sikkerhet beskyttes mot fare som oppstår eller kan oppstå når arbeidstakerne utsettes for støy, og at sjenerende støy motvirkes.

§ 15-2

Virkeområde

Dette kapittelet omfatter alle skip der arbeidstaker eksponeres eller kan bli eksponert for støy i forbindelse med arbeid eller opphold om bord.

§ 15-3

Definisjoner

I dette kapittel betyr:

- a) *Arbeidsgiver*; slik det er definert i § 1-3 og § 1-4, jf. forskrift 31. januar 1986 nr. 222 om sjømannslovens virkeområde § 1,
- b) *Arbeidsgruppe I*; arbeidsforhold hvor det stilles store krav til vedvarende konsentrasjon eller der det er behov for uanstrengt samtale samt i spise- og hvilerom,
- c) *Arbeidsgruppe II*; arbeidsforhold hvor det er viktig å føre samtale eller hvor det stilles vedvarende store krav til presisjon, hurtighet eller oppmerksomhet,
- d) *Arbeidsgruppe III*; arbeidsforhold med støyende maskiner og utstyr under forhold som ikke går innunder arbeidsgruppe I og II,
- e) *Daglig støyeksponeringsnivå, $LEX,8h$* ; ekvivalentnivå for en arbeidsdag normalisert til 8 timer i henhold til internasjonal standard ISO 1999:1990 punkt 3.6. Dette omfatter all støy på arbeidsplassen,
- f) *Ekvivalent lydnivå, $L_{pAeq,T}$* ; energiekvivalent middelverdi av det varierende A-veide lydnivået over et tidsrom T,
- g) *Grenseverdier*; verdier for eksponering som krever øyeblikkelige tiltak dersom de overskrides,
- h) *Impulsstøy*; lyd med høy lydstyrke og svært kort varighet,
- i) *Tiltaksverdi*; verdier for eksponering som krever iverksetting av tiltak for å redusere helserisikoen og uheldig belastning til et minimum,
- j) *Toppverdi av lydtrykknivå, $L_{pC,peak}$* ; lydnivå målt med en frekvensveiekurve C og tidsveiling «PEAK»,
- k) *Ukentlig støynivå, $LEX,8h$* ; gjennomsnitt av den daglige støyeksponeringen for en normalarbeidsuke på 5 ganger 8 timers arbeidsdag i henhold til internasjonal standard ISO 1999:1990, punkt 3.6.

§ 15-4

Fravik

(1) Sjøfartsdirektoratet kan i særlige tilfeller fravike § 15-8 dersom fullt og korrekt bruk av hørselsvern på grunn av arbeidets art vil kunne medføre en større risiko for sikkerhet og helse enn hvis hørselsvern ikke brukes.

(2) Fravik i henhold til første ledd kan innvilges etter at partene i arbeidslivet har uttalt seg i sakens anledning. Det kan innhentes uttalelse fra sakkyndige, herunder fra lege. Fravik skal inneholde vilkår som sikrer at helserisikoen reduseres til et minimum. Ved eventuelle

fravik skal reder og skipsfører føre en særlig kontroll med arbeidstakere som det er innvilget fravik for.

(3) Fravik gjelder for en tidsbegrenset periode, og gis maksimalt for fire år om gangen. Sjøfartsdirektoratet kan oppheve fraviket dersom årsakene til at fraviket ble gitt ikke lenger er tilstede.

§ 15-5

Systematisk forebygging av støyeksposering

(1) Arbeidet skal planlegges og gjennomføres på en slik måte at arbeidstakerne beskyttes mot støy. Tiltak skal gjøres ved kilden så langt det er mulig med hensyn til den tekniske utviklingen, eller ved at støyeksposeringen på en annen måte begrenses i varighet og intensitet.

(2) Tekniske innretninger skal oppstilles, brukes og vedlikeholdes på en slik måte at unødig støy ikke oppstår.

§ 15-6

Risikovurdering

(1) Arbeidsgiver skal sørge for at det utføres risikovurderinger av arbeidstakernes eksponering for støy. Risikovurderingene skal oppdateres jevnlig, især ved vesentlige endringer som har innvirkning på støyeksposeringen eller når resultater fra helseovervåkingen viser at det er nødvendig. Dokumentasjonen fra risikovurderingene skal oppbevares lett tilgjengelige for alle om bord slik at opplysningene kan anvendes på et senere tidspunkt.

(2) Risikovurderingen skal særlig ta hensyn til:

- a) eksponeringens styrke, type og varighet, herunder impuls eller slagstøy,
- b) hvorvidt arbeidsforholdet er kategorisert som arbeidsgruppe I, II eller III,
- c) om arbeidstakerne tilhører en spesielt utsatt gruppe,
- d) grenseverdiene og tiltaksverdiene,
- e) arbeidstakerens helse og sikkerhet når det gjelder sammenheng mellom støy og vibrasjoner, og mellom støy og arbeidsrelaterte ototoksiske stoffer (stoffer som kan medføre hørselsskader),
- f) indirekte virkninger på arbeidstakernes helse og sikkerhet som skyldes støyens virkning på oppfatningen av varsel signaler eller andre lyder som må kunne høres for å redusere risikoen for ulykker,
- g) effekten av økt støyeksposering grunnet arbeid som strekker seg utover normal arbeidstid,
- h) opplysning om støyeksposering som gis av fabrikanter av arbeidsutstyr,
- i) muligheten for å bruke alternativt arbeidsutstyr, som er utformet med tanke på å redusere støyeksposeringen,
- j) relevante opplysninger som er innsamlet i forbindelse med helseovervåking, herunder offentliggjorte opplysninger, i den grad dette er mulig og
- k) behov for hørselsvern.

(3) Ved utarbeidelse av individuelle risikovurderinger kommer lov 14. april 2000 nr. 31 om personopplysninger til anvendelse.

§ 15-7

Tiltaksverdi

(1) Tiltaksverdi for støyeksposering er:

- a) nedre tiltaksverdi for arbeidsgruppe I: LEX,1h = 55 dB(A)
- b) nedre tiltaksgruppe for arbeidsgruppe II: LEX,1h = 70 dB(A)
- c) nedre tiltaksverdi for arbeidsgruppe III: LEX,8h = 80 dB(A)

- d) øvre tiltaksverdier: $LEX_{8h} = 85 \text{ dB(A)}$ og $LpC_{peak} = 130 \text{ dB(C)}$.
- (2) For arbeidsgruppene I og II skal støy fra egen aktivitet ikke inngå i vurderingen i forhold til nedre tiltaksverdi, så framtidig arbeidstakeren kan avbryte støyen. For spise- og hvilerom skal kun bakgrunnsstøy fra installasjoner, tilstøtende lokaler og omgivelser inngå i vurderingen.
- (3) Det skal ikke tas hensyn til virkningen av eventuelt hørselsvern i forbindelse med tiltaksverdiene for eksponering.

§ 15-8

Grenseverdier for støy

- (1) Grenseverdier for støyeksponering er:
- Daglig støyeksponeringsnivå er $LEX_{8h} = 85 \text{ dB(A)}$
 - Toppverdi av lydtrykknivå, $LpC_{peak} = 130 \text{ dB(C)}$ Peak.
- (2) Ved fastleggingen av arbeidstakerens faktiske støyeksponering, skal det tas hensyn til den effektive dempingsvirkningen av påbudt personlig hørselsvern som arbeidstakeren skal bruke.
- (3) I særlige tilfeller, der de daglige støyeksponeringene varierer markant fra en arbeidsdag til den neste, kan ukentlig støyeksponeringsnivå legges til grunn i stedet for den daglige støyeksponeringen i henhold til første ledd forutsatt at:
- den ukentlige støyeksponeringen, slik den framstår ved adekvat overvåking, ikke overskrider 85 dB(A) , og
 - nødvendige tiltak er iverksatt for å redusere risikoen ved disse aktivitetene til et minimum.

§ 15-9

Måling av støy

- (1) Målemetode og måleutstyr skal være tilpasset de faktiske forhold særlig med hensyn til støyens karakter, eksponeringstid og faktorer i omgivelsene som kan ha betydning for måleresultatene.
- (2) Måling av arbeidstakernes støyeksponering skal gjøres i samsvar med ISO 1999:1990. Ved kartlegging av støynivå i de ulike områdene av skipet skal ISO 2923 benyttes. Dokumentasjon av måleresultatene skal oppbevares om bord, og framlegges på forespørsel til så vel arbeidstaker som Sjøfartsdirektoratet.
- (3) Målingene og vurderingene skal utføres av personell med kompetanse innen kartlegging av støy.
- (4) Ved måling av støynivå skal fartøyet være i fart med en belastning på framdriftsmaskineriet på minst 80 prosent av den totale framdriftseffekten, hvor også hjelpemaskineri, ventilasjonsanlegg og andre innretninger som anvendes kontinuerlig skal være i drift.
- (5) For fartøy med dynamisk posisjonering (DP) skal støymåling også foretas når skipet holder posisjon ved hjelp av slikt utstyr. Slike målinger skal foretas med minst 40% belastning på systemet.

§ 15-10

Tiltak ved overskridelse av tiltaksverdiene

- (1) Hvis tiltaksverdiene overskrides, skal arbeidsgiver på grunnlag av risikovurderinger i henhold til § 15-6 fastlegge og gjennomføre nødvendige tekniske og organisatoriske tiltak slik at eksponeringen for støy fjernes eller begrenses til lavest mulig nivå ved for eksempel:
- valg av passende arbeidsutstyr med lavest mulig støynivå med hensyn til det arbeidet som skal utføres,
 - å ta i bruk alternative arbeidsmetoder som medfører lavere eksponering for støy,

- c) tilrettelegging og iverksetting av tiltak på arbeidsplassen og områdene rundt,
 - d) informasjon og opplæring med hensyn til helse- og sikkerhetsrisiko knyttet til støy, herunder riktig bruk av støyende arbeidsutstyr,
 - e) teknisk støyreduksjon som:
 - 1. reduksjon av luftbåren støy, for eksempel ved hjelp av avskjerming eller ved å bygge inn støykilden, og
 - 2. reduksjon av strukturbåret støy, for eksempel ved hjelp av støydemping eller isolering,
 - f) programmer for vedlikehold av arbeidsutstyr, arbeidsområder og arbeidsplasser,
 - g) en organisering av arbeidet som begrenser støybelastningens varighet og omfang, og som gir tilstrekkelige pauser i støyfrie områder.
- (2) Arbeidsgiver skal kontrollere effekten av tiltakene som iverksettes.

§ 15-11

Tiltak ved overskridelse av grenseverdiene

- (1) Hvis grenseverdiene overskrides, skal det settes i verk nødvendige strakstiltak for å redusere støyeksposeringen til under grenseverdien.
- (2) Årsaken til at grenseverdiene er overskredet skal utredes for å vurdere om ytterligere nødvendige tiltak skal settes i verk med sikte på å unngå at grenseverdiene overskrides på nytt.
- (3) Dersom det er teknisk mulig og eksponeringsrisikoen gjør det nødvendig, skal området med støy avgrenses og adgangen begrenses.

§ 15-12

Kommunikasjon mellom hovedmaskineri og bro

På manøverplass for hovedmaskineri der støynivået overstiger 75 dB(A), skal det finnes særskilt anordning som muliggjør god kommunikasjon med styrehuset.

§ 15-13

Skilting

På grunnlag av risikovurderingen jf. § 15-6 skal arbeidsområder hvor arbeidstakere vil kunne bli eksponert for støy som overskrider tiltaksverdien være skiltet med symboler eller med tekst på norsk og engelsk som følger:

<i>Støynivå</i>	<i>Tekst</i>
80–85 dB(A)	Høyt støynivå bruk hørselsvern High noise level use ear protectors
85–110 dB(A)	Farlig støy bruk av hørselsvern påbudt Dangerous noise use of ear protectors mandatory
110–115 dB(A)	Advarsel: farlig støy bruk av hørselsvern påbudt kun opphold i kortere tid Caution: dangerous noise use of ear protectors mandatory short stay only
> 115 dB(A)	Advarsel: meget farlig støy bruk av hørselsvern påbudt høyst 10 minutters opphold for inspeksjon Caution: excessively high noise level use of ear protectors mandatory no stay longer than 10 minutes for inspection

§ 15-14

Bruk av hørselsvern

(1) Arbeidsgiver plikter å påse at arbeidstaker benytter hørselsvern under arbeid dersom tiltaksverdiene ikke kan overholdes med tekniske eller administrative tiltak.

(2) Arbeidsgiver skal stille tilfredsstillende hørselsvern til rådighet når $LEX_{8h} = dB(A)$ eller mer, eller arbeidstaker finner lydnivået sjenerende.

§ 15-15

Helseovervåking og helseundersøkelse

(1) Dersom risikovurderingen viser at arbeidstaker utsettes for støy som medfører helserisiko, skal arbeidsgiver gi arbeidstaker tilbud om egnet helseundersøkelse som omfatter hørselskontroll.

(2) Arbeidsgiver skal sørge for at arbeidstakere som utsettes for støy som overskrider $LEX_{8h} = 80 \text{ dB(A)}$ eller $LpC_{peak} = 130 \text{ dB(C)}$ gjennomgår helseundersøkelse som omfatter hørselskontroll.

(3) Helseovervåking, herunder helseundersøkelse, skal kunne påvise mulige helseeffekter forårsaket av støy og gi grunnlag for forebyggende tiltak eller andre tiltak som kan redusere arbeidstakerens risiko for helseskade.

(4) Helseundersøkelsen skal utføres av, eller under kontroll av, kompetent lege. Legen avgjør hyppigheten av, og innholdet i, undersøkelsene på bakgrunn av eksponeringens type, nivå og varighet og på bakgrunn av arbeidstakerens helsetilstand. Dersom det er behov for helseundersøkelser etter at eksponeringen er avsluttet, skal arbeidstakeren informeres om dette.

(5) Dersom helseovervåkingen påviser sykdom eller annen negativ helseeffekt som kan skyldes støy på arbeidsplassen, skal arbeidstakerne informeres.

§ 15-16

Arbeidsgiverens oppfølging av helseovervåking

Dersom helseundersøkelsen påviser sykdom eller annen negativ helseeffekt som legen mener kan skyldes støy på arbeidsplassen, skal arbeidsgiver:

- a) revidere risikovurderingen, herunder ta hensyn til råd fra kompetent helsepersonale eller fra offentlig myndighet,
- b) iverksette tiltak som er nødvendige for å fjerne eller redusere risikoen ved arbeid som utsetter arbeidstakerne for støy,
- c) sørge for systematisk helsekontroll, herunder kontrollere øvrige arbeidstakeres helsetilstand hvis de har vært utsatt for samme eksponeringer, og
- d) omplassere arbeidstaker i henhold til § 15-17 om nødvendig.

§ 15-17

Omplassering

Arbeidsgiver skal så langt det er mulig sørge for at arbeidstaker blir omplassert til annet arbeid i virksomheten der arbeidstaker ikke blir utsatt for helsefarlig eksponering for støy, når dette er nødvendig av hensyn til arbeidstakers helse og sikkerhet.

§ 15-18

Informasjon og opplæring

Arbeidstaker og verneombud skal ha informasjon og opplæring som er i overensstemmelse med resultatet av risikovurderingene. Arbeidsgiver skal gi informasjon og opplæring om:

- a) forebyggende tiltak for å fjerne risikoen for støy eller for å redusere risikoen til et minimum,
- b) grenseverdiene og tiltaksverdiene,
- c) resultatene av foretatte vurderinger og målinger og de skader som arbeidsutstyret kan medføre,
- d) korrekt bruk av hørselsvern,
- e) hvorfor og hvordan tegn på skade skal oppdages og hvordan de skal rapporteres,
- f) når arbeidstakeren har rett til helseundersøkelse og
- g) hvordan utføre arbeidet på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte som begrenser eksponering for støy.

§ 15-19

Overgangsbestemmelser

Gjennomføring av bestemmelsene § 15-8 første og annet ledd om grenseverdier, skal først komme til anvendelse fra 22. februar 2011 for sjøgående skip som ikke kan overholde grenseverdiene for eksponering selv når det tas hensyn til de seneste tekniske framskritt og organisatoriske foranstaltninger.

§ 15-20

Ikrafttredelse og opphevelse av forskrifter

- (1) Dette kapitlet trer i kraft 22. februar 2006.
- (2) Fra samme tid oppheves forskrift 5. desember 1973 nr. 3 om vern mot støy om bord i skip.

Kapittel 16

Avsluttende bestemmelser

Endret ved forskrift 6 juli 2005 nr. 800 (tidligere kapittel 14).

§ 16-1

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft 1. januar 2005. Fra samme tidspunkt oppheves:

- 1. forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip,
- 2. forskrift 11. januar 2001 nr. 21 om vern av arbeidstakere på skip mot eksponering for kjemikalier,
- 3. forskrift 11. januar 2001 nr. 20 om vern av arbeidstakere på skip mot eksponering for biologiske faktorer,
- 4. kapittel 6 Særskilte sikkerhets- og vernetiltak i forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere,
- 5. § 6-17 – § 6-20 i kapittel 6 Beskyttelse av besetningen i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover.

Endret ved forskrift 6 juli 2005 nr. 800 (tidligere § 14-2).

Vedlegg 1

Bestemmelser om bruk av arbeidsutstyr til midlertidig arbeid i høyden

1. *Generelle bestemmelser*

- 1.1. Dersom det i henhold til artikkel 6 i direktiv 89/391/EØF og artikkel 3 i direktiv 2001/45/EF ikke er mulig å utføre midlertidig arbeid i høyden på en sikker måte og under egnede ergonomiske forhold fra en passende overflate, velges det arbeidsutstyr som er best egnet til å sikre og opprettholde trygge arbeidsforhold. Kollektive vernetiltak skal prioriteres framfor personlige vernetiltak. Arbeidsutstyret skal være dimensjonert for arbeidet som skal utføres, og for forutsigbare belastninger, slik at arbeidstakerne kan forflytte seg uten risiko.

Den mest hensiktsmessige atkomstveien til midlertidige arbeidsplasser i høyden velges ut fra hvor ofte arbeidstakerne forflytter seg, atkomstveiens høyde og hvor lenge den er i bruk. Den valgte atkomstvei skal også kunne brukes til evakuering i en nødsituasjon. Forflytning mellom atkomstvei og arbeidsplattformer, stillasgulv eller gangbroer må ikke medføre ytterligere risiko for fall.

- 1.2. Bruk av stiger som arbeidsplattform ved utføring av arbeid i høyden skal begrenses til forhold der, med hensyn til nr. 1.1, annet og sikrere arbeidsutstyr ikke vil være hensiktsmessig fordi risikoen er liten og enten fordi bruk av stigen er kortvarig eller fordi det foreligger forhold på arbeidsplassen som arbeidsgiveren ikke kan endre.

- 1.3. Bruk av tau som atkomstvei og for å innta arbeidsstillinger skal bare tillates når det av risikovurderingen framgår at arbeidet kan utføres på en sikker måte, og når det ikke vil være hensiktsmessig å bruke annet, sikrere arbeidsutstyr.

På bakgrunn av risikovurderingen og særlig når arbeidets varighet og de ergonomiske belastninger tilsier det, skal det skaffes til veie et arbeidssete med egnet utstyr.

- 1.4. Avhengig av hvilken type arbeidsutstyr som velges på bakgrunn av det foregående, skal det fastslås hvilke tiltak som er egnet til å minimere risikoen arbeidstakere utsettes for ved bruk av denne typen utstyr. Ved behov skal det monteres sikringsinnretninger mot fall. Disse innretningene må være utformet på en slik måte, og være så sterke, at de kan hindre eller stoppe fall og i størst mulig grad hindre at arbeidstakerne skades. Kollektive fallsikringsinnretninger kan opphøre bare på atkomststeder med stiger eller trapper.

- 1.5. Når det i forbindelse med utføringen av en bestemt arbeidsoppgave er nødvendig å midlertidig fjerne en kollektiv fallsikringsinnretning, skal det iverksettes effektive sikkerhetstiltak som kompenserer for dette. Arbeidsoppgaven kan ikke utføres før tiltakene er iverksatt. Når den bestemte arbeidsoppgaven er fullført, endelig eller midlertidig, skal den kollektive fallsikringsinnretningen settes opp igjen.

- 1.6. Midlertidig arbeid i høyden kan utføres bare når værforholdene ikke utgjør en risiko for arbeidstakernes sikkerhet og helse.

2. *Særlige bestemmelser om bruk av stiger*

- 2.1. Stiger skal oppstilles slik at de er stødige under bruk. Bærbare stiger skal hvile på et stabilt, bæredyktig og fast underlag i egnet størrelse slik at trinnene forblir vannrette. Stiger som henger skal festes på en sikker måte og, med unntak av taustiger, på en slik måte at de ikke kan forskyve seg eller begynne å svinge.

- 2.2. Bærbare stiger skal hindres fra å skli under bruk ved å sikre de nedre eller øvre endeklossene eller ved å bruke en sklisikker innretning, eller på andre måter som er like effektive. Ved atkomst fra stige skal stigen være tilstrekkelig mye høyere enn atkomstnivåets høyde, med mindre det er iverksatt andre tiltak som gjør at arbeidsta-

kerne kan holde seg fast på en sikker måte. Stiger som er satt sammen av flere deler, og skyvestiger skal brukes slik at de ulike delene ikke kan forskyves i forhold til hverandre. Mobile stiger skal sikres før de tas i bruk.

- 2.3. Stiger skal brukes slik at arbeidstakerne hele tiden har et sikkert grep og står støtt. Særlig når arbeidstakere må bære noe mens de står på stige, er det viktig at de fremdeles kan ha et sikkert grep.

3. *Særlige bestemmelser om bruk av stillaser*

- 3.1. Dersom dimensjonsberegningen for det aktuelle stillaset ikke er tilgjengelig eller ikke inneholder informasjon om de planlagte oppstillingene, skal det gjøres en styrke- og stabilitetsberegning, med mindre stillaset monteres i henhold til en allment anerkjent standardmodell.
- 3.2. Avhengig av det valgte stillasets kompleksitet skal en kvalifisert person utarbeide en veiledning for montering, bruk og demontering. Veiledningen kan utformes som en generell plan, med utfyllende og detaljerte opplysninger om det aktuelle stillaset.
- 3.3. De bærende delene i stillaset skal sikres mot utglidning, enten ved at de festes til underlaget, utstyres med en sklisikker innretning eller på andre, like effektive måter, og den belastede overflaten skal ha tilstrekkelig bæreevne. Stillaset skal være stabilt. Utsiktet forflytning av rullestillaser ved arbeid i høyden skal forhindres ved hjelp av egnede innretninger.
- 3.4. Stillasgulvenes dimensjoner, form og plassering skal være tilpasset arbeidets karakter og den belastning arbeidet medfører, og bidra til at arbeid og forflytning kan skje på en sikker måte. Stillasgulvene skal monteres slik at de enkelte bestanddelene ikke kan forskyve seg ved normal bruk. Det skal ikke forekomme noen farlige mellomrom mellom de deler som utgjør stillasgulvet og de loddrette, kollektive fallsikringsinnretningene.
- 3.5. Når enkelte deler av et stillas ikke er ferdige til bruk, for eksempel under montering, demontering eller endringer, skal disse delene merkes med varselsskilt i henhold til de nasjonale bestemmelser som gjennomfører direktiv 92/58/EØF, og på en egnet måte avgrenses fysisk for å hindre atkomst til det farlige området.
- 3.6. Montering, demontering eller store endringer av stillaser skal skje bare under tilsyn av en kvalifisert person og av arbeidstakere som har fått passende spesialopplæring i arbeidet som skal utføres, særlig med hensyn til mulige risikoer i følge bestemmelsene i artikkel 7 i direktiv 89/655/EØF, og særlig med hensyn til:
 - a) forståelse av planer for montering, demontering eller endringer av det aktuelle stillaset,
 - b) sikkerhet ved montering, demontering eller endringer av det aktuelle stillaset,
 - c) tiltak for å redusere fallrisikoen for personer og gjenstander,
 - d) sikkerhetstiltak i tilfelle værerslag som kan virke negativt inn på sikkerheten til det aktuelle stillaset,
 - e) tillatte belastninger,
 - f) all annen risiko som ovennevnte montering, demontering eller endring kan medføre.

Personen som har tilsynet og de berørte arbeidstakerne skal ha tilgang til monterings- og demonteringsplanen nevnt i 3.2 og eventuelle instruksjoner i den.

4. *Særlige bestemmelser om bruk av tau som atkomstvei og for å innta arbeidsstillinger*

- 4.1. Ved bruk av tau som atkomstvei og for å innta arbeidsstillinger skal følgende vilkår være oppfylt:

- a) Systemet skal omfatte minst to tau med separate fester. Det ene tauet brukes til atkomst, nedstigning og støtte (arbeidstau) og det andre til sikkerhet (sikkerhetstau).
- b) Arbeidstakerne skal være utstyrt med og bruke en egnet sele, som skal være festet til sikkerhetstauet.
- c) Arbeidstauet skal være utstyrt med en innretning for sikker opp- og nedstigning samt et automatisk låsesystem som hindrer brukeren i å falle dersom vedkommende mister kontrollen over bevegelsene sine. Sikkerhetstauet skal ha bevegelig fallsikringsutstyr som følger arbeidstakerens bevegelser.
- d) Verktøy og annet utstyr som arbeidstakerne bruker, skal være sikret til arbeidstakernes seler eller arbeidssete eller på en annen, egnet måte.
- e) Arbeidet skal planlegges og overvåkes grundig slik at arbeidstakere kan få øyeblikkelig hjelp i en nødssituasjon.
- f) De berørte arbeidstakerne skal i henhold til bestemmelsene i artikkel 7 i direktiv 89/655/EØF få egnet spesialopplæring i arbeidet som skal gjøres, særlig med henblikk på framgangsmåter under redningsarbeid.

I unntakstilfeller, dersom risikovurderingen tilsier at bruken av to tau vil gjøre arbeidet farligere, kan bruk av ett tau tillates, forutsatt at det er iverksatt egnede sikkerhetstiltak som garanterer sikkerheten i henhold til nasjonal lovgivning og/eller praksis.

Vedlegg 2

Liste over klassifiserte biologiske faktorer

(1) I det nedenstående følger liste over de biologiske faktorer som er klassifisert i risikogruppe 2, 3 og 4.

