

Til høringsinstansene iht. liste

Høring -forslag til forskrift om sikkerhetsstyringssystem for mindre lasteskip, passasjerskip, fiskefartøy, mv.

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til ny forskrift om sikkerhetsstyringssystem for mindre lasteskip, passasjerskip, fiskefartøy, mv. på høring.

Frist for å sende inn høringskommentarer er 1. desember 2016.

Innledning

Skipssikkerhetslovens § 7 og sikkerhetsstyringssystem gjelder i utgangspunktet for alle norske og utenlandske skip som opererer i norske farvann og norske skip i utlandet. Det har lenge vært et behov for å gi utfyllende regler for sikkerhetsstyringssystem, noe som blant annet har vært påpekt i rapporter og tilrådninger fra Statens Havarikommisjon for Transport (SHT).

Vi foreslår at forskriften skal gjelde alle næringsfartøy, herunder passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy, som i dag ikke har krav om et sikkerhetsstyringssystem etter ISM- normen, samt fritidsfartøy over 24 meter. Forslaget legger opp til et forenklet sikkerhetsstyringssystem i forhold til kravene som følger av ISM- normen. Forslaget innebærer ikke krav om noen form for ekstern revisjon eller sertifisering.

Innholdet i forslaget berører ikke fartøy som allerede i dag har krav om et ISM- sikkerhetsstyringssystem etter gjeldende ISM- forskrift.

Nærmere om sikkerhetsstyringssystem – Bakgrunnen for forslaget

SHT tilrådninger

SHT har i flere av sine rapporter pekt på behovet for utfyllende regler om og tilsyn med sikkerhetsstyringssystem på fartøy.

Dette kommer blant annet klart til uttrykk i sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/13T, der SHT tilrår Sjøfartsdirektoratet å vurdere en gjennomgang av forskrift om sikkerhet på fiske- og fangstfartøy og ASH-forskriften for å harmonisere disse opp mot hverandre, sikkerhetstilråding SJØ nr. 2010/24T, der Havarikommisjonen tilrår Sjøfartsdirektoratet å utarbeide spesifisering for omfanget til et sikkerhetsstyringssystem for lasteskip under 500 bt og sikkerhetstilråding SJØ nr. 2010/25T der Havarikommisjonen tilrår Sjøfartsdirektoratet å innføre systematisk tilsyn for å kontrollere etterlevelse av sikkerhetsstyringssystemet og ASH-forskriften for lasteskip under 500 bt.

Forslaget m/veiledning vil langt på vei dekke sikkerhetstilrådingene gitt etter nevnte ulykker her.

Andre sikkerhetstilrådninger som adresserer spørsmålet om sikkerhetsstyring og risikovurderinger i flåten er Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/19T, SJØ nr. 2010/09T, SJØ nr. 2010/22T, SJØ nr. 2011/07T, SJØ nr. 2011/06T, SJØ nr. 2011/05T. Rapportene kan i sin helhet lastes ned på SHTs nettsider.

Litt om prosessen bak forslaget

Etter at en intern arbeidsgruppe i direktoratet hadde utarbeidet sitt forslag har Sjøfartsdirektoratet i forkant av høringen hatt en dialog med næringen, blant annet i et åpent dialogmøte i Haugesund den 12. oktober 2015, der ulike synspunkter ble lagt frem. Sjøfartsdirektoratet har også deltatt på Fraktesfartskonferansen i 2016 og hatt et møte med Norges Fiskarlag og Norges Kystfiskarlag i Trondheim den 27. april 2016 og et møte med Fraktesfartøyenes Rederiforening i Bergen 2. juni 2016 for å utveksle synspunkter og få innspill til sikkerhetsstyringssystemets innhold for å få et best mulig grunnlag for høring.

Vurderinger i forbindelse med behovet for en revisjonsordning eller sertifisering

Vi foreslår ikke å innføre noen form for rutinemessig revisjon av sikkerhetsstyringssystemet, men det kan bli aktuelt med risikobasert uanmeldt tilsyn med systemrevisjon ved stikkprøver. Det legges derfor til grunn at det ikke vil føre til noen vesentlige utgifter for rederiet om kravene til sikkerhetsstyringssystemet utdypes i forskrift.

