

## KOMMISJONSDIREKTIV 2002/35/EF

2005/EØS/9/49

av 25. april 2002

**om endring av rådsdirektiv 97/70/EF om opprettelse av en harmonisert sikkerhetsordning for fiskefartøyer med en lengde på 24 meter og over(\*)**

KOMMISJONEN FOR DE EUROPEISKE FELLESKAP HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap,

under henvisning til rådsdirektiv 97/70/EF av 11. desember 1997 om opprettelse av en harmonisert sikkerhetsordning for fiskefartøyer med en lengde på 24 meter og over<sup>(1)</sup>, endret ved kommisjonsdirektiv 1999/19/EF<sup>(2)</sup>, særlig artikkel 8, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Torremolinosprotokollen av 1993 tilknyttet Den internasjonale Torremolinos-konvensjonen om sikkerhet for fiskefartøyer, 1977, heretter kalt «Torremolinosprotokollen», ble vedtatt 2. april 1993.
- 2) Ved direktiv 97/70/EF opprettes en harmonisert sikkerhetsordning for visse fiskefartøyer ved at Torremolinosprotokollen får anvendelse på dem.
- 3) For å sikre en enhetlig anvendelse av bestemmelsene i vedlegget til Torremolinosprotokollen i henhold til artikkel 3 nr. 1 i direktiv 97/70/EF, er det nødvendig å harmonisere fortolkningen av enkelte av disse bestemmelsene, som har vært overlatt til medlemsstatenes sjøfartsmyndigheters skjønn. Disse harmoniserte fortolkningene bør få anvendelse bare på fiskefartøyer bygd 1. januar 2003 eller senere, fordi de innebærer betydelige endringer i fartøyenes konstruksjon.
- 4) Direktiv 97/70/EF bør derfor endres.
- 5) Tiltakene fastsatt i dette direktiv er i samsvar med uttalelse fra komiteen nedsatt ved artikkel 12 i rådsdirektiv 93/75/EØF<sup>(3)</sup>, sist endret ved kommisjonsdirektiv 98/74/EF<sup>(4)</sup> —

VEDTATT DETTE DIREKTIV:

*Artikkel 1*

Vedlegg I til direktiv 97/70/EF erstattes med teksten i vedlegget til dette direktiv.

*Artikkel 2*

1. Medlemsstatene skal innen 1. januar 2003 vedta og kunngjøre de bestemmelser som er nødvendige for å etterkomme dette direktiv. De skal umiddelbart underrette Kommissjonen om dette. De skal anvende disse bestemmelsene fra 1. januar 2003.

Disse bestemmelsene skal, når de vedtas av medlemsstatene, inneholde en henvisning til dette direktiv, eller det skal vises til direktivet når de kunngjøres. Nærmere regler for henvisningen fastsettes av medlemsstatene.

2. Medlemsstatene skal oversende til Kommissjonen teksten til de internrettslige bestemmelser som de vedtar på det området dette direktiv omhandler.

*Artikkel 3*

Dette direktiv trer i kraft den 20. dag etter at det er kunngjort i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

*Artikkel 4*

Dette direktiv er rettet til medlemsstatene.

Utferdiget i Brussel, 25. april 2002.

*For Kommissjonen*

Loyola DE PALACIO

*Visepresident*

(\*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EFT L 112 av 27.4.2002, s. 21, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 36/2003 av 14. mars 2003 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 29 av 5.6.2003, s. 27.

<sup>(1)</sup> EFT L 34 av 9.2.1998, s. 1.

<sup>(2)</sup> EFT L 83 av 27.3.1999, s. 48.

<sup>(3)</sup> EFT L 247 av 5.10.1993, s. 19.

<sup>(4)</sup> EFT L 276 av 13.10.1998, s. 7.

## VEDLEGG

## «VEDLEGG I

**Tilpasning av bestemmelsene i vedlegget til Torremolinosprotokollen for anvendelse av artikkel 3 nr. 1 i direktiv 97/70/EF**

I dette vedlegg menes med:

1. «Nytt fiskefartøy bygd 1. januar 2003 eller senere», et nytt fiskefartøy for hvilket:
  - a) det på eller etter 1. januar 2003 er inngått kontrakt om bygging eller omfattende ombygging, eller
  - b) det er inngått kontrakt om bygging eller ombygging før 1. januar 2003, og som leveres tre år eller mer etter denne dato, eller
  - c) dersom det ikke foreligger byggekontrakt, på eller etter 1. januar 2003:
    - kjølen er strukket, eller
    - konstruksjon som kan identifiseres som et bestemt fartøy begynner, eller
    - montering er påbegynt for minst 50 tonn eller 1 % av den anslåtte masse av alt konstruksjonsmateriale, alt etter hva som representerer den laveste verdi,

**DEL A****Tilpasninger som får anvendelse på alle fiskefartøyer som omfattes av dette direktiv, unntatt nye fiskefartøyer bygd 1. januar 2003 eller senere****KAPITTEL I: ALMINNELIGE BESTEMMELSER****Regel 2: Definisjoner**

I nr. 1 må «nytt fartøy» erstattes med definisjonen av «nytt fiskefartøy» i artikkel 2 i dette direktiv.

**KAPITTEL V: BRANNVERN, BRANDETEKSJON OG BRANNSLOKKING****Regel 2: Definisjoner**

Nr. 2, «standard brannprøve», må leses med følgende endringer med hensyn til den standardiserte tid/temperaturkurven:

«... Den standardiserte tid/temperaturkurven er en jevn kurve trukket gjennom følgende temperaturpunkter målt innvendig i ovnen:

— ovens utgangstemperatur:	20 °C
— etter de første 5 minutter:	576 °C
— etter 10 minutter:	679 °C
— etter 15 minutter:	738 °C
— etter 30 minutter:	841 °C
— etter 60 minutter:	945 °C»

**KAPITTEL VII: REDNINGSUTSTYR OG -INNRETNINGER****Regel 1: Anvendelse**

Nr. 2 skal lyde: «Regel 13 og 14 skal også gjelde for eksisterende fartøyer med en lengde på 45 meter og over. Sjøfartsmyndigheten kan imidlertid utsette anvendelsen av disse reglene til 1. februar 1999.»

