

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 02-2020

Dato: 23. januar 2020

Saksnr.: 2017/75902-120/HHBR/MTS

Opphever:

Referanse til:

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Ny forskrift om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt ny forskrift om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer. Forskriften trer i kraft 1. februar 2020. I tilknytning til dette er det også fastsatt endringer i forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip, og forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger.

Høringen

Utkast til forskrift om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer var på høring fra 23. mars 2018 til 15. mai 2018 og 9. mai til 20. juni 2019. Forslaget ble utarbeidet etter oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet.

Det kom inn 6 hørings svar i den siste høringsrunden, der 2 av høringsinstansene opplyste at de ikke hadde noen merknader.

Stiftelsen Oseberg Vikingarv, Oseberg Båtlag, farmann Båtlag, Båtlaget Gaia leverte felles hørings svar der de opplyste at deres hovedinntrykk var at direktoratets forslag gikk riktig vei og at de kun hadde noen få kommentarer som i hovedsak dreide seg om de store forskjellene på utstyrskrav sammenlignet med skip med 12 eller færre passasjerer¹.

Forbundet kysten mente at forslaget langt på vei var velegnet for den aktuelle skipstypen, og viste til høringsuttalelsen fra Stiftelsen Oseberg Vikingarv, Oseberg båtlag, Farmann båtlag og Båtlaget Gaia.

Universitetet i Sørøst-Norge skrev at forslaget hadde veldig mange gode formuleringer, men ønsket en presisering av innholdet i § 2 annet ledd.

Norsk leirskoleforening uttalte at den nye forskriften også kunne passe for leirskolebåter.

Nærmere om forskriften

Forskriftens formål

Åpne treskip er ofte enklere konstruksjoner av begrenset størrelse og med begrenset operasjonsområde. Mange slike skip driftes av organisasjoner eller sammenslutninger som har kulturformidling som formål, der skipets rolle som historisk kulturbærer er viktig. Av den grunn er det fra departementet ytret et ønske om å ha et regelverk som er tilpasset den enkle skipstypen, graden av frivillighet, og seilas i et begrenset operasjonsområde i en tidsperiode som er begrenset til sommerhalvåret.

¹ Forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av skip som fører 12 eller færre passasjerer mv.

Skipssikkerhetsloven²

Det er et absolutt krav at et skip skal være prosjektert, bygget og utrustet på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier³.

I dag er detaljerte sikkerhetskrav til norske skip fastsatt i forskrifter med hjemmel i skipssikkerhetsloven. Forskriftene har i dag velfunderte krav som gir uttrykk for hva som er sikkerhetsmessig forsvarlig når det gjelder prosjektering, bygging og utrustning av passasjerskip. En passasjer er enhver person om bord med unntak av skipsføreren og medlemmer av besetningen, andre personer ansatt i skipets tjeneste, og barn under ett år. Et passasjerskip er et skip som kan føre flere enn 12 passasjerer⁴. Kravene i forskriftene er fastsatt for å ivareta sikkerheten til passasjene, de som har sitt arbeid om bord, miljøet og materielle verdier.

De fleste forskriftene som er fastsatt i medhold av skipssikkerhetsloven er i hovedsak laget med tanke på skip som opererer i kommersiell drift i et gitt fartsområde. Skipssikkerhetslovens formål er å «*trygge liv og helse, miljø og materielle verdier ved å legge til rette for god skipssikkerhet og sikkerhetsstyring, herunder hindre forurensning fra skip, sikre et fullt forsvarlig arbeidsmiljø og trygge arbeidsforhold om bord på skipet, samt et godt og tidsmessig tilsyn*⁵.» Regler tilpasset ulike skipstyper kan fastsettes med hjemmel i skipssikkerhetsloven.

Grunnleggende er kravet om at rederiet skal ha et sikkerhetsstyringsystem som skal gi en oversikt over risiko og gjøre det mulig for rederiet å kontrollere risiko, samt sikre etterlevelsen av krav fastsatt i eller i medhold av lov⁶.

En enklere ordning

De nye reglene som legges til grunn for åpne treskip er en forenkling sammenlignet med det som gjelder for ordinære passasjerskip i kommersiell drift. Sikkerhetsnivået for treskip som skal følge den nye forskriften er lavere enn det som kreves for et skip som skal ha passasjersertifikat etter sertifikatforskriften⁷ § 20.