(2) Listen inneholder spesielle merknader for biologiske faktorer som i tillegg til å forårsake infeksjonssykdommer kan forårsake allergiske eller toksiske reaksjoner, for biologiske faktorer som det finnes effektiv vaksine mot og for biologiske faktorer hvor det er hensiktsmessig å oppbevare lister over eksponerte arbeidstakere i mer enn 10 år. Disse er merket som følger:

- a) A: Mulighet for allergisk reaksjon.
 - b) D: Lister over arbeidstakere som utsettes for denne biologiske faktoren skal oppbevares i minst 10 år etter siste kjente eksponering.
 - c) T: Toksindannende.
 - d) V: Effektiv vaksine finnes.
- (3) De noter som angis i listen betyr følgende:
- a) 1. Betegnelsen «spp.» henviser til andre arter innen slekten som man vet er sykdomsfremkallende for mennesker.
 - b) 2. Unntatt stammer som ikke er sykdomsfremkallende.
 - c) 3. Smitter normalt ikke gjennom luften.
 - d) 4. En infeksjon med hepatitt D-viruset fremkaller sykdom hos arbeidstakeren bare dersom infeksjonen inntreffer samtidig med eller etter en infeksjon forårsaket av hepatitt B-viruset. Vaksinerings mot hepatitt B-viruset beskytter derfor arbeidstakere som ikke er smittet av dette viruset, mot hepatitt D-viruset (delta).
 - e) 5. Bare for type A og B.
 - f) 6. Anbefalt for arbeid som medfører direkte kontakt med disse faktorene.
 - g) 7. To virus er identifisert: en type buffalokoppevirus og en variant av vacciniaviruset.

- h) 8. Variant av kukoppeviruset.
- i) 9. Variant av vacciniaviruset.
- j) 10. Det foreligger i dag ingen bevis for at retrovirus som stammer fra aper kan forårsake sykdom hos mennesker. For arbeid som medfører eksponering for slike retrovirus anbefales inneslutningsnivå 3 som forebyggende tiltak.
- k) 11. Det foreligger ikke bevis for at faktorer som forårsaker andre TSE-er enn BSE hos dyr fører til infeksjoner hos mennesker. Som forebyggende tiltak anbefales likevel å bruke det inneslutningsnivået som benyttes for faktorer i gruppe 3 (med fotnote 3), ved laboratoriearbeid; unntatt for laboratoriearbeid i forbindelse med identifisert scrapie-factor, hvor inneslutningsnivå 2 er tilstrekkelig.

Bakterier og lignende	Klassifikasjon	Merknad
Actinobacillus actinomycetemcomitans	2	
Actinomadura madurae	2	
Actinomadura pelletieri	2	
Actinomyces gerencseriae	2	
Actinomyces israelii	2	
Actinomyces pyogenes	2	
Actinomyces spp. ¹	2	
Arcanobacterium haemolyticum (Corynebacterium haemolyticum)	2	
Bacillus anthracis	3	
Bacteroides fragilis	2	
Bartonella bacilliformis	2	
Bartonella (Rochalimea) spp.	2	
Bordetella bronchiseptica	2	
Bordetella parapertussis	2	
Bordetella pertussis	2	V
Borrelia burgdorferi	2	
Borrelia duttonii	2	
Borrelia recurrentis	2	
Borrelia spp.	2	
Brucella abortus	3	
Brucella canis	3	
Brucella melitensis	3	
Brucella suis	3	
Campylobacter fetus	2	
Campylobacter jejuni	2	
Campylobacter spp.	2	
Cardiobacterium hominis	2	
Chlamydia pneumoniae	2	
Chlamydia trachomatis	2	
Chlamydia psittaci (aviære stammer)	3	
Chlamydia psittaci (andre stammer)	2	
Clostridium botulinum	2	T
Clostridium perfringens	2	
Clostridium tetani	2	T, V
Clostridium spp.	2	
Corynebacterium diphtheriae	2	T, V
Corynebacterium minutissimum	2	

Bakterier og lignende	Klassifikasjon	Merknad
Corynebacterium pseudotuberculosis	2	
Corynebacterium spp.	2	
Coxiella burnetii	3	
Edwardsiella tarda	2	
Ehrlichia sennetsu (Rickettsia sennetsu)	2	
Ehrlichia spp.	2	
Eikenella corrodens	2	
Enterobacter aerogenes/kloacae	2	
Enterobacter spp.	2	
Enterococcus spp.	2	
Erysipelothrix rhusiopathiae	2	
Escherichia coli ²	2	
Escherichia coli, verocytotoksiske stammer (f.eks. O157:H7 eller O103)	3 ³	T
Flavobacterium meningosepticum	2	
Fluoribacter bozemanianae (Legionella)	2	
Francisella tularensis (Type A)	3	
Francisella tularensis (Type B)	2	
Fusobacterium necrophorum	2	
Gardnerella vaginalis	2	
Haemophilus ducreyi	2	
Haemophilus influenzae	2	V
Haemophilus spp.	2	
Helicobacter pylori	2	
Klebsiella oxytoca	2	
Klebsiella pneumoniae	2	
Klebsiella spp.	2	
Legionella pneumophila	2	
Legionella spp.	2	
Leptospira interrogans (alle serotyper)	2	
Listeria monocytogenes	2	
Listeria ivanovii	2	
Morganella morganii	2	
Mycobacterium africanum	3	V
Mycobacterium avium/intracellulare	2	
Mycobacterium bovis (unntatt BCG-stammer)	3	V
Mycobacterium chelonae	2	
Mycobacterium fortuitum	2	
Mycobacterium kansasii	2	
Mycobacterium leprae	3	
Mycobacterium malmoense	2	
Mycobacterium marinum	2	
Mycobacterium microti	3 ³	
Mycobacterium paratuberculosis	2	
Mycobacterium scrofulaceum	2	
Mycobacterium simiae	2	
Mycobacterium szulgai	2	

Bakterier og lignende	Klassifikasjon	Merknad
Mycobacterium tuberculosis	3	V
Mycobacterium ulcerans	3 ³	
Mycobacterium xenopi	2	
Mycoplasma cavia	2	
Mycoplasma hominis	2	
Mycoplasma pneumoniae	2	
Neisseria gonorrhoeae	2	
Neisseria meningitidis	2	V
Nocardia asteroides	2	
Nocardia brasiliensis	2	
Nocardia farcinica	2	
Nocardia nova	2	
Nocardia olitidiscavium	2	
Pasteurella multocida	2	
Pasteurella spp.	2	
Peptostreptococcus anaerobius	2	
Plesiomonas shigelloides	2	
Porphyromonas spp.	2	
Prevotella spp.	2	
Proteus mirabilis	2	
Proteus penneri	2	
Proteus vulgaris	2	
Providencia alcalifaciens	2	
Providencia rettgeri	2	
Providencia spp.	2	
Pseudomonas aeruginosa	2	
Burkholderia mallei (Pseudomonas mallei)	3	
Burkholderia pseudomallei (Pseudomonas pseudomallei)	3	
Rhodococcus equi	2	
Rickettsia akari	3 ³	
Rickettsia canada	3 ³	
Rickettsia conorii	3	
Rickettsia montana	3 ³	
Rickettsia typhi (mooseri)	3	
Rickettsia prowazekii	3	
Rickettsia rickettsii	3	
Rickettsia tsutsugamushi	3	
Rickettsia spp.	2	
Bartonella quintana (Rochalimaea quintana)	2	
Salmonella arizonae	2	
Salmonella enteritidis	2	
Salmonella typhimurium	2	
Salmonella paratyphi A, B, C	2	
Salmonella typhi	3 ³	V
Salmonella (andre serotyper)	2	
Serpulina spp.	2	
Shigella boydii	2	

<i>Bakterier og lignende</i>	<i>Klassifikasjon</i>	<i>Merknad</i>
Shigella dysenteriae (Type 1)	3 ³	T
Shigella dysenteriae (bortsett fra type 1)	2	
Shigella flexneri	2	
Shigella sonnei	2	
Staphylococcus aureus	2	
Streptobacillus moniliformis	2	
Streptococcus pneumoniae	2	
Streptococcus pyogenes	2	
Streptococcus suis	2	
Streptococcus spp.	2	
Treponema carateum	2	
Treponema pallidum	2	
Treponema pertenue	2	
Treponema spp.	2	
Vibrio cholerae (herunder El Tor)	2	
Vibrio parahaemolyticus	2	
Vibrio spp.	2	
Yersinia enterocolitica	2	
Yersinia pestis	3	V
Yersinia pseudotuberculosis	2	
Yersinia spp.	2	

<i>Virus</i>	<i>Klassifikasjon</i>	<i>Merknad</i>
Adenoviridae	2	
Arenaviridae LCM-Lassa-Virus (den gamle verdens arenavirus): Lassavirus	4	
Lymfocytisk choriomeningitt-virus (neurotrope stammer)	3	
Lymfocytisk choriomeningitt-virus (andre stammer)	2	
Mopeia virus	2	
Andre LCM-Lassa komplekse virus	2	
Tacaribe-Virus-Complex (den nye verdens arenavirus): Guanarito virus	4	
Junin virus	4	
Sabia virus	4	
Machupo virus	4	
Flexal virus	3	
Andre Tacaribe komplekse virus	2	
Astroviridae	2	
Bunyaviridae Belgrad virus (også kalt Dobrava virus)	3	
Bhanja virus	2	
Bunyamweravirus	2	
Californiaencephalittvirus	2	
Germiston virus	2	
Oropouchevirus	3	
Sin Nombre virus (tidligere Muerto Canyon virus)		

<i>Virus</i>	<i>Klassifikasjon</i>	<i>Merknad</i>
Hantavirus: Hantaan (Koreansk hemoragisk feber)	3	
Seoulvirus	3	
Puumalavirus	2	
Prospect Hill-virus	2	
Andre hantavirus	2	
Nairovirus: Kongo-krimfebervirus	4	
Hazaravirus	2	
Phlebovirus: Rift Valley-febervirus	3	V
Sandfluefebervirus	2	
Toscanavirus	2	
Andre bunyavirus som man vet er sykdomsfremkallende	2	
Caliciviridae Hepatitt E-virus	3 ³	
Norwalkvirus	2	
Andre Caliciviruses	2	
Coronaviridae	2	
Filoviridae Ebolavirus	4	
Marburgvirus	4	
Flaviviridae Australsk encefalittvirus (Murrey Valley-encefalitt)	3	
Sentraleuropeisk flåttspredd encefalittvirus	3 ³	V
Absettarovvirus	3	
Hanzalovavirus	3	
Hyprvirus	3	
Kumlingevirus	3	
Denguevirus type 1–4	3	
Hepatitt C-virus	3 ³	D
Hepatitt G-virus	3 ³	D
Japansk B-encefalittvirus	3	V
Kyasanur Forest-virus	3	V
Louping ill-virus	3 ³	
Omskvirus (a)	3	V
Powassanvirus	3	
Rociovirus	3	
Russisk vår-/sommerencefalittvirus (RSSE) (Flåttspredd encefalitt)	3	V
St. Louis encefalittvirus	3	
Wesselsbronvirus	3 ³	
Vest-Nilen-feber-virus	3	
Gulfebervirus	3	V
Andre flavivirus som man vet er sykdomsfremkallende	2	
Hepadnaviridae Hepatitt B-virus	3 ³	V, D
Hepatitt D-virus (delta) ⁴	3 ³	V, D
Herpesviridae Cytomegalovirus	2	
Epstein-Barr-virus	2	
Herpesvirus simiae (virus B)	3	
Herpes simplex-virus, type 1 og 2	2	
Herpesvirus varicella-zoster	2	
Human B-lymphotrophic virus (HBLV–HHV6)	2	

<i>Virus</i>	<i>Klassifikasjon</i>	<i>Merknad</i>
Human herpesvirus 7	2	
Human herpesvirus 8	2	D
Orthomyxoviridae Influenzavirus type A, B og C	2	V ⁵
Flåttspredde orthomyxoviridae: dhori- og thogotovirus	2	
Papovaviridae BK and JC virus	2	D ⁶
Humant papillomavirus	2	D ⁶
Paramyxoviridae Meslingvirus	2	V
Kusmavirus	2	V
Newcastle disease-virus	2	
Para-influenzavirus type 1 til 4	2	
Respiratorisk syncytialvirus	2	
Parvoviridae Humant parvovirus (B 19)	2	
Picornaviridae Akutt hemoragisk konjunktivitt (AHK)	2	
Coxsackieviruses	2	
ECHO-virus	2	
Hepatitt A-virus (humant enterovirus, type 72)	2	V
Poliovirus	2	V
Rhinovirus	2	
Poxviridae Buffalokoppevirus ⁷	2	
Kukoppevirus	2	
Elefantkoppevirus ⁸	2	
Melkeknutevirus	2	
Mollusum contagiosum-virus	2	
Apekoppevirus	3	V
Orfvirus	2	
Kaninkoppevirus ⁹	2	
Vacciniavirus	2	
Variola (major og minor)-virus	4	V
Hvite kopper-virus («variola virus»)	4	V
Yatapox-virus (Tana og Yaba)	2	
Reoviridae Coltivirus	2	
Humane rotavirus	2	
Orbivirus	2	
Reovirus	2	
Retroviridae Humane immunsviktivirus (HIV), 1 og 2	3 ³	D
Humane T-cellelymfotropevirus (HTLV), type 1 og 2	3 ³	D
SIV-virus ¹⁰	3 ³	
Rhabdoviridae Rabiesvirus	3 ³	V
Vesikulær stomatitt-virus	2	
Togaviridae Alfavirus: østamerikansk heste-encefalomeyelittvirus	3	V
Bebaruvirus	2	
Chikungunyavirus	3 ³	
Evergladesvirus	3 ³	
Mayaravirus	3	
Mucambovirus	3 ³	
Ndumuvirus	3	
O'nyong-nyongvirus	2	

<i>Virus</i>	<i>Klassifikasjon</i>	<i>Merknad</i>
Ross River-virus	2	
Semliki Forest-virus	2	
Sindbisvirus	2	
Tonatevirus	3 ³	
Venezuelansk heste-encefalomeyelittvirus	3	V
Vestamerikansk heste-encefalomeyelittvirus	3	V
Andre kjente alfavirus	2	
Rubivirus (røde hunder)	2	V
Toroviridae	2	
Uklassifiserte virus Hepatii virus, ennå ikke identifisert	3 ³	D
Equin morbillivirus	4	
Ukonvensjonelle faktorer, knyttet til overførbare spongiforme encefalopater (TSE-er): Creutzfeldt-Jakobs sykdom	3 ³	D ⁶
Variant Creutzfeldt-Jakobs sykdom	3 ³	D ⁶
Bovin spongiform encefalopati (BSE) og andre relaterte TSE-er ¹¹	3 ³	D ⁶
Gerstmann-Straussler-Scheinker syndromet	3 ³	D ⁶
Kuru	3 ³	D ⁶

<i>Parasitter</i>	<i>Klassifikasjon</i>	<i>Merknad</i>
Acanthamoeba castellani	2	
Ancylostoma duodenale	2	
Angiostrongylus cantonensis	2	
Angiostrongylus costaricensis	2	
Ascaris lumbricoides	2	A
Ascaris suum	2	A
Babesia divergens	2	
Babesia microti	2	
Balantidium coli	2	
Brugia malayi	2	
Brugia pahangi	2	
Capillaria philippinensis	2	
Capillaria spp.	2	
Clonorchis sinensis	2	
Clonorchis viverrini	2	
Cryptosporidium parvum	2	
Cryptosporidium spp.	2	
Cyclospora cayetanensis	2	
Dipetalonema streptocerca	2	
Diphyllobothrium latum	2	
Dracunculus medinensis	2	
Echinococcus granulosus	3 ³	

<i>Parasitter</i>	<i>Klassifikasjon</i>	<i>Merknad</i>
<i>Echinococcus multilocularis</i>	3 ³	
<i>Echinococcus vogeli</i>	3 ³	
<i>Entamoeba histolytica</i>	2	
<i>Fasciola gigantica</i>	2	
<i>Fasciola hepatica</i>	2	
<i>Fasciolopsis buski</i>	2	
<i>Giardia lamblia</i> (<i>Giardia intestinalis</i>)	2	
<i>Hymenolepis diminuta</i>	2	
<i>Hymenolepis nana</i>	2	
<i>Leishmania braziliensis</i>	3 ³	
<i>Leishmania donovani</i>	3 ³	
<i>Leishmania ethiopica</i>	2	
<i>Leishmania mexicana</i>	2	
<i>Leishmania peruviana</i>	2	
<i>Leishmania tropica</i>	2	
<i>Leishmania major</i>	2	
<i>Leishmania</i> spp.	2	
<i>Loa loa</i>	2	
<i>Mansonella ozzardi</i>	2	
<i>Mansonella perstans</i>	2	
<i>Naegleria fowleri</i>	3	
<i>Necator americanus</i>	2	
<i>Onchocerca volvulus</i>	2	
<i>Opisthorchis felinus</i>	2	
<i>Opisthorchis</i> spp.	2	
<i>Paragonimus westermani</i>	2	
<i>Plasmodium falciparum</i>	3 ³	
<i>Plasmodium</i> spp. (hos mennesker og hos aper)	2	
<i>Sarcocystis sui hominis</i>	2	
<i>Schistosoma haematobium</i>	2	
<i>Schistosoma intercalatum</i>	2	
<i>Schistosoma japonicum</i>	2	
<i>Schistosoma mansoni</i>	2	
<i>Schistosoma mekongi</i>	2	
<i>Strongyloides stercoralis</i>	2	
<i>Strongyloides</i> spp.	2	
<i>Taenia saginata</i>	2	
<i>Taenia solium</i>	3 ³	
<i>Toxocara canis</i>	2	

<i>Parasitter</i>	<i>Klassifikasjon</i>	<i>Merknad</i>
Toxoplasma gondii	2	
Trichinella spiralis	2	
Tricuris trichiura	2	
Trypanosoma brucei brucei	2	
Trypanosoma brucei gambiense	2	
Trypanosoma brucei rhodesiense	3 ³	
Trypanosoma cruzi	3	
Wuchereria bancrofti	2	

<i>Sopp</i>	<i>Klassifikasjon</i>	<i>Merknad</i>
Aspergillus fumigatus	2	A
Blastomyces dermatitidis (Ajellomyces dermatitidis)	3	
Candida albicans	2	A
Candida tropicalis	2	
Cladophialophora bantiana (tidligere: Xylomyces bantiana, Cladosporium bantianum eller tridhoides)	3	
Coccidioides immitis	2	A
Cryptococcus neoformans var. neoformans (Filobasidiella neoformans var. neoformans)	2	A
Cryptococcus neoformans var. gattii (Filobasidiella bacillispora)	2	A
Emmonsia parvum var. parva	2	
Emmonsia parvum var. crescens	2	
Epidermophyton floccosum	2	A
Fonsecaea compacta	2	
Fonsecaea pedrosoi	2	
Histoplasma capsulatum var. capsulatum (Ajellomyces capsulatus)	3	
Histoplasma capsulatum duboisii	3	
Madurella grisea	2	
Madurella mycetomatis	2	
Microsporium spp.	2	A
Neotestudina rosatii	2	
Paracoccidioides brasiliensis	3	
Penicillium marneffeii	2	A
Scedosporium apiospermum (Pseudallescheria boydii)	2	
Scedosporium prolificans (inflatum)	2	
Sporothrix schenckii	2	
Trichophyton rubrum	2	
Trichophyton spp.	2	



Forskrift 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid på norske passasjer- og lasteskip mv.

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 26. juni 2007 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet §§ 18, 23 og 24, jf. kgl. res. av 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak av 31. mai 2007 nr. 590 fra Nærings- og handelsdepartementet. Jf. EØS-avtalen vedlegg XIII (direktiv 1999/95/EF og 1999/63/EF).

INNHold

Kapittel 1 Generelle bestemmelser	1366
§ 1 Virkeområde	1366
§ 2 Definisjoner	1366
§ 3 Fravik	1367
Kapittel 2 Bestemmelser om arbeids- og hviletid	1367
§ 4 Arbeidstid	1367
§ 5 Setting og brekking av vakter	1367
§ 6 Ekstraarbeid på grunn av sikkerhetstjeneste	1368
§ 7 Begrensning av nattarbeid for ungdom	1368
§ 8 Hviletid	1368
Kapittel 3 Arbeidsordninger og registrering av hviletid	1368
§ 9 Arbeidsordning	1368
§ 10 Førings- og registreringsskjema og rett til å få utlevert opplysninger	1369
§ 11 Skjema for arbeidsordningen og registreringsskjema mv.	1369
§ 12 Oppbevaring av og påtegning på registreringsskjema mv.	1369
Kapittel 4 Tilsyn og inspeksjon	1369
§ 13 Inspeksjon	1369
§ 14 Detaljert inspeksjon	1370
§ 15 Utbedring av mangler	1370
Kapittel 5 Avsluttende bestemmelser	1370
§ 16 Ikrafttredelse	1370

Kapittel 1 Generelle bestemmelser

§ 1

Virkeområde

Denne forskrift gjelder arbeids- og hviletiden for sjøfolk på norske passasjer- og lasteskip som utfører arbeid i skipets tjeneste, samt på fritidsfartøy når noen utfører arbeid om bord. Forskriften gjelder også for sjøfolk på norskregistrerte flyttbare innretninger under forflytning, som er under maritim drift.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- a) *Arbeidstid*: Tiden hvor sjøfolk utfører arbeid for skipet.

- b) *Flyttbar innretning*: Flyttbar plattform, herunder boreskip, som har utstyr for boring etter undersjøiske petroleumsforekomster ombord, og flyttbar plattform til annet bruk enn boring etter undersjøiske petroleumsforekomster.
- c) *Hviletid*: Tid utenom arbeidstid. Korte pauser anses ikke som hviletid.
- d) *Innenriks fart*: Fart på innsjøer eller elver i Norge og fart på den norske kyst i henhold til forskrift 4. november 1981 nr. 3793.
- e) *Offentlige fridager*: Helgedager, søndager, samt høytidsdager som er fastsatt her i riket. Likt med helgedager regnes tiden fra kl. 15.00 til kl. 24.00 påskeaften, pinse-aften, julaften og nyttårsaften.
- f) *Passasjerskip*: Skip som kan føre mer enn 12 passasjerer eller som skal ha offentlig tillatelse til å føre passasjerer.
- g) *Sjøfolk*: De som har arbeid om bord i skipets tjeneste og selvstendige oppdragstakere som utfører arbeid om bord i forbindelse med rederiets drift.
- h) *Skiftordning*: Arbeidsordning som innebærer at skipets sjøfolk tjenestegjør om bord i et bestemt tidsrom, for så å helt eller delvis avløses av andre sjøfolk, og der sjøfolk som avløses kan forlate skipet.
- i) *Tariffavtale*: Avtale mellom en fagforening og en arbeidsgiver eller arbeidsgiverforening om arbeids- og lønnsvilkår eller andre arbeidsforhold.
- j) *Uke*: Tiden fra mandag kl. 00.00 til søndag kl. 24.00.
- k) *Vaktordning*: Arbeidsordning som innebærer at arbeidstiden for skipets besetning helt eller delvis er delt opp i vakter og hvor hele besetningen normalt skal være om bord.

§ 3

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fravike må være sikkerhetsmessig forsvarlig. Fravik må ikke være i strid med internasjonal overenskomst som Norge har sluttet seg til.

Kapittel 2

Bestemmelser om arbeids- og hviletid

§ 4

Arbeidstid

Den alminnelige arbeidstid skal være 8 timer i døgnet, med ett døgn hvile i hver uke og hvile på offentlige fridager.

På passasjerskip i innenriks rutefart med skift- eller vaktordninger og andre skip med en bruttotonnasje på eller under 300 kan den alminnelige arbeidstid overskrides, men likevel slik at den totale arbeidstid i løpet av en periode på 12 uker ikke overstiger 56 timer i uken i gjennomsnitt.

§ 5

Setting og brekking av vakter

Når skipet kommer til havn skal vaktene brekkes senest 4 timer etter at endelig ankring eller fortøyning er foretatt, hvis ikke sjøvaktene holdes gående etter tredje ledd.

Når skipet går fra havn skal vaktene settes tidligst 8 timer før avgang.

Når skipsføreren antar at skipets opphold i havn, regnet fra den tid da endelig ankring eller fortøyning er skjedd og til ankeret igjen er hevet eller fortøyningsene kastet loss, vil bli av

mindre varighet enn 14 timer eller når han finner det nødvendig for skipets sikkerhet, kan han bestemme at det skal gås vakter som om skipet var i sjøen.

§ 6

Ekstraarbeid på grunn av sikkerhetstjeneste

Skipsføreren kan i tillegg til bestemmelsene i §§ 4 og 5 kreve at sjøfolk skal arbeide så mange timer som er nødvendig for å trygge skipets sikkerhet, personer om bord eller last, eller for å yte hjelp til andre skip eller personer i havsnød. Det samme kan gjøres gjeldende i forbindelse med håndheving av tollbestemmelser, samt karantene- og andre helsemessige bestemmelser.

Etter første ledd kan skipsføreren sette til side arbeidsordningen eller hviletid som er forutbestemt og kreve av sjøfolk skal arbeide så mange timer som er nødvendig inntil situasjonen er normalisert.

I tilfeller som nevnt i første ledd skal skipsføreren, så snart som praktisk mulig etter at situasjonen er normalisert, sørge for at sjøfolk som har utført arbeid under en fastsatt hvileperiode får tilstrekkelig hvile.

§ 7

Begrensning av nattarbeid for ungdom

Ungdom under 18 år skal ikke arbeide mellom kl. 20.00 og kl. 08.00 i større utstrekning enn at vedkommende får minst 9 timers sammenhengende hviletid i dette tidsrom. Dette gjelder likevel ikke arbeid som nevnt i § 6 første ledd.

§ 8

Hviletid

Hviletiden skal minst være 10 timer i løpet av en hvilken som helst periode på 24 timer, og 77 timer i løpet av hvilken som helst periode på 168 timer. Hviletiden kan deles i to perioder, hvorav en skal være på minst 6 timer. Intervallet mellom fortløpende hvileperioder skal ikke overstige 14 timer.

Mønstringer, brann- og livbåtøvelser, og andre øvelser som er pålagt i eller i medhold av lov, skal utføres på en måte som reduserer forstyrrelse av hvileperioder til et minimum og ikke forårsaker tretthet.