Nærmere om pliktene i sikkerhetsstyringssystemet

Pliktene i sikkerhetsstyringssystemet bygger videre på skipssikkerhetslovens plikter, der rederiet i tråd med §§ 6 og 7 har den overordnede plikt til å sørge for at sikkerhetssystemet etableres, gjennomføres og videreutvikles, mens skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord har en plikt til å medvirke til at sikkerhetssystemet blir fulgt om bord. For noen vil det kanskje være uvant å omtale seg selv som et rederi etter forskriften. «Rederi» er imidlertid et begrep som følger av skipssikkerhetsloven § 4 og enkeltpersonforetak vil slik sett også være et rederi i lovens forstand.

Behov for veiledning / ytterligere informasjon

Det er verd å understreke at det i stor grad er opp til det enkelte rederiet å vurdere hvor omfattende sikkerhetsstyringssystemet skal være. Omfanget naturligvis vil variere både ut i fra fartøyets størrelse, utforming og ut i fra kompleksiteten i operasjonene som utføres om bord. Det kan være krevende å utforme et enkelt og anvendelig sikkerhetsstyringssystem, men det finnes flere organisasjoner og private bedrifter som har utarbeidet gode verktøy som kan tjene som et godt utgangspunkt for dette arbeidet. Når det gjelder fartøy som har krav om ISM har vi sett en utvikling fra omfattende og tungroddede systemer til forenkling, der den operasjonelle anvendeligheten i den daglige driften settes i høysetet. På fartøy med en mann om bord vil mange av forholdene som adresseres i sikkerhetsstyringssystemet kort kunne slås fast, slik som f.eks. beskrivelsen av ansvar og myndighet. Å gjøre dette skriftlig kan antakeligvis virke noe uvant for noen. Sjøfartsdirektoratet er overbevist om at det også om bord i mindre fartøy, med en eller noen få personer om bord, likevel kan være nyttig å benytte seg av metodikken som ligger i sikkerhetsstyringssystemet for å skaffe seg oversikt over egen drift. Dette gjelder særlig øvelsen med å gjøre risikovurderinger, identifisere farer og passende tiltak og evaluere og videreutvikle sikkerhetsstyringssystemet systematisk. Det kan være vanskelig å få den nødvendige oversikt og å få til en god sikkerhetsstyring ved en mer tilfeldig tilnærming, som synes å være utbredt næringen i dag. Det konkrete innholdet i de enkelte sikkerhetsstyringssystemene må utarbeides av rederiene og tilpasses rederiets behov ut i fra driften om bord på det enkelte fartøy. Sjøfartsdirektoratet eller andre kan på ingen måte overta denne oppgaven på rederienes vegne. Vi ser imidlertid for oss en utvikling av standarden for sikkerhetssystem over tid. Sjøfartsdirektoratet vil således bidra til nødvendige avklaringer og dele informasjon om gode løsninger i et samarbeid, gjennom dialog med næringen og organisasjonene, etter hvert som sikkerhetsstandarder utvikles. Særlig i begynnelsen vil det være behov for en del veiledning og informasjon til næringen. Sjøfartsdirektoratet er imidlertid kjent med at flere organisasjoner og kommersielle aktører ønsker å ta del i denne utviklingen og at flere av disse er godt i gang med å utvikle egne standarder og plattformer for å gjøre det lettere for rederiene å etablere et sikkerhetsstyringssystem om bord på eget fartøy.

Sjøfartsdirektoratet forutsetter at det bør være mulig for rederiene å etablere sitt eget sikkerhetssystem uten å måtte søke eksternt hjelp, men antar at interessen for og dermed også omfanget av eksterne verktøy og veiledninger rundt sikkerhetsstyringssystem vil øke etter at forskriften er fastsatt. Sjøfartsdirektoratet ønsker også her å minne på at fokuset bør ligge på funksjonalitet og brukervennlighet, heller enn kompleksitet.