Som følge av at forslaget for åpne treskip imøtekommer de særlige hensyn som er anført av næringen, fastsettes samtidig enkelte særlig tilpassede begrensninger for operasjonen av disse skipene for å opprettholde et akseptabelt sikkerhetsnivå. På denne bakgrunn er det bestemt at skip som følger den nye forskriften ikke skal ha et passasjersertifikat. Et sertifikat gir uttrykk for, og må forbeholdes skip som oppfyller det allment omforente sikkerhetsnivået for ordinære passasjerskip i et gitt fartsområde.

Unntaket fra sertifikatkravet og innholdet i den nye forskriften innebærer større frihet for rederiene til å gjøre konkrete tilpasninger når det gjelder oppfyllelse av sikkerhetskravene på skipet. Dette imøtekommer næringens ønske om reduserte kostnader i forbindelse med driften, økt egenkontroll og ansvar for ettersyn og vedlikehold. Sjøfartsdirektoratet understreker i denne sammenheng viktigheten av at rederiet tar sitt overordnede ansvar for driften på alvor.

Rederiet

Flere av aktørene som eier og driver åpne treskip er lag eller foreninger med ideelle formål som ikke nødvendigvis er vant med å se på seg selv som rederi. Skipssikkerhetsloven benytter begrepet «rederiet» om den som har plikt til å påse at gjeldende sikkerhetsregler følges. For skip som ikke har krav til

² Lov 16.februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

³ Skipssikkerhetsloven § 9

⁴ Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 2 annet ledd bokstav a.

⁵ Skipssikkerhetsloven § 1

⁶ Skipssikkerhetsloven § 7

⁷ Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om sertifikat m.m. for norske skip og flyttbare innretninger

sikkerhetsstyrings sertifikat, regnes skipets eier som rederiet⁸. Er skipet registrert, regnes den registrerte eieren som skipets eier.

Rederiet har etter skipssikkerhetsloven § 6 en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Rederiets ansvar

Rederiene må være særlig proaktive når det gjelder å følge opp krav til oversikt, kontroll og håndtering av risiko ved egne skip, og ha gode rutiner for oppfølging og vedlikehold. Rederiet har en «...overordnet plikt til å påse at liv og helse, miljø og materielle verdier beskyttes i samsvar med bestemmelsene gitt i eller i medhold av loven.⁹» «Rederiet skal på generell basis følge opp at lovens bestemmelser etterleves slik at liv og helse, miljø og materielle verdier beskyttes¹⁰.»

Skipssikkerhetslovens virkeområde

Skipssikkerhetsloven gjelder for alle skip, uavhengig av lengde, som anvendes i næringsvirksomhet. Samtidig er det i Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) påpekt i punkt 19.1 at «Selv om loven først og fremst er utformet med hensyn til skip i næringsvirksomhet, er det intet kriterium for å gi loven anvendelse at skipet brukes i næringsvirksomhet.»

Forskriften er hjemlet i skipssikkerhetsloven, og gjelder for skip i næringsvirksomhet. Prinsippet i skipssikkerhetsloven er at det er den faktiske bruken av et skip som avgjør hvilke regler som skal følges.

NOU 2005:14 På rett kjøp punkt 7.1.3.2 omtaler «næringsvirksomhet» som følger:

«Ved avgjørelsen av om man står overfor «næringsvirksomhet», vil et sentralt moment være om det betales vederlag for befordringen av personer eller gods. Vederlagskravet må oppfattes vidt, slik at det også omfatter situasjoner der driften av skipet finansieres ved offentlige tilskudd, medlemskap i foreninger osv. istedenfor kontant betaling.»

Næringsbegrepet i skipssikkerhetsloven knyttes ikke opp til annen lovgivnings bruk av begrepet. Dette har trolig sammenheng med skipssikkerhetslovens formål om å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier, og at det fra lovgivers side er ønskelig at den skal ha et bredt nedslagsfelt.

Det er ikke noe vilkår at virksomheten må gå med overskudd eller at passasjerene betaler billett i det de går om bord. Også andre momenter kan vektlegges, f.eks. hvem og hvor mange personer virksomheten retter seg mot, i hvilken grad virksomheten er organisert eller om aktiviteten annonseres offentlig. Dersom en restaurant på en øy tilbyr «gratis» båttransport for å få kunder, vil båtskyssen inngå i restaurantens virksomhet og dermed være omfattet av skipssikkerhetsloven.