**Regel 13: Nødradioutstyr**

Nr. 2 skal lyde: «Toveis VHF-radiotelefonapparater som befinner seg om bord på eksisterende fartøyer og som ikke tilfredsstiller kvalitetsstandarden som er vedtatt av organisasjonen, kan godtas av sjøfartsmyndigheten inntil 1. februar 1999, forutsatt at myndigheten er forvisset om at de er forenlige med godkjente toveis VHF-radiotelefonapparater.»

**KAPITTEL IX: RADIOKOMMUNIKASJON****Regel 1: Anvendelse**

I nr. 1 skal annet punktum lyde:

«For eksisterende fartøyer kan imidlertid sjøfartsmyndigheten utsette anvendelsen av disse reglene til 1. februar 1999.»

**Regel 3: Fritak**

I nr. 2 skal bokstav c) lyde:

«når fartøyet skal tas permanent ut av tjeneste før 1. februar 2001.»

**DEL B****Tilpasninger som får anvendelse på nye fiskefartøyer bygd 1. januar 2003 eller senere**

Den foreliggende tekst i følgende regler skal lyde:

**KAPITTEL I: ALMINNELIGE BESTEMMELSER****Regel 2: Definisjoner**

Nr. 22 bokstav a) punkt ii)

Skottet skal være plassert i en avstand fra forre perpendikulær på: ikke mindre enn 0,05L og ikke mer enn 0,05L pluss 1,35 m for fartøyer med lengde på mindre enn 45 m.

**Regel 6: Besiktelser**

Nr. 1 bokstav c)

I tillegg til de periodiske besiktelser som kreves etter bokstav b) i), mellombesiktelser med hensyn til fartøyet konstruksjon og maskineri med to års mellomrom pluss/minus tre måneder for fartøyer bygd av et annet materiale enn tre, og med mellomrom fastsatt av sjøfartsmyndigheten for fartøyer bygd av tre. Besiktelsene skal også gjøre det mulig å kontrollere at det ikke er foretatt forandringer som vil påvirke fartøyet eller besetningens sikkerhet negativt.

**KAPITTEL II: KONSTRUKSJON, VANNTETTHET OG UTSTYR****Regel 1: Konstruksjon**

Nr. 1

Styrken og konstruksjonen av skrog, overbygninger, dekkshus, maskinkapper, nedgangskapper og hvilke som helst andre oppbygninger og fartøyet utstyr skal være tilstrekkelige til å motstå alle tenkelige forhold under den påtenkte fart, og skal være i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon.

**Regel 2: Vanntette dører**

Nr. 1

I samsvar med bestemmelsene i regel 1 nr. 3 skal antall åpninger i vanntette skott reduseres til det minsteantall som er forenlig med fartøyet generelle innretning og driftsmessige behov. Disse åpningene skal være utstyrt med vanntette lukkeinnetninger som er i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon. Vanntette dører skal ha en styrke som tilsvare styrken i den tilstøtende ugjennombrutte konstruksjonen.

**Regel 2: Vanntette dører**

Nr. 3 bokstav a)

På fartøyer med en lengde på 45 m og over skal vanntette dører være skyvedører når de er plassert i:

rom der dørene er beregnet på å åpnes i sjøen og dersom de er plassert med tersklene under den dypeste driftsvannlinjen, med mindre sjøfartsmyndigheten mener det er praktisk umulig eller unødvendig, tatt i betraktning fartøyet type og bruk.

Fritak som en medlemsstat gir fra denne regel, skal omfattes av framgangsmåten fastsatt i artikkel 4 i dette direktiv.

**Regel 5: Luker**

Nr. 3

Innretninger til å sikre at lukedekslar av tre er vørtette, skal være i samsvar med regel 14 og 15 i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om lastelinjer 1966<sup>(1)</sup>.

**Regel 9: Ventilatorer**

Nr. 1

På fartøyer med en lengde på 45 m og over skal andre ventilatorer enn ventilatorer til maskinrom ha en karmhøyde over dekk på minst 900 mm på arbeidsdekket og minst 760 mm på overbyggningsdekket. På fartøyer med en lengde på under 45 m skal disse karmhøydena være henholdsvis 760 mm og 450 mm. Karmhøyden over dekk for maskinromventilatorer som er nødvendige for konstant lufttilførsel til maskinrommet og, ved behov, for øyeblikkelig lufttilførsel til generatorrommet, skal være i samsvar med kravene i regel II/9(3). Dersom dette ikke er praktisk mulig pga. skipets størrelse og innretning, kan en lavere høyde likevel godtas, men den skal ikke i noe tilfelle være mindre enn 900 mm over arbeidsdekket og overbyggningsdekket, forutsatt at det er montert vørtette lukkeinnetninger i samsvar med regel II/9(2), og at det er truffet tiltak for å sikre en uavbrutt og tilstrekkelig lufttilførsel til rommene.

**Regel 12: Lysventiler**

Nr. 6

Sjøfartsmyndigheten kan godkjenne lysventiler og vinduer uten blindlokk i side- og akterskott i dekkshus plassert på eller over arbeidsdekket dersom den er overbevist om at fartøyets sikkerhet ikke reduseres, idet det tas hensyn til godkjente organisasjoners regler basert på de relevante ISO-standardene.

**Regel 15: Ankerutstyr**

Det skal finnes ankerutstyr beregnet på hurtig og sikker bruk som skal bestå av forankringsutstyr, ankerkjettinger eller ståltau, stoppere og et ankerspill eller andre innretninger for utsetting og opphiving av ankeret og for å holde fartøyet til ankers under alle forventede driftsforhold. Fartøyene skal også være utstyrt med passende fortøyningsutstyr for sikker fortøyning under alle driftsforhold. Anker- og fortøyningsutstyr skal være i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon.

**KAPITTEL III: STABILITET OG TILHØRENDE SJØDYKTIGHET****Regel 1: Alminnelige bestemmelser**

Fartøyene skal være slik konstruert og bygd at kravene i dette kapittel vil være oppfylt under de driftsforhold som er nevnt i regel 7. Beregninger av kurver for rettende arm skal foretas i samsvar med IMO's regelverk for intakt stabilitet for alle typer skip<sup>(2)</sup>.