Virkeområdet - skip som hovedsakelig opererer i norsk territorialfarvann

Det er ønskelig at skip som hovedsakelig opererer i norske farvann har samme sikkerhetsstandard som norskregistrerte fartøy. Det foreslås derfor at krav til sikkerhetsstyringssystem bør gjelde alle fartøy som opererer i norsk territorialfarvann. Dette må for øvrig forstås i tråd med Havrettstraktaten.

Muligheter for tilsyn med ordningen

Det er heller ikke foreslått noen pliktig eksternt revisjons- eller sertifiseringsordning. Dette innebærer imidlertid ikke at det er opp til det enkelte rederi å vurdere hvorvidt de vil etterleve kravene til sikkerhetsstyringssystem.

Sjøfartsdirektoratet har anledning til å føre tilsyn med rederienes sikkerhetsstyringssystem ved uanmeldte tilsyn og stikkprøver og rederier som ikke innordner seg i henhold til kravene vil risikere å få pålegg, eventuelt tvangsmulkt og kan risikere å bli holdt tilbake. Det er også tenkelig at en mangelfull gjennomføring av sikkerhetsstyringssystemet kan få konsekvenser i privatrettslige sammenheng, for eksempel ved forsikringsoppgjør.

Skipssikkerhetsloven § 58 gir også hjemmel til å straffeforfølge rederier eller enkeltpersoner for brudd på rederiets plikter når det gjelder sikkerhetsstyringssystem. Strafferammen er bøter eller fengsel inntil 2 år.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem allerede i dag følger av skipssikkerhetsloven § 7 og forslaget tar sikte på å avklare og konkretisere innholdet i denne bestemmelsen. Dette er til fordel for både næringen og Sjøfartsdirektoratet da dette letter både etableringen, gjennomføringen, videreutviklingen og tilsynet med sikkerhetsstyringssystem.

For private

Ifølge Sjøfartsdirektoratets tilsynssystem er det i dag registrert 176 aktive fiskefartøy med en bruttotonnasje på 500 eller mer og 734 aktive fiskefartøy over 15 meter med en bruttotonnasje under 500. Ifølge Fiskeridirektoratets registre var det i 2015 registrert 4608 aktive fiskefartøy med største lengde under 15 meter. Ifølge Sjøfartsdirektoratets tilsynssystem er det i dag registrert ca. 1063 aktive lasteskip med en bruttotonnasje på 500 eller mer og ca. 900 aktive lasteskip med en største lengde på 15 meter eller mer og med en bruttotonnasje under 500. Antall lasteskip mellom 8 og 15 meter største lengde ble i forbindelse med høring om forslag til ny forskrift om bygging og tilsyn for mindre lasteskip i 2013 anslått å være mer enn 800- 1000 fartøy. Forslaget vil ifølge Sjøfartsdirektoratets tilsynssystem også omfatte 264 passasjerfartøy og 29 fritidsfartøy på 24 meter eller mer.

Direktoratet har per i dag ikke tall på hvor mange utenlandsk registrerte skip som opererer i norsk territorialfarvann forslaget vil omfatte.

Det å etablere og drive et velfungerende sikkerhetsstyringssystem kan kreve en del ressurser. Et velfungerende sikkerhetsstyringssystem kan imidlertid også medføre gevinster på en rekke områder med tanke på sikkerhet, driftsstabilitet og overordnet kontroll. Det er imidlertid allerede i dag et krav om sikkerhetsstyringssystem i skipsikkerhetsloven § 7, og en konkretisering av kravene kan gjøre det lettere for rederiene å utarbeide sitt eget sikkerhetsstyringssystem.

