

Nummer: RSR 07-2024

Dato: 28.06.2024

Saksnummer: 2023/95268

## Forskrift om lasteskip som skal føre industrielt personell

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt forskrift om lasteskip som skal føre industrielt personell. Forskriften trer i kraft 1. juli 2024.

### I. Høringsuttalelser

Forskriften ble sendt på høring 6. mars 2024, med høringsfrist 6. juni 2024. Ved høringsfristens utløp hadde Sjøfartsdirektoratet mottatt åtte hørings svar, der tre hørings svar hadde merknader. Disse bemerkningene vil ikke få noen følger for forskriften på nåværende tidspunkt. En oversikt over alle innkomne svar med Sjøfartsdirektoratets bemerkninger finnes i vedlagte høringsmatrise.

### II. Generelt

#### 1. Kort om forskriften

Forskriften gjennomfører SOLAS kapittel XV, om sikkerhetstiltak for skip som fører industrielt personell, i norsk rett. SOLAS kapittel XV gjør det internasjonale sikkerhetsregelverket for skip som fører industrielt personell (IP-koden) bindende for lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i internasjonal fart.

Forskriften gjør SOLAS kapittel XV og IP-koden gjeldende også for skip som ikke er omfattet av SOLAS. Lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i innenriksfart skal følge samme krav som lasteskip omfattet av konvensjonen. For skip med bruttotonnasje under 500 er det gjort noen tilpasninger i regelverket.

Når det gjelder lasteskip med bruttotonnasje under 500, har fokuset vært på hurtiggående skip, da vi ser for oss at det hovedsakelig er hurtiggående skip som vil bli brukt til å føre flere enn 12 industrielt personell i denne størrelsesgruppen. For lasteskip med bruttotonnasje under 500 som ikke er sertifisert som hurtiggående, er fastsatt en ordning der rederiet kan søke om tillatelse og eventuelle nødvendige dispensasjoner på vilkår som er nærmere beskrevet.

#### 2. Bakgrunn

De nye sikkerhetstiltakene for skip som fører industrielt personell, ble vedtatt 10. november 2022 ved resolusjon MSC.521(106). Denne resolusjonen tilføyer et nytt kapittel XV i SOLAS og gjør det internasjonale sikkerhetsregelverket for skip som fører industrielt personell (IP-koden), vedtatt ved resolusjon MSC.527(106), bindende. Resolusjonen ble, i samsvar med konvensjonens artikkel VIII, ansett som akseptert 1. januar 2024, og trer i kraft 1. juli 2024.

Med utvidet industrivirksomhet til havs og nye typer aktiviteter, blant annet innenfor sektorene for fornybar energi og havbruk, har det blitt større behov for å sikre at personell kan transporteres, innkvarteres og forflytte seg mellom skipet og andre enheter til sjøs på en sikker måte.

Skip som brukes til transport og innkvartering av industrielt personell, opererer ofte på en slik måte at det ikke er hensiktsmessig å erstatte dem med passasjerskip. Industrielt personell skal være helsemessig skikket, ha sikkerhetsopplæring og være fortrolig med sikkerhetsrutinene om bord. Industrielt personell arbeider dessuten ofte regelmessig til havs.

De nye kravene tar hensyn til særskilte risikofaktorer knyttet til føring av industrielt personell, slik som personelloverføring og antall personer om bord, og tar samtidig høyde for at industrielt personell utgjør en egen kategori personer om bord på skip.

Lasteskip kan i dag få tillatelse til å føre flere enn 12 personer i kategorien «industrielt personell» etter RSV 10–2022. Rundskrivet gjennomfører IMO-resolusjon MSC.418(97), som ble vedtatt av IMOs sjøsikkerhetskomité i 2016. Resolusjonen inneholder midlertidige anbefalinger for sikker føring av flere enn 12 industrielt personell, og ble vedtatt i påvente av at arbeidet med bindende internasjonale krav skulle bli ferdig. RSV 10–2022 vil bli opphevet når ny forskrift om lasteskip som skal føre industrielt personell trer i kraft 1. juli 2024.

### **3. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt**

#### *Hjemmel*

Forskriften er gitt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

#### *Virkeområde*

Forskriften gjelder både for norske og utenlandske lasteskip. For norske lasteskip gjelder forskriften skip med lengde (L) 24 meter eller mer. Det er imidlertid tatt høyde for at et skip kan ha lengde (L) mindre enn dette, men likevel ha bruttotonnasje på 500 eller mer, og dermed bli omfattet av virkeområdet i SOLAS kapittel XV. Sistnevnte skip skal derfor også følge denne forskriften.