**Regel 2: Stabilitetskriterier**

Nr. 1

Følgende minstekriterier for stabilitet skal oppfylles, med mindre sjøfartsmyndigheten er overbevist om at driftserfaring tilsier at de kan fravikes. Ethvert fravik fra de fastsatte minstekriteriene for stabilitet som en medlemsstat tillater, skal omfattes av framgangsmåten fastsatt i artikkel 4 i dette direktiv<sup>(3)</sup>.

Nr. 1 bokstav d).

Initialmetasenterhøyden GM skal ikke være mindre enn 350 mm for fartøyer med ett enkelt dekk. På fartøyer med komplett overbygning kan metasenterhøyden reduseres forutsatt sjøfartsmyndighetens samtykke, men skal ikke i noe tilfelle være mindre enn 150 mm. Reduksjon av den metasenterhøyde som en medlemsstat tillater, skal omfattes av framgangsmåten i artikkel 4 i dette direktiv.

<sup>(1)</sup> Den internasjonale konvensjon om lastelinjer 1966, fastsatt av Den internasjonale konferanse om lastelinjer 5. april 1966 og vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon ved resolusjon A.133(V) 25. oktober 1967.

<sup>(2)</sup> Regelverk for intakt stabilitet for alle typer skip som omfattes av IMO-dokumentene, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon ved resolusjon A.749(18) 4. november 1993, endret ved resolusjon MSC.75(69).

<sup>(3)</sup> Stabilitetskriteriene for offshore-forsyningsfartøyer i nr. 4.5.6.2.1 til 4.5.6.2.4 i IMO's regelverk for intakt stabilitet for alle typer skip kan betraktes som likeverdige med stabilitetskriteriene i regel 2 nr. 1 bokstav a)-c). Denne likeverdigheten kan bare anvendes på fiskefartøyer med en skrogform som tilsvarer skrogformen til offshore-forsyningsfartøyer, og bare med sjøfartsmyndighetens samtykke.

Nr. 3

Når det benyttes ballast for å sikre overholdelse av bestemmelsene i nr. 1, skal ballastens art og plassering være i samsvar med sjøfartsmyndighetens krav. På fartøyer med en lengde på mindre enn 45 m skal slik ballast være permanent. Dersom ballasten er permanent, skal den være i fast form og sikkert fastgjort i fartøyet. Sjøfartsmyndigheten kan godta flytende ballast, forutsatt at den er lagret i tanker som er helt fylt og ikke er forbundet med noe pumpesystem i fartøyet. Dersom det er brukt flytende ballast som permanent ballast for å sikre overholdelse av bestemmelsene i nr. 1, skal detaljerte opplysninger om dette være notert på samsvarssertifikatet og i stabilitetsheftet.

Permanent ballast skal ikke fjernes fra skipet eller flyttes uten sjøfartsmyndighetens samtykke.

#### **Regel 4: Særlige fiskemetoder**

Fartøyer som opererer med særlige fiskemetoder der ekstra ytre krefter påvirker fartøyet under fiske, skal oppfylle stabilitetskriteriene i regel 2 nr. 1, om nødvendig med de skjerpelsler som sjøfartsmyndigheten måtte kreve. Fartøyer som driver fiske med bomtrål, skal overholde følgende skjerpede stabilitetskriterier:

- a) kriteriene for arealet under kurven for den rettende arm og kriteriet for rettende armer fastsatt i regel 2 nr. 1 bokstav a) og b) skal skjerpes med 20 %,
- b) metasenterhøyden skal ikke være mindre enn 500 mm,
- c) kriteriene nevnt i bokstav a) får anvendelse bare på fartøyer med installert framdriftskraft som ikke overstiger verdien i kilowatt uttrykt i følgende formler:
  - $N = 0,6 L_s^2$  for fartøyer med en lengde på 35 m eller mindre, og
  - $N = 0,7 L_s^2$  for fartøyer med en lengde på 37 m og over, og
  - ved mellomliggende fartøylengde må koeffisienten for  $L_s$  oppnås ved interpolering mellom 0,6 og 0,7,
  - $L_s$  er den største lengden i henhold til målebrevet.

Dersom den installerte framdriftskraften overstiger verdiene for standard framdriftskraft angitt i formlene ovenfor, skal kriteriene nevnt i bokstav a) skjerpes direkte proporsjonalt med den høyere framdriftskraften.

Sjøfartsmyndigheten skal være overbevist om at ovennevnte skjerpede stabilitetskriterier for bomtrålfartøyer er oppfylt for de driftstilstander som er nevnt i regel 7 nr. 1 i dette kapittel.

Ved beregning av stabiliteten skal bommene forutsettes å være heist opp i en vinkel på 45 grader i forhold til horisontalen.

#### **Regel 5: Sterk vind og rulling**

Fartøyene skal kunne motstå virkningen av sterk vind og rulling under tilsvarende sjøgang, under hensyn til værforholdene under de forskjellige årstidene, sjøforholdene fartøyet vil bli brukt i, type fartøy og driftsmåte. De aktuelle beregningene skal utføres i samsvar med IMO's regelverk for intakt stabilitet for alle typer skip.

#### **Regel 8: Ising**

Denne regel får anvendelse unntatt der endring av isingstillegget, som etter anbefaling 2 er overlatt til sjøfartsmyndighetens skjønn<sup>(1)</sup>, ikke er tillatt.

#### **Regel 9: Krengeprøve**

Nr. 2

Når det foretas endringer på et fartøy som påvirker dets lettskipstilstand og/eller tyngdepunktets beliggenhet, skal fartøyet, dersom sjøfartsmyndigheten under hensyn til fartøyets stabilitetsmarginer mener det er nødvendig, gjennomgå ny krengeprøve og stabilitetsopplysningene revideres. Dersom avviket i forhold til den opprinnelige lettskipsvekten overstiger 2 % og det ikke kan godtgjøres ved beregning at fartøyet fremdeles overholder stabilitetskriteriene, skal fartøyet gjennomgå ny krengeprøve.

<sup>(1)</sup> Når det gjelder havområder der ising kan forekomme og som det er foreslått endringer av isingstillegget for, se veiledningen om ising i anbefaling 2 i tillegg 3 til sluttakten fra Torremolinos-konferansen.