Kostnaden knyttet til utvikling av et sikkerhetsstyringssystem for fartøy vil være avhengig av om rederiet etablerer systemet selv eller bruker eksterne konsulenter. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at mange rederier vil velge å etablere og drifte sikkerhetssystemet på egen hånd. Det er allerede flere eksempler på maler for sikkerhetsstyringssystem som kan fungere som et godt utgangspunkt for å utarbeide et

fartøytilpasset sikkerhetsstyringssystem. Noen systemer er it- basert, mens andre er papirbaserte. Sjøfartsdirektoratet har blant annet vurdert sikkerhetsstyringssystemet som Norges Fiskarlag har utarbeidet for sine medlemmer til å være et godt utgangspunkt for å møte kommende krav. Dette systemet er først og fremst utarbeidet med tanke på fiskefartøy under 15 meter, men vil med fartøyspesifikke tilpasninger også kunne være et godt utgangspunkt for å etablere et sikkerhetsstyringssystem for større fartøy. Prisen er kr 500,- pluss moms og porto/eksp. til medlemmer og kr 3 500 pluss mva. porto og eksp. for ikke-medlemmer. Sjøfartsdirektoratet regner med at utvalget i verktøy for sikkerhetsstyring vil øke på sikt, men regner med at både organisasjonene og Sjøfartsdirektoratet må bidra til å foreta de nødvendige avklaringer, informere og presisere etter hvert i utviklingen av en ny og bedre sikkerhetsstandard for flåten. Dette vil for eksempel kunne gjøres i form av rundskriv eller temasider på internett og i papirversjon, som tar for seg fartøyspesifikke, utvalgte områder i sikkerhetsstyringen.

Krav om at fartøy skal ha sikkerhetsstyringssystem medfører at skipene får bedre kontroll med risikoen knyttet til operasjonen. Dette kan igjen bidra til å redusere personulykker ved at det foretas risikovurderinger og ikke minst at løpende vedlikehold sikres. Bedre oversikt over vedlikehold av skip og utstyr reduserer risiko for driftsavbrudd. Direktoratet har også erfart at fartøy som allerede har innført sikkerhetsstyringssystem gjennomgående har færre mangler under uanmeldt tilsyn. Sikkerhetsstyringssystemet kan dermed bidra til at skip får færre tilbakeholdelser. Bedre kontroll av risiko kan bidra til økt skipssikkerhet og derved færre forsikrings saker. Flere forsikringsselskaper krever i avtalevilkårene allerede i dag at forsikringstaker har et fungerende sikkerhetsstyringssystem på plass og peker til dels på konkrete områder som må være dekket av sikkerhetsstyringssystemet. Dersom forsikringstaker ikke har etablert et sikkerhetsstyringssystem risikerer forsikringstaker derved at forsikringsselskapet enten nekter å forsikre fartøyet eller at det foretas en eventuell avkortning i et senere forsikringsoppgjør.¹

I og med at kontrollen med sikkerhetsstyringssystem ikke er underlagt en sertifiseringsordning eller eksterne revisjoner vil rederiene heller ikke ha direkte utgifter i forbindelse med tilsyn og veiledning fra det offentliges side. Hvor mye de samlede utgiftene og besparelsene ved å etablere et sikkerhetsstyringssystem totalt sett vil komme på vil variere i forhold til fartøystypen, driften og ambisjonene til rederiet. Det er derfor vanskelig å komme med et generelt anslag.

For det offentlige

Innføringen av krav om sikkerhetsstyringssystem vil også innebære økonomiske og administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet.

Kostnadene vil i stor grad knytte seg til uanmeldte tilsyn og veiledning, noe som er ressurskrevende i implementeringsfasen. Senere vil arbeidsbelastningen bli lavere.

Dersom innholdet i skipssikkerhetslovens krav om sikkerhetsstyringssystem ikke utdypes for mindre fartøy i forskrift, innebærer det særlige utfordringer knyttet til tilsynet med lovens krav, samtidig som det innebærer en stor usikkerhet for næringen å vite hvor listen for sikkerhetsstyringssystem skal ligge.

