



Ditt eget forsikringselskap  
**TROMSTRYGD SJØFORSIKRING**



# **MEDLEMS- INFORMASJON**

## **NR. 1**

## **2017**

Båter over 15 meter/under 500 BT

Tromsø, 27.01.17

### **NY FORSKRIFT FOR FISKEBÅTER UNDER 500 BRUTTOTONN.**

Da er den nye forskriften for fiskefartøy under 500 BT fastsatt og gjelder fra **01. januar 2017**.

Det forventes fra Sjøfartsdirektoratet at sikkerhetsstyringssystemet er etablert og tatt i bruk inne 01. juli 2017.

Båter over 500 BT har som kjent tidligere fått pålegg om etablering av ISM-sikkerhetsstyringssystem.

Vedlagt følger:

- Orientering fra Sjøfartsdirektoratet om forskriften
- Forskriften for båter under 500 BT

Når det gjelder bestemmelsene i Nordisk Sjøforsikringsplan, er de som følger når det gjelder sikkerhetsforskrifter:

### **§ 3-22. Sikkerhetsforskrifter**

Med sikkerhetsforskrifter menes påbud om forholdsregler for å forebygge tap, gitt av offentlig myndighet, fastsatt i forsikringsavtalen, gitt av assurandøren med hjemmel i forsikringsavtalen, eller gitt av klassifikasjonsselskapet.

### **§ 3-25. Overtredelse av sikkerhetsforskrifter**

Er en sikkerhetsforskrift overtrådt, svarer assurandøren kun i den utstrekning tapet ikke er en følge av overtredelsen, eller hvor sikrede ikke har overtrådt sikkerhetsforskriften ved uaktsomhet. Dette gjelder likevel ikke hvis sikrede er fører av skipet eller medlem av dets besetning og den forsømmelse han har gjort seg skyldig i er av nautisk art.

Gjelder overtredelsen en spesiell sikkerhetsforskrift, fastsatt i forsikringsavtalen, skal forsømmelse utvist av noen som på vegne av sikrede har plikt til å overholde forskriften eller påse at den blir fulgt, likestilles med sikredes egen forsømmelse.

Assurandøren har bevisbyrden for at en sikkerhetsoverskrift er overtrådt, med unntak av tilfeller der skipet springer lekk mens det er flott. Sikrede har bevisbyrden for at han ikke har utvist uaktsomhet, og at det ikke er årsakssammenheng mellom overtredelsen av sikkerhetsforskriften og tapet.

Høringsuttalelser fra blant andre Fiskebåt og Fiskarlaget i forbindelse med forskriften finner du på hjemmesiden til Sjøfartsdirektoratet under:

<https://www.sjofatsdir.no/sjofart/regelverk/rundskriv/forskrift-om-sikkerhetsstyring-for-mindre-lasteskip-passasjerskip-og-fiskefartoy-mv/>

Tromstrygd tar sikte på å avholde Tromstrygdskolen i Tromsø for denne fartøysgruppen i løpet av våren, og da vil dette være et sentralt tema.

Ta gjerne kontakt med oss i Tromstrygd hvis det er noe du lurer på.

Med vennlig hilsen

Tromstrygd Sjøforsikringsselskap

Eirik Fosland

# Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. Forskriften trer i kraft 1. januar 2017

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt ny forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. Forskriften trer i kraft 1. januar 2017

Skipssikkerhetsloven § 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).

Forskriften gjelder alle næringsfartøy, herunder passasjerskip, lasteskip og fiskefartøy, som i dag ikke har krav om et sikkerhetsstyringssystem etter ISM- normen, samt fritidsfartøy over 24 meter. Forskriften legger opp til et forenklet sikkerhetsstyringssystem sammenlignet med kravene som følger av ISM- normen. Forskriften innebærer ikke krav om noen form for ekstern revisjon eller sertifisering.

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

## Høring

Forslaget til forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. var på alminnelig høring fra 21. september til 1. desember i år, og vi mottok innspill fra berørte myndigheter, rederiorganisasjoner og Advokatforeningen. Til sammen har det kommet inn 19 høringsvar. En oversikt over innspillene med kommentarer er vedlagt dette rundskrivet.

## Nærmere om sikkerhetsstyringssystem – Bakgrunnen for forskriften

### 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 med 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. Den nye forskriften med veiledning dekker langt på vei sikkerhetstilrådingene.

Andre sikkerhetstilrådingene 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 forut for høring**

Sjøfartsdirektoratet har i forbindelse med utarbeidelsen av forslaget 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 Fraktestartkonferansen i 2016 og hatt et møte med Norges Fiskarlag og Norges Kystfiskarlag i Trondheim den 27. april 2016 og et møte med Fraktestartøyenes Rederiforening (Kystrederiene i dag) 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**

Forskriften innebærer ikke at det innføres 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. «Rederi» er imidlertid et begrep som følger av skipssikkerhetsloven § 4 og enkeltpersonforetak vil slik sett også være et rederi i lovens forstand.