Det finnes mange frivillige organisasjoner, skoler, leirskoler, barnehager etc. som tilbyr aktiviteter med skip. Disse blir finansiert gjennom offentlige tilskudd, medlemsavgift eller lignende og retter seg mot en stor krets av personer. Slike virksomheter reguleres av skipssikkerhetsloven. Samfunnsnyttige eller veldedige organisasjoner eller opplæringsinstitusjoner med gode intensjoner er heller ikke unntatt fra skipssikkerhetsloven. Det har ingen betydning for vurderingen om personene om bord får en eller annen form for opplæring i kystkultur, historie, sjøvett eller lignende underveis. Loven gjelder prinsipielt også for disse.

⁸ Skipssikkerhetsloven § 4.

⁹ NOU 2005:14 På rett kjøp punkt 6.7.4.1.

¹⁰ NOU 2005:14 På rett kjøp punkt 6.7.4.1.

Kommentarer til de enkelte paragrafene:

§ 1 Formål

Formålsparagrafen skal tydeliggjøre hensikten med forskriften og hvilke skip forskriften er ment å regulere. Formålsbestemmelsen gir veiledning for hvordan bestemmelsene i forskriften skal forstås. Forskriften skal ivareta god skipssikkerhet for å kunne trygge liv og helse, miljø og materielle verdier, jf. ssl. § 1. Tolkningen av reglene skal skje i lys av formålet.

Forskriften inneholder sikkerhetskrav for åpne treskip som er tradisjonelt konstruert og bygget, og som opereres med formidling av skipshistorie som hovedformål. Slike skip drives i dag i stor grad av frivillige i et begrenset fartsområde i sommerhalvåret.

Formuleringen i formålsbestemmelsen tydeliggjør at forskriften ikke er ment å gjelde for åpne treskip som anvendes til ordinær passasjertrafikk. Formålsparagrafen kan bidra til å redusere tolkningstvil dersom det oppstår usikkerhet om hvilke skip som omfattes av forskriften.

§ 2 Virkeområde

Første ledd

Forskriften gjelder for norske åpne treskip i innenriksfart som fører flere enn 12 passasjerer og som kan drives frem av årer eller seil.

Med innenriksfart menes fart som nevnt i forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder kapittel 2.

Forskriften gjelder for skip som fører flere enn 12 passasjerer, det vil si det som i normal skipsterminologi kalles passasjerskip.

Med passasjer menes enhver person om bord med unntak av skipsføreren og medlemmer av besetningen, andre personer ansatt i skipets tjeneste, og barn under ett år. Dette er den alminnelige definisjonen som legges til grunn i mange av direktoratets forskrifter.

Definisjonen innebærer at turer med tilfeldig besøkende firmaer, institusjoner, skoleklasser, «gjestemannskap», turister osv. er å anse som turer med passasjerer. Disse personene vil typisk bare være om bord i et kortere tidsrom og har ikke nødvendigvis noen erfaring med å være på sjøen. Selv om de får en innføring i roing eller seiling før turen begynner, og har intensjon om å delta aktivt under hele eller deler av seilassen, vil de ikke regnes som en del av besetningen, da de bare omfattes av et tilrettelagt opplegg.

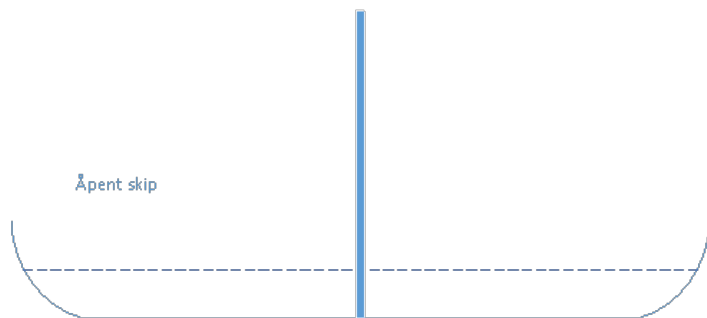
Aktive medlemmer av for eksempel kyst- og båtlag hvor medlemmene som deltar har en reell tilknytning til laget og over tid blir kjent med skipet og driften, vil kunne anses som medlemmer av besetningen.

Formuleringen «kan drives frem av årer eller seil» innebærer at skipet må kunne drives frem av årer eller seil, samtidig som det åpner for at også skip med fremdriftsmaskineri omfattes av forskriften. Direktoratet er eksempelvis kjent med at enkelte skip har hjelpemotor.

