

Høringsinstanser iht. liste

Høring – forslag om endring av forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag om forskrift om endring av forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern på høring.

Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sjofartsdir.no.

Høringsuttalelser sendes til Sjøfartsdirektoratet innen 22. januar 2022 til post@sdir.no.

Spørsmål om høringen sendes til:

tvi@sdir.no Torben Vik, juridisk seniorrådgiver, underavdeling for fiskefartøy

Endringsforskriften er tenkt å tre i kraft 1. februar 2022.

Nærmere om forslaget

Den kystnære oljevernberedskapen er i dag i stor grad regulert av nasjonale bestemmelser gitt i forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern, som er gitt med hjemmel i lov 16. februar 2007 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Siden nå gjeldende forskrift om bruk av fartøy i oljevern trådte i kraft i 2011 har det vært en utvikling av regelverket for mange aktuelle fartøystyper som i dag har kontrakt med Kystverket og NOFO (Norsk Oljevernforening for Operatørfartøy som oljevern fartøy, og naturligvis følger Forskrift om bruk av fartøy i oljevern. Krav til konstruksjon av fartøy, besiktigelse og kontroll, kvalifikasjonskrav for fører m.fl. er eksempler på regelverk som har blitt, eller er i, endring. Sjøfartsdirektoratet har i samarbeid med Kystverket og NOFO hatt en gjennomgang av forskriften, slik at den i størst mulig grad er harmonisert med annet gjeldende regelverk for disse fartøyene. Forslaget inneholder en del presiseringer, samtidig som den tar sikte på å fjerne dobbeltreguleringer i regelverket. Siden forskriften opprinnelig trådte i kraft har vi blant annet fått nye forskrifter som regulerer fiskefartøy under 15 meter og slep i en egen forskrift. Det foreslås en del materielle endringer i forhold til dagens krav. Sjøfartsdirektoratet foreslår blant annet å åpne opp for at fartøy i oljevernaktiviteter under visse forutsetninger kan ta oljeemulsjon om bord i fartøy. Dette er nærmere drøftet nedenfor under avsnittet som gjelder *opptak av olje eller emulsjon § 10*.

Kommentarer til de enkelte bestemmelser

Virkeområdet § 1 og sikkerhetstiltak mot brann- operasjoner i gassfarlige områder § 5

Det foreslås å presisere innledningsvis i virkeområdet at forskriften gjelder for fartøy som skal benyttes i oljevernøvelser og -aksjoner i områder der flammepunkt er over 60° C som utføres av, eller som utføres som en følge av krav fra, norske myndigheter. Samtidig foreslås det å oppheve § 5 angående fartøy som skal operere i områder der flammepunkt er lavere enn 60° C.

Dette er i tråd med hvordan regelverket praktiseres i dag og intensjonene bak regelverket, som rettet seg mot operasjoner i områder der flammepunkt er over 60° C



Med unntak av § 13 gjelder forskriften ikke for fartøy som under oljevernøvelser og -aksjoner kun benyttes til frakt av personer, frakt av utstyr og utførelse av enkle arbeidsoperasjoner, eller til tauing av lette lenser i fartsområde 2 (Forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder § 8). Den foreslåtte endringen vil utvide handlingsrommet for fartøy i fartsområde 2 slik at enkle arbeidsoperasjoner kan utføres uten at forskriftens øvrige bestemmelser vil gjelde. Eksempler på enkle arbeidsoperasjoner er påføring av bark, bruk av høytrykkspyler eller løvblåser og bruk av utstyr for forankring som kan håndteres for hånd.

Vi foreslår å fjerne avgrensningen mot fartøy som har tillatelse til å delta i oljevernøvelser og -aksjoner for fartøy som har tillatelse til dette gjennom sitt ordinære sertifikat. Dersom et lasteskip for eksempel har et OILREC sertifikat er det overflødig å fastslå at det kan delta på oljevernøvelser og -aksjoner. Dersom fartøyet skal operere i områder der flammepunkt er lavere enn 60° C må dette selvsagt dekkes av fartøyets øvrige sertifikater.