Forskriften gjelder for utenlandske lasteskip med lengde (L) 24 meter eller mer, men med bruttotonnasje under 500. For utenlandske lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer vil forskrift om havnestatskontroll gjelde.

For norske skip gjelder forskriften uansett hvor de befinner seg, mens utenlandske skip skal følge forskriften når de befinner seg i norsk territorialfarvann, inkludert i territorialfarvannet ved Svalbard, og ved anløp til norsk innretning eller anlegg i norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel.

Forskriftens virkeområde må leses i sammenheng med virkeområdet til SOLAS kapittel XV, jf. regel XV/3. Etter regel 3.1 gjelder kapittel XV for lasteskip («cargo ships and high-speed cargo craft») med bruttotonnasje 500 eller mer (i internasjonal fart). I forskriftens § 3 er dette virkeområdet utvidet til å gjelde skip ned til lengde (L) 24 meter.

Ellers følger det av SOLAS regel XV/3 at kapittel XV og IP-koden gjelder for lasteskip, uansett byggedato, som skal føre flere enn 12 industrielt personell, og som ikke har tillatelse til å føre industrielt personell, utstedt før 1. juli 2024, jf. regel XV/3.1 og 3.4. Skip med eksisterende tillatelse skal bare oppfylle deler av IP-koden, og det er gitt en egen frist for oppfyllelse, jf. regel XV/3.2 til 3.3. Det forutsettes selvsagt at skipet i tillegg fortsatt oppfyller vilkårene for tillatelsen.

#### *Spesielt om skipssikkerhetsloven og industrielt personell*

Ansvar for å oppfylle kravene i skipssikkerhetsloven er ifølge loven fordelt mellom rederiet, skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord. Industrielt personell er ikke blant disse og kan derfor ikke ilegges noen plikter i forskrifter gitt med hjemmel denne loven. Rederiet og skipsføreren har ansvar for at personer som skal føres som «industrielt personell», oppfyller betingelsene for dette, jf. SOLAS regel XV/1.1. og IP-koden reglene I/2.4, II/1 og III/1.

Merk også at industrielt personell ikke har sitt arbeid om bord. Rederiet har likevel et ansvar for industrielt personell i kraft av at de er såkalte rettighetssubjekter etter skipssikkerhetsloven, og reglene om personlig sikkerhet er av særlig relevans i denne forbindelse. Industrielt personell som transporteres og innkvarteres om bord, er videre ikke omfattet av unntaket for «sjøfart» i arbeidsmiljøloven, jf. § 1-2 andre ledd.

IP-kodens krav om at industrielt personell skal være fysisk og medisinsk skikket, jf. IP-koden regel III/1.1 og § 5, har videre ikke samme hjemmel som helsekrav for skipets besetning, jf. skipssikkerhetsloven § 17. For industrielt personell vil hjemmelen være § 11 om drift og vedlikehold, og rederiet og skipsføreren må, som nevnt over, sikre at det finnes dokumentasjon for at industrielt personell om bord oppfyller helsekravene.

### III. Nærmere om forskriften

SOLAS kapittel XV og IP-koden gjennomføres i norsk rett ved inkorporasjon, slik det hovedsakelig er gjort ved gjennomføringen av andre kapitler i SOLAS.

SOLAS kapittel XV og IP-koden er egnet for inkorporasjon, da tekstene stort sett er utformet som direkte anvendbare krav. Inkorporasjon bidrar til større rettsenhet, som er spesielt viktig for internasjonale regler. Både Sjøfartsdirektoratet og særlig den internasjonale delen av næringen, bruker dessuten originalteksten i konvensjonen aktivt, og det er enklere å forholde seg til én tekst enn to som er bindende på hver sin måte. Tilgjengelighet og brukervennlighet vil være ivaretatt gjennom publisering av en formell oversettelse av SOLAS kapittel XV og IP-koden til norsk.

For å gjøre det mer synlig hva forskriften handler om, inneholder forskriften §§ 1 og 2 likevel noen SOLAS-regler som er transformert. I § 1 er det presisert at «føring» omfatter både transport og innkvartering. I § 2 første og andre ledd blir uttrykkene «industrielt personell» og «industrivirksomhet til havs» forklart, tredje ledd gir uttrykk for reglens formål, mens fjerde og femte ledd fastslår hvordan antall industrielt personell skal fastsettes.