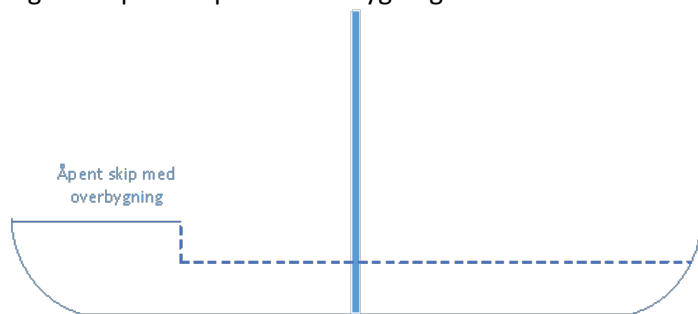
Annet ledd

Et åpent treskip betyr i denne forskriften et skip uten gjennomgående tett dekk og uten oppholdsrom under dekk. Se figur 1 og 2 under. At et åpent treskip har overbygning i form av veng eller løfting (figur nr. 2) medfører ikke at båten ansees å ha et oppholdsrom under dekk.

Figur 1: Åpent skip



Figur 2: Åpent skip med overbygning



§ 3 Særlige regler for skip som brukes av medlemmer i lag eller foreninger

§§ 4-20 gjelder ikke når skipet er på seilas utelukkende med medlemmer i lag eller foreninger (medlemsturer) som driver skipet.

Sjøfartsdirektoratet har hatt en forvaltningspraksis der en etter en helhetsvurdering har lagt til grunn at skip under 24 m største lengde som drives i næring av frivillige sammenslutninger kan følge reglene som gjelder fritidsskip, selv om hele eller deler av driften finansieres ved innbetaling av medlemsavgift. Dette forutsetter at medlemmene har en reell tilknytning til foreningen, at seilasene er forbeholdt sammenslutningens medlemmer og at bruken av skipet best kan beskrives som fritidsaktivitet. Med reell tilknytning mener vi blant annet at foreningen ikke selger «medlemskap» i stedet for billetter.

Unntaket omfatter lag eller foreninger når skipene brukes til fritidsaktiviteter for medlemmene i deres fritid, f.eks. kystlag der medlemmene gjør dugnadsarbeid og bruker foreningens skip, seilforeninger som benytter sine seilbåter til turer eller regattaer eller sjøspeidere på tur. Dersom det tilbys turer til allmennheten, eller om personer uten tilknytning til sammenslutningen i stedet for å betale billett betaler "medlemskontingent" for å være med på enkeltturer, vil skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter få anvendelse.

Formuleringen «brukes ... av medlemmer» er valgt for ikke å ekskludere tilfeller der f.eks. privatpersoner stiller sine skip til disposisjon for en forening.

Rederiet skal kunne dokumentere at det bare er medlemmer om bord. Foreningen må løpende føre og oppdatere medlemslister eller -register og disse må kunne legges frem for tilsynet ved kontroll. Dette er viktig for å få avklart når skipet kommer inn under unntaket i § 3, og når skipet skal følge de øvrige bestemmelsene i forskriften.

Fører av slike skip skal som minimum skal ha båtførerbevis.

§ 4 Forholdet til andre regler

På områder der forskriften ikke har særregler, vil også andre forskrifter få anvendelse avhengig av virkeområdet i den enkelte forskrift.

Når forskriften for eksempel gir særregler for redningsmidler betyr det at andre forskrifter om redningsmidler ikke gjelder for skip som følger denne forskriften.

Når forskriften ikke gir regler om for eksempel miljømessig sikkerhet, betyr det at kravene til passasjerskip i forskrift om miljømessig sikkerhet gjelder for åpne treskip.

§ 5 Rederiets plikt til å sende inn opplysninger

Rederiet skal registrere opplysninger om sin virksomhet hos direktoratet. Plikten gjelder alle rederier som ønsker å drive aktivitet som ikke faller inn under unntaket som følger av § 3. Opplysninger som kan være aktuelle for registrering er kontaktinformasjon til rederiet og informasjon om skipene som benyttes. I tillegg må rederiet bekrefte at kravene i forskriften er gjennomgått og oppfylt.