Endringen innebærer ikke en materiell endring og har derfor heller ingen økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Unntaksbestemmelsen i § 1 annet ledd

Vi foreslår å fjerne unntaket for «mindre fartøy» og heller gjøre unntaksregelen avhengig av hvilke aktiviteter fartøyet tar del i fremfor fartøystørrelsen, samtidig som virkeområdet for unntaksbestemmelsen nå entydig peker på fartsområde 2 (beskyttet farvann) i forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

Endringen har ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Definisjoner § 2

Vi foreslår videre å ta inn en tydelig henvisning til forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om sertifikat m.m. for norske skip og flyttbare innretninger når det gjelder definisjonen av slep i en ny bokstav i.

Endringen har ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Krav om gyldig sertifikat eller fartøyinstruks § 4 første ledd

Siden forskriften opprinnelig trådte i kraft i 2011 har det blitt innført krav om fartøyinstruks for de fartøy som er aktuelle for bruk i oljevernaksjoner. I praksis har alle fartøy med oljevern sertifikat et annet sertifikat i bunn. Kravet endres derfor i tråd med de øvrige endringene som har skjedd etter at forskriften trådte i kraft.

Endringen har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Brannpumper, brannledninger, brannhydranter mv - Nytt fjerde ledd i § 6

Det er foreslått en ny bestemmelse i § 6 fjerde ledd angående utstyr om bord på fartøy som skal ta om bord oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom. Vi viser til rapporten til NSK Ship Design for ytterligere detaljer og begrunnelse.

Endringen har ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Utstyr for måling av hydrokarbonkonsentrasjoner ved oljevernaksjoner § 7

Tittelen endres for å gjenspeile at dette er utstyr som blir tatt om bord ved eventuelle oljevernaksjoner. Det er vanligvis aksjonslederen som er hovedansvarlig for å påse at det finnes utstyr for måling av hydrokarbonkonsentrasjoner på minst ett fartøy.

I nytt annet ledd foreslås det at på fartøy som skal ta om bord oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom, skal fartøyet ha egen gassmåler om bord i tråd med anbefalinger i rapporten som er utarbeidet av NSK Ship Design.

Endringen har ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Krav til sleping § 8 tredje og fjerde ledd

Direktoratet foreslår å åpne for at fartøy alternativt til slepekrok kan benytte slepevinj i tråd med kravene i forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip. Dette vil gi større fleksibilitet og harmonere bedre med regelverket som gjelder for lasteskip i dag. Slepevinj blir normalt ansett for å gi et høyere sikkerhetsnivå ved sleping. Fartøy som er sertifisert som slepefartøy vil oppfylle kravene i forskriften når det gjelder krav til slepeforbindelse og stabilitet.

Det er i fjerde ledd presisert at kravet om ekstra slepeforbindelse gjelder i større fartsområde enn fartsområde 2 (Forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder § 8).

Endringen har ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Krav til stabilitet § 9 første ledd bokstav e og femte ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår at stabilitetsberegningene i første ledd skal ta hensyn til lastetilstander som representerer den stabilitetsmessig ugunstigste trim ved fylling/lensing av lasterommene og eventuelle vannballasttanker for fartøy som skal benyttes til mellomlagring av oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom eller tanker for å veie opp for effekten av fri væskeoverflate. For fartøy som ikke skal benyttes til mellomlagring av oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom eller tanker, kan kondisjoner i henhold til første ledd utelates (se forslaget femte ledd).

Sjøfartsdirektoratet ønsker videre eksplisitt å åpne for bruk av stabilitetskriteriene for "fartøy med spesiell skrogform" iht. IMO Res. A 749 (18) pkt. 4.5.6.2.1-4.5.6.2.4 slik det er gjort for både mindre fiskefartøy og lastefartøy, samt større fartøy under IS-koden. Denne åpningen fremgår bare indirekte slik forskriftens ordlyd er i dag, forslaget innebærer imidlertid ingen materiell endring.