Når sjøfolk har vært i beredskap, skal de ha en tilfredsstillende hvileperiode til erstatning for den hviletiden som har gått tapt.

Med unntak av personer som inngår i bro- eller maskinvakt, kan første ledd fravikes i bindende tariffavtale. Ved fravik skal de alminnelige prinsipper og fastsatte normer om beskyttelse av sjøfolks sikkerhet og helse ivaretas. For sjøfolk som arbeider om bord på skip på korte sjøreiser kan det likevel tas hensyn til hyppigere eller lengre hvileperioder eller kompensierende fridager.

Kapittel 3

Arbeidsordninger og registrering av hviletid

§ 9

Arbeidsordning

Det skal foreligge dokumentasjon om bord som viser arbeidsordningen for sjøfolkene om bord. Av dokumentasjonen skal det framgå når den enkeltes alminnelige arbeidstid begynner og slutter, samt samlet daglig hviletid.

§ 10

Føring av registreringsskjema og rett til å få utlevert opplysninger

Alle sjøfolk skal ha et skjema for registrering av sin daglige hviletid.

Skipsføreren eller den han bemyndiger, skal kontrollere og registrere hviletiden i enhver periode på 24 timer og 7 dager.

Registreringsskjemaet skal hver måned underskrives av skipsføreren eller den han gir fullmakt, samt av den enkelte sjømann. Sjømannen skal motta kopi av de fortegnelsene som gjelder dem, herunder registreringsskjema.

Enhver med rettslig interesse, skal ha adgang til å gjøre seg kjent med innholdet i registreringsskjemaene og til å få utskrift av de deler av dem som er av betydning.

§ 11

Skjema for arbeidsordningen og registreringsskjema mv.

Innholdet på skjema for arbeidsordningen og skjema for registrering av hviletid fastsettes av Sjøfartsdirektoratet.

Skjema for arbeidsordningen skal være oppslått på et lett tilgjengelig sted om bord.

Skjemaene skal utformes på det eller de språk som er skipets arbeidsspråk og på engelsk.

Registrering av hviletid etter § 10 kan gjøres ved hjelp av elektroniske systemer. Sjøfolkene om bord skal gjøres kjent med dette. Opplysninger som er registrert skal være tilgjengelige for den det gjelder og skal ellers være tilgjengelige for kontroll av tilsynet eller av vedkommende myndighet i en havnestat.

§ 12

Oppbevaring av og påtegning på registreringsskjema mv.

Skjemaer for registrering av hviletiden skal oppbevares om bord i minst 6 måneder etter at de er utfylt. I tillegg skal registreringsskjemaer oppbevares av rederiet i minst 3 år etter at de er utfylt. Hvis det er reist sak for retten angående krav på betaling for arbeid som er, eller påstås å skulle ha vært innført i skjemaene, skal skjemaene oppbevares utover 3 år inntil saken er endelig avgjort.

Registreringsskjemaer skal påtegnes av tilsynet ved kontroll. Slik kontroll skal finne sted ved periodiske besiktelser og uanmeldte tilsyn.

Sjøfartsdirektoratet kan alltid kreve at kopi av skjemaer for registrering av hviletiden skal innsendes for kontroll og påtegning.

Dersom registrering av hviletid skjer ved hjelp av elektroniske systemer, kan Sjøfartsdirektoratet kreve at innsendelse av opplysninger skal skje i et særskilt format.

Kapittel 4

Tilsyn og inspeksjon

§ 13

Inspeksjon

Tilsynet skal føre tilsyn med:

- at registreringsskjemaene for hviletid er i samsvar med § 8, jf. § 11, og
- at skjemaet for arbeidsordningen om bord, er i samsvar med § 9 og er oppslått om bord, jf. § 11 annet ledd.

Ved ovennevnte inspeksjoner skal det ses hen til at skipet ikke blir unødig forsinket. Hvis skipet likevel blir unødig forsinket, har rederiet rett til kompensasjon for det tap det har blitt påført. Bevisbyrden for at skipet er unødig forsinket, påhviler rederiet.

§ 14

Detaljert inspeksjon

Dersom tilsynet mottar opplysninger fra en person, som har interesse i skipets sikkerhet, som gir grunn til å anta at sjøfolkene om bord viser tretthetstegn som kan medføre at vedkommende ikke vil kunne ivareta sine arbeidsoppgaver, skal det foretas en detaljert inspeksjon for å fastslå om hviletid som er registrert i registreringsskjemaene er i samsvar med bestemmelsene i denne forskrift eller tariffavtale. Det skal her tas hensyn til andre registrerte opplysninger om skipets drift.

Første ledd gjelder tilsvarende dersom tilsynets egne observasjoner om bord gir grunnlag for samme antakelse.

Identiteten til den som har innlevert klagen, skal ikke avsløres overfor skipsfører eller rederiet.

§ 15

Utbedring av mangler

Dersom det ved inspeksjoner etter § 13 første ledd eller § 14 viser seg at kravene i denne forskrift ikke overholdes, skal tilsynet treffe de tiltak som er nødvendige for å utbedre ethvert forhold om bord som klart utgjør en fare for sjøfolkenes sikkerhet eller helse og for å unngå fremtidige brudd, herunder revisjon av skipets bemanning.

Når sjøfolk med ansvar for første vakt eller de påfølgende vakter viser tretthetstegn som kan medføre at vedkommende ikke vil kunne ivareta sine arbeidsoppgaver, skal det påses at skipet ikke forlater havn før de påviste mangler er utbedret, eller sjøfolkene er tilstrekkelig uthvilte.

Kapittel 5

Avsluttende bestemmelser

§ 16

Ikrafttredelse

Denne forskriften trer i kraft 1. juli 2007. Fra samme tid oppheves forskrift 8. juli 2002 nr. 968 om arbeidsordninger, registrering og kontroll av hviletid om bord på skip.

AVSNITT 4.4

Diverse bestemmelser for sjøfolk

Forskrift 17. oktober 1975 nr. 2 om arbeidsområdet for sjømann som innehar ledende stilling om bord

Fastsatt ved Kronprinsreg.res. av 17. okt. 1975 i medhold av sjømannsloven av 30. mai 1975 nr. 18 § 38 annet ledd. Fremmet av Handelsdep. Endret 23 des 1988 nr. 1081.

INNHold

§ 1	Skipsførers myndighet om bord	1371
§ 2	Overstyrmannens stilling og plikter	1371
§ 3	Maskinsjefens stilling og plikter	1371
§ 4	Stuertens stilling og plikter	1372
§ 5	Radiooffiserens stilling og plikter	1372
§ 6	Utfyllende bestemmelser	1372
§ 7	Forskriftens ikrafttreden	1372

§ 1

Skipsførers myndighet om bord

Skipsføreren har den høyeste myndighet om bord.

§ 2

Overstyrmannens stilling og plikter

Overstyrmannen fører tilsyn med det øvrige mannskap og med skipet, dets tilbehør og utrustning for så vidt ikke annet følger av §§ 3, 4 og 5. Han skal sørge for at det blir gjort nødvendige opptegninger over mottatt og utlevert gods og føre tilsyn med lasting, lossing og stuing av gods.

Har overstyrmannen forfall, eller er han fraværende, trer den øverste tilstedeværende av styrmennene i hans sted.

Det påligger styrmennene å være skipsføreren til hjelp ved navigeringen og de observasjoner og beregninger som hører til denne.

§ 3

Maskinsjefens stilling og plikter

Maskinsjefen leder og er ansvarlig for maskintjenesten. Han skal sørge for forsvarlig drift, behandling og vedlikehold av skipets maskiner og kjeler med tilhørende anlegg og innretninger samt skipsskroget innenfor kjele- og maskinrom med tanker og tunneler. Han fører

tilsyn med skipets forråd av brensel og annet nødvendig for maskinens drift og vedlikehold og kontrollerer dette ved mottakelsen. Han ordner tjenesteforholdet for de øvrige maskinister samt for elektrikerer og fører tilsyn med maskinmannskapet og dets oppholdsrom.

Finner maskinsjefen mangler ved de deler av skipet, dets tilbehør eller utrustning som er nevnt foran, skal han uten opphold melde det til skipsføreren.

Har maskinsjefen forfall, eller er han fraværende, treffer den øverste tilstedeværende av maskinistene de avgjørelser som ikke kan oppsettes, dog bare i den utstrekning maskinsjefen ikke har gitt ordre for påkommende tilfelle.

§ 4

Stuertens stilling og plikter

Stuerten skal særlig lede restaurasjonspersonalets arbeid, føre tilsyn med proviant, messer, bysse og de rom som skipsføreren bestemmer. Han skal sørge for at kostholdet, herunder tilberedningen og serveringen av kosten, er forsvarlig.

§ 5

Radiooffiserens stilling og plikter

Radiooffiseren skal særlig forestå radiotjenesten. Han er ansvarlig for driften, behandlingen og vedlikeholdet av skipets radioanlegg med tilhørende utstyr og reservemateriell.

Finner radiooffiseren mangler ved radioanlegget, skal han uten opphold melde seg til skipsføreren.

§ 6

Utfyllende bestemmelser

Direktoratet for sjømenn¹ kan fastsette nærmere bestemmelser til utfylling av denne forskrift, herunder om arbeidsområdet for sjømenn som har annen ledende stilling enn ovenfor nevnt, eventuelt stilling med kombinert arbeidsområde.

¹ Sjøfartsdirektoratet, ifølge forskrift 23. desember 1988 nr. 1081.

§ 7

Forskriftenes ikrafttreden

Denne forskrift trer i kraft 1. desember 1975.

Forskrift 31. januar 1986 nr. 222 om sjømannslovens virkeområde

Fastsatt ved kgl.res. av 31. januar 1986 med hjemmel i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 1 tredje og fjerde ledd og § 2 bokstav b. Fremmet av Handel- og skipsfartsdepartementet. Endret 23 des 1988 nr. 1081, 27 nov 1992 nr. 871. Endret 23. november 2007 nr. 1291.

INNHold

Kapittel I Generelle bestemmelser	1373
§ 1 Sjømannslovens virkeområde	1373
§ 2 Definisjoner	1373
§ 3 Selvstendig næringsdrivende	1374
Kapittel II Fiske- og fangstfartøyer	1374
§ 4 Fiske- eller fangstfartøy under 100 brutto registertonn.....	1374

§ 5	Fiske- eller fangstfartøy på 100 brutto registertonn og derover.....	1375
§ 6	Unntak for fiske- og fangstfartøyer	1375
	Kapittel III Flyttbare innretninger m.v.....	1375
§ 7	Flyttbare innretninger.....	1375
§ 8	Unntak for flyttbare innretninger m.v.....	1376
	Kapittel IV Forskjellige bestemmelser	1376
§ 9	Utenlandske skip som disponeres av norsk rederi	1376
§ 10	Ikrafttredelse	1376

Kapittel I Generelle bestemmelser

§ 1

Sjømannslovens virkeområde

- Med de unntak og bestemmelser som følger av denne forskrift får sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 anvendelse for alle som har sitt arbeid på norske skip, fiske- og fangstfartøyer og flyttbare innretninger så langt ikke annet følger av arbeidsmiljøloven og forskrift 31. august 2001 om helse, miljø og sikkerhet i petroleumsvirksomheten..
- Unntatt fra loven er personer som
 - bare arbeider om bord mens skipet ligger i havn,
 - bare foretar inspeksjoner om bord,
 - gjør tjeneste på sjøforsvarets skip, unntatt sivilt personell på skip befraktet av sjøforsvaret,
 - personer som omfattes av tjenestemannsloven 4. mars 1983 nr. 3 for så vidt angår sjømannslovens §§ 3, 5, 5A, 7, 14, 15, 16, 19, 20, 20A, 20B, 21, 22 og 25.
- I den utstrekning sjømannsloven etter lovens § 1 eller denne forskrift ikke er unntatt for arbeidstaker som er ansatt av andre enn rederiet, gjelder sjømannsloven eller forskrift gitt med hjemmel i loven slik at arbeidsgiver trer i rederiets sted.

Endret 23. november 2007 nr. 1291.

§ 2

Definisjoner

I denne forskrift betyr:

- Flyttbare innretninger: flyttbare innretninger som ikke er å anses som skip, og som skal brukes til undersøkelse etter, utnyttning, lagring eller transport av undersjøiske naturforekomster, eller til hjelp for slik virksomhet.
- I sjømannsloven og forskrifter gitt med hjemmel i loven likestilles:
 - Skipsfører: plattformsjef, fører av fartøy og flyttbar innretning,
 - sjømann: arbeidstaker,
 - hyre: lønn eller annen godtgjørelse for arbeid utført i tjenesten, herunder lott eller annen prosentandel i fangst,
 - havn: etablert kontakt med transittbase i land unntatt de i lovens §§ 1, 24 og 44 nevnte tilfelle.

§ 3

Selvstendig næringsdrivende

For personer som arbeider om bord som selvstendig næringsdrivende, får følgende bestemmelser i loven anvendelse:

- § 4 om lavalder m.v.,
- § 27 om omsorgsplikt ved sykdom og skade,
- § 28 nr. 1 annet ledd og nr. 3 annet ledd for så vidt angår statens plikt til å dekke utgifter til sykepleie i utlandet som offentlig trygd ikke dekker og til reise med underhold til bosted i Norge ved tuberkulose, sinnslidelse eller kjønnssykdom,
- § 29 om statens plikt til å refundere utlegg i forbindelse med sjømannens sykdom og skade,
- § 30 om skipsførerens plikter i forbindelse med dødsfall og begravelse,
- § 31 for så vidt angår statens plikt til å dekke utgifter ved begravelse m.v.,
- § 39 om plikt til å rette seg etter ordre, mannskapets erstatningsansvar m.v.,
- § 43 om ordensregler m.v.,
- § 45 om medtakelse av gods m.v.,
- § 46 for så vidt angår plikt for skipsføreren til å ta vare på eiendeler som etterlates om bord,
- § 49 om skipsførerens plikter i tilfelle grovere forbrytelser begås om bord,
- § 51 om lån av norsk utenriksstasjon,
- § 52 om bestemmelser som skal være tilgjengelig for mannskapet.

Endret 23. november 2007 nr. 1291.

Kapittel II

Fiske- og fangstfartøyer

§ 4

Fiske- eller fangstfartøy under 100 brutto registertonn

For den som er ansatt på fiske- eller fangstfartøy under 100 brutto registertonn, når fartøyet brukes som sådant eller til føring av egen fangst eller i forbindelse med andres, gjelder bare følgende bestemmelser i loven:

- § 3 nr. 1 første ledd og nr. 3 om ansettelse for et bestemt tidsrom m.v.,
- § 4 om lavalder m.v.,
- § 5 om oppsigelsesfrister, unntatt nr. 4,
- § 5A om oppsigelsens form, avgivelse og innhold,
- § 11 om velferdspermisjon,
- § 12 nr. 1 om rett til å fratre tjenesten om bord av særlige grunner, unntatt nr. 1 bokstav f, og nr. 2 første ledd for så vidt angår rett til fri reise med underhold til bostedet,
- § 13 om graviditet og fødsel m.v.,
- § 14 om oppsigelsesvern ved sykdom eller skade,
- § 15 om avskjed på grunn av tjenstlige forhold m.v.,
- § 16 om fremgangsmåten ved avskjed,
- § 18 om plikter og rettigheter når skipet går tapt unntatt nr. 1 annet ledd for så vidt angår omplassering til tjeneste på et annet skip,
- § 19 om vern mot usaklig oppsigelse unntatt nr. 1 annet ledd,
- § 20 om tvist om usaklig oppsigelse, med mindre dette er regulert ved tariffavtale,
- § 20A om virkninger av usaklig oppsigelse,

- § 20B om attest,
- § 21 om beregning av hyren,
- § 23 om begrensning i adgangen til å gjøre fradrag i hyren,
- § 25 om hyre ved dødsfall,
- § 28 om hyre og pleie m.v. ved sykdom og skade,
- § 29 om statens plikt til å refundere rederiet utlegg i forbindelse med sjømanns sykdom og skade,
- § 30 om dødsfall og begravelse, § 31 for så vidt angår statens plikt til å dekke utgifter ved begravelse m.v.,
- § 43 om ordensregler,
- § 45 om medtakelse av gods m.v.,
- § 47 om erstatning for tapte eiendeler,
- § 51 om lån av norsk utenriksstasjon,
- § 52 om bestemmelser som skal være tilgjengelig for mannskapet.

Endret 23. november 2007 nr. 1291.

§ 5

Fiske- eller fangstfartøy på 100 brutto registertonn og derover

For den som er ansatt på fiske- eller fangstfartøy på 100 brutto registertonn og derover, når fartøyet brukes som sådant eller til føring av egen fangst eller i forbindelse med andres, får loven anvendelse med følgende begrensninger:

- a) I forhold til § 3 gjelder:
 - 1. Nr. 1 første ledd om ansettelse i rederiets tjeneste. Skriftlig avtale skal bare opprettes dersom en av partene krever det.
 - 2. Nr. 3 om ansettelse for et bestemt tidsrom m.v.,
- b) § 5 nr. 4 gjelder ikke,
- c) § 20 gjelder med mindre tvist om usaklig oppsigelse er regulert ved tariffavtale,
- d) § 27 A om yrkeshemmede sjøfolk gjelder ikke.

§ 6

Unntak for fiske- og fangstfartøyer

Når særlige omstendigheter er tilstede, kan Direktoratet for sjømenn¹ bestemme at grupper av personer på fiske- og fangstfartøyer helt eller delvis skal være unntatt fra loven.

¹ Sjøfartsdirektoratet iflg. forskrift 23. desember 1988 nr. 1081.

Kapittel III

Flyttbare innretninger m.v.

§ 7

Flyttbare innretninger

- 1. For personer som har sitt arbeid ombord på flyttbare innretninger og som er tilsatt av rederiet eller omfattes av innretningens bemanningsoppgave, gjelder sjømannsloven med følgende begrensning:
 - § 7 om rett til å fratre etter seks måneders tjeneste om bord,
 - § 8 om rett til fri hjemreise etter lengre tids tjeneste, skal ikke gjelde.

Bestemmelsene i §§ 21, 22 og 28 nr. 2 om beregning og utbetaling av hyre skal kunne fravikes ved tariffavtale eller skriftlig avtale mellom partene, godkjent av Direktoratet for sjømenn¹.

2. For personer som ikke omfattes av nr. 1 i denne paragraf gjelder følgende bestemmelser i loven:

§ 4 om lavalder m.v.,

§ 18 nr. 1 annet ledd om rett til fri hjemreise m.v.,

§ 27 om omsorgsplikt ved sykdom og skade,

§ 28 nr. 1 annet ledd og nr. 3 annet ledd for så vidt angår statens plikt til å dekke utgifter til sykepleie i utlandet som offentlig trygd ikke dekker og til reise med underhold til bosted i Norge ved tuberkulose, sinnslidelse eller kjønnssykdom,

§ 29 om statens plikt til å refundere rederiets utlegg i forbindelse med sjømannens sykdom og skade,

§ 30 om skipsførerens plikter i forbindelse med dødsfall og begravelse,

§ 31 for så vidt angår statens plikt til å dekke utgifter ved begravelse m.v.,

§ 39 om plikt til å rette seg etter ordre, mannskapets erstatningsansvar m.v.,

§ 43 om ordensregler m.v.,

§ 44 om sjømanns rett til å gå i land i sin fritid,

§ 45 om medtakelse av gods m.v.,

§ 46 for så vidt angår plikt for skipsføreren til å ta vare på eiendeler som etterlates om bord,

§ 49 om skipsførerens plikter i tilfelle grovere forbrytelser begås om bord,

§ 51 om lån av norsk utenriksstasjon.

Endret 23. november 2007 nr. 1291.

¹ Sjøfartsdirektoratet iflg. forskrift 23. desember 1988 nr. 1081.

§ 8

Unntak for flyttbare innretninger m.v.

1. Utenriksdepartementet kan unnta helt eller delvis fra loven personer som har sitt arbeid på flyttbare innretninger dersom gjennomføringen av noen del av forskriften vil medføre overtredelse av en annen kyststats bestemmelser.
2. Handelsdepartementet kan også i andre særlige tilfeller unnta helt eller delvis fra loven personer som nevnt i nr. 1, samt personer på spesialfartøyer i virksomhet som nevnt i § 2 nr. 1 og 2.

Kapittel IV

Forskjellige bestemmelser

§ 9

Utenlandske skip som disponeres av norsk rederi

Utenriksdepartementet kan i særlige tilfeller bestemme at sjømannsloven helt eller delvis skal gjelde for personer som er ansatt på utenlandsk registrerte skip i indre norsk farvann, på norsk sjøterritorium og på den norske del av kontinentalsokkelen.

§ 10

Ikrafttredelse

1. Denne forskrift trer i kraft 3. mars 1986.
2. Fra samme tid oppheves:

- a) Forskrift om sjømannslovens virkeområde fastsatt ved kgl.res. av 19. desember 1980,
- b) Forskrift om unntak fra lavalderbestemmelsen i sjømannslovens § 4 første ledd for visse ansatte om bord på fiske- og fangstfartøyer fastsatt av Direktoratet for sjømenn 25. januar 1978.

Forskrift 20. november 2003 nr. 1361 om forvaltning av tilskudd til sysselsetting av norske sjøfolk

Fastsatt av Nærings- og handelsdepartementet 20. november 2003 med hjemmel i Stortingets årlige budsjettvedtak.

INNHold

Kapittel 1 Materielle bestemmelser	1378
§ 1 Formål	1378
§ 2 Virkeområde	1378
§ 3 Refusjonsfastsetting	1378
§ 4 Refusjonsgrunnlag	1378
§ 5 Refusjonsberettigede sjøfolk	1379
§ 6 Rederi	1379
§ 7 Skip	1379
§ 8 Petroleumsvirksomhet	1379
Kapittel 2 Tilskuddsmyndighetene	1380
§ 9 Departementet	1380
§ 10 Tilskuddsforvalter	1380
Kapittel 3 Kunngjøring og informasjon	1380
§ 11 Kunngjøring	1380
§ 12 Informasjon om ordningene	1381
Kapittel 4 Søknad og dokumentasjon	1381
§ 13 Registrering av skip	1381
§ 14 Søknad	1381
§ 15 Signatur	1382
§ 16 Generelt om dokumentasjon	1382
§ 17 Søknadsfrist og termininndeling	1382
§ 18 Revisor	1382
Kapittel 5 Utbetaling og klage	1383
§ 19 Utbetaling	1383
§ 20 Tilskuddsmottaker	1383
§ 21 Utbetalingsbrev	1383
§ 22 Klage. Forholdet til forvaltningsloven og offentlighetsloven	1384
Kapittel 6 Kontroll og sanksjoner ved brudd på regelverket	1384
§ 23 Kontroll	1384
§ 24 Oppbevaring av dokumentasjon	1384
§ 25 Sanksjoner ved brudd på forskriften	1385

Kapittel 7 Avsluttende bestemmelser	1385
§ 26 Oppfølgingskriterier.....	1385
§ 27 Evaluering	1385
§ 28 Ikrafttredelse. Oppheving av annet regelverk	1386

Kapittel 1

Materielle bestemmelser

§ 1

Formål

Formålet med tilskuddsordningene er å legge til rette for maritim virksomhet. Tilskuddet skal sikre norsk maritim kompetanse og rekruttering av norske sjøfolk samt bidra til at norske rederier får konkurransedyktige vilkår i forhold til vilkårene i andre land.

§ 2

Virkeområde

Forskriften gjelder tilskudd til rederier. Tilskuddene gis for sjøfolk som er på norske skip og som hører under sjømannsloven, jf. § 5 og § 7.

Departementet gir utfyllende bestemmelser gjennom årlige veiledninger og søknadsskjemater med veiledning for tilskuddsordningene.

§ 3

Refusjonsfastsetting

Tilskuddsordningene er overslagsbevilgninger som fastsettes i det årlige budsjettvedtak i Stortinget, og blir gjengitt i årlig tildelingsbrev fra departementet til tilskuddsforvalter. Midler til ordningene bevilges over kapittel 909 og postene 70, 71 og 72. Departementet fastsetter tilskuddets størrelse og hvilke skip og sjøfolk som skal omfattes på grunnlag av Stortingets vedtak.

Tilskuddsordningen er utformet i to versjoner, avhengig av hvilke skip som blir omfattet:

- a) en refusjonsordning for en prosentvis andel av rederiets lønnsutgift for visse grupper av sjøfolk på de aktuelle skip. Med lønnsutgift menes brutto utbetalt lønn til sjøfolkene.
- b) en nettolønnsordning med refusjon av rederiets innbetaling av skattetrekk, trygdeavgift og arbeidsgiveravgift for visse grupper av sjøfolk på de aktuelle skip. Det legges til grunn at skattetrekket er blitt fastsatt slik at sjøfolk ikke forventes å få noen tilbakebetaling av skatt.

Fastsatt refusjon skal til enhver tid være innenfor EU-/EØS-regelverk for statsstøtte.

§ 4

Refusjonsgrunnlag

Skipets drift er grunnlaget for refusjon. Skip regnes å være i drift når det utbetales løpende hyre til full sikkerhetsbemanning. På NOR-skip anses dette kravet oppfylt også når noen sjøfolk i besetningen ikke er refusjonsberettiget. Det kreves at skipet er i drift ved terminens begynnelse eller slutt. Det utbetales ikke refusjon for besetning ført på ambulerende lister og lignende ordninger. Tjenesten må konkretiseres og dokumenteres til det enkelte skip.

Det kan stilles vilkår om at rederiet deltar i tiltak for opplæring av sjøfolk og bidrar til en positiv utvikling for næringen.

§ 5

Refusjonsberettigede sjøfolk

Som refusjonsberettigede sjøfolk regnes sjøfolk som er skattepliktig til Norge og som har rett til sjømannsfradrag og hvor lønnen er innberettet til Pensjonstrygden for sjømenn. Skatteplikten til Norge regnes for dem som anses skattemessig bosatt i Norge etter skattelovens § 2-1.

Lønns- og arbeidsvilkårene for refusjonsberettigede sjøfolk skal være dekket av tariffavtale med sjømannsorganisasjonene. Hvis rederiet ikke er medlem av noen arbeidsgiverorganisasjon, må det inngå en tiltredelseserklæring med sjømannsorganisasjonene.