Kommentarer til forskriftsforslaget bes sendt til Sjøfartsdirektoratet, pb. 2222, 5509 Haugesund, eller på e-post postmottak@sdir.no innen 1. desember 2016. Planlagt ikrafttredelse for forskriften er 1. januar 2017, mens rederiene forventes å ha etablert og tatt i bruk sikkerhetsstyringssystemet innen 1. juli 2017.

Ved spørsmål kan Torben Vik kontaktes på telefonnummer 52 74 53 10.

Med hilsen

¹ The Nordic Marine Insurance Plan 2013 Version 2016, Chapter 3, Section 3 og The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor): Sjøforsikringsvilkår for næringsfartøy under 15 meter Cefor form. nr. 275, § 4-8.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør regelverk og
internasjonalt arbeid.

Vedlegg:

- 1) Utkast til forskrift om sikkerhetsstyringssystem for mindre lasteskip, passasjerskip, fiskefartøy, mv.

American Bureau of Shipping	nmd@eagle.org
Arbeids- og administrasjonsdepartementet	postmottak@asd.dep.no
Assuranceforeningen Gard	companymail@gard.no
Assuranceforeningen Skuld	osl@skuld.com
Bergen og Omland Havn	bergen.havn@bergen.kommune.no
Bodø Havn KF	firmapost@bodohavn.no
Bureau Veritas	NOR_NS@bureauveritas.com
ClassNK	ol@classnk.or.jp
Datatilsynet	postkasse@datatilsynet.no
Den Norske Advokatforening	post@advokatforeningen.no
Det Norske Maskinistforbund	post@dnmf.no
DNV GL	flag.state.services@dnvgl.com
Direktoratet for arbeidstilsynet	internett@arbeidstilsynet.no
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	postmottak@dsb.no
Finansnæringens hovedorganisasjon	fnh@fnh.no
Fiskebåt	fiskebat@fiskebat.no
Fiskeri- og havbruksnæringas Landsforening	firmapost@fhl.no
Fiskeridirektoratet	postmottak@fiskeridir.no
Forsvarsstaben / sjøforsvaret	forsvaret@mil.no
Fraktefartøyenes Rederiforening/Fraktefartøyene	firmapost@fraktefartoyene.no
Havarikommisjonen	post@aibn.no
Hovedredningssentralen Nord-Norge	mailto@jrcc-bodoe.no
Hovedredningssentralen Sør-Norge	post@jrcc-stavanger.no
Hurtigbåtenes Rederiforening	post@hrf.no
Høgskolen i Buskerud og Vestfold	postmottak@hbv.no
Høgskolen i Ålesund	postmottak@hials.no
Høgskolen Stord/Haugesund	postmottak@hsh.no
Intertanko	oslo@intertanko.com
Justisdepartementet	postmottak@jd.dep.no
Klima- og miljødepartementet	postmottak@kld.dep.no
Kongelig Norsk Båtforbund	post@knbf.no
Konkurransetilsynet	post@konkurransetilsynet.no
Kunnskapsdepartementet	postmottak@kd.dep.no
Kystdirektoratet	post@kystverket.no
Landsorganisasjonen i Norge	lo@lo.no
Lloyds Register of Shipping	norway@lr.org
Marintek	marintek@marintek.sintef.no
Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge (Hau)	post@maropp.no
Miljødirektoratet	post@miljodir.no
NHO Sjøfart	post@nhosjofart.no
Nordisk Institutt for Sjørett	sjorett-adm@jus.uio.no
Norges Fiskarlag	fiskarlaget@fiskarlaget.no
Norges Forskningsråd	post@forskningsradet.no
Norges Havneforbund	post@havn.no
Norges Kystfiskarlag	
Norges Miljøvernforbund	post@nmf.no
Norges Naturvernforbund	naturvern@naturvern.no
Norges Rederiforbund	post@rederi.no
Norsk Elektroteknisk Komite	nek@nek.no
Norsk Forening for Maritim Medisin v/Jan Somme	jsp@isf.uib.no