Endringen har ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Opptak av oljeemulsjon § 10

Fiske-, fangst- og lastefartøy som brukes i den kystnære oljevernberedskapen og hvor fokuset har vært å bygge opp en robust beredskap, har siden 2011 vært underlagt forskriften om bruk av fartøy i oljevern. Frem til nå har fartøyene hatt mulighet til å mellomlagre oljeemulsjon på eksterne lukkede tanker på dekk, men uten mulighet for mellomlagring av oljeemulsjon i lasterom om bord i fartøyet. Å tillate å bruke fartøyets egne lasterom for mellomlagring av oljeemulsjon med flammepunkt over 60° C vil øke kapasiteten for mellomlagring ved et oljeutslipp, og er ett av de viktigste tiltakene som foreslås. For den kystnære oljevernberedskapen er det derfor strategisk viktig at mellomlagring av oljeemulsjon tillates om bord i fartøyets egne lasterom under akutt oljeforurensning.

NOFO har derfor fått NSK Ship Design til å utarbeide en rapport som identifiserer metoder, risiko og problemstillinger ved mellomlagring av oljeemulsjon i lasterom på fiske- og lastefartøy.

Rapporten konkluderer med at brann og sikkerhet er ivaretatt gjennom fartøyenes ordinære sertifikater, krav i forskrift om bruk av fartøy i oljevern (2011), operasjonsmanual for fartøy i kystnær oljevernberedskap, og HMS-håndbok for oljevern. Oljeemulsjon med flammepunkt over 60° C klassifiseres ikke som brannfarlig væske (forskrift om håndtering av farlig stoff, 2009). Forskrift om bruk av fartøy i oljevern (2011) tillater allerede å ta om bord oljeemulsjon på dekk, og brann- og eksplosjonsfare anses ikke å øke ved å mellomlagre oljeemulsjon i lasterom, betinget at en har et bevisst forhold til å unngå lekkasjer og søl når oljen pumpes om bord. Dette dokumenteres også i rapport fra SINTEF (2009 og 2020).

DNVGL kom i juli 2020 med en revidert utgave av OILREC-notasjonen slik at den også omhandler mellomlagring av oljeemulsjon med flammepunkt over 60° C, noe den ikke har gjort tidligere (DNV GL, 2020). I denne notasjonen stiller DNVGL krav til ekstra sikkerhetsutstyr som ikke er en del av kravene i forskrift om bruk av fartøy i oljevern (2011). Det anbefales at fartøyene tilfredsstiller kravene til sikkerhetsutstyr i henhold til OILREC hva gjelder olje med flammepunkt over 60° C (DNV GL, 2020).

Sjøfartsdirektoratet har vurdert de foreslåtte endringer som er omtalt i rapporten og konkludert med at sikkerhetsnivået for besetningen, fartøyet og miljøet er ivaretatt og sender derfor forslaget om å tillate opptak av olje eller emulsjon med flammepunkt over 60° C om bord i fartøy på høring. Sjøfartsdirektoratet viser ellers til redegjørelsen i rapporten som er utarbeidet av NSK Ship Design (vedlagt).

Det er viktig å merke seg at den aktuelle sertifisering med mulighet for mellomlagring av oljeemulsjon i lasterom om bord i fartøyet etter denne forskriften er frivillig, og bare gjelder for de rederier/fartøy som ønsker å inngå i oljevernberedskapen.

For rederne vil det medføre enkelte kostnader å få fartøyet klart til å kunne benytte fartøyets lasterom og tanker i oljevernberedskap. Endringen innebærer imidlertid ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige i forhold til dagens krav, men vil innebære en betydelig styrking av den kystnære oljeberedskapen og dermed en stor samfunnsøkonomisk gevinst ved et sterkere forsvar mot oljeforurensning. På samme tid vil registrering i beredskapspoolen medføre inntekter for det enkelte rederi og fartøy. NOFO opplyser at fartøyene det blir inngått avtale med, blir kompensert med en fast årlig sum for å stå i beredskapspoolen. Videre vil det bli kompensert når fartøyene deltar på øvelser og ved eventuelle oljevernaksjoner. Det er grunn til å tro at kompensasjonen vil dekke det meste av kostnadene som er nevnt ovenfor. Foruten kravene i forskrift om bruk av fartøy i oljevern vil rederiene uansett måtte oppfylle øvrige krav om arbeidsmiljø, sikkerhet og helse for de som har sitt arbeid om bord på skip og sikkerhetsstyring.