**Regel 12: Baughøyde**

Baughøyden skal være tilstrekkelig til å hindre at store mengder vann bryter inn over dekk.

Når fartøyet brukes i områder som ikke ligger mer enn 10 mil fra kysten, skal minste baughøyde oppfylle sjøfartsmyndighetens krav og fastsettes under hensyn til værforholdene under de forskjellige årstidene, sjøforholdene fartøyet vil bli brukt i, type fartøy og driftsmåte.

Følgende krav får anvendelse på fartøyer som brukes i alle andre områder:

1. når fangsten under fiske må tas om bord i lasterommene gjennom luker som er plassert på et utsatt arbeidsdekk forut for dekkshuset eller overbygningen, skal minste baughøyde beregnes i samsvar med beregningsmetoden i anbefaling 4 i tillegg 3 til sluttakten fra Torremolinos-konferansen,
2. Når fangsten må tas om bord i lasterommene gjennom en luke som er plassert på et utsatt arbeidsdekk, beskyttet av et dekkshus eller en overbygning, skal minste baughøyde være i samsvar med regel 39 i vedlegg I til Den internasjonale konvensjon om lastelinjer, 1966, men skal ikke være mindre enn 2 000 mm. I slike tilfeller skal det tas hensyn til største tillatte driftsdypgående i stedet for fastsatt sommerfribord.

**Regel 14: Inndeling og stabilitet i skadet tilstand**

Fartøyer med en lengde på 100 m og over, der samlet antall personer om bord er 100 eller mer, skal være i stand til å holde seg flytende med positiv stabilitet etter at et hvilket som helst rom som forutsettes skadet, er fylt med vann, idet det tas hensyn til fartøytype, påtenkt fart og fartsområde<sup>(1)</sup>. Beregningene skal utføres i samsvar med retningslinjene nevnt i fotnoten.

**KAPITTEL IV: MASKINERI, ELEKTRISKE INSTALLASJONER OG PERIODEVIS UBEMANNENE MASKINROM****Regel 3: Alminnelige bestemmelser**

Nr. 1

Hovedframdrifts-, kontroll-, dampør-, brennolje-, trykkluft-, elektrisitets- og kjølesystemer, hjelpemaskineri, dampkjeler og andre trykkbeholdere, røropplegg og pumpeanlegg, styreinnetninger og tannhjulsforbindelser, akslinger og koblinger for kraftoverføring skal være utformet, konstruert, installert og vedlikeholdt i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon. Slikt maskineri og utstyr, samt løfteutstyr, vinsjer og utstyr til håndtering og bearbeiding av fisk, skal være beskyttet slik at personer om bord utsettes for minst mulig fare. Det skal tas spesielt hensyn til bevegelige deler, varme flater og andre farer.

Nr. 7

Sjøfartsmyndigheten skal påse at regel 16-18 gjennomføres på en enhetlig måte og anvendes i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon<sup>(2)</sup>.

Nr. 9

Det skal treffes tiltak i samsvar med sjøfartsmyndighetens krav for å sikre at alt utstyr fungerer på en pålitelig måte ved alle driftstilstander, herunder manøvrering, og at det legges til rette for regelmessige besiktelser og rutineprøver for å sikre vedvarende pålitelig drift i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon.

Nr. 10

Fartøyene skal være utstyrt med dokumentasjon i henhold til reglene til en godkjent organisasjon som viser at de er skikket for drift med periodevis ubemannede maskinrom.

**Regel 6: Dampkjeler, matesystemer og røropplegg for damp**

Nr. 1

Alle dampkjeler og ikke-fyrte dampgeneratorer skal være utstyrt med minst to sikkerhetsventiler med tilstrekkelig kapasitet. Sjøfartsmyndigheten kan likevel, under hensyn til ytelsen til eller andre egenskaper ved dampkjelen eller den ikke-fyrte dampgeneratoren, tillate at det er montert bare én sikkerhetsventil, dersom den er forvissnet om at dette gir tilstrekkelig beskyttelse mot overtrykk i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon.

<sup>(1)</sup> Se veiledningen om inndeling og beregning av stabilitet etter skade i anbefaling 5 i tillegg 3 til sluttakten fra Torremolinos-konferansen.

<sup>(2)</sup> Se også anbefaling utgitt av Den internasjonale elektrotekniske standardiseringsorganisasjon, og særlig Publication 92, «Electric installations in ships».

**Regel 8: Betjening av framdriftsmaskineri fra styrehus**

Nr. 1 bokstav b)

Når framdriftsmaskineriet kan fjernbetjenes fra styrehuset, skal følgende bestemmelser gjelde: Fjernbetjening som nevnt i bokstav a) skal utføres ved hjelp av en betjeningsinnretning som er i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon, om nødvendig utstyrt med innretninger som beskytter framdriftsmaskineriet mot overbelastning.

**Regel 10: Installasjoner for brennolje, smøreolje og andre brannfarlige oljer**

Nr. 4

Brennoljerør som, dersom de blir skadet, kan forårsake at olje lekker ut fra en lagertank, sedimenteringstank eller dagtank som er plassert over dobbeltbunnen, skal være utstyrt med en kran eller ventil som er plassert på tanken og som kan stenges fra et sikkert sted utenfor det aktuelle rommet i tilfelle brann i rommet der tanken er plassert. I det spesielle tilfellet at dyptanker ligger i sjakter eller rørtunneler eller lignende rom, skal det være montert ventiler på tanken, men i tilfelle brann må rørene som fører til dem, kunne stenges ved hjelp av en tilleggsventil på røret eller rørene utenfor tunnelen eller lignende rom. Dersom tilleggsventilen er montert i maskinrommet, skal den kunne betjenes fra et sted utenfor dette rommet.

Nr. 7 bokstav a)

Brennoljerør og tilhørende ventiler og armaturer skal være av stål eller av et annet, likeverdig materiale, men en begrenset bruk av bøyelige rør kan likevel tillates. Slike bøyelige rør og utstyr tilkoblet endene skal ha tilstrekkelig styrke og være framstilt av godkjent brannhemmende materiale eller ha brannhemmende belegg i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon. Overganger til slike bøyelige rør skal være i samsvar med IMO-rundskriv MSC. 647 «Guidelines to minimise leakages from flammable liquid systems».