Plikten til å sende inn opplysninger vil over tid gi et grunnlag for å si om forskriften fungerer, samtidig som rederiene blir ansvarliggjort ved at de aktivt må melde fra om sin virksomhet og bekrefte at kravene i forskriften er gjennomgått og følges. Rederier som ikke har sendt inn slik melding har ikke anledning til å drive passasjertransport.

Opplysningene som sendes direktoratet vil ikke bli gjennomgått og godkjent, men vil danne grunnlag for en oversikt over bruken av regelverket. Registreringen har en varighet på inntil ett år før den slettes automatisk. Rederiet må altså aktivt fornye registreringen minst en gang i året. På denne måten vil oversikten over aktørene være noenlunde oppdatert.

I første omgang vil det være tale om at rederiet fyller ut et kort skjema som sendes til post@sdir.no for registrering. På sikt kan det være aktuelt å utvikle en nettbasert løsning. Sjøfartsdirektoratet vil utgi en veiledning som beskriver hvordan registreringen skal skje.

Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å publisere en liste over de virksomheter som har registrert seg, slik at det blir tydelig for offentligheten hvem som har anledning til å drive etter forskriften.

Kravet anses ikke særlig byrdefullt fordi rederiet uansett må gjennomgå forskriftens krav og gjøre seg opp en vurdering av tiltak på de enkelte skip. Dette kan hjelpe rederiet til å jevnlig kontrollere at de overholder kravene og ivaretar sjøsikkerheten.

§ 6 Sikkerhetsstyringssystem

Kravet til sikkerhetsstyringssystem er grunnleggende for sikker drift av skipet, jf. skipssikkerhetsloven § 7.

I utkastet som var på høring ble det i § 6 foreslått en henvisning til forskrift 16. desember 2016 nr. 1770 om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskeskip mv. §§ 2 til 11.

Stiftelsen Oseberg Vikingarv, Oseberg Båtlag, farmann Båtlag og Båtlaget Gaia har i sin høringsuttalelse anført at ordlyden i § 6 skulle erstattes med ordlyden i den foreslåtte § 4 i forslag til ny forskrift om skip under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer (12PAX)¹¹. Prinsippet om å ta inn ordlyden fra andre relevante paragrafer i andre forskrifter, i stedet for å henvise, støttes også av høringsuttalelsene til Forbundet kysten.

Sjøfartsdirektoratet anser ordlyden i den foreslåtte § 4 i forslag til ny forskrift om skip under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer (12PAX) å være dekkende. Sikkerhetsstyringssystemets «innhold, omfang og dokumentasjon skal være tilpasset behovet til vedkommende rederi og den aktivitet det driver¹².» Eksempelvis må det lages egne prosedyrer om vedlikehold og bruk av rigg og seil med videre, som sikrer at et forsvarlig sikkerhetsnivå opprettholdes når skipet er i drift.

§ 7 Operasjonsbegrensninger

Det er fastsatt operasjonsbegrensninger som er forholdsmessige sett opp mot de krav forskriften ellers stiller til konstruksjon og utstyr om bord. Det er tatt hensyn til innspill fra næringen om at noen skip kan ha en hjemmehavn eller driftsområde som gjør at det må bevege seg et stykke i fartsområde 3.

Aktivitet begrenset til sommerhalvåret er et av særtrekkene som nevnes ved drift av de åpne treskipene som omfattes av forskriften. Dette er et av momentene som skiller denne type drift fra ordinær passasjerbefordring og gir grunnlag for mer tilpassede regler, noe som gjør at den vedtatte operasjonsperioden er 1. april til 31. oktober.

Det er krav om at driften skal foregå i dagslys og gode siktforhold. Stiftelsen Oseberg Vikingarv, Oseberg Båtlag, farmann Båtlag, Båtlaget Gaia anfører i høringsuttalelsen at denne formuleringen kan føre til at skipsføreren utilsiktet kan bryte forskriften hvis man overraskes av dårlig vær eller dårlig sikt, eller møter utfordringer som forsinker anløp til etter dagslyset opphør. Sjøfartsdirektoratet vil påpeke at man ikke vil bli tatt for brudd på forskriften dersom man har planlagt på en ordentlig måte, men likevel overraskes av dårlig vær eller opplever dårlig sikt. Hovedpoenget er at det ikke er tillatt å planlegge å operere under forbudte forhold.

Operasjon utenfor fartsområde 2 skal foregå maksimalt én nautisk mil (1852 meter) fra nærmeste nødhavn. En nødhavn er et naturlig eller kunstig beskyttet område der skipet kan søke ly. Til sammenligning har det danske regelverket for åpne treskip en begrensning på 1500 meter fra land.