Sikkerhetsstyringssystem og operasjonsmanualer i § 11 annet og tredje ledd

Det foreslås et nytt krav i annet ledd om at operasjonsmanualen skal beskrive ren og skitten sone om bord. Videre skal operasjonsmanualen for fartøy som skal brukes til mellomlagring av oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom, i tillegg beskrive en del punkter som er særegne for denne typen operasjoner. Disse omhandler tankarrangement, lossesystem, bruk av gassmåler, innfestning av utstyr som blir tatt om bord, montering av nytt rørsystemer, og stenging av nødvendige rørsystemer, prosedyrer for å forhindre overfylling av tanker/lasterom og rengjøringsprosedyre. Vi viser ellers til den tidligere nevnte rapporten fra NSK Ship Design (vedlagt).

Forslaget får ingen vesentlige endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Krav til besetning – kvalifikasjonskrav i § 12

Sjøfartsdirektoratet foreslår å tydeliggjøre at fører minst skal tilfredsstille krav oppstilt i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 3, samtidig som alt personell om bord skal ha gjennomført sikkerhetsopplæring i henhold til forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 7 eller § 8.

Dette er en redaksjonell endring og har derfor ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Endringer i § 13

Sjøfartsdirektoratet ønsker å tydeliggjøre at det er førers ansvar å sørge for at fartøyet er delt i ren og skitten sone for å unngå skader på personell og miljø.

Det presiseres videre at det bare er personell som skal utføre oppgaver som inngår i fartøyets oljevernaktiviteter som skal ha opplæring som gjør dem i stand til å operere oljevernutstyr på en sikker måte. Opplæringen skal fortsatt dokumenteres repeteres med ikke mer enn 5 års mellomrom, og det skal klart fremgå hva som er gjennomgått i opplæringen.

Endringen har ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Med hilsen

Lars S. Alvestad
fungerende sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fungerende avdelingsdirektør regelverk
og internasjonalt arbeid

Vedlegg: 1) Utkast til forskrift om endring av forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern.
2) Liste over høringsinstanser
3) Rapport utarbeidet av NSK Ship Design i forbindelse med revisjon av forskrift om bruk av fartøy i oljevern med vedlegg.

Kopi til: Nærings- og fiskeridepartementet
Klima- og miljødepartementet

Forskrift om endring av forskrift om bruk av fartøy i oljevern

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet dd.mm.2021 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 9, § 13, § 16, § 21 og § 43, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

I forskrift 8. februar 2011 nr. 130 om bruk av fartøy i oljevern gjøres følgende endringer:

§ 1 skal lyde:

§ 1. Virkeområde

Forskriften gjelder for fartøy som skal benyttes i oljevernøvelser og -aksjoner i områder der flammepunkt er over 60° C som utføres av, eller som utføres som en følge av krav fra, norske myndigheter.

Med unntak av § 13 gjelder forskriften ikke for fartøy som under oljevernøvelser og -aksjoner kun benyttes til frakt av personer, frakt av utstyr og utførelse av enkle arbeidsoperasjoner, eller til tauing av lette lenser i fartsområde 2 (fotnote 1).

Samtlige nummereringer i § 2 med bokstav med parentes bak erstattes av bokstav med punktum bak.

Ny § 2 bokstav i skal lyde:

i. *sleping*: Sleping av gjenstander slik dette til enhver tid er definert i forskrift 22. desember nr. 1893 om sertifikat m.m. for norske skip og flyttbare innretninger.

§ 4 skal lyde:

- (1) *Fartøy skal ha gyldig sertifikat eller fartøyinstruks.*
- (2) *Fartøy som har kran godkjent etter forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinretninger på skip om bord, kan benytte denne i åpent farvann uten at kranen trenger å være sertifisert for bruk i åpent farvann. Kranens maksimale SWL må da reduseres med 30 prosent.*

§ 5 oppheves.