§ 6

Rederi

Som rederi forstås den som har redernummer i Pensjonstrygden for sjømenn. Med eier forstås den som har hjemmel til skipet i Skipsregisteret. Med arbeidsgiver forstås den som står oppført som arbeidsgiver i innberetningen til Pensjonstrygden for sjømenn.

Bare eieren av skipet kan søke om refusjon. Retten til refusjon kan overføres til annen person eller selskap, dersom dette er arbeidsgiver for sjøfolkene.

Der arbeidsgiver er en annen enn eier av skipet, må det foreligge en skriftlig fullmakt fra eieren som bekrefter at retten til refusjon er overført til annen person eller selskap. Retten til refusjon kan ikke deles opp mellom flere personer eller selskap.

For skip som er registrert med hjemmel i NIS-lovens § 1 nr. 3 kan eiers representant søke om refusjon.

§ 7

Skip

Som skip under tilskuddsordningene regnes lasteskip, passasjerskip, slepebåter og offshorerefartøy i petroleumsvirksomhet når disse oppfyller de øvrige vilkår. Skipet må være på minst 100 bruttotonn og det må benyttes til maritim transport. Ordningene omfatter ikke:

- a) skip som mottar annet offentlig tilskudd eller som kan vurderes under slike ordninger. Dette gjelder også skip som utfører offentlige oppgaver eller som eies eller leies av det offentlige.
- b) skip som er merkepliktig etter lov om registrering og merking av fiskefartøy.
- c) skip som har mer enn halvdelen av sin virksomhet tilknyttet driften av havner.

§ 8

Petroleumsvirksomhet

Ved vurderingen av om skipet er tilknyttet petroleumsvirksomhet blir det lagt vekt på om oppdragsgiver er et oljeselskap og om oppdraget er tilknyttet konkrete installasjoner.

Hyrer til sjøfolk som arbeider på skip i petroleumsvirksomhet på et annet lands sokkel og som blir skattepliktig til det aktuelle land for opptjent hyre, gir ikke grunnlag for refusjon. Det blir gitt refusjon for lønn som bare er skattepliktig til Norge.

Kapittel 2

Tilskuddsmyndighetene

§ 9

Departementet

Departementet har det overordnede ansvar for tilskuddsordningene og skal blant annet:

- a) fastsette de årlige beløp som tilskuddsforvalter har til fordeling,
- b) avgjøre klager over tilskuddsforvalters vedtak,
- c) utarbeide årlige veiledninger for tilskuddsordningene, og gi uttalelser om tolkningen av denne,
- d) innhente rapporter fra tilskuddsforvalter og sørge for nødvendig oppfølging og kontroll med dets arbeid,
- e) sørge for nødvendig oppfølging, evaluering og forskning i forhold til tilskuddsordningen,
- f) fastsette generelle instruksjoner for tilskuddsforvalter,
- g) endre forskriften når det er påkrevet, og gi uttalelser om tolkningen av denne.

§ 10

Tilskuddsforvalter

Sjøfartsdirektoratet er tilskuddsforvalter.

Sjøfartsdirektoratet er et eget forvaltningsorgan som omfattes av forvaltningsloven av 10. februar 1967 og offentlighetsloven av 19. juni 1970 nr. 69. Sjøfartsdirektoratet er direkte underlagt departementet.

Tilskuddsforvalter skal blant annet:

- a) sørge for kunngjøring og informasjon om tilskuddsordningene,
- b) foreta tildeling av tilskudd etter denne forskrift,
- c) treffe øvrige avgjørelser som er tillagt tilskuddsforvalter etter forskriften,
- d) forberede klagesaker, treffe endringsvedtak eller oversende sakene til klageinstansen (departementet),
- e) bistå departementet med evaluering av tilskuddsordningene, og
- f) gi departementet råd i øvrige spørsmål om tilskuddsordningene.

Tilskuddsforvalter skal føre et eget register for tilskudd som skal dekkes av disponibel bevilgning for inneværende budsjettermin eller overførte midler fra tidligere budsjettermin. Tilskudd skal registreres i et elektronisk hjelpesystem, som kan knyttes til reskontroen i tilskuddsforvalters økonomisystem.

Kapittel 3

Kunngjøring og informasjon

§ 11

Kunngjøring

Kunngjøring av den årlige tildeling av refusjon og om endringer i tilskuddsordningene skal annonseres i riksdekkende aviser og fagtidsskrifter i rimelig tid før første aktuelle søknadsfrist utløper. Kunngjøringen skal inneholde forhold som er nærmere omtalt i de årlige veiledningene. Departementet kan beslutte en mer begrenset kunngjøring eller direkte orientering dersom endringene bare berører en gruppe av rederier.

§ 12

Informasjon om ordningene

Tilskuddsforvalter skal ved forespørsel orientere aktuelle søkere om vilkår for refusjon, herunder om:

- a) formål og hva midlene skal dekke
- b) eventuelle vilkår som knytter seg til bruken av midlene, inkludert krav til dokumentasjon før midlene utbetales
- c) tilskuddsstørrelse
- d) utbetalingstidspunkt, utbetalingsrutiner og behandling av eventuelt for mye utbetalt tilskudd
- e) krav til rapportering, refusjonskrav, utskrift fra innberetning til Pensjonstrygden for sjømenn/skattemyndighetene
- f) opplysninger om eventuelle kontrolltiltak som kan bli iverksatt for å sikre at bruken av midlene skjer i samsvar med forutsetningene, herunder krav om innsendelse av revisorbekreftet regnskap
- g) mulige sanksjonsformer dersom tilskuddsmottaker ikke opptrer i samsvar med skriftlige forutsetninger, jf. § 23.

Kapittel 4

Søknad og dokumentasjon

IV

§ 13

Registrering av skip

Rederiet må registrere hvert enkelt skip som refusjonsberettiget. Dette gjøres ved å fylle ut et registreringsskjema. Skip som er registrert tidligere behøver ikke registreres på nytt i påfølgende år. Tilskuddsforvalter kan imidlertid be om at det sendes inn nytt registreringsskjema som ledd i kontroll med ordningen.

Registreringsskjemaet skal omfatte:

- a) inngått tariffavtale eller tiltredelseserklæring med sjømannsorganisasjonene,
- b) revisorbekreftet innberetning til Pensjonstrygden for sjømenn første gang det fremmes krav om refusjon, jf. § 18 femte ledd, eller bekreftelse av regnskapsfører dersom rederiet ikke er pliktig til å ha revisor. Revisorbekreftelsen må fornyes hvert annet år.

§ 14

Søknad

Søknader om tilskudd etter denne forskrift sendes til tilskuddsforvalter på fastsatte skjemaer. Tilskuddsforvalter utsteder søknadsskjema for den enkelte tilskuddsordning, der det presiseres hvilke vedlegg som må følge med.

Søknaden skal oppgi rederiets lønnsutgifter eller innbetalinger, jf. § 3.

Søknaden skal omfatte:

- a) rederiets navn og redernummer i Pensjonstrygden for sjømenn,
- b) dokumentasjon på at skipet oppfyller kravene for å komme inn under tilskuddsordningene.

Ved femte termin hvert år som et rederi søker tilskudd, skal det vedlegges:

- a) rederiets sist vedtatte årsregnskap med revisjonsberetning fra statsautorisert revisor, registrert revisor eller regnskapsfører, jf. § 18,

- b) særskilt skriftlig redegjørelse om vedtektsendringer som er av betydning i forhold til tilskuddsordningene.

Tilskuddsforvalter utsteder søknadsskjema for den enkelte tilskuddsordning, der det presieres hvilke vedlegg som må følge med.

§ 15

Signatur

Søknad skal være datert og signert av:

- a) skipets eier eller
- b) en annen person som styret har gitt fullmakt til å signere på vegne av rederiet. Det må dokumenteres at retten til refusjon er overført til noen annen enn skipets eier.

Kravet til signatur skal ikke være til hinder for at rederiet bruker elektronisk kommunikasjon dersom det er benyttet en betryggende metode for å autentisere avsender.

§ 16

Generelt om dokumentasjon

Tilskuddsmottaker har ansvaret for å kunne dokumentere de opplysninger som er oppgitt i søknader om tilskudd. Tilskuddsmottaker skal som hovedregel oppbevare dokumentasjonen gitt i søknad om tilskudd i tre år, men rederiets plikt til å oppbevare dokumentasjonen kan forlenges til fem år. Tilskuddsmyndighetene kan for det enkelte tilskudd stille strengere krav til rederiet og revisjonserklæring, jf. § 21 bokstav c.

Dokumentasjonsbestemmelsen medfører ingen begrensninger i de bestemmelser om dokumentasjon og oppbevaringsplikt mv. som følger av regnskapsloven.

§ 17

Søknadsfrist og termininndeling

Krav om refusjon skal fremmes for hver termin på eget søknadsskjema. Midlene utdeles gjennom 6 terminer.

Skjemaene skal være utfylte, og påkrevde vedlegg skal følge med før søknadene tas under behandling. Hvis tidsfristene ikke overholdes, tapes retten til refusjon for vedkommende termin. Søknaden anses kommet frem til direktoratet når den er avgitt til postoperatør innen fristen og dette kan dokumenteres. Det er også tilstrekkelig at søkeren kan dokumentere å ha varslet tilskuddsforvalter over telefaks eller e-post om at søknaden er sendt som vanlig post.

Dersom søknader eller vedlegg ikke er fullstendige, kan tilskuddsforvalter likevel sette en rimelig frist for retting. Pålegget gis skriftlig sammen med en orientering om dersom tilfredsstillende retting ikke skjer innen fristen, kan vedkommende søknad helt eller delvis avvises, eller avgjøres på det foreliggende ufullstendige grunnlag. Det skriftlige pålegget kan gis ved bruk av elektronisk kommunikasjon når mottakeren uttrykkelig har godtatt dette og har oppgitt den elektroniske adressen som skal benyttes for slikt formål.

§ 18

Revisor

Rederier som mottar tilskudd skal ha statsautorisert eller registrert revisor, eventuelt regnskapsfører dersom rederiet ikke er pliktig til å ha revisor.

Til revisor eller regnskapsfører kan ikke velges:

- a) noen som har, eller noen som innenfor de tre siste år før grunnlagsåret har hatt, tilslitsverv i rederiet,
- b) noen som er gift med, bor sammen med i ekteskapslignende forhold, eller som i rett opp- eller nedstigende linje eller i sidelinje så nær som søsken er beslektet eller besvogret med noen som er medlem av styret eller er ansatt i rederiet.

c) noen som ut fra andre særlige grunner kan få svekket tillit til sin uavhengighet.

Revisor eller regnskapsfører skal utføre alt sitt arbeid for rederiet i samsvar med god revisjonsskikk.

Revisor eller regnskapsfører skal revidere rederiets årsregnskap og avgi revisjonsberetning. Revisor eller regnskapsfører skal påse at tilskudd som er gitt etter forskriften og utbetalt er spesifisert i årsregnskapet eller i note til dette.

Revisor eller regnskapsfører skal bekrefte rederiets dokumentasjon av at de som står oppført er i arbeid om bord på rederiets skip, at de for NIS-skip er del av sikkerhetsbemanningen, at de er skattepliktige til Norge og har forventet rett til sjømannsfradrag. Bekreftelsen skal omhandle personene som står oppført i terminens innberetning til Pensjonstrygden for sjømenn.

Hvis det foreligger feil eller mangler i materialet revisor eller regnskapsfører skal bekrefte, må han vurdere om disse er så vesentlige at han ikke kan gi sin bekreftelse. Hvis han ikke kan gi bekreftelse, må han redegjøre for grunnen til dette.

Departementet kan fastsette nærmere regler om revisjonsattestasjoner for rederiene.

Kapittel 5

Utbetaling og klage

§ 19

Utbetaling

Tilskudd utbetales etterskuddsvis med seks terminer per år. Før tilskudd kan utbetales skal tilskuddsforvalter kontrollere at alle vilkårene for å gi tilskudd etter denne forskrift og veiledningen er oppfylt, herunder krav om dokumentasjon før de kan utbetales.

§ 20

Tilskuddsmottaker

Tilskudd utbetales til rederi nevnt i § 6.

§ 21

Utbetalingsbrev

Når et tilskudd er fastsatt, skal tilskuddsforvalter sende et utbetalingsbrev til tilskuddsmottaker med:

- a) mottakers navn, adresse, organisasjonsnummer og det anvendte bank- eller postgiro-kontonummer,
- b) utbetalingsgrunnlag og tilskuddsbeløp,
- c) eventuelle vilkår som knytter seg til bruken av midlene,
- d) eventuelle forbehold om justeringer av tilskuddet, f.eks. av hensyn til den totale bevilgningsramme,
- e) bestemmelse om behandling av eventuelt for mye utbetalt tilskudd,
- f) forbehold om at betingelsene for å yte tilskuddet er oppfylt hos mottaker,
- g) krav om eventuell rapportering, regnskap og revisorbekreftelse,
- h) krav til oppbevaring av regnskapsdata og dokumentasjon av faktiske opplysninger som ligger til grunn for søknaden eller beregning av tilskuddsbeløp,
- i) opplysning om klageadgang, frist og fremgangsmåte ved klage,
- j) varsel om at kontrolltiltak kan bli gjennomført. Ved tilskudd bør utbetalingsbrevet også orientere rederiet om muligheten for særskilt kontroll etter § 23, og Riksrevisjonens adgang til å føre kontroll etter bevilgningsreglementet § 17.

- k) henvisning til den gjeldende forskrift, herunder bestemmelsene om reaksjonsformer dersom mottaker ikke opptrer i samsvar med forskriften.

§ 22

Klage. Forholdet til forvaltningsloven og offentlighetsloven

Skriftlige klager skal i første omgang behandles av tilskuddsforvalter. Dersom klagen ikke fører fram, skal tilskuddsforvalter sende saken til departementet så snart den er tilrettelagt, jf. forvaltningslovens kap. VI om klage og omgjøring.

Alle enkeltvedtak som kan påklages skal vedlegges orienterende skriv om klageadgang, frist og fremgangsmåte ved klage. Enkeltvedtak om tilskudd truffet av tilskuddsforvalter kan påklages til departementet, herunder:

- a) vedtak om innvilgelse av søknad
- b) vedtak om avslag på søknad
- c) vedtak om avvisning av søknad
- d) vedtak om redusert tilskudd
- e) vedtak om tilbakebetaling av tilskudd
- f) vedtak om utelukkelse fra tilskuddsordningen
- g) vedtak om dispensasjon.

Kapittel 6

Kontroll og sanksjoner ved brudd på regelverket

§ 23

Kontroll

Tilskuddsforvalter skal sørge for nødvendig kontroll med rederier som mottar tilskudd. Tilskuddsforvalters kontroll skal avpasses etter den internkontroll rederiet har, og den kontroll som rederiets revisor eller regnskapsfører foretar.

I forbindelse med behandling av søknad om tilskudd skal kontrollen rettes mot materialet som inngis ved søknad, herunder revisorattestasjoner eller bekreftelse av regnskapsfører.

Hvert tilskuddsår skal et utvalg rederier som har mottatt tilskudd, trekkes ut for særskilt kontroll. For øvrig foretar tilskuddsforvalter slik kontroll som anses nødvendig.

Tilskuddsforvalter utøver kontrollen selv eller ved representant, f.eks. revisor.

Ved kontroll plikter rederiet å samarbeide med tilskuddsmyndighetene og deres representanter, herunder innhente og systematisere alt materiale som er relevant for vedkommende sak eller saker om tilskudd. Også Riksrevisjonen har adgang til å føre kontroll med at midlene nyttes etter forutsetningene, jf. bevilgningsreglementet § 17.

Utlånt materiale skal returneres eller makuleres etter kontroll, eventuelt med pålegg om utvidet oppbevaringsplikt for rederiet, dersom kontrollen tilsier det.

§ 24

Oppbevaring av dokumentasjon

Dersom kontroll som nevnt i § 23 er igangsatt og særlige grunner tilsier det, kan rederiets plikt til å oppbevare dokumentasjon forlenges ut over fristene på tre og fem år etter § 16, ved skriftlig pålegg fra tilskuddsforvalter. Det skriftlige pålegget kan gis ved bruk av elektronisk kommunikasjon når mottakeren uttrykkelig har godtatt dette og har oppgitt den elektroniske adressen som skal benyttes til slikt formål.

§ 25

Sanksjoner ved brudd på forskriften

Dersom et rederi eller noen på dens vegne, gir ufullstendige eller ukorrekte opplysninger i forbindelse med søknad om tilskudd, og dette medfører at tilskudd utbetales uberettiget eller med for stort beløp, kan tilskuddet helt eller delvis kreves tilbake. Rente kan fastsettes etter forsinkelsesrenteloven (lov om renter ved forsinket betaling m.m. av 17. desember 1976 nr. 100).

Hvis tilskuddet ennå ikke er utbetalt, kan det holdes helt eller delvis tilbake og bortfalle. Dersom det utbetales for høyt tilskudd pga. feil beregninger fra tilskuddsmyndighetenes side, kan den uberettigede del kreves tilbakebetalt.

Tilbakebetalingskrav mot rederiet etter de foregående ledd kan ikke reises for utbetalinger foretatt lengre enn 3 år tilbake regnet fra 1. januar i det kalenderår kravet fremsettes skriftlig. Erstatningskrav mot enkeltpersoner i rederiet kan reises i tillegg til eller i stedet for krav mot rederiet, når vedkommende enkeltpersoner har opptrådt erstatningsbetingende. For slike krav gjelder de alminnelige bestemmelser om foreldelse av erstatningskrav.

Et rederi som viser klanderverdig opptreden i forhold til tilskuddsordningen, kan utelukkes fra tilskuddsordningen for ett eller to år etter en nærmere vurdering. Ved denne vurderingen skal det legges vekt på om rederiet gjentatte ganger har tilegnet seg eller forsøkt å tilegne seg uberettiget tilskudd, størrelsen på de uberettigede beløp og skyldgraden for øvrig.

Vedtak etter denne paragraf om tilbakebetaling, om bortfall og om utelukkelse treffes av tilskuddsforvalter. Tilskuddsforvalters vedtak kan påklages, jf. § 22.

Det er straffbart å oppgi feilaktige opplysninger, jf. straffeloven av 22. mai 1902 nr. 10 § 270 og § 391a

Kapittel 7

Avsluttende bestemmelser

§ 26

Oppfølgingskriterier

For vurdering av resultatoppnåelse skal utviklingen i antall norske sjøfolk i henholdsvis Norsk Ordinært Skipsregister (NOR) og Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS), herunder opplærings- og rekrutteringsstillinger, legges til grunn.

Det skal rapporteres om økonomiske og andre forhold forbundet med tilskuddsordningen 6 ganger per år i forbindelse med utbetaling av den enkelte termin. Tilskuddsforvalter skal rapportere de størrelser som nevnt i første ledd og eventuelle andre størrelser som framgår av de årlige tildelingsbrev i tilskuddsforvalters årsrapport til departementet.

Departementet skal gjennomgå og vurdere rapportene og foreta hensiktsmessige kontroller av kvaliteten på informasjonen.

Departementet og Riksrevisjonen kan iverksette kontroll med at midlene benyttes etter forutsetningene.

§ 27

Evaluerings

Departementet skal med noen års mellomrom sørge for at formålet med tilskuddsordningene og anvendelsen av tilskuddsmidlene blir evaluert.

§ 28

Ikrafttredelse. Oppheving av annet regelverk

Denne forskrift trer i kraft straks, med virkning fra 1. juli 2003. Fra samme tidspunkt oppheves Regelverk for forvaltning av tilskudd til sysselsetting av sjøfolk av 1. juli 1998.¹

¹ Ikke kunngjort i Norsk Lovtidend.

Forskrift 1. mars 2005 nr. 235 om skipsførers og rederiets plikter i tilfelle straffbare handlinger av alvorlig art begås om bord og melding om savnede personer

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 1. mars 2005 med hjemmel i sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 § 49 tredje ledd, jf. delegeringsvedtak 27. desember 1988 nr. 4321. Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006 (bl.a. hjemmel).

INNHold

§ 1	Virkeområde.....	1386
§ 2	Fravik	1386
§ 3	Skipsførers plikt til å foreta undersøkelser, sikre bevis og varsle relevante myndigheter	1387
§ 4	Melding om savnet person	1387
§ 5	Plikt til å ha sporsikringssett om bord.....	1387
§ 6	Skipsførers samarbeid med norsk politi, utenriksstasjon og Sjøfartsdirektorat-.....	1387
§ 7	Ransaking og beslag.....	1388
§ 8	Avhør.....	1388
§ 9	Fengslig forvaring	1388
§ 10	Oversendelse av undersøkelsesdokumenter	1388
§ 11	Straff.....	1388
§ 12	Ikrafttreden.....	1388

§ 1

Virkeområde

Bestemmelsene i denne forskrift kommer til anvendelse ved mistanke om at en straffbar handling av alvorlig art er begått om bord i norsk skip. Forskriften får tilsvarende anvendelse når noen som følger med skipet er savnet slik at det er grunn til å tro at vedkommende er druknet eller hvor det er begått selvdrap om bord.

Bestemmelsene i denne forskriften kommer ikke til anvendelse ved etterforskning av forhold som står i forbindelse med skipets bygging og drift, herunder navigering.

Endret ved forskrift 29. juni 2007 nr. 1006.

§ 2

Fravik

I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad fravike forskriftens krav. Spesielle grunner må gjøre fraviket nødvendig og fraviket må være forsvarlig i forhold til formålet med forskriften.

§ 3

Skiipsførerens plikt til å foreta undersøkelser, sikre bevis og varsle relevante myndigheter

Er det grunn til mistanke om at det om bord i norske skip er begått en straffbar handling av alvorlig art, skal skipsfører snarest mulig sørge for å få et overblikk over situasjonen for å avklare om det er grunnlag for å varsle Nye Kripos.

Dersom det etter den innledende undersøkelsen fortsatt er mistanke om at det er begått en straffbar handling av alvorlig art, skal skipsfører umiddelbart varsle Nye Kripos, jf. § 6. Deretter skal skipsfører i samråd med Nye Kripos foreta videre undersøkelser og sikre bevis.

Dersom skipsfører ikke får kontakt med Nye Kripos, har han rett og plikt til å sikre bevis som ikke uten fare for bevisforspillelse kan utsettes.

Er skipsfører forhindret fra, eller unnlater han å varsle Nye Kripos, plikter rederiet å kontakte Nye Kripos straks det får kunnskap om forholdet.

Er noen å anse som fornærmet ved en straffbar handling, skal skipsføreren innhente skriftlig erklæring fra vedkommende om hvorvidt påtale begjæres eller ikke.

§ 4

Melding om savnet person

Melding om savnet person skal sendes Hordaland politidistrikt på blankett GP 5173. Blankett GP 5173 skal finnes om bord og kan bestilles fra Sjøfartsdirektoratet.

§ 5

Plikt til å ha sporsikringssett om bord

Alle norske skip med bruttotonnasje på 500 og over, og som har fartssertifikat for utenriksfart, skal ha et sporsikringssett om bord.

Sporsikringssettet skal benyttes i etterforskningen om bord, og ha et slikt innhold som bestemt av Sjøfartsdirektoratet. Kostnadene ved anskaffelse og vedlikehold av sporsikringssettet dekkes av rederiet. Informasjon om anskaffelse og leverandører av sporsikringssett fås ved henvendelse til Sjøfartsdirektoratet.

Trer i kraft 1 mars 2006.

§ 6

Skiipsførerers samarbeid med norsk politi, utenriksstasjon og Sjøfartsdirektorat

Fører undersøkelsene i en sak til mistanke om en straffbar handling av alvorligere art, skal skipsføreren snarest mulig forelegge saken for Nye Kripos, som varsler det politidistrikt der skipet har sitt hjemsted og eventuelt koordinerer etterforskningen.

Anløper skipet i nærmeste framtid norsk havn overtar det politidistriktet der skipet har sitt hjemsted etterforskningen, eventuelt med bistand fra Nye Kripos.

Anløper skipet i nærmeste framtid utenlandsk havn, overtar utenriksstasjonen etterforskningen, eventuelt med bistand fra Nye Kripos, etter beslutning og veiledning fra det politidistrikt der skipet har sitt hjemsted.

Skiipsfører skal rapportere forholdet til Sjøfartsdirektoratet så snart det er anledning, og senest når norske myndigheter ved politi eller utenriksstasjon har overtatt etterforskningen eller besluttet at de ikke vil etterforske saken ytterligere.

§ 7

Ransaking og beslag

Skipsfører kan foreta ransaking om bord i skipet dersom det foreligger skjellig grunn til mistanke om en straffbar handling av alvorlig art som etter loven kan medføre frihetsstraff, og ransakingen anses nødvendig av hensyn til etterforskningen, for å gjennomføre en pågrepelse, for å lete etter bevis eller for å foreta beslag.

Dersom en person med skjellig grunn mistenkes for en handling som etter loven kan medføre frihetsstraff, kan skipsfører foreta ransaking av hans person dersom det er grunn til å anta at ransakingen kan bidra til oppdagelse av bevis eller ting som kan beslaglegges eller som det kan tas hefte i.

Beslutning og gjennomføring av ransaking og beslag må ikke framstå som et uforholdsmessig inngrep.

§ 8

Avhør

Avhør skal gjennomføres etter reglene i sjømannsloven § 16 i egen nemnd som skal bestå av skipsfører og to medlemmer som oppnevnes av skipsføreren.

§ 9

Fengslig forvaring

Skipsfører skal, når han anser det påkrevd og vilkårene i annet ledd er oppfylt, sørge for at mistenkt person blir holdt i fengslig forvaring om bord inntil norsk utenriksstasjon eller norsk politi kan ta seg av saken.

Fengslig forvaring kan bare foretas når det foreligger skjellig grunn til mistanke om en straffbar handling av alvorlig art, og som kan medføre høyere straff enn fengsel i 6 måneder, og det om fengsling ikke finner sted er fare for:

- a) unndragelse av straffeforfølgning,
- b) at bevis forspilles, eller
- c) gjentakelse av den straffbare handlingen.

§ 10

Oversendelse av undersøkelsesdokumenter

I tilfelle hvor norsk utenriksstasjon eller norsk politi ikke har overtatt undersøkelsene, skal innberetning vedlagt samtlige undersøkelsesdokumenter omgående sendes Nye Kripos.