Nr. 10

Installasjoner for lagring, fordeling og bruk av olje som benyttes i trykksmøringssystemer, skal være i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon. Slike installasjoner i maskinrom av kategori A og i andre maskinrom der det er praktisk mulig, skal minst tilfredsstillende bestemmelsene i nr. 1, 3, 6 og 7, og, i den utstrekning det kreves etter reglene til en godkjent organisasjon, i nr. 2 og 4. Dette utelukker ikke bruk av seglass i smøreoljesystemer, forutsatt at det godtgjøres ved prøve at de har en tilfredsstillende grad av brannmotstand.

Nr. 11

Installasjoner for lagring, fordeling og bruk i kraftoverføringssystemer, betjenings- og aktiveringssystemer og varmeanlegg av andre brannfarlige oljer som brukes under trykk enn olje nevnt i nr. 10, skal være i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon. På steder der det finnes tennkilder, skal slike installasjoner minst oppfylle bestemmelsene i nr. 2 og 6, og bestemmelsene i nr. 3 og 7 når det gjelder styrke og konstruksjon.

**Regel 12: Vern mot støy**

Det skal treffes tiltak for å redusere virkningen av støy på personell i maskinrom til nivåer som er angitt i IMOs regelverk for støynivåer om bord på skip<sup>(1)</sup>.

**Regel 13: Styremaskin**

Nr. 1

Fartøyene skal være utstyrt med en hovedstyremaskin og en hjelpeinnretning til å betjene roret som er i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon. Så langt det er rimelig og praktisk mulig, skal hovedstyremaskinen og hjelpeinnretningen til å betjene roret være innrettet slik at svikt i den ene ikke setter den andre ut av funksjon.

**Regel 16: Elektrisk hovedkraftkilde**

Nr. 1 bokstav a)

Når elektrisk kraft er eneste middel til å opprettholde hjelpefunksjoner som er nødvendige for fartøyet framdrift og sikkerhet, skal det være installert en elektrisk hovedkraftkilde som skal bestå av minst to generatorsett, hvorav ett kan være drevet av hovedmaskinen. Andre installasjoner med tilsvarende elektrisk kapasitet kan godtas, forutsatt at de er i samsvar med reglene til en godkjent organisasjon.

<sup>(1)</sup> Regelverk for støynivåer om bord på skip, vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjon ved resolusjon A.468(XII), 19. november 1981.

**KAPITTEL V: BRANNVERN, BRANNDETEKSJON OG BRANNSLOKKING****Regel 1: Alminnelige bestemmelser**

Bokstav c)

Metode IIIF: Automatisk brannalarm- og -deteksjonssystem monteres i alle rom der brann kan ventes å oppstå, normalt uten restriksjoner når det gjelder type innvendige oppdelingsskott, bortsett fra at dørkarealet i rom i innredningen eller rom avgrenset av skiller av klasse «A» eller «B» ikke i noe tilfelle skal være større enn 50 m<sup>2</sup>. Sjøfartsmyndigheten kan imidlertid øke dette arealet for fellesrom til inntil 75 m<sup>2</sup>.

**Regel 2: Definisjoner**

Nr. 1

«Ikke-brennbart materiale» betyr et materiale som verken brenner eller avgir brannfarlig gass i en mengde tilstrekkelig til selvantennelse ved oppvarming til ca. 750 °C, som påvist i samsvar med IMOs regelverk for brannprøvningsmetoder<sup>(1)</sup>. Alle andre materialer er brennbare materialer.

Nr. 2 «standard brannprøve» skal lyde:

En «standard brannprøve» er en prøve der prøvestykker av de aktuelle skott eller dekk i en prøvingsovn utsettes for temperaturer som omtrent svarer til den standardiserte tid/temperaturkurven. Prøvningsmetodene skal være i samsvar med IMOs regelverk for brannprøvningsmetoder.

Nr. 3 (siste punktum)

Sjøfartsmyndigheten skal kreve prøving av prototypen av et skott eller dekk for å sikre at det oppfyller ovennevnte krav med hensyn til brannmotstand og temperaturstigning i samsvar med IMOs regelverk for brannprøvningsmetoder.

Nr. 4 (siste punktum)

Sjøfartsmyndigheten skal kreve prøving av prototypen av et skille for å sikre at det oppfyller ovennevnte krav med hensyn til brannmotstand og temperaturstigning i samsvar med IMOs regelverk for brannprøvningsmetoder.

Nr. 6 (siste punktum)

Sjøfartsmyndigheten skal kreve prøving av prototypen av et skille for å sikre at det oppfyller ovennevnte krav med hensyn til brannmotstand og temperaturstigning i samsvar med IMOs regelverk for brannprøvningsmetoder.

Nr. 9

«Lav flammespredningsevne» betyr at flaten som beskrives slik, i tilstrekkelig grad er i stand til å begrense spredningen av flammer, som påvist i samsvar med IMOs regelverk for brannprøvningsmetoder.

**Regel 4: Skott i rom i innredningen og arbeidsrom**

Nr. 4

Metode IIIF: Det skal ikke være noen restriksjoner på konstruksjonen av skott som ikke behøver være skiller av klasse «A» eller «B» i henhold til denne regel eller andre regler i denne del. Ikke i noe tilfelle skal arealet i noe rom i innredningen eller rom avgrenset av et gjennomgående skille av klasse «A» eller «B» overstige 50 m<sup>2</sup>, unntatt i enkelttilfeller der det i henhold til tabell 1 i regel 7 kreves skott av klasse «C». Sjøfartsmyndigheten kan imidlertid øke dette arealet for fellesrom til inntil 75 m<sup>2</sup>.

**Regel 7: Brannmotstand i skott og dekk**

Siste note i tabellene

(\*) Når en stjerne forekommer i tabellene, skal skillet være av stål eller av et annet, likeverdig materiale, men behøver ikke være av klasse «A»-standard.

Dersom det er ført elektriske ledninger, rør og ventilasjonskanaler gjennom et dekk, skal gjennomføringene være gjort tette for å hindre flammer og røyk i å trenge fram.

<sup>(1)</sup> Internasjonalt regelverk for anvendelse av brannprøvningsmetoder (FTP Code), vedtatt av Den internasjonale sjøfartsorganisasjons sjøsikkerhetskomité ved resolusjon MSC. 61(67).