### Kommentarer til enkelte bestemmelser

#### Til § 1

For skip som har nasjonal tonnasje (sikkerhetstonnasje), blir denne lagt til grunn.

#### Til § 2 fjerde og femte ledd

Paragraf 2 fjerde og femte ledd i forskriften tar inn SOLAS regel XV/2.3, som fastslår at når tallet på industrielt personell blir brukt som parameter, skal dette være summen av industrielt personell, spesialpersonell, som definert i SPS-koden 2008, og passasjerer. Men i stedet for uttrykkene «spesialpersonell» og «passasjerer» bruker § 2 kategorien «andre personer enn skipets besetning («crew») og industrielt personell» sammen med definisjonen av «besetning» hentet fra SPS-koden 2008. Dermed er det ikke nødvendig å innføre kategorien «spesialpersonell» i forskriften, for deretter å definere denne ved å vise til SPS-koden 2008, som ikke er gjennomført i norsk regelverk<sup>1</sup>.

Regel XV/2.3 fastslår til slutt at antall passasjerer ikke kan være flere enn 12. Dette anses som unødvendig å ta med, da det vil gjelde uansett fordi passasjerskip er definert i SOLAS regel I/2(f) som et skip som fører flere enn 12 passasjerer.

#### Til § 4 første ledd bokstav a

Sertifisering etter SOLAS kapittel I er regulert i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger, jf. § 8 om sikkerhets sertifikater for lasteskip i utenriksfart. Alle lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer, også skip i innenriksfart, skal ha disse sikkerhets sertifikatene dersom de skal føre flere enn 12 industrielt personell. For å få disse sertifikatene må skip i innenriksfart oppfylle samme krav som skip i

---

<sup>1</sup> Sertifisering etter SPS-koden har vært gjennomført som en frivillig ordning for norske skip. Det er ikke ulovlig å føre spesialpersonell uten å oppfylle SPS-koden. Spesialpersonell har sitt arbeid om bord etter skipssikkerhetsloven, og er ikke omfattet av definisjonen av «passasjer» i SOLAS.

utenriksfart. Merk at for andre sertifikater enn sikkerhets sertifikat for industrielt personell og sikkerhets sertifikatene nevnt her og i bokstav b, kan slike andre sertifikater ha fartsområdebegrensninger.

#### Til § 4 første ledd bokstav b

Lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer kan vise at de er sertifisert etter SOLAS kapittel X ved å ha sikkerhets sertifikat og operasjonstillatelse for hurtiggående fartøy etter forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip (hurtigbåtforskriften). Skip i innenriksfart skal oppfylle samme krav som skip i utenriksfart.

#### Til § 4 andre ledd bokstav a

Merk at skip med bruttotonnasje 300 eller mer skal ha sikkerhets sertifikat for radio etter forskrift om tilsyn og sertifikat for lasteskip og flyttbare innretninger § 8, mens skip med bruttotonnasje under 300 skal ha sikkerhets sertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip etter § 22.

#### Til § 4 andre ledd bokstav b

Kravene i IP-koden er basert på at skipet har et generelt sikkerhets sertifikat i bunn, jf. SOLAS regel XV/5. Det utstedes i dag ikke noe særskilt sertifikat for hurtiggående lasteskip med bruttotonnasje under 500. Slike skip som skal føre flere enn 12 industrielt personell, vil kunne få fartssertifikat og operasjonstillatelse for hurtiggående lasteskip etter ny forskrift om lasteskip som skal føre industrielt personell. Skip som skal ha dette sertifikatet, skal oppfylle forskriftens krav for hurtiggående skip, jf. kapittel 2 (HSC-koden), og de særskilte kravene for føring av industrielt personell i kapittel 1 (IP-koden).

#### Til § 5

Dette er en utfyllende bestemmelse knyttet til IP-koden del III regel 1.1. Det vises til samme standard som gjelder i dag ved føring av industrielt personell etter RSV 10-2022. Forskriften vil ikke stille konkrete krav til hvilken dokumentasjon som skal legges frem etter denne bestemmelsen, men rederiet og skipsføreren har ansvar for at personer som transporteres eller innkvarteres som industrielt personell oppfyller betingelsene for dette.