§ 11

Straff

Skipsfører og rederiets forsettlig eller uaktsomme overtredelse av denne forskrift straffes med bøter i henhold til Almindelig borgerlig Straffelov 22. mai 1902 nr. 10 § 339, jf. § 48a og § 48b hvis ikke strengere straff kommer til anvendelse.

§ 12

Ikrafttreden

Denne forskrift trer i kraft straks. Forskriftens § 5 om plikt til å ha sporsikringssett om bord trer i kraft 1. mars 2007. Fra samme tid oppheves forskrift 13. oktober 1975 nr. 3422 om skipsførerens plikter i tilfelle grovere forbrytelser begås om bord i norske skip.

V Kronologisk register

V

Kronologisk register

Nedenfor følger kronologisk register over lover og forskrifter som er inntatt i denne regelsamling.

Lover

- Almindelig borgerlig Straffelov av 22 mai 1902 nr. 10 (utdrag).....22
- Lov av 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker (forvaltningsloven).....32
- Sjømannslov 30. mai 1975 nr. 18 53
- Lov av 17. desember 1982 nr. 84 om sikre containere 75
- Lov av 12. juni 1987 nr. 48 om norsk internasjonalt skipsregister (NIS).....78
- Lov av 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten (sjøloven) (Utdrag).....82
- Lov 16. februar 2007 nr. 09 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) 119
- Lov 19. mai 2006 nr. 16 om rett til innsyn i dokument i offentlig verksemd (offentleglova) 143

Forskrifter

1956

- Forskrift 27. juli nr. 2 om hygieniske forhold ombord i fartøyer 1248
- Forskrift 10. august nr. 3410 om flyredningstjenesten 244

1972

- Forskrift 2. oktober nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v.....882

1975

- Forskrift 17. oktober nr. 2 om arbeidsområdet for sjømann som innehar ledende stilling om bord 1371
- Forskrift 1. desember nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene).....245

1977

- Forskrift 15. februar nr. 2 om passasjerskip i spesiell fart 894

1978

- Forskrift 17. januar nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip 843



1980

- Forskrift 27. mai nr. 1 om om faremeldinger, værtjeneste, nødmeldinger, livredningssignaler m.v. 278

1981

- Forskrift 4. november nr. 3793 om fartsområder 345
- Forskrift 11. desember nr. 3807 om minstealder m.v. for førere av visse maskindrevne fartøy under 25 registertonn brutto 1184

1983

- Forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip (MARPOL-forskriften) 280
- Forskrift 20. oktober nr. 1580 om sikringstiltak for gassfyrte anlegg m.m. som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt ombord på fartøy 860

1984

- Forskrift 2. april nr. 827 om prøving, kontroll, godkjenning og vedlikehold m.v. av containere.....408
- Forskrift 10. april nr. 940 om kontroll av dykkesystem m.m. på norske skip i sjøen 730
- Forskrift 29. juni nr. 1319 om kontroll med skip som fører passasjerer i farvann ved Svalbard.....208

1986

- Forskrift 31. januar nr. 222 om sjømannslovens virkeområde 1372
- Forskrift 3. februar nr. 230 om ansettelsesavtale og hyreoppgjørsskjema 1220
- Forskrift 3. februar nr. 241 om erstatning for tapte eiendeler 1221
- Forskrift 3. februar nr. 243 om norsk utenriksstasjons lån til sjømenn 1223
- Forskrift 17. juni nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74).....490

1987

- Forskrift 17. mars nr. 175 om bemanning av norske skip 741
- Forskrift 21. mai nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods.....746
- Forskrift 15. juni nr. 505 om bygging, utrustning og anvendelse av passasjerfartøy opptil 15 m største lengde 897
- Forskrift 15. juni nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m. 450
- Forskrift 15. juni nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere 772
- Forskrift 30. juni nr. 579 om særskilt fartsområde for fartøyer og flyttbare innretninger i petroleumsvirksomhet registrert i norsk internasjonalt skipsregister 392

1988

- Forskrift 25. november nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste 1224

1989

- Forskrift 11. august nr. 802 om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister 393
- Forskrift 16. august nr. 818 til gjennomføring av forskrift om utvidet fartsområde for lasteskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister.....394

1990

- Forskrift 22. juni nr. 536 om sikringstiltak mot brann på skip som omfattes av Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74).....528

1991

- Forskrift 16. oktober nr. 853 om beredskapsfartøy 1107
- Forskrift 11. november 1991 nr. 731 om radiokommunikasjon på passasjerskip 903

1992

- Forskrift 9. juli nr. 1269 om varsling av akutt forurensning eller fare for akutt forurensning.....301
- Forskrift 30. juli nr. 592 om registrering av skip i Norsk Internasjonalt Skipsregister (NIS).....165
- Forskrift 30. juli nr. 593 om registrering av skip i norsk ordinært skipsregister.....179
- Forskrift 15. september nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger 399
- Forskrift 15. september nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere.....541
- Forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip.....907
- Forskrift 15. september nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip 635
- Forskrift 15. september nr. 704 om driftsordninger på norske skip 791
- Forskrift 15. september nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip.....594

1993

- Forskrift 9. juli nr. 596 om begrensning av fartsområde for passasjerskip registrert i norsk internasjonalt skipsregister (NIS) 397

1994

- Forskrift 26. april nr. 321 om registrering av andre flytende innretninger.....203
- Forskrift 26. juli nr. 749 om måling av fartøyer.....192

1995

- Forskrift 14. februar nr. 382 om permisjon ved svangerskap, fødsel, adopsjon mv.....1250

1996

- Forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. som foretas i henhold til skipssikkerhetsloven mv. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift).....414

1998

- Forskrift 5. januar nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.....609
- Forskrift 29. desember nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften).....650

1999

- Forskrift 27. januar nr. 149 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer- og lasteskip som omfattes av den internasjonale sjøsikkerhetskonvensjonen, SOLAS 1974 723
- Forskrift 27. april nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip 797
- Forskrift 6. september nr. 1047 om opptelling og registrering av ombordværende på passasjerskip 921

- Forskrift 5. november nr. 1167 om risikoanalyse for
roro passasjerskip i innenriks fart.....925

2000

- Forskrift 28. mars nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip
i innenriks fart 928
- Forskrift 28. november nr. 1194 om miljødeklarasjon i forbindelse med
miljødifferensiering for skip og flyttbare innretninger 302
- Forskrift 22. desember nr. 1574 om tilleggskrav for manøvrering,
styringsdyktighet, utrustning og operasjon av hurtiggående passasjerfartøy
under 24 meter i innenriks fart 1068

2001

- Forskrift 9. mars nr. 439 om skipsmedisin 1253
- Forskrift 20. mars nr. 373 om kontroll med roroferger, hurtiggående
passasjerfartøyer uansett flagg i rutetrafikk (vertsstatskontroll).....210
- Forskrift 19. oktober nr. 1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip 1278
- Forskrift 4. desember nr. 1372 om vannforsyning og drikkevann
(Drikkevannsforskriften) (Utdrag av forskriften).....1292

2002

- Forskrift 25. april nr. 422 om sveising, sveiseutstyr, varmt arbeid og oppbevaring
av gassflasker på skip 868
- Forskrift 25. april nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norske skip 1228
- Forskrift 25. april nr. 424 om tvistebehandling på norske skip 1235
- Forskrift 17. juni nr. 644 for lasteskip hvor forbrenningsmotorer drives med
naturgass 1121
- Forskrift 27. juni nr. 754 om skips navn, kjenningssignal og hjemsted m.v. 204
- Forskrift 12. november nr. 1314 om vilkår for periodisk vedlikehold av
fri-flyt nødradiopeilesendere 820

2003

- Forskrift 20. februar nr. 254 om fremskyndet innføring av krav om
dobbeltskrogdesign eller tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog 1127
- Forskrift 9. mai nr. 687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter for
personell på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger 1185
- Forskrift 1. juli nr. 969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare
innretninger i norske havner m.v. 223
- Forskrift 29. august nr. 1114 om sikker lasting og lossing av bulkskip 1140
- Forskrift 20. november nr. 1361 om forvaltning av
tilskudd til sysselsetting av norske sjøfolk 1377
- Forskrift 20. november nr. 1388 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip 305

2004

- Forskrift 13. januar nr. 252 om gebyr for tjenester som utføres av
Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff) 436
- Forskrift 1. juni nr. 931 om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften)
(utdrag fra forskriften).....317
- Forskrift 22. juni nr. 972 om sikkerhet og terrorberedskap om
bord på skip og flyttbare boreinnretninger 822

- Forskrift 11. oktober nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip 1075
- Forskrift 17. desember nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip 1149
- Forskrift 17. desember nr. 1856 om radiokommunikasjon for lasteskip.....1164

2005

- Forskrift 1. januar nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse
for arbeidstakere på skip.....1311
- Forskrift 18. februar nr. 145 om garanti for trygderettigheter
for arbeidstakere på norske skip.....1242
- Forskrift 18. februar nr. 146 om garanti for arbeidsvederlag og hjemreise for
arbeidstakere på skip registrert i norsk internasjonalt skipsregister.....1245
- Forskrift 1. mars nr. 235 om skipsførerens og rederiets plikter i tilfelle straffbare
handlinger av alvorlig art begås om bord og melding om savnede personer 1386
- Forskrift 9. september nr. 1218 om bygging og drift av passasjerskip drevet
med gass 1087

2006

- Forskrift 29. juni 2006 nr. 785 om frakt av last på lasteskip og lektere 1175
- Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere 1178

2007

- Forskrift 26. juni 2007 nr. 705 om arbeids- og hviletid
på norske passasjer- og lasteskip mv.....1366
- Forskrift 2. juli 2007 nr. 850 om undersøkelse, stansing og bording
av utenlandsk skip ved mistanke om miljøovertredelse.....242
- Forskrift 2. juli 2007 nr. 852 om fastsettelse og gjennomføring
av overtredelsesgebyr etter lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet
(skipssikkerhetsloven) §§ 55 og 56.....444
- Forskrift av 23. november 2007 nr. 1319 om gebyr for utstedelse
av sertifikater og påtegninger til maritimt personell 445

2008

- Forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem
på norske skip og flyttbare innretninger 828
- Forskrift 17. juni 2008 nr. 607 om forsikring og annen sikkerhet
for oljesølansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og
ansvarskonvensjonen 1992 (Forskrift om oljesølforsikring for skip) 339
- Forskrift 27. juni 2008 nr. 744 om melde- og rapporteringsplikt
ved sjøulykknr. 607er og andre hendelser til sjøs 158
- Forskrift 31. desember 2008 nr. 1587 om fastsettelse av tvangsmulkt
i henhold til skipssikkerhetsloven § 50 446

VI Oversikt over skipsdokumenter

VI

Oversikt over skipsdokumenter

INNHold

A.	Sertifikater og tillatelser	1399
B.	Kvalifikasjonsdokumenter for sjømenn	1409
C.	Regelsamlingen for handelsskip	1413
D.	Dagbøker, journaler, m.m.....	1417

A. Sertifikater og tillatelser

Innledning

For å kunne gi en best mulig oversikt over hvilke sertifikater som knytter seg til hvilke forhold, har en valgt å fremstille dette i form av et diagram.

En del sertifikater skal alle skip ha, noe avhengig av størrelse, type, alder, fartsområde og utrustning. Under «1. Alle skip» er ført opp de kategorier sertifikater som ethvert skip skal ha ett eller flere av. Referansenummeret viser til den etterfølgende beskrivelse av hvilken konvensjon / forskrift hvor sertifikatbetingelsene er angitt, og hvilke skip bestemmelsene gjelder for.

I tillegg skal skip ha sertifikater alt etter type av skip og hvilke typer av last de er godkjent for å kunne føre. Disse fremgår også av diagrammet.

Vær oppmerksom på at de enkelte sertifikater kan forutsette at forskjellig tilleggsinformasjon, tegninger, m.m., finnes ombord. Slik dokumentasjon er ikke omtalt i denne oversikten, men vil fremgå av de enkelte regeltekster.

Ved å sette en ring rundt referansenummeret til de sertifikater som er aktuelle for det enkelte skip, vil diagrammet gi en oversikt over de sertifikater som det individuelle skip er pliktig til å ha.

- 1.1. Nasjonalitetsbevis
- 1.2. Målebrev / identitetsbevis
- 1.3. Lastelinjesertifikat
- 1.4. Stabilitetsgodkjennelse
- 1.5. Bemanningsoppgave
- 1.6. Mannskapsliste
- 1.7. Rottesertifikat
- 1.8. IOPP-sertifikat
- 1.9. ISPP-sertifikat
- 1.10. Beredskapsplan
- 1.11. Dispensasjonssertifikater
- 1.12. Kontrollbok for løfteinnretninger
- 1.13. Installasjonsbevis for gassfyrte anlegg
- 1.14. Installasjonsbevis for sveisegassentral
- 1.15. Installasjonsbevis for elektrisk anlegg
- 1.16. Tilsynserklæring for elektrisk anlegg
- 1.17. ISSC sertifikat
- 1.18. IAFC sertifikat
- 1.19. IAPP sertifikat
- 1.20. Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved bunkersoljesøl

2.1.	Sikkerhetssertifikat for passasjerskip	3.1	Sikkerhetssertifikat for utstyr
2.2.	Sikkerhetssert. for pass. skip (innenriks fart)	3.2.	Sikkerhetssertifikat for konstruksjon
2.3.	Passasjersertifikat	3.3.	Sikkerhetssertifikat for radio
2.4.	Sikkerhetssertifikat for pass. skip i spes. fart	3.4.	Fartssertifikat
2.5.	Sert. for romkrav for pass. skip i spes. fart	3.5.	Fartstillatelse
2.6.	Disp. sert. for pass. skip i spesiell fart	3.6.	Bekreftelse på førstegangsbesiktelse
2.7.	Tillatelse til begrenset personbefordring	3.7.	Sikkerhetssertifikat for hurtigg. fartøy
2.8.	Sikkerhetssertifikat for radiotelefon	3.8.	Operasjonstillatelse for hurtigg.
2.9.	Fartstillatelse	3.9.	fartøy
2.10.	Sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy	3.10.	Besiktelsesarkiv
2.11.	Operasjonstillatelse for hurtiggående fartøy	3.11.	Sikkerhetsstyringssertifikat for skip
2.12.	Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate	3.12.	Rederiets godkj.bevis for selskap
2.13.	Sikkerhetsstyringssertifikat		Samsvarsdokument om transport av farlig gods
2.14.	Rederiets godkj.bevis for sikkerhetsstyring		
2.15.	Erklæring om transport av farlig gods		
2.16.	Sertifikat for person og vareheis		

4.1.	Godkjenningbrev Stabilitetsberegninger	6.1.	CLC- sertifikat	7.1.	Sertifikat for beredskapsfartøy
4.2.				7.2.	Sikkerhetssertifikat for dykkesystem

5.1. Flytende		5.2. Fast	
5.1.1. Kjemikalier	5.1.2 Gass	5.2.1.1. DOC Bulk	5.2.1.2. DOC Pakket
5.1.1.1. NLS-sert.	5.1.2.1. Gass-sert.		
5.1.1.2. BCH-sert.	5.1.2.2. GC-sert.		
5.1.1.3. IBC-sert.	5.1.2.3. IGC-sert		
5.1.1.4. Supplyskip-sertifikat			

A. Sertifikater og tillatelser

1. Alle skip

1.1. Nasjonalitetsbevis (Certificate of Nationality)

Sjølovens § 11.
Ethvert norsk fartøy med største lengde 15 meter eller mer skal innføres i skipsregisteret.
Nasjonalitetsbevis blir utstedt av Skipsregistrene i Bergen.

1.2. Målebrev / identitetsbevis (International Tonnage Certificate / Certificate of Identity)

Forskrift 26. juli 1994 nr. 749 om måling av fartøy.
Ethvert norsk fartøy hvis største lengde er 15 meter eller mer er målepliktig. Fartøy som ikke er målepliktig kan få utstedt målebrev eller et identitetsbevis.

1.3. Lastelinjesertifikat (International Load Line Certificate)

Lastelinjekonvensjonen, artikkel 16 og forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektre, og om andre besiktelser, m.m., kapittel- 6.
Utstedes til ethvert skip som er blitt besiktet og merket i samsvar med konvensjonen, skip på 24 meter og over, i utenriks fart.

1.4. Stabilitetsgodkjennelse (Stability Booklet)

SOLAS II-1; Lastelinjekonvensjonen kap. II, regel 10 og forskrift- 15. september 1992 nr. 695 om bygging, m.m.
Utstedes til alle passasjerskip og til lasteskip på 24 meter og over. Forskrift 28. mars nr. 305 om besiktelse, etc. av passasjerskip i innenriks fart.

1.5. Bemanningsoppgave (Safe Manning Certificate)

SOLAS V; IMO resolusjon A.890 (21); MSC Circ. 242.
Forskrift 17. mars 1987 nr. 175 om bemanning på norske skip.
Utstedes til alle passasjerskip uansett størrelse og lasteskip med en BT på 50 og over.

1.6. Mannskapsliste (Crew List)

I henhold til forskrift 25. november 1988 nr. 940 om kontroll av maritim tjeneste, skal rederiet og skipsføreren føre oppgave over hvilke arbeidstakere som til enhver tid befinner seg om bord på det enkelte fartøy.

1.7. Rottesertifikat eller dispensasjon- (Deratting Certificate / Deratting Exemption Certificate)

International Health Regulations, 1969, appendix 1.
Utstedes av lokale helsemyndigheter.

1.8 Internasjonalt sertifikat for hindring av oljeforurensning (International Oil Pollution Prevention Certificate)	MARPOL, Annex I, Regel 5 og forskrift 16. juni 1983 nr 1122 om hindring av forurensning fra skip, m.m. Utstedes til alle oljetankskip med en BT på 150 og over, samt til andre skip med en BT på 400 og over.
1.9. Internasjonalt sertifikat for hindring av kloakkforurensning (International Sewage Pollution Prevention Certificate)	MARPOL 73/78, Annex IV, Regel 5, kapittel 23 i forskrift 1. juni 2004 om begrensning av forurensning (ForurensningsForskriften), fastsatt av Miljøverndepartementet. Utstedes til skip som er sertifisert for internasjonal fart og har enten en BT på 400 og over, eller har sertifikat for å føre mer enn 15 personer. Krav til sertifikat gjelder for nye skip fra 01.07.2004, for eksisterende skip fra 27.09.2008.
1.10. Beredskapsplan (Shipboard Oil Pollution Emergency Plan)	MARPOL, Vedl. I, Regel 26 og forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip, m.m. Oljetankskip med en BT på 150 og over, og andre skip med en BT på 400 og over, skal ha en godkjent beredskapsplan om bord.
1.11. Dispensasjons-sertifikater (Exemption Certificates)	Myndighetene kan for det enkelte forhold godkjenne endringer-som fraviker fra kravene i forskriftene. Det utstedes da et dispensasjonssertifikat. Dette må ligge ved det sertifikat som dispensasjonen gjelder for.
1.12. Kontrollbok for løfteinnretninger og laste- og losseredskap på skip (Register of Ships' Lifting Appliances and Cargo Handling Gear)	Forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip. Utstedes til alle skip uansett størrelse som har laste- / losseutstyr og løfteinnretninger, herunder også vareheiser.
1.13. Installasjonsbevis for gass-fyrte anlegg (Certificate of Gasfired Installation)	Forskrift 20. oktober 1983 nr. 1580 om sikringstiltak for gassfyrte-anlegg. Utstedes til fartøy med en BT på under 500 som har slikt anlegg.
1.14. Installasjonsbevis for sentralanlegg- for sveisegass (Installation Certificate for Central Welding Gas Plant)	Forskrift 25. april 2002 nr. 422 om sveising, m.m., om bord på skip. Utstedes til alle fartøy uansett størrelse som har slikt anlegg.
1.15. Installasjonsbevis for elektrisk anlegg med spenning på 50 V og lavere (Installation attestation)	Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikat. Utstedes til passasjerskip og uklassifiserte lasteskip av installatøren.
1.16. Tilsynserklæring for elektrisk-anlegg med spenning høyere enn 50 V. (Declaration of Survey)	Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikat. Utstedes til passasjerskip, uklassifiserte lasteskip og lektere, av DSB (Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap).
1.17. ISSC sertifikat (International Ship Security Certificate)	SOLAS-konvensjonen, kapittel XI-2, regel 4, «International Ship and Port Facility Security Code», samt forskrift 22. juni 2004 nr. 972.
1.18. IAFC sertifikat (International Anti-Fouling Certificate)	Forskrift 20. november 2003 nr. 1388 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip (TBT), samt AFS konvensjonen. Fartøy over 400 BT skal ha et IAFC sertifikat, mens fartøy over 24 meter og under 400 BT skal ha en «Declaration of compliance».

- 1.19. IAPP sertifikat**
(International Air Pollution Prevention Certificate)
- Internasjonalt sertifikat for hindring av luftforurensning. MARPOL-konvensjonen kapittel VI, regel 6, «Issue of International Air Pollution Prevention Certificate», samt forskrift 1983-06-16 nr. 1122: «Forskrift om hindring av forurensning fra skip» (MARPOL-forskriften), kapittel 7, § 7-16.
- 1.20 Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved bunkersoljesøl** (bunkerskonvensjonssertifikat)
- Den internasjonale konvensjon 2001 om erstatningsansvar for bunkersoljesølskade
Forskrift om forsikring og annen sikkerhet for oljesølansvar for skip etter bunkerskonvensjonen 2001 og ansvarskonvensjonen 1992 kapittel 2
Gjelder for alle skip med bruttotonnasje på 1000 og derover

2. Passasjerskip

- 2.1. Sikkerhetssertifikat for passasjerskip, med vedheftet utstyrliste**
(Passenger Ship Safety Certificate, with Record of Equipment attached)-
- SOLAS I.
Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse, m.v.
Utstedes til alle skip som fører mer enn 12 passasjerer i internasjonal- fart. (For hurtiggående fartøy gjelder andre bestemmelser, se pkt. 2.10. og 2.11.)
- 2.2. Sikkerhetssertifikat for passasjerskip**
(innenriks fart)
- Utstedes til alle passasjerskip i klasse A, B, C eller D.
Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, m.v.
- 2.3. Passasjersertifikat**
(Passenger Certificate)
- Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse- for utstedelse av sertifikater.
Utstedes til fartøy som fører passasjerer og som ikke har sikkerhets-sertifikat for passasjerskip, sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy eller tillatelse til begrenset passasjerbefordring.-
- 2.4. Sikkerhetssertifikat for passasjerskip i spesiell fart**
(Special Trade Passenger Ship Safety Certificate)
- Forskrift 15. februar 1977 nr. 2 om passasjerskip i spesiell fart (pilgrimsfart, o.l.)
Utstedes til passasjerskip som skal gå i spesiell fart.
- 2.5. Sertifikat for romkrav for passasjerskip i spesiell fart**
(Certificate for Space Requirements for Passenger Ships in Special Trades)
- Overenskomst om passasjerskip i spesiell fart, 1971. Protokoll om romkrav 1973. Forskrift 15. februar 1977 nr. 2 om passasjerskip- i spesiell fart.
Utstedes til de skip som tilfredsstiller de krav som er fastsatt i forskriften.
- 2.6. Dispensasjonssertifikat for passasjerskip**
(Exemption Certificate)
- Utstedes til passasjerskip som har sikkerhetssertifikat for passasjerskip- i spesiell fart og sertifikat for romkrav for passasjerskip- i spesiell fart.
- 2.7. Tillatelse til begrenset passasjerbefordring**
(Permit for Restricted Carriage of Passengers)
- Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater, m.m.
Utstedes til fartøy med 12 passasjerer og mindre som ikke skal ha passasjersertifikat.
- 2.8. Sikkerhetssertifikat for radiotelefon**
(Radiotelephone Safety Certificate)
- Forskrift 11. november 1991 nr. 731 om radiotelegrafi og radiotelefoni.-
Utstedes til alle passasjerskip med nasjonalt passasjersertifikat som er radiopliktig i henhold til forskriftens bestemmelser.

2.9. Fartstillatelse (Trading Permit)	Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater. Utstedes til skip uten passasjersertifikat som leilighetsvis anvendes- til passasjerbefordring.
2.10. Sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy (High-Speed Craft Safety Certificate)	Den internasjonale koden for hurtiggående fartøy, kap. I, regel 1.8 og forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjer- eller lasteskip.
2.11. Operasjonstillatelse for hurtiggående fartøy (Permit to Operate High Speed Craft)	Den internasjonale koden for hurtiggående fartøy, kap. I, regel 1.9 og forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjer- eller lasteskip.
2.12. Dynamically Supported Construction and Equipment Certificate	Forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip. Hurtiggående passasjerfartøy bygget før 1. januar 1996 som ikke oppfyller kraven i hurtigbåt-koden
2.13. Sikkerhetsstyrings-sertifikat (Safety Management Certificate)	SOLAS-konvensjonen, kapittel XI-1, regel 4 og forskrift 23. desember 1999 nr. 1529, om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip- og om reders plikt til å etablere et driftssystem med hensyn til sikker operasjon av passasjerskip og til hindring av forurensning fra slike skip. Utstedes til passasjerskip som i henhold til sitt sertifikat kan føre mer enn 12 passasjerer i utenriks fart, mer enn 100 passasjerer i innenriks fart, samt roro passasjerskip som kan føre mer enn 12 passasjerer i innenriks fart.
2.14. Rederiets Godkjennelsesbevis for sikkerhetsstyring (Copy of the Document of Compliance)	SOLAS-konvensjonen, kapittel XI-1, regel 4 og forskrift 23. desember 1999 nr. 1529, om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip. Kopi av rederiets sertifikat oppbevares sammen med skipets sertifikat.
2.15. Erklæring om transport av farlig gods (Document of Compliance for the Carriage of Dangerous Goods)	SOLAS konvensjonen, kapittel II-2, regel 19.4 og forskrift 29. juni 1987 om transport av farlig gods som pakket gods på passasjerskip, § 12.
2.16. Sertifikat for person- og vareheis (Lift Certificate)	Utstedes til alle fartøy som har person- og vareheiser. Forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning- av passasjerskip i innenriks fart. Vedlegg 1, Del C 16. Gjelder passasjerskip bygget etter 01.05.2000.