**Regel 8: Konstruksjonsdetaljer**

Nr. 3, metode IF, IIF og IIIF

- a) Unntatt i lasterom og kjøle- og fryseavdelinger i arbeidsrom skal isolasjonsmaterialer være ikke-brennbare. Dampsperrer og lim som brukes i forbindelse med isolasjon, samt isolasjon av rørarmatur for kjøleanlegg, behøver ikke være av ikke-brennbar materiale, men skal brukes i så små mengder som mulig, og udekkede flater skal ha lav flammespredningsevne, som påvist i samsvar med IMO's regelverk for brannprøvningsmetoder. I rom der inntrenging av olje eller oljeprodukter er mulig, skal isolasjonsoverflaten være ugiennomtrengelig for olje eller oljedamp.

**Regel 9: Ventilasjonssystemer**

Nr. 1 bokstav a)

Ventilasjonkanaler skal være av ikke-brennbar materiale. Korte kanallengder som i alminnelighet ikke er mer enn to meter lange og har et tverrsnittsareal på mindre enn 0,02 m<sup>2</sup>, behøver likevel ikke være ikke-brennbare, forutsatt at følgende vilkår er oppfylt:

- i) disse kanalene skal være av et materiale som har lav flammespredningsevne, som påvist i samsvar med IMO's regelverk for brannprøvningsmetoder.

**Regel 11: Diverse**

Nr. 2

Maling, lakk og andre behandlingsmidler som benyttes på utsatte innvendige flater, skal ikke kunne danne store mengder røyk eller giftig gass eller damp, som påvist i samsvar med IMO's regelverk for brannprøvningsmetoder.

**Regel 12: Lagring av gassflasker og farlige materialer**

Nr. 4

Unntatt når det er nødvendig av hensyn til arbeidet inne i rommet, er det ikke tillatt med elektriske ledninger og armaturer i rom som brukes til lagring av meget brannfarlige væsker eller flytende gasser. Der slike elektriske armaturer er montert, skal de være av en sertifisert sikker type og i samsvar med de relevante bestemmelsene i International Standard IEC Publication 79 «Electrical apparatus for explosive gas atmospheres». Varmekilder skal holdes borte fra slike rom, og skilt med «Røyking forbudt» og «Åpen ild forbudt» skal være satt opp på et lett synlig sted.

**Regel 13: Rømningsveier**

Nr. 1

Trapper og ledere som fører til og fra alle rom i innredningen og i rom der besetningen vanligvis arbeider, unntatt maskinrom, skal være slik plassert at de kan tjene som raske rømningsveier til åpent dekk og derfra til redningsfarkostene. Særlig gjelder følgende for disse rommene:

- e) rømningsveienes kontinuitet skal oppfylle sjøfartsmyndighetens krav. Trapper og korridorer som brukes som rømningsveier, skal ha en fri bredde på minst 700 mm og en håndlist på minst én side. Dører som gir atkomst til en trapp, skal ha en fri bredde på minst 700 mm.

Nr. 2

Fra hvert maskinrom i kategori A skal det finnes to rømningsveier på en av følgende måter:

- a) to sett stålledere som er plassert så langt fra hverandre som mulig og fører til dører i den øvre delen av rommet som har samme innbyrdes avstand som lederne og gir atkomst til åpent dekk. Generelt skal en av disse lederne gi sammenhengende beskyttelse mot brann fra den nedre delen av rommet til et sikkert sted utenfor rommet. Sjøfartsmyndigheten kan imidlertid unnlate å kreve slik beskyttelse dersom det på grunn av maskinrommets spesielle innretning eller dimensjoner finnes en sikker rømningsvei fra den nedre delen av dette rommet. Denne beskyttelsen skal være av stål, isolert etter klasse «A-60»-standard og være utstyrt med en selvslukkende ståldør av klasse «A-60» i nedre ende, eller

**Regel 14: Automatiske sprinkler-, brannalarm- og branndeteksjonssystemer (Metode IIF)**

Nr. 11

Det skal finnes reservesprinklerdyser til hver sprinklerseksjon.

Reservesprinklerdysene skal svare til de typer og klasser som er montert i fartøyet. Antallet skal beregnes på følgende måte:

- under 100 sprinklerdyser: 3 reservedyser,
- under 300 sprinklerdyser: 6 reservedyser,
- 300-1000 sprinklerdyser: 12 reservedyser.

**Regel 15: Automatiske brannalarm- og branddeteksjonssystemer (Metode IIIF)**

Nr. 4

Systemet skal utløses av unormal lufttemperatur, unormal konsentrasjon av røyk eller av andre faktorer som tyder på en begynnende brann i et av rommene som skal beskyttes. Systemer som er følsomme for lufttemperatur, skal ikke utløses ved mindre enn 54 °C, og skal utløses ved en temperatur på under 78 °C når temperaturøkningen til disse nivåene er høyst 1 °C per minutt. Etter eget skjønn kan sjøfartsmyndigheten tillate at utløsningstemperaturen økes til 30 °C over høyeste temperatur i takhøyde i tørkerom og lignende steder der omgivelsestemperaturen normalt er høy. Systemer som er følsomme for røykkonsentrasjoner, skal utløses når intensiteten i en utsendt lysstråle reduseres. Røykdetektorer skal være sertifisert til å utløses før røyktettheten overstiger 12,5 % formørkelse per meter, men ikke før røyktettheten overstiger 2 % formørkelse per meter. Andre, like virkningsfulle utløsningsmetoder kan godtas etter sjøfartsmyndighetens skjønn. Deteksjonssystemet skal ikke brukes til andre formål enn branddeteksjon.

**Regel 17: Brannpumper**

Nr. 2

Dersom en brann i et rom vil kunne sette alle brannpumper ut av funksjon, skal det finnes et alternativt middel til å skaffe vann til brannslukking med. På fartøyer med en lengde på 75 m og over skal dette alternative middelet være en fast nødbrannpumpe med uavhengig drift. Denne nødbrannpumpen skal kunne levere to vannstråler med et trykk på minst 0,25 N/mm<sup>2</sup>.