Nytt § 6 fjerde ledd skal lyde:

(4) *Fartøy som skal ta om bord oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom skal ha følgende utstyr om bord:*

- a. *To klargjorte 25 kg semiportable pulverapparat oppbevart i nærheten av arbeidsdekket.*
- b. *To portable skuminjektorer med minimum fire portable 20 liter skumkontainere som skal benyttes sammen med fartøyets brannpumpe.*
- c. *Brann- og sikkerhetsplan som inkluderer slukkeutstyr i fjerde ledd bokstav a og b.*

Tittel i § 7 skal lyde:

§ 7. Utstyr for måling av hydrokarbonkonsentrasjoner ved oljevernaksjoner

§ 7 nytt annet ledd skal lyde:

- (2) *Fartøy som skal ta om bord oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom skal ha gassmåler.*

§ 8 tredje ledd skal lyde:

(3) Fartøy kan alternativt til slepekrok benytte slepevinsj i tråd med kravene i forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip.

Gjeldende § 8 tredje ledd blir nytt fjerde ledd og skal lyde:

(4) Ved sleping i større fartsområde enn *fartsområde 2 (fotnote 1)* skal det finnes om bord en komplett reserve slepeforbindelse, og denne skal være slik arrangert at det hurtig vil være mulig å ta i bruk reservesleperen under alle værforhold under det aktuelle slep.

Ny § 9 første ledd bokstav e skal lyde:

e. Lastetilstander som representerer de stabilitetsmessig ugunstigste trinn ved fylling/lensing av lasterommene og eventuelle vannballasttanker.

§ 9 femte ledd skal lyde:

(5) For fartøy som ikke skal benyttes til mellomagring av oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom eller tanker kan kondisjoner i henhold til første ledd bokstav e utelates.

Eksisterende femte til åttende ledd blir nummerert som sjetten til niende ledd.

Sjetten ledd bokstav b. skal lyde:

b. Når skipet på grunn av sin form ikke kan oppfylle femte ledd bokstav a) punkt 3, kan femte ledd bokstav a. punkt 1 og 3 erstattes med følgende:

1) Arealet under GZ-kurven skal være minst 0,07 meterradianer regnet opp til en krengevinkel på 15 grader når maksimum rettende arm (GZmaks) opptrer ved 15 grader, og 0,055 meterradianer opp til 30 grader når GZmaks opptrer ved 30 grader eller mer. Når GZmaks opptrer mellom 15 og 30 grader, skal arealkravet under GZ-kurven opp til den vinkel hvor GZmaks opptrer, bestemmes ved denne formelen:

Minimum areal = $0,055 + 0,001 (30 \text{ grader} - \theta_{\text{maks}})$,

der θ_{maks} er den vinkel hvor GZmaks opptrer. 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.

2) Krengevinkelen hvor GZmaks opptrer skal ikke være mindre enn 15 grader.

bokstav b. til e. sjetten ledd blir bokstav c. til d.

§ 10 skal lyde:

§ 10. Opptak av oljeemulsjon

(1) Oljeemulsjon som tas om bord må ha flammepunkt over 60° C.

(2) Fartøy som har oljevernserifikat kan ta om bord oljeemulsjon i eksterne lukkede tanker på dekk, såfremt fartøyets stabilitet er godkjent med last på dekk.

(3) Fartøy som skal ta om bord oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom skal oppfylle følgende krav:

a. Lasterommet skal være godkjent for føring av flytende last gjennom sitt ordinære fartssertifikat/fartøyinstruks.

b. Stabilitetskravene i § 9 femte ledd bokstav a skal (i tillegg) være oppfylt for lastetilstand i § 9 første ledd bokstav e.

c. Områder om bord på fartøyet der oljevernststyr opereres skal ha tilstrekkelig belysning.

d. Det skal være forbudsskilt om bruk av åpen flamme.

