

Ihht høringsliste.

Høringsbrev - endring av forskrift om brannsikring på skip som følge av endringer i SOLAS og FSS-koden

Innledning

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på offentlig høring utkast til forskrift om endring av forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip (brannsikringsforskriften).

Endringene som foreslås følger av endringer i internasjonale overenskomster som trer i kraft 1. januar 2020. Høringsfristen er derfor kortere enn normalt og satt til 1. desember 2019.

Høringsinnspill sendes til Sjøfartsdirektoratet pr. e-post til post@sdir.no.

Spørsmål om høringen kan rettes til rådgiver Kine Angeltveit på tlf. **52 74 51 83** eller via e-post til kkan@sdir.no

Bakgrunn for høringen

IMOs Maritime Safety Committee (MSC) har vedtatt endringer i sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel II-2 med virkning fra 1. januar 2020 gjennom resolusjonene MSC.404(96), MSC.409(97) og MSC.421(98). I tillegg gjøres det endringer i «The International Code for Fire Safety Systems» (FSS-koden) gjennom resolusjon MSC.403(96) og MSC.410(97).

I norsk rett er SOLAS kapittel II-2 gjort til forskrift ved henvisning i brannsikringsforskriften § 2 bokstav a jf. § 3. FSS-koden er gjort til forskrift ved henvisning i § 2 bokstav b jf. § 3. Det er behov for å endre gjennomføringsbestemmelsene slik at de samsvarer med det reviderte internasjonale regelverket.

Endringene gjelder skip i både innenriks- og utenriksfart, jf. brannsikringsforskriften §§ 2 og 3.

Nærmere om endringene

Endringene som fremgår av resolusjonene nevnt ovenfor ble fremforhandlet i de relevante komiteene i IMO. Norge utarbeidet posisjoner i samarbeid med næringen og deltok i forhandlingene. Næringen forutsettes godt kjent med endringene gjennom sine interesseorganisasjoner og informasjon fra Sjøfartsdirektoratet.

Endringene som fremgår av resolusjonene oppsummeres kort i det følgende:

MSC.403(96) og MSC.404(96)

Definisjon av helikopterlandingsområde og vinsjeområde



SOLAS regel II-2/3 endres ved at det tas inn en definisjon av helikopterlandingsområde og vinsjeområde. Med helikopterlandingsområde menes et område på et skip som er avsatt for helikopterlanding i nødsituasjoner og lignende, men ikke for regelmessige helikopteroperasjoner. Med vinsjeområde menes det området om bord som personer plukkes opp fra mens helikopteret er i lufta. Disse definisjonene har sammenheng med at det innføres et nytt krav til brannslukningsmidler for helikopterlandingsområde i SOLAS regel II-2/18.2.3.

Krav om skumslukkeanlegg for helikopterlandingsområde om bord på skip bygget på eller etter 1. januar 2020. SOLAS regel II-2/18.2.3 endres ved at skip med byggedato på eller etter 1. januar 2020 med helikopterlandingsområde får krav om å følge nytt kapittel 17 i FSS-koden om skumslukkeanlegg for beskyttelse av helikopterdekk og helikopterlandingsområder. Endringene i FSS-koden vil også få konsekvenser for produsenter av brannslukkeutstyr på skip. For norske skip ivaretas dette gjennom kravene til rattmerket utstyr.

Nytt krav om evakueringsanalyse for passasjerskip med mer enn 36 passasjerer

SOLAS regel II-2/13.3.2.7.1 endres ved at det blir krav om evakueringsanalyse i designfasen for passasjerskip med mer enn 36 passasjerer med byggedato på eller etter 1. januar 2020. Slikt krav har tidligere kun vært gjeldende for roro-passasjerskip bygget 1. juli 1999 eller senere, se for eksempel SOLAS regel II-2/7.5, men utvides nå til flere passasjerskip. Formålet med evakueringsanalysen fremgår av SOLAS-regel II-2/13.3.2.7.2. Analysen skal blant annet identifisere og så langt som mulig eliminere opphopningspunkter som kan oppstå under evakuering. Analysen skal også brukes til å vise at redningsarrangementene er tilstrekkelig fleksible til å sikre evakuering selv om noen ruter, mønstringsstasjoner, livbåter mv. skulle bli skadet.