**Regel 20: Brannslukkingsapparater**

Nr. 2

1. For hver type brannslukkingsapparat som kan etterfylles om bord, skal det finnes reserveladninger for 100 % av de første 10 apparatene og for 50 % av de resterende, men antall reserveladninger skal ikke overstige 60.
2. For brannslukkingsapparater som ikke kan etterfylles om bord, skal det finnes minst 50 % ekstra brannslukkingsapparater av samme type og med samme kapasitet i stedet for reserveladninger.
3. Anvisninger for etterfylling skal finnes om bord. Bare reserveladninger som er godkjent for de aktuelle brannslukkingsapparatene, kan brukes til etterfylling.

Nr. 4

Brannslukkingsapparater skal kontrolleres årlig av en kvalifisert person som er godkjent av sjøfartsmyndigheten. Hvert apparat skal være utstyrt med et skilt som angir at det er kontrollert. Alle beholdere til brannslukkingsapparater som er under permanent trykk og flasker med drivmiddel til apparater som ikke er under trykk, skal trykkprøves hydraulisk hvert 10. år.

**Regel 21: Bærbare brannslukkingsapparater i kontrollstasjoner, rom i innredningen og arbeidsrom**

Nr. 2

1. For hver type brannslukkingsapparat som kan etterfylles om bord, skal det finnes reserveladninger for 100 % av de første 10 apparatene og for 50 % av de resterende, men antall reserveladninger skal ikke overstige 60.
2. For brannslukkingsapparater som ikke kan etterfylles om bord, skal det finnes minst 50 % ekstra brannslukkingsapparater av samme type og med samme kapasitet i stedet for reserveladninger.
3. Anvisninger for etterfylling skal finnes om bord. Bare reserveladninger som er godkjent for de aktuelle brannslukkingsapparatene, kan brukes til etterfylling.

**Regel 24: Brannmannsutstyr**

Nr. 1

Det skal finnes minst to sett brannmannsutstyr om bord. Brannmannsutstyret skal være i samsvar med IMO's regelverk for brannvernssystemer, kapittel III, regel 2.1, nr. 2.1.1 og 2.1.2. Det skal finnes to reserveladninger for hvert påbudte pusteapparat.

**Regel 25: Brannkontrolltegning**

En brannkontrolltegning skal være permanent oppslått. Innholdet i denne tegningen skal være i samsvar med IMO-resolusjon A.654(16) «Graphical symbols for fire control plans» og IMO-resolusjon A.756(18) «Guidelines on the information to be provided with fire control plans».

**Regel 28: Konstruksjonsmessig brannsikring**

Nr. 2 bokstav a)

På fartøyer med skrog bygd av ikke-brennbare materialer skal dekk og skott som skiller maskinrom i kategori A fra rom i innredningen, arbeidsrom eller kontrollstasjoner, være bygd etter «A-60»-standard når maskinrommet i kategori A ikke er utstyrt med fast brannsløkkingsanlegg og etter «A-30»-standard når slikt anlegg er montert. Dekk og skott som skiller andre maskinrom fra rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner, skal være bygd etter «A-0»-standard.

Dekk og skott som skiller kontrollstasjoner fra rom i innredningen og arbeidsrom, skal være bygd etter «A»-standard i samsvar med tabell 1 og 2 i regel 7 i dette kapittel. Sjøfartsmyndigheten kan likevel tillate innbygging av skiller i klasse «B-15» for å skille f.eks. skipperens lugar fra styrehuset, når slike rom betraktes som en del av styrehuset.

**Regel 31: Diverse**

Nr. 1

Utsatte flater i rom i innredningen, arbeidsrom, kontrollstasjoner, korridorer og trapperom og tildekkede flater bak skott, himlinger, paneler og innerkledninger i rom i innredningen, arbeidsrom og kontrollstasjoner, skal ha lav flammespredningsevne, som påvist i samsvar med IMO's regelverk for brannprøvningsmetoder.

Nr. 3

Maling, lakk og andre behandlingsmidler som benyttes på utsatte innvendige flater, skal ikke kunne danne store mengder røyk eller giftig gass eller damp, som påvist i samsvar med IMO's regelverk for brannprøvningsmetoder.

**Regel 32: Lagring av gassflasker og farlige materialer**

Nr. 4

Unntatt når det er nødvendige av hensyn til arbeidet inne i rommet, er det ikke tillatt med elektriske ledninger og armaturer i rom som brukes til lagring av meget brannfarlige væsker eller flytende gasser. Der slike elektriske armaturer er montert, skal de være av en sertifisert sikker type og i samsvar med de relevante bestemmelsene i International Standard IEC Publication 79 «Electrical apparatus for explosive gas atmospheres». Varmekilder skal holdes borte fra slike rom, og skilt med «Røyking forbudt» og «Åpen ild forbudt» skal være satt opp på et lett synlig sted.

**Regel 38: Brannsløkkingsapparater**

Nr. 2

1. Unntatt i tilfellene nevnt under punkt 2 lenger nede, skal det for hver type brannsløkkingsapparat som kan etterfylles om bord, finnes reserveladninger for 100 % av de første 10 apparatene og for 50 % av de resterende, men antall reserveladninger skal ikke overstige 60.
2. På fartøyer med en lengde på mindre enn 45 m skal det for brannsløkkingsapparater som ikke kan etterfylles om bord, finnes minst 50 % ekstra brannsløkkingsapparater av samme type og med samme kapasitet i stedet for reserveladninger.
3. Anvisninger for etterfylling skal finnes om bord. Bare reserveladninger som er godkjent for de aktuelle brannsløkkingsapparatene, kan brukes til etterfylling.

Nr. 4

Brannsløkkingsapparater skal kontrolleres årlig av en kvalifisert person som er godkjent av sjøfartsmyndigheten. Hvert apparat skal være utstyrt med et skilt som angir at det er kontrollert. Alle beholdere til brannsløkkingsapparater som er under permanent trykk og flasker med drivmiddel til apparater som ikke er under trykk, skal trykkprøves hydraulisk hvert 10. år.