3. Lasteskip

3.1. Sikkerhetssertifikat for utstyr på lasteskip, med vedheftet utstysliste (Cargo Ship Safety Equipment Certificate, with Record of Equipment attached)	SOLAS I/12. Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, m.m. Utstedes til lasteskip med en BT på 500 og over, som anvendes i internasjonal fart.

3.2. Sikkerhetssertifikat for konstruksjon av lasteskip (Cargo Ship Safety Construction Certificate)	SOLAS I/12. Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, m.m. Utstedes til lasteskip med en BT på 500 og over, i internasjonal fart.
3.3. Sikkerhetssertifikat for radio på lasteskip, med vedheftet utstyrliste (Cargo Ship Safety Radio Certificate, with Record of Equipment attached)	SOLAS I/12. Forskrift 17. desember 2004 nr. 1856 om radiokommunikasjon for lasteskip. For lasteskip med BT under 300 utstedes et sikkerhetssertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip.
3.4. Fartssertifikat (Trading Certificate)	Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, m.v. Utstedes til lasteskip med en BT på 50 og over, men under 500 og til lasteskip med en BT på 500 og derover, som bare anvendes i liten kystfart og mindre fart.
3.5. Fartstillatelse (Trading permit)	Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere og om andre besiktelser, m.m. Utstedes til lasteskip som leilighetsvis anvendes uten gyldig farts-sertifikat og til skip som skal foreta prøve- eller overleveringsturer.
3.6. Bekreftelse på førstegangsbesiktelse (Proof of Initial Survey)	Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere og om andre besiktelser, m.m. Utstedes til lasteskip på 15 m største lengde og derover, men med en BT på under 50.
3.7. Sikkerhetssertifikat for hurtiggående fartøy (High-Speed Craft Safety Certificate)	Den internasjonale koden for hurtiggående fartøy, Kap. I, pkt. 1.8. Forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip. Utstedes til hurtiggående lasteskip med en BT på 500 og over.
3.8. Operasjonstillatelse for hurtiggående fartøy (Permit to Operate High Speed Craft)	Den internasjonal koden for hurtiggående fartøy, Kap. I, pkt. 1.9. Forskrift 5. januar 1998 nr. 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip.

- 3.9. Arkivmappe med besiktelsesrapporter**
(Survey Report File)
- MARPOL, Annex I, Regel 13 G og SOLAS XI. Lasteskip som er underlagt bestemmelser om forsterket besiktelse (Enhanced Survey Programme) skal ha ombord en arkivmappe med fullstendige besiktelsesrapporter, innbefattet resultater av pålagte tykkelsesmålinger og erklæringer om utført skrogreparsjonsarbeid. Det skal også forefinnes et sammendrag på engelsk, kalt «Executive Hull Summary» eller «Condition Evaluation Report».
- Gjelder oljetankskip, produkttankskip og bulkskip, inkludert kombinertskip med en BT på 500 og over, i internasjonal fart.
- Tilleggsdokumentasjon
(Supporting documents)
- I tillegg til arkivmappen med besiktelsesrapporter skal det forefinnes tegninger og informasjon om tekniske og driftsmessige forhold av betydning for vurdering av skipets historie, nåværende tilstand og planlegging av fremtidige besiktelser.
- 3.10. Sikkerhetsstyringssertifikat for skip**
(Safety Management Certificate – SMC)
- SOLAS IX og forskrift 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystem for lasteskip.
- Utstedes til lasteskip med en BT på 500 og over, i utenriks fart.
- 3.11. Rederiets godkjennelsesbevis for selskap**
(Document of Compliance – DOC)
- SOLAS IX og forskrift 6. august 1996 nr. 822 om sikkerhetsstyringssystem for lasteskip.
- Utstedes til rederier som kan dokumentere at sikkerhetsstyringssystemet oppfyller kravene i ISM-koden.
- Kopi av rederiets godkjennelsesbevis oppbevares sammen med skipets sertifikat.
- 3.12. Samsvarsdokument for skip som fører farlig gods**
(Document of Compliance for the Carriage of Dangerous Goods)
- SOLAS II-2.
- Utstedes til alle skip som fører farlig pakket gods og farlig tørrlast i bulk. Gjelder skip som er bygget på eller etter 1. september 1984.
- SOLAS Amendments 2000, II-2.
- Utstedes til alle skip som fører farlig pakket gods og farlig tørrlast i bulk. Gjelder skip som er bygget på eller etter 1. juli 2002.
- Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.

4. Kornlast

- 4.1. Godkjenningsbrev for kornlast i bulk**
(Document of Authorization)
- SOLAS VI og forskrift 21. mai 1987 nr. 406 om transport på skip av spesielle eller farlige laster i bulk eller som pakket gods.
- Utstedes til skip med en BT på 50 og over som har fått godkjent stabilitetsberegninger for transport av kornlast i bulk.
- 4.2. Stabilitetsberegninger for kornlast**
(Grain Loading Stability Booklet)
- SOLAS VI.
- Fra 1.1.1994 er den internasjonale kornkoden, «International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk» obligatorisk.

5. Farlig last

5.1.1.1. Internasjonalt sertifikat for hindring av forurensning ved transport av skadelige flytende stoffer i bulk (NLS)

(International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk).

MARPOL, Annex II, Regel 11.

Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.

Utstedes til alle norske fartøy som fører skadelige, flytende stoffer i bulk og som ikke har sertifikat for kjemikalieskip.

5.1.1.2. Sertifikat vedrørende transport i bulk av farlige kjemikalier (BCH)

(Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)

BCH Koden, Seksjon 1.6.

Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.

Utstedes til kjemikalietankskip bygget før 1. juli 1986.

For kjemikalietankskip bygget før 2. november 1973 gjelder regel 1.7.3. i BCH Koden.

5.1.1.3. Internasjonalt sertifikat vedrørende transport i bulk av farlige kjemikalier (IBC)

(International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk)

MARPOL, Annex II; SOLAS VII.

Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.

Utstedes til kjemikalietankskip bygget på eller etter 1. juli 1986.

5.1.1.4. Internasjonalt sertifikat vedrørende transport av begrensede mengder av farlige og skadelige stoffer i bulk på forsyningskip

(International Certificate concerning the Transport and Handling of Limited Amounts of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk in Offshore Support Vessels)

IMO Res. A 673 (16); MARPOL, Annex II, Regel 13 (4).

Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.

Utstedes til forsyningskip som fører farlige og skadelige flytende stoffer i bulk.

5.1.2.1. Sertifikat vedrørende transport av kondenserte gasser i bulk

(Certificate concerning the Carriage of Liquefied Gases in Bulk)

Krav i henhold til bestemmelsene i IMO's kode for eksisterende skip som skal føre kondenserte gasser i bulk, (Res. A 329 (IX)).

Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.

Utstedes til skip bygget før 31. oktober 1976.

5.1.2.2. Sertifikat vedrørende transport av kondenserte gasser i bulk

(Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk)

Gas Carrier Code, Seksjon 1.6.

Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.

Utstedes til skip bygget på eller etter 31. oktober 1976, men før 1. juli 1986.

5.1.2.3. Internasjonalt sertifikat vedrørende transport av kondenserte gasser i bulk (IGC)

(International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk) (IGC)

IGC Koden, Seksjon 1.5; SOLAS VII.

Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.

Utstedes til skip bygget på eller etter 1. juli 1986.

5.2.1.1. Document of Compliance SOLAS II-2.

– **DOC, with special requirements for ships carrying dangerous goods** Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.
(Erklæring om transport av farlig last, faste bulkklaster)

5.2.1.2. Document of Compliance SOLAS II-2.

– **DOC, with special requirements for ships carrying dangerous goods** Forskrift 29. juni 2006 nr. 786 om frakt av farlig last på lasteskip og lektere.
(Erklæring om transport av farlig last, pakket gods)

6. Oljelast

6.1. Sertifikat om forsikring eller annen økonomisk sikkerhet for ansvar for skade ved oljesøl – CLC Den internasjonale konvensjon om erstatningsansvar for oljesøl-skade.
Forskrift 24. mai 1996 nr. 514 om forsikring og annen sikkerhet mot oljesølskade.
(Certificate of Insurance or other Financial Security in respect of Civil Liability for Oil Pollution Damage – CLC) Utstedes til skip som fører mer enn 2000 tonn olje i bulk som last.

7. Spesialfunksjoner

7.1. Sertifikat for beredskapsfartøy Forskrift 16. oktober 1991 nr. 853 om beredskapsfartøy.
(Stand-by Vessel Certificate) Utstedes til fartøy som er tillagt oppgaver i forbindelse med fare- og ulykkessituasjoner i petroleumsvirksomheten samt vakthold rundt innretninger.

7.2. Sikkerhetssertifikat for dykkesystem IMO Res. A 536 (13), Section 1.6. «Code of Safety for Diving Systems».
(Diving System Safety Certificate) Utstedes til fartøy som har dykkesystemer plassert om bord.

B. Kvalifikasjonsdokumenter for sjømenn

Innledning

For å kunne gi en best mulig oversikt over hvilke sertifikater og andre kvalifikasjonsdokumenter som knytter seg til hvilke forhold, har en valgt å fremstille dette i form av et diagram.

De sertifikater og kvalifikasjonsdokumenter som besetningen generelt sett skal ha, er samlet under «1. Alle skip». Referansenummeret viser til den etterfølgende beskrivelse av i hvilken forskrift sertifikatbetingelsene er angitt og hvilke skip bestemmelsen gjelder for.

I tillegg skal visse kategorier av besetningen kunne dokumentere spesielle kvalifikasjoner, alt etter type av skip og hvilke laster som skipet er godkjent for å kunne føre. Dette fremgår også av diagrammet.

Ved å sette en ring rundt de referansenumrene som er relevante for det enkelte skip, vil diagrammet gi en oversikt over de sertifikater og kvalifikasjonsdokumenter som besetningen på vedkommende skip må ha.

1. Alle skip					
		1.1.	Dekksoffiserssertifikat		
		1.2.	Maskinoffiserssertifikat		
		1.3.	Radiooperatør		
		1.4.	Kokksertifikat		
		1.5.	Påtegning		
		1.6.	Helseerklæring		
		1.7.	Brovaktsertifikat		
		1.8.	Maskinvaktsertifikat		
2. Passasjerskip		3. Lasteskip		6. Fritidsbåter	7. Beredskapsskip
2.1.	Hurtiggående skip			6.1.	Fritidsbåt- skippersertifikat
2.2.	Sertifikat, redningsfarkoster og mann-over-bord båt.				7.1. Sertifikat for hurtiggående MOB
2.3.	Sertifikat, hurtiggående MOB				
4. Farlig last		5. Oljelast			
				5.1.	Tankskipssertifikat, høyeste grad
				5.2.	Tankskipssertifikat, laveste grad
4.1. Kjemikalieskip		4.2. Gasskip			
4.1.1.	Tankskipssertifikat, høyeste grad	4.2.1.	Tankskipssertifikat, høyeste grad		
4.1.2.	Tankskipssertifikat, laveste grad	4.2.2.	Tankskipssertifikat, laveste grad		

B. Kvalifikasjonsdokumenter for sjømenn

1. Alle skip

1.1. Dekksoffiserssertifikat
(Certificates of Competency
for Masters and Mates)

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

1.2. Maskinoffiserssertifikat
(Certificate of Competency
for Engineer Officers)

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip. Gjelder for personer som skal tjenestegjøre som maskinoffiser på skip med fremdriftsmaskineri på 750 kW (1020 HK) eller mer.

1.3. Radiooperatør
(Radio Operator)

Forskrift fastsatt av Televerket (Telenor Networks, Maritime Radio) 14. desember 1992 om sertifikat for radiooperatør i GMDSS-systemet
Gjelder for personer som skal gjøre tjeneste som radiooperatør på norske fartøy uansett størrelse og fartsområde.

1.4. Kokksertifikat
(Marine Chief
Cook Certificate)

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip. Gjelder for personer som skal tjenestegjøre som kokk på skip hvor det i bemanningsoppgaven er fastsatt at kokk inngår i sikkerhetsbemanningen.

1.5. Påtegning
(Endorsement)

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip. Påtegning utstedes av Sjøfartsdirektoratet til innehaver av utenlandsk sertifikat etter individuell vurdering av vedkommendes kvalifikasjoner.
(For utenlandske radiooffiserer / radiooperatører utstedes kvalifikasjonsbevis av Telenor Networks, Maritime Radio.)

Søknad om påtegning
(Certificate of Receipt of Application, CRA)

Innehaver av utenlandsk sertifikat utstedt av myndighet i stat som har tiltrådt STCW-konvensjonen og som har innlevert fullstendig søknad om påtegning, kan få utstedt CRA, som sammen med det utenlandske sertifikat gir søkeren tillatelse til å tjenestegjøre i sertifikatpliktig stilling inntil søknaden er avgjort, men ikke ut over tre måneder.

Dispensasjon fra nasjonalitetskravet for utenlandske skipsførere-
(Dispensation)

Utstedes av Sjøfartsdirektoratet etter søknad fra reder.
Kan gis gyldighet for ett eller flere skip i samme rederi som er registrert i NIS.
Gjelder kun sammen med påtegning for stillingen.

1.6. Helseerklæring
(Health Certificate)

Forskrift 19. oktober 2001 nr. 1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip, m.m.
Gjelder for alle som skal tjenestegjøre på norske skip med noen få unntak.
Helseerklæringen er gyldig i 2 år.
For tjenestegjørende under 18 år eller over 50 år må erklæringen fornyes hvert år.

Påtegninger om sertifikatet og andre kvalifikasjoner
(Endorsement)

I henhold til forskriften, skal påtegninger i sjøfartsbok / fartsoppgave om sertifikater, fagbevis og andre kvalifikasjoner, bare foretas av offentlig myndighet.

I henhold til Retningslinjer 19. desember 1988 for kontroll av maritim tjeneste, kan det føres inn opplysninger om kvalifikasjoner som kreves i henhold til internasjonale overenskomster som Norge har sluttet seg til.

Dette gjelder:

- godkjenning for brovaktjeneste
- tankskipsopplæring
- sikkerhetsopplæring
- opplæring vedrørende automatisk radar plottingsanlegg.

1.7. Sertifikat for mannskap som inngår i brovakt
(Certificate for Ratings forming part of a Navigational Watch)

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

Omfatter mannskap som inngår i brovakt på skip med en BT på 500 eller over.

Utstedes av Sjøfartsdirektoratet bare til norske statsborgere.

For andre lands statsborgere utstedes sertifikat av de respektive nasjonale myndigheter.

1.8. Sertifikat for mannskap som inngår i maskinvakt
(Certificate for Ratings forming part of an Engine-room Watch)

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

Omfatter mannskap som inngår i maskinvakt på skip med hovedmaskineri på 750 kW (1020 HK) eller mer.

Utstedes av Sjøfartsdirektoratet bare til norske statsborgere.

For andre lands statsborgere utstedes sertifikat av de respektive nasjonale myndigheter.

2. Passasjerskip

2.1. Hurtiggående skip

I henhold til forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip, skal fører og styrmann på hurtiggående skip ha særskilt sertifikat eller påtegning i sitt ordinære sertifikat.

Utstedes til personer som har avlagt prøve.

Gjelder for skip over 15 m lengde som oppnår hastighet på 20 knop eller mer.

2.2. Sertifikat for redningsfarkoster og mann-over-bord-båter

(Certificate of Proficiency in Survival Craft)

I henhold til forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip, jf. forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper, m.m., på passasjer- og lasteskip, skal personer som er utpekt til å ha kommando over redningsfarkost og som ikke er dekksoffiser, ha sertifikat for redningsfarkoster og mann-over bord-båt.

2.3. Dyktighetssertifikat for hurtiggående MOB

(Certificate of Proficiency in Fast Rescue Boats)

STCW 95, kap. VI, regel VI/2.

Fører av hurtiggående mann-over bord-båt skal ha dyktighetssertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet, jf. forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

3. Lasteskip

Ingen sertifikater kreves generelt for tjeneste på lasteskip.

(Det forutsettes tilstrekkelig antall dekksoffiserer til betjening av redningsfarkoster.)

4. Farlig last

4.1. Kjemikalietankskip (Chemical carriers)

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

4.1.1. Tankskipssertifikat, høyeste grad

(Certificate as Tankerman, Highest grade)

Utstedes av Sjøfartsdirektoratet til personer som kan dokumentere at de oppfyller de obligatoriske minstekrav til opplæring og kvalifikasjoner for personer som skal ha direkte ansvar for lasting, lossing og omsorg for kjemikalielaster.

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

4.1.2. Tankskipssertifikat, laveste grad

(Certificate as Tankerman, Lowest grade)

Utstedes av Sjøfartsdirektoratet til norske statsborgere som kan dokumentere at de oppfyller de obligatoriske minstekrav til opplæring og kvalifikasjoner for personer som skal ha bestemte plikter i tilknytning til last og lasteutstyr på kjemikalieskip. For utlendinger aksepteres sertifikat utstedt av land som har ratifisert STCW-konvensjonen.

4.2. Tankskip for føring av kondenserte gasser

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

4.2.1. Tankskipssertifikat, høyeste grad

(Certificate as Tankerman, Highest grade)

Utstedes av Sjøfartsdirektoratet til personer som kan dokumentere at de oppfyller de obligatoriske minstekrav for personer som skal ha direkte ansvar for lasting, lossing og omsorg for lasten på tankskip som transporterer kondenserte gasser.

4.2.2. Tankskipssertifikat, laveste grad

(Certificate as Tankerman, Lowest grade)

Utstedes av Sjøfartsdirektoratet til norske statsborgere som kan dokumentere at de oppfyller de obligatoriske minstekrav til opplæring og kvalifikasjoner for personer som skal ha bestemte plikter i tilknytning til last og lasteutstyr på tankskip for transport av kondenserte gasser. For utlendinger aksepteres sertifikat utstedt av land som har ratifisert STCW-konvensjonen.

5. Oljetankskip

Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip.

5.1. Tankskipssertifikat, høyeste grad

(Certificate as Tankerman, Highest grade)

Utstedes av Sjøfartsdirektoratet til personer som kan dokumentere at de oppfyller de obligatoriske minstekrav til opplæring og kvalifikasjoner for personer som skal ha direkte ansvar for lasting, lossing og omsorg for lasten på oljetankskip.

5.2. Tankskipssertifikat, laveste grad

(Certificate as Tankerman, Lowest grade)

Utstedes av Sjøfartsdirektoratet til norske statsborgere som kan dokumentere at de oppfyller de obligatoriske minstekrav til opplæring og kvalifikasjoner for personer som skal ha bestemte plikter i tilknytning til last og lasteutstyr på oljetankskip. For utlendinger aksepteres sertifikat utstedt av land som har ratifisert STCW konvensjonen.

6. Fritidsbåter

- 6.1. Fritidsbåt – skippersertifikat** Forskrift 9. mai 2003 om kvalifikasjonskrav, utstedelse av sertifikater og om sertifikatrettigheter for personell på norske skip. Utstedes til personer som kan dokumentere teoretisk opplæring og fartstid. Gjelder for føring av fritidsbåt hvis største lengde er 15 meter eller derover.
- 6.2. Båtførerbevis** Båtførerbevis utstedes til personer på 14 år og over som har bestått båtførerprøven. Beviset utstedes av sensorer autorisert av Sjøfartsdirektoratet.
- (Master's Certificate for Pleasure Craft)
- (Pleasure Craft Ticket)

7. Beredskapsskip

- 7.1. Sertifikat for hurtiggående MOB** STCW 95, kap. VI, regel VI/2. Fører av hurtiggående mann-over bord-båt skal ha sertifikat utstedt av Sjøfartsdirektoratet, jf. nr. 2.3. ovenfor.
- (Certificate of Proficiency in Fast Rescue Boat)

C. Regelsamlingen for handelsskip

Innledning

Regelverket som gjelder for handelsskip foreligger ikke i et samlet volum. «Regler for passasjer- og lasteskip m.v.» er sentral i regelsamlingen, men i dens forskrifter er det i stor utstrekning vist til bestemmelser i andre publikasjoner, så som konvensjoner, koder, resolusjoner og overenskomster, hvor de detaljerte bestemmelser er angitt.

For å kunne gi en best mulig oversikt over hvilke deler av regelsamlingen som knytter seg til hvilke forhold, har en valgt å fremstille dette i form av en tabell. Av tabellen fremgår det videre at det i tillegg er separate deler av regelsamlingen som gjelder spesielle skipstyper og spesielle laster.

Den første tabellen er en oversikt over dokumenter som er utarbeidet av International Maritime Organization, IMO, med sikte på passasjer- og lasteskip i *utenriks fart*. For skip i *innenriks fart* er det i forskriftsverket ofte vist til internasjonale konvensjoner, koder, o.l.

For en del skip i innenriks fart vil det være både nyttig og viktig å ha en del av det internasjonale regelverket, som f.eks. COLREG, SOLAS, MARPOL, m.v, om bord. For alle skip – både utenriks og innenriks fart – er det viktig at alle relevante forskrifter og internasjonale dokumenter foreligger om bord, avhengig av hvilken virksomhet skipet driver.

Den andre tabellen inneholder «øvrige dokumenter for skip», og omhandler bl.a. oversikt over medisinske håndbøker, tariffavtaler, m.v.

Alle publikasjoner som inngår i regelsamlingen blir utgitt i oppdaterte utgaver med varierende hyppighet.

Det tilligger reder / skipsfører å påse at regelsamlingen ombord omfatter de seneste utgaver. IMO utgir årlig katalog over sine publikasjoner og seneste utgaver. Katalogen kan bestilles fra IMO.

Likeledes utgir International Labour Organization (ILO) katalog over sine publikasjoner og seneste utgaver.

Anbefalte IMO publikasjoner for skip i utenriks fart

No	Name of publication	On board carriage required by	Applicable type of ship	Remarks
1	COLREG Convention		All ships	
2	Load Lines Convention		All ships	
3	MARPOL Convention		All ships	
4	SOLAS Convention		All ships	
5	STCW Convention		All ships	
6	BC Code		Bulk carriers	
7	BCH Code	Para. 5.2.1 of BCH Code	Chemical Tankers	Built before 1 July 1986
8	BLU Code	Para. 7 of Introduction of BLU Code	Bulk carriers	
9	DSC Code		Dynamically supported craft	
10	EmS		Ships carrying dangerous goods	
11	FSS Code		All ships	
12	GC Code		Gas Carrier	Built before 1 July 1986
13	Grain Code		Ships carrying grains	
14	HSC Code, 1994		High speed craft	Built after 1 Jan. 1996 and before 1 July 2002
15	HSC Code, 2000		High speed craft	Built on or after 1 July 2002
16	IAMSAR Manual, Volume III	Res. A. 123(75)	All ships	
17	IBC Code	Para. 16.2.1 of IBC Code	Chemical Tankers	Built on or after 1 July 1986
18	IGC Code	Para. 18.1.3 of IGC Code	Gas carriers	Built on or after 1 July 1986
19	IMDG Code		Ships carrying dangerous goods	
20	IMO Routing Schemes		All ships	
21	INF Code		Ships carrying INF cargoes	
22	ISM Code		All ships	
23	International Code of Signal	Reg. V/21 of SOLAS	All ships	

No	Name of publication	On board carriage required by	Applicable type of ship	Remarks
24	List of call sign of stations	ITU Radio Regulations Section VA	All ships	
25	List of coast stations	ITU Radio Regulations Section VA	All ships	
26	List of ship stations	ITU Radio Regulations Section VA	All ships	
27	Lists of lights	Reg. V/20 of SOLAS	All ships	
28	LSA Code		All ships	
29	Manual for use by the Maritime Mobile and Maritime Mobile Satellite Service	ITU Radio Regulations Section VA	All ships	
30	MFAG	Para. 3.1.2 of BC Code	Ships carrying dangerous cargoes	
31	MODU Code, 1979		Mobile offshore drilling unit	Built before 1 May 1991
32	MODU Code, 1989		Mobile offshore drilling unit	Built on or after 1 May 1991
33	Navigation Tables		All ships	
34	Nautical Almanac		All ships	
35	Nautical Charts	Reg. V/20 of SOLAS	All ships	
36	Notices to mariners	Reg. V/20 of SOLAS	All ships	
37	SMCP		All ships	
38	STCW Code		All ships	
39	Safe Use of Pesticides in Ships	Para.3.6.2 of BC Code	Ships carrying grain	
40	Sailing directions	Reg. V/20 of SOLAS	All ships	
41	Tide tables	Reg. V/20 of SOLAS	All ships	
42	Timber Code		Ships carrying timber	
43	ISPS Code	Chapter X 1 - 2 of SOLAS	All ships engaged on international voyages	Except cargo ships. GT below 500

Øvrige dokumenter for skip

1.1 Skipsmedisin

(Medical supply)

Helsedepartementets forskrift 9. mars 2001 nr. 439, med vedlegg, fastsetter hva skip skal utstyres med av legemidler, sykepleieartikler, m.m.
Gjelder alle norske skip med noen få unntak.

1.2 Medisinske

håndbøker, m.m.

(A first-aid booklet)

I henhold til forskrift 9. mars 2001 nr. 439 skal det om bord være en egnet førstehjelpshåndbok på norsk og engelsk beregnet til skip. Krav om norsk eller engelsk førstehjelpshåndbok kan fravikes dersom det kan dokumenteres at skipets mannskap er språkkyndig i samsvar med førstehjelpshåndboken som medbringes. Førstehjelpshåndboken skal oppbevares sammen med utstyret av legemidler, m.m.

1.3 Kort rettleiding om førstehjelp

(A brief guide to first aid)

I henhold til forskrift 9. mars 2001 nr. 439 skal det om bord finnes en rettleiding om førstehjelp som skal oppbevares sammen med skipsmedisinen i det enkelte redningsmiddel. Rettleidingen skal være på egnet språk og skal, på skip som går i norske farvann, være på norsk og engelsk.

1.4 Tariffavtaler.

(Collective Wage Agreements)

I henhold til NIS-lovens § 10 og Sjømannslovens § 52 skal skipsføreren sørge for at det ombord finnes eksemplarer av de tariffavtaler som det er vist til i de ansettelsesavtaler som er inngått med mannskapet.

1.5 Feriebestemmelser

(Provisions on Holidays)

Lov om ferie 29. april 1988 samt forskrift 22. desember 1989 om ferie for arbeidstakere på skip, fastsetter til sammen ferieretigheter for arbeidstakere på skip. Kommunaldepartementet har ansvaret for ferieloven. Nærings- og handelsdepartementet har ansvaret for forskriften om ferie.