Endringen gjelder passasjerskip med mer enn 36 passasjerer i både innenriks- og utenriksfart, jf. virkeområdet for forskrift om brannsikring på skip beskrevet i §§ 2 og 3.

Kravet om evakueringsanalyse kan innebære en økt kostnad i forbindelse med bygging av skip, men MSC har lagt til grunn at digitale hjelpemiddel gjør arbeidet lettere og mindre ressurskrevende. Kravet om evakueringsanalyse antas å ha varig positiv virkning.

MSC.409(97)

Unntak for krav til skumslukkeapparat for kjeler som har fastmontert vannbasert brannslukkeanlegg

I SOLAS regel II-2/10.5.1.2.2 siste setning innføres et nytt unntak fra kravet om minst ett godkjent mobilt skumslukkeapparat på minst 135 liter eller tilsvarende i hvert kjelerom. Dersom skipet har varmtvannsbereder på mindre enn 175 kW eller kjeler som er utstyrt med godkjent fastmontert vannbasert brannslukkingsanlegg, er det ikke lenger krav om skumslukkeapparat på minst 135 liter.

Unntaket vil være relevant for skip som skal oppfylle krav om fastmontert vannbasert brannslukkeanlegg til lokal bruk, jf. SOLAS regel II-2/10.5.6. Se brannsikringsforskriften § 3.

MSC.421(98)

Endret definisjon av «transportskip for kjøretøy» (bilskip)

SOLAS regel II-2/3.56 endres ved at det tas inn en definisjon av transportskip for kjøretøy. Årsaken til endringen er at någjeldende definisjon som ble til ved resolusjon MSC.365(93) er ansett som uklar. Formålet med endringer er å gjøre det klart at visse brannbeskyttelseskrav gjelder for bilskip som fører motorkjøretøy som har (en liten mengde) komprimert hydrogen eller naturgass for egen fremdrift, som last, jf. SOLAS regel II-2/20-1.

Beskyttelse mot brann for kjøretøy, spesiallasterom og roro-rom

Det gjøres endringer i SOLAS regel II-2/20 og regel II-2/20-1 for å klargjøre usikkerhet om hvilke krav til brannbeskyttelse som skal følges når kjøretøy føres som last jf. også definisjonsendringen av transportskip for kjøretøy som omtalt i forrige avsnitt. Dersom kjøretøy leilighetsvis føres som last i andre rom enn spesiallasterom eller roro-rom, skal kravene i «The International Maritime Dangerous Goods Code» (IMGD-koden) følges i tillegg til kravene i SOLAS regel II-2/19, forutsatt at kjøretøyet ikke bruker egen fremdrift i lasterommet.

Klargjøring av krav til brannmotstand for vinduer i passasjerskip

Det gjøres endring i SOLAS regel II-2/9.4.1.3.6 ved at passasjerskip sertifisert for 36 eller færre passasjerer bygget på eller etter 1. januar 2020 skal ha brannmotstand minst tilsvarende klasse «A-O på vinduer som vender mot redningsredskaper, innskipningsstasjoner og mønstringsstasjoner»

Administrative og økonomiske konsekvenser

Det er i første rekke rederier, verft og produsenter som berøres av endringene og bærer kostnadssiden, men særlig passasjerer og lasteiere antas å nyte godt av det økte sikkerheten.

Sjøfartsdirektoratet vil måtte tilpasse håndhevingen av regelverket til endringene i det internasjonale regelverket. Utover dette antas forslaget ikke ha nevneverdige administrative konsekvenser.

Med hilsen

Lars Alvestad
Fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
Avdelingsdirektør

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