#### Til §§ 6 og 7

Sikkerhets sertifikater for lasteskip i utenriksfart, sikkerhets sertifikat for hurtiggående fartøy, fartssertifikat for lasteskip og sikkerhets sertifikat for radio utstedes allerede i dag etter gjeldende regelverk, som også ivaretar dokumentkontroll, bestilling av tilsyn mv. IP-koden har regler om sikkerhets sertifikat for industrielt personell i del I/3. Når det gjelder fartssertifikat og operasjonstillatelse for hurtiggående lasteskip som skal føre industrielt personell, jf. § 4 andre ledd bokstav b, gjelder reglene i HSC2000-koden, jf. §§ 6 og 8. Paragraf 6 første, andre og fjerde ledd og § 7 er utfyllende regler om dokumentkontroll, bestilling av tilsyn og harmonisering av sertifikatets utløpsdato.

#### Til kapittel 2 (§§ 8 til 19)

Sjøfartsdirektoratet har under arbeidet med bestemmelsene i kapittel 2 sett hen til reglene som i dag gjelder for skip som skal operere i havområder under dansk og britisk jurisdiksjon. Vi er stort sett enige med de vurderingene som er gjort i Danmark og Storbritannia, og ser positivt på et mest mulig harmonisert regelverk for norske, danske og britiske farvann.

#### Til § 8

SOLAS kapittel X og HSC2000-koden inneholder krav som dekker samme forhold og formål som krav i diverse andre forskrifter<sup>2</sup> som etter sitt virkeområde også gjelder hurtiggående lasteskip med bruttotonnasje under 500. Et skip med fartssertifikat for hurtiggående lasteskip som skal føre industrielt personell, og som oppfyller SOLAS kapittel X og HSC2000-koden, slik som angitt i § 8, trenger ikke samtidig oppfylle krav på samme område og med samme formål i andre forskrifter. Merk at en forskrift kan inneholde både slike krav og krav som ikke er dekket i HSC-koden, se forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger.

#### Til §§ 9, 10 og 11

Disse paragrafene utfyller HSC-koden.

I etterkant av høringen har vi gjort en liten presisering i § 11 for å unngå at uttrykket «andre strukturer» tolkes slik at det for eksempel inkluderer havner. Paragraf 11 første setning vil etter endringen, jf. understreket tekst, lyde slik:

*Dersom skipet skal legges inntil eller knyttes til andre strukturer i sjøen, skal utsatte områder i skipets egen struktur være utformet og forsterket for å tåle den belastningen skipet kan bli utsatt for i forbindelse med dette.*

#### Til § 14 andre ledd

Andre ledd definerer «lengde (L<sub>n</sub>)» i forskriften som lengden definert som «lengde (L)» i HSC2000-koden 1.4.33. Dette er gjort for å skille sistnevnte fra «lengde (L)», altså L uten h, slik uttrykket skal forstås utenfor HSC2000-koden. Virkeområdet til forskriften er for eksempel lasteskip med lengde (L) 24 meter eller mer. Her er lengde (L) den lengden som er definert i den internasjonale konvensjonen om måling av skip, 1969, artikkel 2 (8), og som vanligvis betegnes som «lengde (L)».

#### Til § 15

I § 15 stilles det krav om redningsdrakter til alle besetningsmedlemmene, i samsvar med kravet på hurtiggående lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer<sup>3</sup>.

#### Til § 16

HSC2000-koden 8.10.6 har en tilsvarende dispensasjonsadgang, men krever i tillegg at en person skal kunne tas opp fra vannet i horisontal eller tilnærmet horisontal posisjon. Vilkårene for å få dispensasjon etter § 16 er basert på forskrift om redningsredskaper på skip § 9 femte ledd, som stiller krav til blant annet lasteskip som ikke behøver å ha MOB-båt fordi skipet har lengde (L) under 30 meter, jf. forskrift om redningsredskaper § 6.

#### Til § 17

Hurtigbåtforskriftens utfyllende krav til HSC2000-koden 18.3 om opplæring og kvalifikasjoner gis tilsvarende anvendelse for hurtiggående lasteskip med bruttotonnasje under 500 som skal føre flere enn 12 industrielt personell.