1.6 ILO- konvensjon nr. 68

(Food and catering – Ships' Crews-Convention 1946)

I forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip, er det anført hvilke av konvensjonens artikler som skal følges.
Gjelder nye og eksisterende skip med BT på 50 og derover.

1.7 ILO- konvensjon nr. 92

(Accommodation of Crews Convention, revised 1949)

I forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip, er det anført hvilke av konvensjonens artikler som skal følges.
Gjelder nye og eksisterende skip med BT på 50 og over.

1.8 ILO-konvensjon nr. 133 om mannskapsinnredning om bord

(Accommodation of Crews – supplementary provisions- Convention 1970)

I forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip, er det anført hvilke av konvensjonens artikler som skal følges.
Kravene i ILO konvensjon nr. 133 skal følges for nye skip og ellers slik det fremgår av den enkelte bestemmelse i forskriften.

D. Dagbøker, journaler, m.m.

Innledning

For å kunne gi en enkel oversikt over hvilke dagbøker, journaler, m.m., som skal føres på det enkelte skip, er dette fremstilt i form av et diagram.

Endel dagbøker, journaler, m.m., skal føres av alle skip, noe avhengig av type og størrelse. Under «1. Alle skip» er ført opp de dagbøker, m.m., som ethvert skip skal føre en eller flere av. Referansenummeret viser til den etterfølgende beskrivelse av hvilken konvensjon / forskrift hvor kravet om journalføring er fastsatt og hvor det er angitt mer detaljerte bestemmelser. Videre er det angitt hvilke skip bestemmelsen gjelder for. I tillegg skal noen skip føre spesielle dagbøker avhengig av hvilke funksjoner / hvilke laster det er godkjent for. Dette fremgår av diagrammet.

Ved å sette en ring rundt referansenummeret til de dagbøker, journaler, etc., som er aktuelle for det enkelte skip, vil diagrammet gi en oversikt over de som det individuelle skip er pliktig til å føre.

1. Alle skip			
1.1.	Dekksdagbok		
1.2.	Maskindagbok		
1.3.	Radiodagbok		
1.4.	Oljedagbok I		
1.5.	Søppeldagbok		
1.6.	Hviletidsskjema		
1.7.	Kontrollbok for løfteinnretninger		
1.8.	Kontrollbok for skipsmedisin		
1.9.	Vedlikeholdsjournal for redningsredskap		
1.10.	Forhørsprotokoll		
1.11.	Verne- og miljøprotokoll		
1.12.	Vernebok		
1.13.	Sertifikater og kvalifikasjoner, fortegnelse		
1.14.	Journal for kjemikalier		
2. Beredskapsfartøy		3. Lasteskip	
2.1.	Registreringer	3.1.	Oljedagbok II
		3.2.	Lastedagbok

D. Dagbøker, journaler, m.m.

1. Alle skip

1.1. Dekksdagbok (Log-book)

I henhold til sjøloven og forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger, skal det føres dekksgdagbok.

Bestemmelsen gjelder for alle skip i utenriks fart og for skip med en BT på 50 og over, i innenriks fart.

1.2. Maskindagbok (Engine room log)

I henhold til forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger, skal det føres maskindagbok.

Bestemmelsen gjelder for maskindrevet skip som går i utenriks fart, unntatt skip med en BT på under 300 som går i stor kystfart eller mindre fartsområde.

1.3. Radiodagbok (Radio log)

I henhold til SOLAS IV skal det føres radiodagbok.

Bestemmelsen gjelder for alle «SOLAS-konvensjons-skip», d.v.s. alle passasjerskip uansett størrelse i internasjonal fart og alle lasteskip med en BT på 300 og over i internasjonal fart. Dette er også hjemlet i forskrift 27. januar 1999 nr. 149 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer- og lasteskip som omfattes av SOLAS. For skip som ikke omfattes av SOLAS-bestemmelsene gjelder forskrift 11. november 1991 nr. 731 om radiotelegrafi og radiotelefon.

1.4. Oljedagbok I (Oil Record Book I)

I henhold til MARPOL 73/78 og forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip, skal det føres oljedagbok. Bestemmelsen gjelder for alle oljetankskip med en BT på 150 og over, samt for alle andre skip med en BT på 400 og over. Føring av oljedagbok er også hjemlet i forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker, m.m., på skip.

1.5. Søppeldagbok (Garbage Record Book)

I henhold til MARPOL Annex V regel 9 og forskrift 15. september 1992 nr. 693 om innretning og føring av dagbøker på skip og flyttbare innretninger, § 13, skal det føres søppeldagbok. Dette gjelder på alle skip med en BT på 400 og derover, på alle skip som fører 15 personer eller flere, og på alle flyttbare innretninger. Opptegnelser kan også føres i en del av skipets offisielle dagbok.

1.6. Hviletidsskjema (Resting Time Sheet)

I henhold til forskrift 8. juli 2002 nr. 698 om arbeidsordninger, registrering og kontroll av hviletid om bord på skip, skal registrering og føring av hviletidsskjema utføres av hvert enkelt besetningsmedlem.

Bestemmelsen gjelder alle tilsatte på norske skip.

1.7. Kontrollbok for løfteinnretninger og laste- og losseredskap på skip (Register of Ships' Lifting Appliances and Cargo Handling Gear)

Forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip.

En kontrollbok og eventuelt en Riggprotokoll skal føres.

Bestemmelsen gjelder for alle skip uansett størrelse som har laste- og losseinnretninger som benyttes ved kai, i havn eller annet sted i helt innelukket farvann.

- 1.8. Kontrollbok for skipsmedisin** (Log for Control of Ship Medicine) I henhold til forskrift 9. mars 2001 nr. 439 om skipsmedisin, skal skipet ha en innbundet og paginert kontrollbok til innføring av innkjøp, utlevering og innsending for destruksjon av narkotika, m.m.
I henhold til forskriften skal all utlevering av legemidler nedtegnes av den som utleverer legemidlet.
Bestemmelsen gjelder for alle norske skip med tilhørende redningsmidler (med noen få unntak).
- 1.9. Vedlikeholdsjournal for redningsredskap** (Log for Records of Inspections and Maintenance) I henhold til SOLAS III og forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper, m.m., på passasjer- og lasteskip, skal det føres en journal hvor det skal innføres opplysninger om inspeksjon og vedlikehold av det enkelte utstyr.
Bestemmelsen gjelder for alle skip uansett størrelse.
- 1.10. Forhørsprotokoll** (Protocol for the Questioning of Seamen on board) I henhold til sjømannslovens § 16, pkt. 3, skal det ved avhør ombord føres inn de avgitte forklaringer i skipsdagboken eller i en særskilt protokoll.
Bestemmelsen gjelder for alle norske skip.
- 1.11. Verne- og miljøprotokoll** (Protection and Environment Committee Log) I henhold til forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse, skal verne- og miljøutvalgets virksomhet nedtegnes i en særskilt protokoll som skal undertegnes av medlemmene.
Bestemmelsen gjelder for alle skip med en samlet besetning på 3 personer eller mer.
- 1.12. Vernebok** (Accident Prevention Log) I henhold til forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse, skal verneombudet i egen vernebok gjøre nedtegnelser om sitt arbeid.
Bestemmelsen gjelder for alle skip med en samlet besetning på 3 personer eller mer.
- 1.13. Fortegnelse over besetningens sertifikater og kvalifikasjoner** (Summary of Qualifications, etc. of Ship's Personnel) I henhold til forskrift 17. mars 1987 nr. 175 om bemanning av norske skip, skal det finnes en samlet fortegnelse over besetningens sertifikater og kvalifikasjoner om bord.
Fortegnelsen skal føres på fastsatt skjema og gjelder for alle skip som har bemanningsoppgave.
Skjema foreligger med norsk tekst for NOR-skip og med engelsk tekst for NIS-skip.
- 1.14. Journal for kjemikalier** (Record for the use of Chemicals) I henhold til forskrift 11. januar 2001 nr. 21 om vern av arbeidstakere på skip mot eksponering for kjemikalier, skal det om bord føres en egen journal med opplysninger om innkjøp, oppbevaringsforhold og mengde av spesifiserte kjemikalier.
Det skal fremgå av journalen hvem kjemikaliet er utlevert til, utlevert mengde og hva det skal brukes til.
Arbeidstakeren skal kvittere for mottakelsen.
Bestemmelsen gjelder for alle fartøy som omfattes av Sjømannsloven.

2. Beredskapsfartøy

- 2.1. Registrering av effektivitet** Forskrift 16. oktober 1991 nr. 853 om beredskapsfartøy.
(Registration of Efficiency) Fartøyet skal ha et system for registrering og systematisering av erfaringer, herunder også effektiviteten til beredskapsutstyret. Det er også satt krav om systemer for registreringer.
Bestemmelsen gjelder for alle beredskapsfartøy.

3. Lasteskip

- 3.1. Oljedagbok II** MARPOL, Annex I, Regel 20.
(Oil Record Book II) Forskrift 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensning fra skip, m.m.
Ethvert oljetankskip med en BT på 150 og over skal føre en oljedagbok.
- 3.2. Lastedagbok** MARPOL, Annex II, Regel 9.
(Cargo Record Book) Forskrift 2. april 1987 nr. 230 om hindring av forurensning ved skadelige, flytende stoffer som transporteres i bulk.
Alle skip som fører skadelige, flytende stoffer i bulk skal føre en lastedagbok.
(Skadelige, flytende stoffer er listet opp i MARPOL, Vedl. II, Bilag II)

VII Oversikt over hvor enkelte relevante EU rettsakter er gjennomført

Oversikt over hvor enkelte relevante EU rettsakter er gjennomført

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 80/987	Direktiv om garanti for trygderettigheter og garanti for lønns- og hjemreise-utgifter ved arbeidsgivers konkurs.	1980 20.oktober	1994 1.januar Annex XVIII,24	Alle skip (NIS)	Forskrift 23. desember 1993 nr 1253 om lønns- og hjemreisegaranti ved arbeidsgivers konkurs
Direktiv 91/533	Direktiv om arbeidstakers plikt til å underrette arbeidstaker om vilkårene i arbeidskontrakten og ansettelsesforholdene for øvrig.	1991 14.oktober	1994 21.mars Annex XVIII,25	Alle skip	Forskrift 3. februar 1986 nr. 230 om ansettelsesavtale og hyreoppgjørskjema samt sjømannsloven
Direktiv 92/85	Direktiv om tilrettelegging av arbeid for gravide	1992 19.oktober	1994 21.mars Annex XVIII,16d	Alle skip	Forskrift 15. februar 1995 nr. 382 om permisjon ved svangerskap, fødsel og adopsjon.
Direktiv 96/34	Direktiv om foreldres rett til permisjon i forbindelse med fødsel m.v.	1996 3.juni	1999 26.mars Annex XVIII,32	Alle skip	Forskrift 15. februar 1995 nr. 382 om permisjon ved svangerskap, fødsel og adopsjon.
Direktiv 98/59	Direktiv om harmonisering av lovgivning ved kollektiv oppsigelse. Følger av direktivets artikkel 1 nr.2 bokstav c at direktivet ikke kommer til anvendelse på skip.	1998 20.juli	1999 26.mars Annex XVIII,22	Ikke relevant	Ikke implementert.
Direktiv 1999/70	Direktiv om midlertidig ansatte og ikke-diskriminering i forhold til fast ansatte.	1999 28.juni	2000 19.mai Annex XVIII,32a	Alle skip	Sjømannsloven § 3.
Direktiv 2000/43	Direktiv om likebehandling p.g.a. etnisk opprinnelse eller rase. Gjelder ikke tredjelandets statsborgere	2000 29.juni	Omfattes ikke av EØS avtalen	Alle skip	Gjennomført horisontalt i diskrimineringslov. Selv om Norge juridisk ikke er forpliktet til å gjennomføre direktivet, har man valgt av politiske grunner å ha tilsvarende regler som i EU
Direktiv 2002/74	Direktiv om tilnærming av medlemsstatenes lovgivning om vern mot arbeidsgivers insolvens	2002 23.september	2003 26.september	Passasjer- og lasteskip	Forskriftsendring ikke nødvendig ettersom norsk lovgivning allerede dekker innholdet i direktivet. Avklart med arb.tils.

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 93/103	Direktiv om sikkerhetstiltak på fiskefartøy	1993 23.november	1994 21.mars Annex XVIII,16g	Fiskefartøy	Direktivet er gjort gjeldende i 13 ulike forskrifter (hovedsakelig særforordninger for fiskefartøy).
Direktiv 2001/45	Direktiv som endrer direktiv 89/655 om arbeid i høyden (bl.a. stiger/stilaser).	2001 27.juni	2002 19.april Annex XVIII	Alle skip	Forskrift om sikkerhetstiltak på last- og passasjerskip, samt forskrift 13.juni 2000 nr.660 (fiskefartøy).
Direktiv 89/391	Rammedirektiv om helse og sikkerhet på arbeidsplassen. En rekke direktiver er gitt i medhold av dette direktivet (såkalte datterdirektiver).	1989 12.juni	1994 1.januar Annex XVIII,8	Alle skip	Forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.
Direktiv 90/269	Direktiv om manuell håndtering av last	1990 29.mai	1994 1.januar Annex XVIII,12	Alle skip	Forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.
Direktiv 91/383	Direktiv om midlertidig ansatte og tilrettelegging av arbeidet deres.	1991 25.juni	1994 1.januar Annex XVIII,16	Alle skip	Forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.
Direktiv 92/29	Direktiv om medisinsk behandling på skip	1992 31.mars	1994 21.mars Annex XVIII,16a	Alle skip	Forskrift 9.mai 2003 nr.687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatretigheter på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger (RSR 04/2003), forskrift 2. oktober 1972 nr 4 om beregning av passasjerantall og passasjerbekvemmeligheter m.v. (gjelder sykrom/lege). Hovedgjennomføring er i forskrift 9. mars 2001 om skipsmedisin, fastsatt av Sosial- og helsedepartementet.
Direktiv 92/58	Direktiv om skilting på arbeidsplasser når helsefarlig arbeid pågår/ved helsefarlige steder. Følger av artikkel 1 nr.3 at direktivet ikke gjelder skipsfart. UD har i brev fra 1994 bekreftet at direktivet ikke kommer til anvendelse for skip. Avklares internt.	1992 26.juni	1994 21.mars Annex XVIII,16c	Ikke relevant	Ikke implementert.
Direktiv 98/83	Direktiv om drikkevann. Gjelder også for skip.	1998 13.november	2001 31.januar Annex XX,7a	Alle skip	Forskrift av 15. september 1992 nr 707 om innredning og om forpleiningstj. på skip. Hovedgjennomført i forskrift av 4.12. 2001 no. 1372 om vannforsyning og drikkevann (Drikkevannsforskriften), fastsatt av Sosial og helsedepartementet.

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 1999/92	Direktiv om beskyttelse av arbeidstakere mot eksplosive stoffer. Gjelder i utgangspunktet ikke skip hvor IMO bestemmelser får anvendelse, jf. artikkel 2 bokstav e.	1999 16.desember	2000 10.november Annex XVIII,16i	Ikke relevant	Ikke gjennomført.
Direktiv 2002/44	Direktiv om vibrasjoner.	2002 25.juni	2003 16.mai Annex XVIII	Alle skip	Forskrift 1.januar 2005 nr.8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip
Direktiv 2003/10	Direktiv om minimumskrav for arbeidstakernes helse og sikkerhet som er relatert til støy.	2003 6.februar	2003 26.sept.	Alle skip	Forskrift 1.januar 2005 nr.8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for arbeidstakere på skip
Direktiv 94/33	Direktiv om vern av unge på arbeidsplassen. Bestemmelser om nattarbeid, arbeidstid m.v.	1994 22.juni	1996 28.juni Annex XVIII,29	Alle skip	Forskrift 25. april 2002 nr. 423 om arbeid og utplassering av ungdom på norsk skip (RSF 02/2002)
Direktiv 1999/95	Direktiv om håndhevelse av arbeids- og hviletidsbestemmelser som fastsatt i direktiv 1999/63.	1999 13.desember	2000 27.oktober Annex XIII,56h	Passasjer- og lasteskip	Forskrift 8. juli 2002 nr 968 om arbeidsordninger, registrering og kontroll av hviletid om bord på skip (RSF 05/2002) og forskrift 1. juli 2003 nr.969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v. (RSR 04/2003).
Direktiv 1999/63	Rammeavtale inngått mellom arb.giver og arb.taker org. om arbeids- og hviletid som gjennomfører ILO nr.180 i tilpasset form.	1999 21.juni	2000 27.oktober Annex XVIII,32b	Passasjer- og lasteskip	Forskrift 17. mars 1987 nr 175 om bemanning av norske skip, forskrift 19. oktober 2001 nr.1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip (RSF 09/2002), forskrift av 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse. Hovedgjennomføring av direktivet er i lov om arbeids- og hviletid.
Direktiv 2003/88	Direktiv som kodifiserer direktiv 2000/34 og direktiv 93/104. Ingen materielle endringer.	2003 4.november	2004 23.april Annex XVIII	Fiskefartøy	Forskrift 25. juni 2003 om arbeids- og hviletid på fiske- og fangstfartøy.
Direktiv 2000/54	Direktiv om beskyttelse av arbeidstakere mot biologiske faktorer. Konsoliderer 5 tidligere direktiver, bl.a. 90/679 med senere endringer.	2000 18.september	2001 20.juni Annex XVIII,15	Alle skip	Forskrift 11. januar 2001 nr. 20 om vern mot biologiske faktorer (RSF 02/2001). Referanse til direktivet mangler i ingressen til forskriften.
Direktiv 98/24	Direktiv om kjemiske faktorer/kreftfremkallende stoffer.	1998 7.april	1999 16.juli Annex XVIII,16h	Alle skip	Forskrift 11. januar 2001 nr. 21 om vern mot kjemikalier (RSF 03/2001).

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 2000/39	Direktiv om kjemiske faktorer. Setter visse grenseverdier.	2000 8.juni	2001 23.februar Annex XVIII,16j	Alle skip	Forskrift 19.desember 2001 om endring av forskrift 11. januar 2001 nr. 21 om vern mot kjemikalier.
Direktiv 2004/37	Direktiv om kreftfremkallende stoffer. Kodifisering av direktiv 90/394, 97/42 og 1999/38.	2004 29.april	2005 21.oktober Annex XVIII nr. 14a	Alle skip	Forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse (RSR 20/2004: Direktivet gjorde det ikke nødvendig med forskriftsendring)
Direktiv 89/686	Direktiv som stiller krav til produksjon og omsetning av personlig verneutstyr, bl.a. CE merking. Sdir har ikke implementeringsansvar for direktivet, men våre forskrifter henviser til direktivet.	1989 21.desember	1994 1.januar Annex II.XXII,1	Ikke relevant	Ikke implementert. Implementert av Direktoratet for samfunnsberedskap og brannsikkerhet (forskrift om personlig verneutstyr)
Direktiv 89/656	Direktiv om bruk av personlig verneutstyr.	1989 30.november	1994 1.januar Annex XVIII,11	Alle skip	Forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse og forskrift 15. juni 1987 nr 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer, lasteskip og lektre.
Direktiv 89/655	Direktiv om bruk av personlig verneutstyr.	1989 30.januar	1994 1.januar Annex XVIII,10	Alle skip	Forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.
Direktiv 95/63	Direktiv om bruk av personlig verneutstyr. Endrer direktiv 89/655.	1995 5.desember	1996 27.november Annex XVIII,10	Alle skip	Forskrift 4. august 2000 nr. 808 om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse.
Direktiv 89/336	Direktiv om elektromagnetisk kompatibilitet	1989 3. mai	1994 1.januar Annex II.X,6	Passasjer og lasteskip	Forskrift av 15. september 1992 nr 695 om bygging av passasjer- og lasteskip og lektre og forskrift av 5. januar 1998 nr 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip (Implementert av DSB)
Direktiv 92/31	Direktiv om elektromagnetisk kompatibilitet. Endrer direktiv 89/336.	1992. 28.april	1994 21.mars Annex II.X,6	Passasjer og lasteskip	Forskrift av 15. september 1992 nr 695 om bygging av passasjer- og lasteskip og lektre og forskrift 5. januar 1998 nr 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip (Implementert av DSB)
Direktiv 94/25	Direktiv om produksjon og omsetning av fritidsfartøy. Bl.a. krav til CE merking.	1994 16.juni	1995 15.desember Annex XXXI,1	Fritidsbåter	Forskrift om konstruksjon, produksjon og omsetning m.v av fritidsfartøy. 14. juni 1996

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 2003/44	Direktiv som endrer direktiv 94/25 med krav miljøkrav til fritidsbåter	2003 16.juni	2005 11.mars Annex II	Fritidsbåter	Forskrift 20. desember 2004 nr.1820 om produksjon og omsetning m.v av fritidsfartøy. Se RSR 16/2004
Direktiv 97/70	Direktiv om harmoniserte sikkerhetsstandarder for fiskefartøy over 24 meter. Gjennomfører Torremolinos-protokollen med visse modifikasjoner	1997 11.desember	1999 5.november Annex XIII,56g	Fiskefartøy	Forskrift av 13. juni 2000 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover, forskrift 1. juli 2003 nr.969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v.
Direktiv 98/18	Direktiv om sikkerhetsstandarder for passasjerskip i innenriks fart. Krav til bygging, besiktelse, utstyr m.v.	1998 17.mars	1999 25.juni Annex XIII,56f	Passasjerskip	Forskrift av 15. september 1992 nr 707 om innredning og om forpleiningstj. på skip, forskrift av 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart, forskrift av 22. desember 2000 nr. 1574 om tilleggskrav for manøvrering, styringsdyktighet, utrustning og operasjon av hurtiggående passasjerfartøy under 24 meter i innenriks fart, forskrift 1. juli 2003 nr.969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v.
Direktiv 2002/25	Endring av vedlegg 1 i til direktiv 98/18.	2002 5.mars	2003 5.desember Annex XIII,56f	Passasjerskip	Forskrift 29.juli 2004 (RSR 10/2004) om endring av forskrift av 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart (Direktivet gjennomført første gang 19.desember 2003 ved RSR 15/2003 i dansk utg.)
Direktiv 2002/35	Direktiv om harmoniserte sikkerhetsstandarder for fiskefartøy over 24 meter. Endrer direktiv 97/70	2002 25.april	2003 14.mars Annex XIII,56g	Fiskefartøy	Forskrift 30.desember 2002 (RSF 11/2002) som endrer forskrift av 13. juni 2000 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover
Direktiv 2003/25	Direktiv om stabilitetskrav til ro-ro passasjerskip. Gjennomfører Stockholmsavtalen i nasjonal fart	2003 14.april	2003 7.november Annex XIII	Passasjerskip	Forskrift [30.november 2004] (RSR XX2004) som endrer forskrift 28.mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 2003/24	Direktiv som gir nytt vedlegg 3 til direktiv 98/18. Krav til å tilpasse skipet personer med funksjonshemming.	2003 14.april	2003 7.november Annex XIII	Passasjer-skip	Forskrift [30.november 2004] (RSR XX2004) som endrer forskrift 28.mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.
Direktiv 2005/12	Direktiv om stabilitetskrav til ro-ro passasjerskip som endrer direktiv 2003/25. Først og fremst endrede krav til modelltest metoden.	2005 18.februar	2005 30.september	Passasjer-skip	(RSR 03/2006).
Direktiv 2002/84	Direktiv om opprettelse av COSS (komité til å bistå Kommisjonen innenfor den maritime sektor). Direktivet endrer en rekke maritime direktiver og bestemmer at internasjonale konvensjoner med senere endringer skal gjelde.	2002 5.november	2003 5.desember Annex XIII,	Alle skip	Implementert i 15 forskrifter, men kun små justeringer. Se RSR 15/2003.
Forordning 2099/2002	Forordning om opprettelse av COSS (komité til å bistå Kommisjonen innenfor den maritime sektor). Forordningen endrer en rekke maritime forordninger og bestemmer at internasjonale konvensjoner med senere endringer skal gjelde.	2002 5.november	2003 16.mai Annex XIII,	Alle skip	Implementert i ulike forskrifter, men kun små justeringer. Se RSR 15/2003.
Forordning 1406/2002	Forordning som oppretter EMSA	2002 27.juni	2003 20.juni Annex XIII	Alle skip	Gjennomføring ikke nødvendig. Stortinget gitt sitt samtykke høsten 2003.
Forordning 1644/2003	Forordning om administrative forhold rundt EMSA. Ingen materielle krav	2003 22.juli	2004 23.april	Alle skip	Gjennomføring ikke nødvendig.
Forordning 724/2004	Forordning som gir tilleggsoppgaver til EMSA: Oljevernberedskap, godkjenning av utdanningsinst. I 3.land og security	2004 31.mars	2004 29.oktober Annex XIII	Alle skip	Gjennomføring ikke nødvendig.
Forordning 415/2004	Forordning som endrer forordning 2099/2002. Kun mindre justeringer.	2004 5.mars	2004 9.juli Annex XIII	Alle skip	Implementering ikke nødvendig. Ikke krav/rettigheter.
Forordning 179/98	Forordning om sikkerhetsstyringssystem på ro-ro passasjerskip. Endrer forordning 3051/95	1998 23.januar	1998 30.oktober Annex XIII,56c	Passasjer-skip	Forskrift av 23. desember 1999 nr 1529 om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip
Direktiv 98/41	Direktiv om registrering av passasjerer	1998 18.juni	1999 29.januar Annex XIII,56e	Passasjer-skip	Forskrift av 6. september 1999 nr 1047 om opptelling og registrering ombordværende på passasjerskip