## **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. Kravene til sikkerhetsstyringssystem gjelder derfor for alle fartøy som opererer i norsk territorialfarvann, innenfor grensene av Havrettstraktaten.

## **Muligheter for tilsyn med ordningen**

Det er ikke noen pliktig ekstern revisjons- eller sertifiseringsordning. Dette innebærer imidlertid ikke at det er opp til det enkelte rederi å vurdere om de vil etterleve kravene til sikkerhetsstyringssystemet.

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.

## **Behov for veiledning / ytterligere informasjon**

Flere høringsinnspill går ut på at det er behov for ytterligere veiledning ved siden av regelverket, mens andre innspill mer går i retning av at en er bekymret for at det å peke på konkrete maler eller eksempler vil kunne føre til at rederiene ikke i tilstrekkelig grad utvikler egne, fartøytilpassede sikkerhetsstyringssystem. Sjøfartsdirektoratet arbeider med en veileder for de ulike fartøykategoriene som vil inneholde en generell del om sikkerhetsstyring og en spesiell del som gir konkrete eksempler og avklaringer av de enkelte bestemmelsene på utvalgte områder. Veilederen vil ikke dekke alt og det må forutsettes at veilederen vil utvikle seg i takt med utviklingen av mer konkrete standarder i næringen. Uansett hvilket nivå en legger seg på i forhold til detaljgraden i veilederen er det viktig at rederiene kommer i gang med sine sikkerhetsstyringssystem og får på plass det viktigste først.

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 bare en person 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 bare 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 er mulig for rederiene å etablere sitt eget sikkerhetssystem uten å måtte søke ekstern 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.

Noen høringsinnspill gikk spesielt på dato for innfasingen av kravene i den nye forskriften, der noen av innspillene går på at tidspunktet for krav om å ha etablert og gjennomført sikkerhetsstyringssystemet bør utsettes til 2018. Sjøfartsdirektoratet mener det er viktig at rederiene kommer i gang med å lage sikkerhetsstyringssystemer og at seks måneder er tilstrekkelig til at rederiene kan få et enkelt system på plass. Vi kan derfor ikke se at det er formålstjenlig å utsette det nye regelverket ytterligere.

## **Økonomiske og administrative konsekvenser**

Rederiets plikt til å etablere, gjennomføre og videreutvikle sikkerhetsstyringssystem følger allerede i dag av skipssikkerhetsloven § 7 og forskriften 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 næringen

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. I følge Fiskeridirektoratets registre var det i 2015 er 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. Forskriften 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 forskriften 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 forsikringsaker. 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.<sup>1</sup>

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 detaljerte 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, ville dette innebære særlige utfordringer knyttet til tilsynet med lovens krav, samtidig som det ville medføre en stor usikkerhet for næringen å vite hvor listen for sikkerhetsstyringssystem skal ligge.

Forskriften trer i kraft 1. januar 2017, mens rederiene forventes å ha etablert og tatt i bruk sikkerhetsstyringssystemet innen 1. juli 2017.

## **Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.**

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 16.12.2016 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) passasjerskip i utenriksfart sertifisert for 12 eller færre passasjerer
- d) roro-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, gjennomføre og videreutvikle et sikkerhetsstyringssystem.**

Rederiet skal etablere, gjennomføre 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 Formålet med sikkerhetsstyringssystemet.**

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 materielle verdier.

### **§ 4 Skipsførerens plikter og myndighet.**

Rederiet skal definere og dokumentere skipsførerens plikter og myndighet. Skipsføreren har den øverste myndigheten om bord. Skipsføreren skal medvirke til å gjennomføre og følge opp sikkerhetsstyringssystemet og at sikkerhetssystemet fungerer etter sin hensikt om bord. Skipsfører skal be rederiet om bistand når dette er nødvendig.



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

Rederiet skal sørge for at skipsføreren er kompetent til å ha kommandoen om bord og er fullt fortrolig med rederiets sikkerhetsstyringssystem. Videre skal rederiet sørge for at skipsføreren får nødvendig støtte og ressurser til å utføre oppgavene sine på en forsvarlig måte. Rederiet skal sørge for at hvert skip er tilstrekkelig bemannet med arbeidstakere som innehar rett kompetanse, og som er kvalifiserte, sertifiserte og medisinsk skikket i samsvar med gjeldende regler. Rederiet skal sørge for at nødvendig opplæring blir gitt, og at en tilstrekkelig grad av familiarisering om bord blir praktisert. Rederiet skal gi personellet på skipet 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 skipets 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.

Rederiet skal ved hjelp av sikkerhetsstyringssystemet analysere avvik, ulykker og farlige hendelser med det formål å hindre gjentakelse og 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 skipet. Vedlikeholdssystemet skal sikre 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 for 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.

## §10 Relevant dokumentasjon tilgjengelig.

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

## § 11 Evaluering av systemet.

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

## § 12 Ikrafttredelse.

Forskriften trer i kraft 1. januar 2017. Sikkerhetsstyringssystem i samsvar med forskriften skal være etablert og tatt i bruk innen 1. juli 2017