Merk at forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften) har krav til sikkerhetskurs og kvalifikasjonsbevis for sjøfolk på hurtiggående fartøy i § 65 og tilleggskrav til skipsfører

---

<sup>2</sup> Se for eksempel forskrift om tilsyn og sertifikater for norske skip og flyttbare innretninger, forskrift om bygging av skip, forskrift om brannsikring på skip, forskrift om redningsredskaper på skip mv.

<sup>3</sup> Jf. forskrift om bygging, utrustning og drift av hurtiggående fartøy som anvendes som passasjerskip eller lasteskip § 21 første ledd bokstav a.

og dekkoffiserer på hurtiggående fartøy i § 66, og at denne forskriften har sin egen definisjon av «hurtiggående fartøy» som ikke er helt lik den som legges til grunn i SOLAS kapittel X og HSC-koden.

#### Til § 18

Paragrafen presiserer at operasjonshåndboken skal inneholde informasjon om sikker hastighet i forhold til sjøtilstand og eventuelle begrensninger i styringsdyktighet, i samsvar med gjeldende krav for hurtiggående lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer.

#### Til § 24

Det finnes ikke noe felles internasjonalt regelverk for føring av flere enn 12 industrielt personell på lasteskip med bruttotonnasje under 500. Utenlandske skip opererer i norske farvann i dag, og det er ikke meningen at denne forskriften skal være til hinder for dette. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at det er nødvendig å stille like høye krav til sikkerhet for utenlandske skip som skal føre industrielt personell, som for norske skip. Forskriften gjelder derfor også for utenlandske skip i norsk territorialfarvann og ved anløp til norsk innretning eller anlegg i norsk økonomisk sone og på norsk kontinentalsokkel, men slik at det for utenlandske skip alternativt kan dokumenteres at de oppfyller et regelverk i egen flaggstat som gir like høy sikkerhet.

### **IV. Administrative og økonomiske konsekvenser**

#### **1. Konsekvenser for næringen**

De nye reglene griper inn i eksisterende virksomhet for en mindre gruppe skip som har tillatelse til å føre flere enn 12 industrielt personell i dag basert på rundskrivene RSV 17–2016 (opphevet) eller RSV 10–2022 (erstatte RSV 17–2016). Alle disse skipene har bruttotonnasje 500 eller mer. De aller fleste er registrert som forsyningskip eller flerbruksfartøy. Ingen av dem er sertifisert som hurtiggående fartøy.

Med tanke på skip som skal føre industrielt personell for første gang etter at forskriften har tredd i kraft, forventer vi at dette hovedsakelig vil gjelde skip bygget 1. juli 2024 eller senere. For lasteskip generelt, vil endringen først og fremst være en forskriftsfesting av adgangen til å utføre slik virksomhet.

#### *Konsekvenser for rederier med skip som fører industrielt personell i dag*

Lasteskip som i dag har tillatelse til å føre flere enn 12 industrielt personell, skal, etter SOLAS regel XV/3, oppfylle IP-koden reglene III/1 og III/2 (unntatt 2.1.7). I tillegg skal IP-koden reglene IV/7 og IV/8 følges av lasteskip som ikke er sertifisert som hurtiggående, og IP-koden reglene V/7 og V/8 skal følges av lasteskip sertifisert som hurtiggående skip.

De nevnte kravene skal være oppfylt innen første mellomliggende tilsyn eller første fornyelsestilsyn etter 1. juli 2024, avhengig av hvilket tilsyn som kommer først.

Vi har gjort en generell vurdering av hvordan lasteskip som fører industrielt personell i dag vil bli påvirket, og er av den oppfatning at de negative virkningene for disse er begrenset. Regelverket åpner ikke for transport og innkvartering av industrielt personell på lasteskip i dag, og virksomheten har vært avhengig av offentlig tillatelse. SOLAS kapittel XV og IP-koden viderefører også i stor grad de betingelsene som tillatelsen til å føre industrielt personell er basert på. Det har dessuten vært kjent at retningslinjene i RSV 10–2022 er midlertidige, i påvente av arbeidet med bindende internasjonale krav, jf. IP-koden.

Vi har ikke tallfestet kostnader, da dette vil avhenge av flere faktorer som kan variere mellom ulike rederier. Men ved å antyde hva kravene kan medføre vil hvert enkelt rederi sannsynligvis kunne vurdere hvordan de selv vil bli påvirket.

For skipsfartsnæringen som sådan forventer vi at de nye reglene samlet sett vil ha positive konsekvenser.