Norsk Industri	post@norskindustri.no
Norsk Losforbund	formann.norsklos@gmail.com
Norsk Petroleumsinstitutt	adm@np.no
Norsk polarinstitutt	post@npolar.no
Norsk Sjømannsforbund	firmapost@sjomannsforbundet.no
Norsk Sjøoffisersforbund	oslo@sjooff.no
Norske Maritime Leverandører	
Nærings- og fiskeridepartementet	postmottak@nfd.dep.no
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO	firmapost@nho.no
Oljearbeidernes Fellessammenslutning	safe@safe.no
Oljedirektoratet	postboks@npd.no
Oljeindustriens Landsforening	firmapost@olf.no
Oslo Havn KF	postmottak@havnevesenet.oslo.kommune.no
Pelagisk	post@pelagisk.net
Oslo Yrkesbåtrederes Forening	post@aoslo.no
Petroleumstilsynet	postboks@ptil.no
Politidirektoratet	politidirektoratet@politiet.no
Redningsselskapet	post@nssr.no
RINA Services S.p.A	sandefjord.marine@rina.org
Rogaland Statsadvokatembeter	post.rogaland@statsadvokatene.no
Samferdselsdepartementet	postmottak@sd.dep.no
Statens Kartverk	firmapost@statkart.no
Statens Kartverk Sjøkartverket	sksk@statkart.no
Stavanger Offshore Tekniske Skole	post@sots.no
Sysselemanden på Svalbard	firmapost@sysselemanden.no
Telenor Kystradio	radioinspeksjonen@telenor.com
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)	cefor@cefor.no
Vegdirektoratet	firmapost@vegvesen.no
Ålesund Maritime Skole	postmottak@fials.no
Regelrådet for næringslivet	post@regelradet.no
Fellesforbundet For Sjøfolk	info@fffs.no
Maritimt opplæringskontor sør/øst Norge	post@maritimkompetanse.no
Maritimt opplæringskontor (ÅLESUND)	post@maritimefag.no
Maritimt opplæringskontor for Maritime fag NOR	firmapost@omf-nord.no
Maritimt Kompetansesenter Sørøst Norge	post@maritimkompetanse.no
NORSK MARITIMT KOMPETANSESENTER	post@nmcc.com
Maritime Competence AS	post@macom.no
Norsk Forening for Fartøyvern	post@norsk-fartoyvern.no

Forslag til forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet dd.mm.åååå med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 6, § 7, § 13, § 42 og § 51, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

§ 1 Virkeområde

Forskriften gjelder for norske

- a) lasteskip med bruttotonnasje under 500
- b) fiskefartøy med bruttotonnasje under 500
- c) passasjerskipsertifisert for 12 eller færre passasjerer i utenriksfart
- d) ro-ro passasjerskip sertifisert for 12 eller færre passasjerer
- e) passasjerskip i innenriksfart sertifisert for 100 eller færre passasjerer
- f) fartøy over 24 meter som brukes utenfor næringsvirksomhet.

Forskriften gjelder tilsvarende for utenlandske skip som opererer i norsk territorialfarvann.

Forskriften gjelder ikke for lektere, for statlige skip som brukes utenfor næringsvirksomhet, eller for skip som tilhører Forsvaret eller benyttes i dets tjeneste.

§ 2 Rederiets plikt til å etablere, implementere og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem

Rederiet skal etablere, implementere og videreutvikle et dokumenterbart sikkerhetsstyringssystem i samsvar med denne forskriften.

Rederiet skal, for å sikre forsvarlig drift, definere og dokumentere ansvar og myndighet for alt personell som kan påvirke helse, miljø og sikkerhet.

§ 3 Formål

Formålet med sikkerhetsstyringssystemet er å gjøre det lettere for rederiet å vurdere risiko og følge opp de daglige kontrollrutinene ved bruk av en systematisk fremgangsmåte.

Sikkerhetsstyringssystemet skal på denne måten gi bedre oversikt i den daglige driften og ivareta sikkerhet til sjøs, hindre personskader eller tap av menneskeliv, unngå skade på miljøet, særlig havmiljøet, og på eiendom.