**Regel 39: Bærbare brannsløkkingsapparater i kontrollstasjoner, rom i innredningen og arbeidsrom**

Nr. 2

1. Unntatt i tilfellene nevnt i punkt 2 lenger nede, skal det for hver type brannsløkkingsapparat som kan etterfylles om bord, finnes reserveladninger for 100 % av de første 10 apparatene og for 50 % av de resterende, men antall reserveladninger skal ikke overstige 60.
2. På fartøyer med en lengde på mindre enn 45 m skal det for brannsløkkingsapparater som ikke kan etterfylles om bord, finnes minst 50 % ekstra brannsløkkingsapparater av samme type og med samme kapasitet i stedet for reserveladninger.
3. Anvisninger for etterfylling skal finnes om bord. Bare reserveladninger som er godkjent for de aktuelle brannsløkkingsapparatene, kan brukes til etterfylling.

**Regel 41: Brannmannsutstyr**

På fartøyer med en lengde på 45 m og over skal det finnes minst to sett brannmannsutstyr, som skal være lagret på steder som er lett tilgjengelige, ligger langt fra hverandre, og sannsynligvis ikke vil bli blokkert i tilfelle brann. Brannmannsutstyret skal være i samsvar med IMO's regelverk for brannvernssystemer, kapittel III, regel 2.1, nr. 2.1.1 og 2.1.2.

Det skal finnes minst to reserveladninger for hvert påbudte pusteapparat.

**Regel 42: Brannkontrolltegning**

En brannkontrolltegning skal være permanent oppslått.

Innholdet i denne tegningen skal være i samsvar med IMO-resolusjon A.654(16) «Graphical symbols for fire control plans» og IMO-resolusjon A.756(18) «Guidelines on the information to be provided with fire control plans».

På fartøyer med en lengde på under 45 m kan sjøfartsmyndigheten gjøre unntak fra dette kravet.

**KAPITTEL VI: VERN AV BESETNINGEN****Regel 3: Skanseledning, håndlister og rekkverk**

Nr. 2

Den minste vertikale avstand fra dypeste driftsvannlinje til laveste punkt på skanseledningens overkant, eller til kanten av arbeidsdekket dersom det er montert rekkverk, skal gi besetningen tilstrekkelig vern mot overvann, under hensyn til de sjø- og værforhold som fartøyet kan brukes i, fartsområdet, fartøytypen og fiskemetoden. Fribordet målt midtskips fra kanten av det arbeidsdekk der fisket foregår, skal ikke være mindre enn 300 mm, eller ikke mindre enn fribordet som svarer til største tillatte dypgående, alt etter hvilken avstand som er den største. På fartøyer med arbeidsdekk som er beskyttet slik at det ikke kommer vann inn i beskyttede arbeidsrom, kreves det ikke noe annet minste fribord enn det som svarer til største tillatte dypgående.

**Regel 4: Trapper og ledere**

Av hensyn til besetningens sikkerhet skal det finnes trapper og ledere av tilstrekkelig størrelse og styrke, utstyrt med håndlister og sklisikre trinn, i samsvar med de aktuelle ISO-standardene.

**KAPITTEL VII: REDNINGSUTSTYR OG -INNRETNINGER****Regel 3: Vurdering, prøving og godkjenning av redningsutstyr og -innretninger**

Nr. 2

Før sjøfartsmyndigheten gir godkjenning til redningsutstyr og -innretninger, skal den påse at slikt redningsutstyr og slike innretninger prøves for å bekrefte at de oppfyller kravene i dette kapittel, i samsvar med kravene i rådsdirektiv 96/98/EF<sup>(1)</sup> om skipsutstyr og med IMO-rekommendasjonene om prøving av redningsutstyr.

Nr. 6

Redningsutstyr som kreves etter dette kapittel, men som det ikke er fastsatt detaljerte spesifikasjoner for i del C, skal oppfylle sjøfartsmyndighetens krav, under hensyn til de detaljerte spesifikasjonene gitt for slikt utstyr i kapittel III i Solas 1974, med endringer, og i IMO's internasjonale regelverk for redningsutstyr.

**Regel 6: Tilgjengelighet og stuing av redningsfarkoster og mann-overbord-båter**

Nr. 4 bokstav a)

Hver redningsfarkost skal plasseres:

- slik at verken redningsfarkosten eller stuingsopplegget vanskeliggjør betjening av noen redningsfarkost eller mann-overbord-båt på noen annen utsettingsstasjon,
- så nær vannflaten som sikkerhetsmessige og praktiske hensyn tillater og, når det gjelder andre redningsfarkoster enn en redningsflåte beregnet på utsetting ved overbordkasting, på en slik måte at redningsfarkosten i innskipingsposisjon er minst 2 m over vannlinjen med fartøyet i fullastet tilstand, under ugunstige trimforhold på inntil 10 ° og med krenging på 20 ° til hvilken som helst side, eller til den vinkel der kanten av fartøyets værdekk kommer under vann, alt etter hvilken vinkel som er den minste,
- i kontinuerlig beredskap slik at besetningsmedlemmene kan gjøre klart for innskiping og utsetting på mindre enn fem minutter,
- fullt utstyrt i henhold til dette kapittel.

<sup>(1)</sup> EFT L 46 av 17.2.1997, s. 25.

**Regel 23: Mann-overbord-båter**

Nr. 1 bokstav b)

Mann-overbord-båter kan være enten av fast konstruksjon eller oppblåste, eller en kombinasjon av begge, og skal:

- i) ha en lengde på minst 3,8 m og høyst 8,5 m, unntatt for fartøyer med en lengde på mindre enn 45 m, der sjøfartsmyndigheten på grunn av fartøyets størrelse eller av andre grunner som gjør det urimelig eller umulig å ha slike båter om bord, kan godta en mann-overbord-båt med mindre lengde, men ikke under 3,3 m,
- ii) kunne romme minst fem sittende og én liggende person, eller når det gjelder en mann-overbord-båt på mindre enn 3,8 m på et fartøy med en lengde på mindre enn 45 m, kunne romme minst fire sittende personer og én liggende person.

Nr. 1 bokstav c)

Antall personer en båt skal kunne romme, skal fastsettes av sjøfartsmyndigheten ved hjelp av en sitteplassprøve. Minstekapasiteten skal være som angitt i regel 23 nr. 1 bokstav b) ii). Sitteplassene kan være i bunnen av båten, unntatt for rormannen. Ingen del av en sitteplass skal være på esingen eller hekkbjelken, eller på oppblåst oppdriftsutstyr på båtens sider.»

---