## 2. Generell vurdering av konsekvenser for lasteskip som fører industrielt personell i dag

### *IP-koden regel III/1 Industrielt personell*

IP-koden regel III/1 har kriterier for hvilke personer som kan føres som industrielt personell. Disse kriteriene er tilnærmet like kriteriene i RSV 10–2022 og vil ikke medføre noen vesentlige endringer for skip som allerede fører industrielt personell etter dette rundskrivet.

### *IP-koden regel III/2 Personelloverføring*

IP-koden regel III/2 stiller krav om trygg overføring av personer mellom skip eller mellom skip og installasjon.

#### *Regel III/2.1*

Regel III/2.1 inneholder en rekke sikkerhetstiltak som i stor grad antas å være ivaretatt allerede, basert på eksisterende regelverk. Etter regel III/2.1.10 skal det tas hensyn til retningslinjene i MSC-MEPC.7/Circ.10 for planlegging av personelloverføring. Det samme følger av RSV 10–2022.

#### *Regel III/2.2*

Etter regel III/2.2 skal arrangement for overføring av personer være utformet, konstruert, testet og installert i samsvar med en standard som er akseptert av administrasjonen eller krav fra et anerkjent klaseselskap. For de fleste skip som har installert et slikt arrangement, antas dette å være ivaretatt. Et vanlig arrangement for personelloverføring er en gangbro. Etter Sjøfartsdirektoratets erfaring er kravene i IP-koden oppfylt i tilfellene der skipet har slik gangbro. I tillegg gjelder allerede skipssikkerhetsloven §§ 9 og 11 om at skip skal være bygget, utrustet, drevet og vedlikeholdt på en slik måte at det ut fra formålet gir betryggende sikkerhet. Dersom det skulle bli avdekket at skipet har et arrangement basert på en standard vi ikke kan akseptere, kan dette allerede i dag være i strid med skipssikkerhetsloven.

Merk at det ikke stilles krav om at skipet skal ha et bestemt arrangement for overføring av personer. Slikt utstyr eller arrangement kan også finnes på det andre skipet eller på installasjonen som industrielt personell skal jobbe på.

#### *Regel III/2.3*

Etter regel III/2.3 skal det utføres en analyse for å kartlegge konsekvensene av svikt i overføringsarrangementet og tilhørende systemer. Bestemmelsen presiserer noen elementer som må være med i analysen. Det følger av forskrift om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip, jf. § 2-2 om risikovurdering, at farer om bord skal avdekkes. Industrielt personell har ikke sitt arbeid om bord, men bestemmelsen vil uansett gjelde dersom et slikt arrangement for personelloverføring også er tilgjengelig for medlemmer av besetningen.

*Reglene III/2.4 og III/2.5* anses ikke å ha noen vesentlige konsekvenser for skip som fører flere enn 12 industrielt personell i dag.

### *IP-koden regel IV/7 Redningsredskaper*

Sjøfartsdirektoratet mener at IP-koden regel IV/7 generelt ikke skal medføre strengere krav til redningsredskaper enn hva som i dag gjelder for norske skip med tillatelse til å føre industrielt personell.

### *IP-koden regel IV/8 Farlig last*

Regel IV/8 har bestemmelser om frakt av farlig last når skipet samtidig fører industrielt personell. Merk at SOLAS kapittel VII om farlig last er gjennomført i norsk rett for alle norske lasteskip, uavhengig av størrelse og fartsområde, og uavhengig av om skipet fører industrielt personell eller ikke, jf. forskrift om farlig last på norske skip.

Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering vil farlige stoffer som industrielt personell har med seg om bord, også i dag bli ansett som farlig last. Når slik frakt finner sted, vil det normalt være i form av pakket farlig last etter IMDG-koden. Det er videre også grunn til å tro at når industrielt personell tar med farlig last, er det for bruk i forbindelse med arbeidet som utføres utenfor skipet. Det er Sjøfartsdirektoratets vurdering at regel IV/8.1 ikke vil medføre noen målbare konsekvenser for næringen.

Reglene IV/8.2 og 8.3.1 gjelder kun skip med adgang til å ha flere enn totalt 240 personer om bord. Ingen norske lasteskip har i dag tillatelse til å føre flere enn 240 personer.