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 2001/96	Direktiv om sikker lasting og lossing av bulkskip som frakter faste bulklaster	2001 4.desember	2002 31.mai Annex XIII,56k	Lasteskip	Forskrift 29.august 2003 nr. 1114 om sikker lasting og lossing av bulkskip (RSR 11/2003). Fastsett i fellesskap med Kystverket/delt implementering.
Forordning 1970/2002	Forordning om sikkerhetsstyringssystem på ro-ro passasjerskip. Endrer forordning 3051/95	2002 4.november	2003 16.mai Annex XIII,56c	Passasjerskip	Forskrift 13.mai 2004 (RSR 04/2004) om endring av forskrift av 23. desember 1999 nr 1529 om sikkerhetsstyringssystem for passasjerskip
Forordning 2978/94	Om gjennomføring av IMO-res A 747 (18) om anvendelse av tonnasje-måling av ballastrom i oljetankskip med separate ballasttanker	1994 21.november		Lasteskip	Forskrift av 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse m.v. som foretas i henhold til sjødyktighetsloven m.v. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift). Hovedgjennomføring er foretatt i forskrift om havneavgifter m.v. av 2.desember 1994 nr.1077, fastsatt av Fiskeridep.)
Direktiv 94/57	Direktiv om krav til klassifikasjonsselskaper	1994 22.november	1995 19.mai Annex XIII,55b	Alle skip	Forskrift 15. juni 1987 nr 506 om besiktelser for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere og om andre besiktelser m.v. forskrift 5. januar 1998 nr 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip, forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart
Direktiv 95/21	Direktiv om havnestatskontroll. Gjennomfører bl.a. Paris MOU.	1995 19.juni	1996 23.mars Annex XIII,56b	Alle skip (under fremmed flagg)	Forskrift 1. juli 2003 nr.969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v. (RSR 09/2003). Opprinnelig implementert i forskrift 1.juli 1996 nr. 774 om kontroll av fremmede skip m.v. (nå opphevet), samt forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse m.v. som foretas i henhold til sjødyktighetsloven m.v. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift)

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 97/58	Direktiv om krav til klassifikasjonsselskaper. Endrer direktiv 94/57	1997 26.september	1998 30.april Annex XIII,55b	Alle skip	Forskrift 15. juni 1987 nr 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere og om andre besiktelse m.v, forskrift 5. januar 1998 nr 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip, forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart
Direktiv 98/42	Direktiv om havnestatskontroll. Endrer direktiv 95/21.	1998 19.juni	1999 29.januar Annex XIII,56b	Alle skip (under fremmed flagg)	Forskrift 1. juli 2003 nr.969 om kontroll med fremmede skip og flytbare innretninger i norske havner m.v. (RSR 09/2003). Opprinnelig implementert i forskrift 1.juli 1996 nr. 774 om kontroll av fremmede skip m.v. (nå opphevet).
Direktiv 98/25	Direktiv om havnestatskontroll. Gjør gjeldende endringer i SOLAS/MARPOL. Endrer direktiv 95/21.	1998 27.april	1999 26.mars Annex XIII,56b	Alle skip (under fremmed flagg)	Forskrift 1. juli 2003 nr.969 om kontroll med fremmede skip og flytbare innretninger i norske havner m.v. (RSR 09/2003). Opprinnelig implementert i forskrift 1.juli 1996 nr. 774 om kontroll av fremmede skip m.v. (nå opphevet).
Direktiv 1999/97	Direktiv om havnestatskontroll. Endrer direktiv 95/21.	1999 13.desember	2000 2.august Annex XIII,56b	Alle skip (under fremmed flagg)	Forskrift 1. juli 2003 nr.969 om kontroll med fremmede skip og flytbare innretninger i norske havner m.v. (RSR 09/2003). Opprinnelig implementert i forskrift 1.juli 1996 nr. 774 om kontroll av fremmede skip m.v. (nå opphevet).
Direktiv 1999/35	Kontroll av passasjerskip som går i rutefart mellom havner innenfor EØS (vertsstatskontroll)	1999 29.april	1999 17.desember	Passasjerskip	Forskrift 20. mars 2001 nr. 373 om kontroll med roroferger, hurtiggående passasjerfartøyer uansett flagg i rutetrafikk (vertsstatskontroll) (RSF 07/2001), forskrift av 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart, forskrift 15. september 1992 nr 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangement,

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 2001/105	Direktiv om krav til klaseselskaper. Del av Erika I pakken. Endrer direktiv 94/57.	2001 19.desember	2002 31.mai Annex XIII,55b	Alle skip	Forskrift 18.juli 2003 (RSR 10/2003) om endring av forskrift 15. juni 1987 nr 506 om besiktelser for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere og om andre besiktelser m.v
Direktiv 2001/106	Direktiv om krav til klaseselskaper. Del av Erika I pakken. Endrer direktiv 95/21. Stiller bl.a. krav til at Sdir skal kontrollere fremmede skip hele døgnet	2001 19.desember	2002 31.mai Annex XIII,55b	Alle skip (under fremmed flagg)	Forskrift 1. juli 2003 nr.969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v. (RSR 09/2003).
Direktiv 92/51	Direktiv om gjensidig godkjenning av utdanning. Horisontalt direktiv som også omfatter maritim utdanning. Direktiv 2001/25 gir imidlertid særbestemmelser for sjøfolk	1992 18.juni	1994 21.mars Annex VII,1a	Alle skip	Forskrift 9.mai 2003 nr.687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger (RSR 04/2003). Notifisert til ESA på nytt 19.september 2003.
Direktiv 99/42	Direktiv som endrer direktiv 95/21 om gjensidig godkjenning. Endringen berører ikke Sdir.	1999 7.juni	2000 27.oktober	Alle skip	Forskrift 9.mai 2003 nr.687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger (RSR 04/2003) og forskrift 19. oktober 2001 nr.1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip (RSF 09/2002)
Direktiv 2000/05	Direktiv som endrer direktiv 95/21 om gjensidig godkjenning. Endringen berører ikke Sdir.	2000 25.februar	2000 27.oktober Annex VII,1a	Alle skip	Forskrift 9.mai 2003 nr.687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger (RSR 04/2003)

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 2001/25	Direktiv som gjør gjeldende STCW konv. og STCW koden. Gjensidig godkjenning av utdanning/sertifikater. Også bestemmelser om havnestatskontroll	2001 4.april	2002 1.mars Annex XIII,56j	Passasjer og lasteskip	Forskrift 9.mai 2003 nr.687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger (RSR 04/2003), forskrift 27. januar 1999 nr 149 om radioanlegg og radiotjeneste på passasjer- og lasteskip som omfattes av SOLAS, forskrift 19. oktober 2001 nr.1309 om helseundersøkelse av arbeidstakere på skip, forskrift 1. juli 2003 nr.969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v. forskrift 20. mars 2001 nr. 373 om kontroll med roroferger, hurtiggående passasjerfartøyer uansett flagg i rutetrafikk (vertsstatskontroll), forskrift 29. juni 1984 nr 1319 om kontroll med skip som fører passasjerer i farvann ved Svalbard. Ny notifisering sendt NHD 16.mars 2004.
Direktiv 2003/103	Direktiv som endrer direktiv 2001/25 om min. utd. for sjøfolk. Direktiv som bl.a. gir Kommisjonen fullmakt til å godkjenne utdanning fra 3.land	2003 17.november	2004 9.juli Annex XIII	Passasjer og lasteskip	Forskrift 9.mai 2003 nr.687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger
Direktiv 2005/23	Direktiv som gjennomfører endringer i STCW konvensjonen. Små endringer.	2005 8.mars	2005 2.desember	Passasjer og lasteskip	Forskrift 9.mai 2003 nr.687 om kvalifikasjonskrav og sertifikatrettigheter på norske skip, fiske- og fangstfartøy og flyttbare innretninger (Direktivet gjorde det ikke nødvendig med forskriftsendring)
Direktiv 2000/59	Mottaksordninger for avfall fra skip og lasterester	2000 27.november	2001 19.juni Annex XIII,56i	Alle skip	Forskrift 1.juni 2004 nr.931 om begrensning av forurensing, fastsatt av Miljøverndep. Opprinnelig implementert i forskrift 12. oktober 2003 nr. 1243 om levering og mottak av avfall og lasterester fra skip (nå opphevet)
Forordning 782/2003	Forordning om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip.	2003 14.april	2003 7.november Annex XIII 56p	Alle skip	Forskrift 20.november 2003 nr.1388 om forbud mot organiske tinnforbindelser på skip (RSR 14/2003)

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Forordning 417/2002	Forordning om forsert utfasing av enkeltskrog. Gjør bindende frivillige bestemmelser i MARPOL.	2002 18.februar	2002 27.september Annex XIII	Lasteskip	Forskrift 20.februar 2003 nr. 254 om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrogdesign el.tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog(RSR 01/2003)
Forordning 1726/2003	Forordning om forsert utfasing av enkeltskrog. Endrer forordning 417/2002 og forserer fristene ytterligere. Del av oppfølging av Prestige ulykken.	2003 22.juli	2004 8.juni Annex XIII	Lasteskip	Forskrift 15.juni 2004 (RSR 06/2004) om endring av forskrift 20.februar 2003 nr. 254 om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrogdesign el.tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog
Forordning 2172/2004	Endrer forordning 417/2002.	2004 17.desember	2005 29. april Annex XIII, 56m	Lasteskip	Forskrift 3. mai 2005 om endring av forskrift 20.februar 2003 nr. 254 om fremskyndet innføring av krav om dobbeltskrogdesign el.tilsvarende design for oljetankskip med enkeltskrog
Forordning 789/2004	Forordning om forenklet overføring mellom registre innenfor EØS av lasteskip over 500 BRT og passasjerskip	2004 21.april	2004 29.oktober Annex XVIII	Passasjer- og lasteskip	Forskrift av 15. juni 1987 nr 506 om besiktelser for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere og om andre besiktelser m.v, samt forskrifter NIS/NOR
Forordning 725/2004	Forordning om anti-terror-tiltak på skip og havner. Gjennomfører bl.a. ISPS koden for skip og havner.	2004 31.mars	2005 8.februar	Passasjer- og lasteskip, samt flyttbare innretninger	Forskrift 22. juni 2004 om sikkerhet og terrorberedskap på skip, som endret ved forskrift 4. februar 2005 (RSR 01/2005). For havner er forordningen fastsatt gjennom Forskrift 23.06.2004 NR. 1017 OM Sikkerhet og terrorberedskap i norske havner, som endret ved forskrift 18.februar 2005 (forordningen gjennomført).

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 96/98	Krav til merking av skipsutstyr, teknisk kontrollorgan, markedsovervåking m.v. (skipsutstyrsdirektivet)	1996 20. desember	1999 18. desember Annex XIII, 56d	Passasjer og lasteskip (gjelder konv.skip)	Forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften), forskrift 1. desember 1975 nr 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen. (Sjøveisreglene) forskrift av 16. juni 1983 nr. 1122 om hindring av forurensing fra skip m.m, forskrift av 15. juni 1987 nr 506 om besiktelser for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere og om andre besiktelser m.v, forskrift av 16. oktober 1991 nr 853 om beredskapsfartøy, forskrift av 15. september 1992 nr 700 om redningsredskaper m.m. på passasjer- og lasteskip, forskrift 15. september 1992 nr 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangement, forskrift av 5. januar 1998 nr 6 om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip, forskrift av 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart, forskrift av 13. juni 2000 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover, forskrift 1. juli 2003 nr. 969 om kontroll med fremmede skip og flyttbare innretninger i norske havner m.v.
Direktiv 98/85	Endring av vedlegg A i skipsutstyrsdirektivet (96/96).	1998 11. september	1999 25. september Annex XIII 56d	Passasjer og lasteskip (gjelder konv.skip)	Forskrift 20. desember 1999 nr. 1477 om endring av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften).
Direktiv 1999/19	Endrede radiokrav for fiskefartøy. Endrer direktiv 97/70	1999 18.mars	1999 17. desember Annex XIII, 56g	Fiskefartøy	Forskrift av 13. juni 2000 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover

Tittel	Kort beskrivelse	Vedtatt EU	EØS-avtl.	Gjelder for	Gjennomføring i norsk regelverk
Direktiv 2001/53	Endring av vedlegg A i skipsutstyrsdirektivet (96/96).	2001 10.juli	2002 2.februar Annex XIII 56d	Passasjer og lasteskip (gjelder konv.skip)	Forskrift 22. mars 2002 nr. 312 om endring av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften).
Direktiv 2002/75	Endring av vedlegg A i skipsutstyrsdirektivet (96/96).	2002 2.september	2003 16.mai Annex XX-XII, 56d	Passasjer og lasteskip (gjelder konv.skip)	Forskrift 7.april 2003 (RSR 02/2003) om endring av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften).
Direktiv 2003/75	Direktiv om redningsredskaper for ro-ro passasjerskip i innenriks fart. Endrer direktiv 98/18.	2003 29.juli	2003 5.desember Annex XIII,	Alle skip	Forskrift 31. mars 2004 (RSR 03/2004, endret ved RSR 10/2004 med vedlegg i norsk versjon) om endring av forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.
Direktiv 2002/59	Direktiv om trafikkovervåking, rapporteringsplikt, AIS og VDR (ferdskriver)	2002 27.juni	2003 31.januar Annex XIII,55a	Alle skip	Forskrift 30.juni 2003 (RSR 05/2003) om endring av forskrift 15. september 1992 nr 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangement, samt forskrift av 13. juni 2000 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover, samt forskrift 2.februar 2004 (RSR 01/2004) om endring av forskrift av 2. april 1987 nr. 231 om rapportering av hendelser til sjøs
Direktiv 2003/18	Gir vern for arbeidstakere mot farer ved å være utsatt for asbest	2003 27.mars	2003 26. september Annex XVIII	Alle skip	Forskrift 4. juli 2006 nr 956 om endring av Forskrift 1. januar 2005 nr 8 om arbeidsmiljø, helse og sikkerhet for arbeidstakere på skip. Matrielle endringer ikke påkrevd. Notifisert 11/7-06 (Ref 200511643)
Direktiv 2005/36	Gjensidig godkjenning av sertifikater som endrer direktiv 2001/25		2006 10 mars XIII nr 56s	Alle skip	Forskrift om endring av forskrift 9. mai 2003 nr 687 om kvalifikasjonskrav mv
Direktiv 2005/36	Gjensidig godkjenning av kvalifikasjoner - horisontalt direktiv	2005 7. september	2007 26. Oktober VII nr. 1	Alle skip	Henvvisning i forskrift 9. mai 2003 nr 687 (kvalifikasjonsforskriften)
Forordning 336/2006	Gjennomføring av koden for sikkerhetsstyring (ISM) i Fellesskapet og om oppheving av rådsforordning (EF) nr. 3051/95	2006 15. februar	2007 28. oktober XIII nr. 56u	Passasjer og lasteskip	Forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyrings-system på norske skip og flyttbare innretninger

VIII Stikkordregister

Stikkordregister

A

AIS 645
Aksept av utenlandske sertifikater 456
Alarminstruks 496, 914, 920, 1084, 1156
Ansettelsesavtale 1220
Arbeids-og hviletid 80
Arbeidstid for ungdom 1231
ARPA 644
Asbest 1331
Atkomstmidler 775
Automatisk sprinkler-, brannoppdagelses-
og brannalarmsystemer 532
Avskjed 60

B

Baderom 605
Bankfiske 349
Begjæring om besiktelse 457
Begrenset passasjerbefordring 471, 477
Belysning 602
Bemannning 741
Bemanningsoppgave 744
Beredskapsfartøy 1107
Beredskapsnivå 823, 828
Beredskapsopplæring 1193
Beredskapsplaner 918
Besiktelse 294, 450, 751, 754, 793, 901,
905, 1110
Besiktelse av elektriske anlegg 475
Besiktelse av innredningen 597
Besiktelse av slepeutstyr 474
Besiktelse for fartssertifikat 464, 467
Besiktelse for fartssertifikat for lektere 467
Besiktelse for fartstillatelse 462, 466, 468
Besiktelse for internasjonalt lastelinje-
sertifikat 469
Besiktelse for passasjersertifikat 460

Besiktelse for sikkerhetssertifikat for laste-
skip 466
Besiktelse for sikkerhetssertifikat for pas-
sajerskip 462
Besiktelse for sikkerhetssertifikat for utstyr
på lasteskip 465
Besiktelse for slepetillatelse 472
Besiktelse for tillatelse til begrenset pas-
sajerbefordring 471
Besiktelse m.m. for sikkerhetssertifikat for
konstruksjon av lasteskip 465
Besiktelser 732
Beskyttet farvann 347
Biologiske faktorer 1332, 1335, 1336,
1339, 1340, 1356
Bording 242
Brann 490, 528
Brannkontrolltegninger 497
Brannmannsutstyr 508, 532
Brannoppdagelsessystem 509
Brannpumper 507, 510, 511
Brannslukningsapparater 497, 531
Brannøvelser 496
Brennoljeinstallasjoner 503, 510
Brovakt 799, 802
Bulkskip 1144
Byggekrav 554, 1111
Byggetilsyn 553
Bygging 541, 897
Bysse 606

C

Containere 75, 408

D

Dagbøker 399
Dekksdagbok 402, 404

Dekkslast 777
Dobbeltbunn 573
Dobbeltskrogsdesign 1127
Driftsordninger 791
Driftsordninger på norske skip 791
Drikkevann 607, 1292
Dybdemåleranlegg 644
Dykkesystem 730
Dødmannsalarm 794

E

Eksosrør 502
Elektriske anlegg 903
Erstatning for tapte eiendeler 73, 1221
Europeisk fart 348
Evakueringssklier 917

F

Fallskjermlys 1082, 1155
Faremeldinger 278
Farlige laster 746
Fart på innsjøer og elver 347
Farts- og distanse måleranlegg 643
Fartsområde 345, 392, 393, 394, 397
Fartsområde 1 347
Fartsområde 2 347
Fartsområder 345
Fartssertifikat 463, 467
Fartstillatelse 459, 464, 467
Fartøyshistorikk 827
Faste brannoppdagelses- og brannalarmsys-
temer 513, 532
Faste bulklaster 757
Fastmonterte slokningsanlegg 506
Fastmonterte systemer for brannslukning
531
Fastmontert slokningsanlegg 499, 504, 506,
510
Fjordfiske 349
Flyredningstjenesten 244
Flytende gasser 753
Forsyningsskip 583
Forurensning 280, 301
Forvaltningsloven 32
Fribord 565, 579, 582, 585, 588

Fribord for lasteskip 470
Fribord for passasjerskip 469
Fritak for sjøforklaring 84, 114
Føring av last på dekk 558
Føring av passasjerer 558
Førstegangsgebyr 421, 424, 437
Førstehjelpsutstyr 1259

G

Garantiordninger 1244, 1247
Gassdrevne skip 1087
Gassfyrte anlegg 860
Gebyr 414
Gebyr for lastelinjesertifikat 434
Gebyr for måling 433
Gebyrtariff 436
Gravid 1328
Graviditet, fødsel 60
Gyrokompas anlegg 642

H

Havfiske 350
Havsnød 96
Helikopterdekk 569
Helikopteroperasjoner 782
Helseerklæring 1280
Helseundersøkelse 1278
Hjemsted 88, 206
Hovedalarmsystem 920, 1083, 1155
Hoved- og hjelpemaskineri, 555
Hurtiggående passasjerfartøy 1068
Hviletid 80
Hyre 65
Hyreoppgjørsskjema 1221

I

IMO identifikasjonsnummer 206
Innaskjærs fart 347, 348
Innelukket farvann 347
Innredning 594
Innskipningsstasjoner 1081
Installasjonsbevis 475, 863
Intakt stabilitet 557, 560, 573
Internasjonal reise 349

Internasjonalt lastelinjesertifikat for passasjer-, lasteskip og lektere 468
 Intern kommunikasjon 796
 Isolasjon 501, 503
 ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) 824

K

Kart 647
 Kjemikalier 588, 750, 1331, 1332, 1335, 1336, 1338
 Kjenningssignal 88, 206
 Klosett 605
 Kommunikasjonsutstyr 912
 Konstruksjon og styrke av skrog 554
 Kontroll 208, 210, 223
 Kontrollstasjoner 504
 Kort internasjonal reise 348
 Kosthold 606
 Kranhåndbok 853
 Kreftfremkallende kjemikalier 1338
 Kvalifikasjonskrav 1184
 Kystfiske 349
 Køyer 604

L

Landganger 776
 Lanternenes synlighet 256
 Lanterner 648
 Lanterner og signalfigurer 270
 Lanterner på små fartøy 266
 Lastedagbok 403, 406
 Lastelinjesertifikat 468
 Laste- og losseinnretninger 843
 Lastetilstander 557, 559
 Lasting og lossing av bulkskip 1140
 Lavalder 56
 Lege 1257
 Legemidler 1258
 Legeundersøkelse 65
 Lektere 588
 Lettbåter 920
 Lettskipsdata 556
 Linekastende apparat 1082, 1155
 Linekastende apparater 915

Liten kystfart 348
 Livbøye 1081, 1154
 Livbåter 919, 1158
 Losfartøy 261
 Lugar 603
 Lugarkapasitet 599
 Lån til sjømenn 1223

M

Magnetkompassanlegg 642
 Mann-over-bord-båter 1080, 1154
 Mann-overbord-båter 915, 919
 Manøver- og varselsignaler 262
 Maskindagbok 402, 405
 Maskineri 573
 Maskinrom 579, 582
 Maskinvakt 800, 807, 817
 Megafon 1074
 Miljødeklarasjon 302
 Minstealder 1184
 Mønstringsstasjoner 918, 1082, 1154, 1159
 Målebrev 198
 Måleplikt 193
 Måling 192

N

Nasjonalitetsvilkår 85
 Navigasjonshjelpemidler 635, 903
 Navigering 96
 Navn 87, 204
 Nord- og østersjøfart 348
 Norsk internasjonalt skipsregister 78
 Nødbluss 913
 Nødpeilesender 906
 Nødradiopeilesender 820, 822
 Nødsignaler 264
 Nødutganger 568

O

Offentlighetsloven 53
 Oljedagbok 403, 406
 Oljeforurensning 283
 Oljefyrte ovner 500
 Oljesøl 100
 Oppblåsbare flåter 916

Oppblåsbare redningsflåter 919
Opplæringshåndbok 920
Oppsigelsesfrister 56
Oppvarming 602
Organiske tinnforbindelser 305
Oversjøisk fart 349
Overtredelsesgebyr 444

P

Pakket farlig gods 759
Passasjerantall 882
Passasjersertifikat 459
Passasjerskip drevet med gass 1087
Personheisanlegg 776
Personlige redningsmidler 917
Personlige redningsredskaper 914
Personlig verneutstyr 1317, 1318
Person- og vareheiser 568
Propanapparater 501
Proviant-, kjøle- og fryserom 606
Purre- og kalleanlegg 642

R

Radaranlegg 643
Radio 1168
Radioanlegg 723
Radiobesiktelser 726
Radiodagbok 404, 406
Radioinstallasjoner 727
Radiokommunikasjon 626
Radiopeileanlegg 643
Radiopersonell 728, 1173
Radiovakt 811, 817, 1172
Rederiet 122
Redningsbåt 919
Redningsfarkost 430, 914, 918, 919, 1079,
1080, 1085, 1153, 1154, 1156, 1158
Redningsfarkoster 915
Redningsredskaper 1078, 1079
Redningsutstyr 480, 903, 911
Refusjonsberettigede sjøfolk 1379
Registrering 182
Registrering av andre flytende innretninger
203
Registrering av skip 89

Registrering av skip i Norsk Internasjonalt
Skipsregister (NIS) 165
Registrering av skip i norsk ordinært skips-
register 179
Renhold 608
Risikoanalyse 925
Risikovurdering 1230, 1316, 1328, 1333,
1345

S

Sammenstøt 84, 99, 113, 250
Seil 580
Seilfartøy 253, 258
Sekstant 647
Selvstyreanlegg 625
Selvstyranlegg 642, 795
Sertifikat 295, 726, 751, 754
Sertifikater 450, 905
Servicestasjoner 911
Sidepropeller 560
Signalfigurer 648
Sikkerhet og terrorberedskap 822
Sikkerhetsbemanning 742
Sikkerhetsdeklarasjon 828
Sikkerhets- og terrorberedsskapsoffiserer
827
Sikkerhetssertifikat for konstruksjon 464
Sikkerhetssertifikat for lasteskip 464
Sikkerhetssertifikat for passasjerskip 459
Sikkerhetssertifikat for utstyr 463
Sikkerhetstiltak 772
Sjøfly 262
Sjøloven 82
Sjømannslege 1281
Sjømannslov 53
Sjøveisreglene 245
Skadelige forurensende stoffer 285
Skipsbøkene 96
Skipsbøker 110
Skipsmedisin 1253
Skipsnavn 205
Skipsregister 166
Skipsregisteret 89
Skipssikkerhetsloven 119
Skipsutstyr 650
Skott i lasterom 581

Slep 257
 Slepebåt 473
 Slepebåter 474, 583
 Slepe- og ankerhånderingsutstyr 586
 Slepe- og skyvearrangement 588
 Slepertilatelse 472
 Slepning 472
 SOLAS kap. XI-1 825
 SOLAS kap. XI-2 825
 Soverom 603
 Spesialavfall i bulk 758
 Spiserom 604
 Stabilitet 556, 779
 Stabilitet i skadet tilstand 560
 Stabilitetskrav for beredskapsfartøy 1111
 Stabilitetskrav for roro passasjerskip 561
 Stansing 242
 Stor kystfart 348
 Straffelov 22
 Styreanordninger 644
 Styrehus 648
 Svangerskap, fødsel 1250
 Sykdom 607
 Sykerom 606
 Søppeldagbok 403
 Søppelforurensning 286

T

Tegninger 284, 497, 531, 549, 598, 640,
 727, 752, 846, 884, 899, 911, 1071
 Teknisk kontrollorgan 653
 Terroralarmsystem 825
 Terrorberedskapsplan (SSP) 826
 Tilleggsbemanning 744
 Timesatser for gebyr 443
 Trafikkseparasjonssystemer 251
 Truck 782

Tvangstiltak 136
 Tvistebehandling 1235

U

Ubemannet maskinrom 794
 Udyktighetserklæring 1282
 Uinnskrenket fart 349
 Ungdom 1228
 Usaklig oppsigelse 62
 Utenriks fart 348
 Utkikk 249
 Utplassering av ungdom 1234

V

Vakthold 727, 797
 Vaktordninger 799
 Vaktordninger i maskinrom 794
 Vannforsyning 1292
 Vannforsyningssystem 1295
 Vanninntrengning 564, 578
 Vannkilde 1296
 Vann tett oppdeling 574
 Vaske- og tørkerom 605
 Velferdspermisjon 59
 Ventilasjon 503, 508, 601
 Verne- og miljøutvalg 1320
 Verneombud 1320, 1321, 1322
 Vibrasjoner 1343, 1345

Ø

Øvelser 918, 1086, 1157, 1160

Å

Årsgebyr 421, 424