§ 4 Skipsførerens ansvar og myndighet

Rederiet skal definere og dokumentere skipsførerens ansvar og myndighet. Skipsfører har det utøvende ansvaret for gjennomføring og oppfølging av sikkerhetsstyringssystemet om bord og for å ta avgjørelser med hensyn til sikkerhet og hindring av forurensning.

Skipsfører skal anmode rederiet om bistand når dette er nødvendig.

§ 5 Ressurser og de som har sitt arbeid om bord - Opplæring og kompetanseutvikling

Rederiet skal sikre at skipsfører er kompetent til å ha kommandoen og er fullt fortrolig med selskapets sikkerhetsstyringssystem. Videre skal rederiet sikre at skipsfører får den nødvendige støtte og ressurser til å utføre sine oppgaver på en forsvarlig måte.

Rederiet skal sikre at hvert skip er tilstrekkelig bemannet med skipsarbeidstakere som innehar rett kompetanse, og som er kvalifiserte, sertifiserte og medisinsk skikket i samsvar med gjeldende regler.

Rederiet skal sikre at nødvendig opplæring blir gitt, herunder at en tilstrekkelig grad av familiarisering om bord blir praktisert.

Rederiet skal gi personell på skip tilgang til sikkerhetsstyringssystemet på et arbeidsspråk de forstår.

§ 6 Operasjon om bord og risikovurderinger

Rederiet skal utarbeide instruksjoner, prosedyrer og eventuelle sjekklister som er tilpasset fartøyets og rederiets drift. Det skal utarbeides risikovurderinger for operasjoner om bord som påvirker sikkerhet, herunder miljø sikkerhet. Oppgaver knyttet til disse operasjonene skal tildeles kvalifisert personell.

§ 7 *Beredskap*

Rederiet skal innføre framgangsmåter for å identifisere, beskrive og reagere på mulige farer, ulykker og nødssituasjoner om bord.

Rederiet skal lage en plan for opplæring, trening og øvelser i beredskapssammenheng.

§ 8 *Avviks- og hendelsesbehandling*

Sikkerhetsstyringssystemet skal sikre at avvik, ulykker og farlige hendelser analyseres av rederiet med formål om å hindre gjentakelse, herunder gjennomføre korrektive og forebyggende tiltak.

Rederiet må kunne dokumentere sin framgangsmåte for avviks- og hendelsesbehandling.

§ 9 *Vedlikehold og kritisk utstyr*

Rederiet skal utvikle, følge opp og dokumentere et vedlikeholdssystem som er tilpasset driftsformen til fartøyet. Vedlikeholdssystemet skal sørge for at skip og utstyr vedlikeholdes i samsvar med gjeldende krav.

Rederiet skal sørge for å identifisere utstyr og tekniske systemer som kan forårsake farlige situasjoner i tilfelle av plutselig svikt. Sikkerhetsstyringssystemet skal omfatte tiltak med sikte på å forbedre påliteligheten til slikt utstyr eller slike systemer. Tiltakene skal som minimum omfatte regelmessig prøving av reservesystemer og -utstyr eller av tekniske systemer som ikke er i kontinuerlig drift.

Vedlikeholdet og systemet skal være dokumenterbart.

§10 *Relevant dokumentasjon tilgjengelig*

Rederiet skal sikre at gyldige dokumenter er tilgjengelige på alle aktuelle steder, og at endringer i dokumenter gjennomgås og godkjennes av personell som er tildelt denne oppgaven. Foreldede dokumenter skal fjernes.

§ 11 *Evaluering av systemet – herunder kontinuerlig forbedring*

Rederiet skal ha en årlig, verifiserbar gjennomgang av sikkerhetsstyringssystemet for å vurdere om sikkerhetsstyringssystemet fungerer i tråd med formålet.

§ 12 *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft 1. januar 2017.

Sikkerhetssystem i samsvar med forskriften skal være etablert og tatt i bruk innen 1. juli 2017.