Etter regel IV/8.3.2 skal industrielt personell om bord i skip som fører farlig last i form av tørrlast i bulk, ha tilgang til samme personlige verneutstyr, som medlemmer av besetningen. Det samme gjelder for opplæring og personlig verneutstyr etter IGC-koden for skip som fører flytende gass, jf. regel IV/8.4.4. Kravet gjelder ikke personlig verneutstyr eller opplæring som kun er knyttet til særskilte oppgaver som bare medlemmer av besetningen kan utføre. Følgene for næringen antas derfor å være begrenset.

Når det gjelder regel IV/8.4.1, skal skip som fører farlige flytende kjemikalier eller flytende gass i bulk også i dag være sertifisert i samsvar med SOLAS kapittel VII eller OSV-koden, jf. forskrift om farlig last på norske skip. Videre, ifølge IP-koden regel IV/8.4.1.1 kan skip som fører giftige stoffer, stoffer med lavt flammepunkt eller syrer, maksimalt ha 60 personer om bord. En slik begrensning vil sannsynligvis medføre at noen norske skip ikke kan ha om bord like mange personer som gjeldende tillatelser åpner for, når de fører slik last.

Etter IP-koden regel IV/8.4.2 gjelder tilleggskravene i regel IV/8.4.1 også når et skip samtidig fører industrielt personell og olje som last. Med tilleggskravene i regel IV/8.4.1 menes reglene IV/8.4.1.1 til 8.4.1.5. At regel IV/8.4.1.1 gjelder, vil si at det ikke er tillatt å føre olje med flammepunkt under 60 °C som last, dersom det totale antall personer om bord er høyere enn 60. Resten av tilleggskravene gjelder også ved frakt av olje med høyere flammepunkt.

### **3. Konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet og anerkjente classeselskaper**

Konsekvensene for Sjøfartsdirektoratet og de anerkjente classeselskapene vil i stor grad avhenge av hvor mange skip som skal føre industrielt personell etter de nye reglene for første gang fra og med 1. juli i år. Arbeidsfordelingen mellom Sjøfartsdirektoratet og de anerkjente classeselskapene vil ikke bli påvirket, i den forstand at forskriften ikke vil medføre noen endring i hvilke skip tilsynet blir delegert for.

Fordi det har vært mulig å få tillatelse til slik virksomhet i flere år allerede, forventer vi ikke noen brå overgang. Vi er heller ikke kjent med noen nylige endringer i aktuelle næringer som tilsier at behovet for denne tjenesten plutselig har blitt mye større.

Systemer, prosedyrer og andre administrative verktøy vil imidlertid måtte tilpasses de to nye sertifikatene, og det vil sannsynligvis bli noe økt behov for opplæring eller informasjon, både internt og i form av ekstern veiledning.

Det forventes ingen vesentlig økning i arbeidsmengden knyttet til saksbehandling og tilsyn for hvert enkelt skip. Når det gjelder fartssertifikat for hurtiggående lasteskip som skal føre industrielt personell, betraktes dette som et alternativ til fartssertifikat for lasteskip, ikke som et ekstra sertifikat som skal utstedes. Det kan imidlertid bli noe ekstra arbeid i forbindelse med den påkrevde operasjonstillatelsen, som det ikke er krav om for skip med ordinært fartssertifikat for lasteskip. Sikkerhets sertifikat for industrielt personell innebærer utstedelse av et ekstra sertifikat, men det dreier seg i stor grad om tilsyn med alternative krav på eksisterende tilsynsområder. De andre sertifikatene etter § 4 utstedes allerede i dag, uavhengig av om skipet skal føre industrielt personell.



En søknad om tillatelse til å føre industrielt personell etter § 20 vil være ressurskrevende å behandle, særlig i begynnelsen, da vi ikke har noen eksisterende praksis. Det antas imidlertid at det kun unntaksvis vil bli søkt om slik tillatelse. Dersom det skulle vise seg at behovet for et generelt regelverk for lasteskip med bruttotonnasje under 500, som ikke er hurtiggående, skulle være større enn antatt, vil behandling av søknader etter § 20 danne en praksis som igjen kan danne grunnlag for slikt regelverk.

Alf Tore Sørheim  
konstituert sjøfartsdirektør

Henrikke Roald  
fungerende avdelingsdirektør  
Regelverk og internasjonalt arbeid

Vedlegg:

- 1) Forskrift om lasteskip som skal føre industrielt personell
- 2) IMO-resolusjon MSC.521(106) (SOLAS kapittel XV) og IMO-resolusjon MSC.527(106) (IP-koden)
- 3) Høringsmatrise