- e. Arbeidsdekk skal være egnet til bruk i oljevernaksjoner.
- f. Brann- og sikkerhetsplan skal inkludere eksisterende og nytt sløkkeutstyr tatt om bord.
- g. Fartøyet skal ha pumpe og rørsystem for overføring av olje emulsjon om bord.
- h. Operasjonsområdet og lufterør til tankene skal arrangeres så langt bort fra innredning som mulig.
- i. Luker og pumper skal arrangeres med karm eller lignede tiltak for å begrense utslipp av olje emulsjon tilknyttet operasjon.
- j. Lasterommet skal ha arrangement for å kunne peiles på åpent dekk med indre diameter på minimum 50mm
- k. Lufterør skal ha areal som er minimum 125 % av arealet av fyllerøret

(4) Rengjøring av lasterom som har mellomlagret oljeemulsjon om bord skal være tilfredsstillende, og godkjent av tredjepartsfirma, før fartøyet tar opp sin ordinære drift.

(5) For fartøy uten egne pumpe- og rørsystemer kan luke til lasterom tilpasses for gjennomføring av portable systemer for overføring av oljeemulsjon. Gjennomføringene skal være tilpasset med følgende:

- a. Tilkobling for lasting av oljeemulsjon.
- b. Lufterør med areal som er minimum 125 % av arealet av fyllerøret.
- c. Peilerør med indre diameter på minimum 50 mm.
- d. Alle tilkoblinger skal utrustes med ventil for å bevare den vanntette integriteten. Luker skal kunne lukkes straks dersom det oppstår fare.
- e. Styrke i ny/ombygd luke skal tilfredsstillende kravene for aktuell fartøytype.
- f. Det skal være karm rundt luken med høyde på minimum 100 mm for å forhindre oljesøl på dekk.

(6) Det skal være en tegning med et rørdiagram over rørsystemet om bord som viser:

- a. Utvendig diameter og rørtykkelse
- b. Materialtype benyttet i rør, ventiler og flenser
- c. Pumpetype og kapasitet
- d. Type vibrasjon-/ekspansjonselement
- e. Designtrykk hvis dette overstiger 7 bar
- f. Designtemperatur hvis dette overstiger 60° C
- g. Plastrør i tegningen skal informasjon om brannklasse, konduktivitetsgrad, maksimalt trykk og maksimal temperatur

§ 11 annet ledd fjerde setning skal lyde:

Manualen skal beskrive ren og skitten sone om bord.

§ 11 tredje ledd skal lyde:

(3) Operasjonsmanualen for fartøy som skal benyttes til mellomlagring av oljeemulsjon i fartøyets egne lasterom skal i tillegg beskrive:

- a. Tankarrangement
- b. Lossesystem
- c. Bruk av gassmåler
- d. Innfestning av utstyr som blir tatt om bord.
- e. Montering av nytt rørsystemer, og stenging av nødvendige rørsystemer.
- f. Prosedyrer for å forhindre overfylling av tanker/lasterom.
- g. Rengjøringsprosedyre.

§ 12 skal lyde:

§ 12. Kvalifikasjonskrav

Følgende kvalifikasjonskrav gjelder for personell på fartøy som ikke er underlagt forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 3:

- a. Fører skal minst tilfredsstillende krav til fører av fiskefartøy med største lengde 10,67 meter eller mer. Alternativt kan fritidsskippercertifikat i samsvar med forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 29 godtas for fartøy med største lengde under 15 meter som ikke er fiskefartøy.

- b. Alt personell om bord skal ha gjennomført sikkerhetsopplæring i henhold til forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 7 eller § 8.

§ 13 skal lyde:

§ 13. Helse, miljø og sikkerhet

Det er førers ansvar å sørge for at fartøyet er delt i ren og skitten sone for å unngå skader på personell og miljø. Personell som skal utføre oppgaver som inngår i fartøyets oljevernaktiviteter skal ha opplæring som gjør dem i stand til å operere oljevernutstyr på en sikker måte. Opplæringen skal dokumenteres, og det skal klart fremgå hva som er gjennomgått i opplæringen. Opplæring i henhold til denne bestemmelsen skal repeteres med ikke mer enn 5 års mellomrom.

II

Forskriften trer i kraft 1. januar 2022.