Skipet kan operere i en bølgehøyde på maksimalt én meter. Bølgehøyden må vurderes fortløpende av skipsfører. Sjøfartsdirektoratet anbefaler å benytte gratistjenesten barentswatch.no som planleggingsverktøy og underveis i reisen dersom det er tvil om bølgehøyden. Bølgehøyde på en meter tilsvarer forventede forhold i fartsområde 2, men gir samtidig mulighet for operasjon i større fartsområder i godt vær.

Tredje ledd tar utgangspunkt i at forskriften regulerer skip som primært er bygget for å manøvreres og drives frem ved hjelp av seil eller årer. For å sikre at skip med seil er manøvreringsdyktige også når det ikke er mulig å seile, kreves det at slike skip skal kunne manøvreres ved hjelp av årer eller motor i tillegg til seil.

§ 8 Konstruksjon og utrustning

¹¹ <https://www.sdir.no/sjofart/regelverk/utgatte-horinger/forslag-til-ny-forskrift-om-fartoy-under-24-m-som-forer-12-eller-farre-passasjerer/>

¹² NOU 2005:14 På rett kjøp punkt 6.7.4.1.

Etter skipssikkerhetsloven § 9 har rederiet en plikt til å prosjektere, bygge og utruste skipet på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområde gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier.

Det er vedtatt krav til minimumsfribord før plassering av passasjer i borde. Dette samsvarer med kravene i Nordisk Båtstandard (NBS) og vil sikre et fribord som gir en viss reserveoppdrift i sjøgang.

Åpne skip er i henhold til NBS begrenset til å kunne operere i beskyttet farvann.

NBS Y2.14 Åpen båt: Båt beregnet for anvendelse i beskyttet farvann, og som kan være delvis overbygget eller åpen båt...»

Minimum fribord skal etter NBS fastsettes ved hjelp av en formel (basert på deplasement, lengde og bredde), men dette skal aldri være mindre enn 0,5 m. Når passasjerer plasseres i borde skal fribordet være minimum 0,2 m, ref. NBS Y3.2 og Y31.3.2.

Eksempelvis for et skip med deplasement på 15 tonn, lengde overalt på 20 meter og bredde på 5 meter, vil dette gi minimumfribord på 0,5 meter.

Et minimumsfribord på 0,5 m (ref. NBS Y3.2.1(b)) skal gjelde uavhengig av lengde for å hindre at formelen i Y3.2 skal gi uforholdsmessig strenge krav til fribord for de største skipene. Direktoratet har lagt vekt på at forskriften gjelder åpne treskip som er tradisjonelt konstruert og bygget uten store muligheter for endring av hoveddimensjoner. Det forutsettes at skipsfører tar hensyn til fribord i vurderingen av operasjonelle begrensinger.

Rederiet skal kunne dokumentere at skipet har tilstrekkelig stabilitet gjennom en krengeprøve eller ved å fremlegge stabilitetsberegninger. Stabilitetsberegninger er normalt det som kreves for å dokumentere stabiliteten på et passasjerskip. For å sikre at skipet har tilstrekkelig stabilitet kan rederiet som et alternativ til stabilitetsberegninger gjennomføre en krengeprøve i henhold til Nordisk båtstandard. Stabilitetskriteriene er satt med utgangspunkt i kravene i NBS. Dette innebærer en krengeprøve for fastsettelse av skipets metasenterhøyde (GM) (i lettskipskondisjon), krengevinkel og fribord når største antall personer om bord er plassert på minst gunstige måte i borde.

Stiftelsen Oseberg Vikingarv, Oseberg Båtlag, farmann Båtlag og Båtlaget Gaia har anført at kravet til ny krengeprøve ved endring av ballast er upresist. Sjøfartsdirektoratet presiserer at personer og utstyr ikke skal anses som ballast. Personer og utstyr kan benyttes til å endre tyngdepunkt under seiling om dette er ønskelig.

Reder fastsetter selv hvilke lastekondisjoner (maks og minimum ballast) som dekker deres bruksmønster. Skipet skal gjennomgå krengeprøver for å bekrefte at forskriftskrav til stabilitet er oppfylt i ønskede lastekondisjoner. Skipet trenger ikke krenge på nytt så lenge de varierer mellom de fastsatte lastekondisjonene.

Sjøfartsdirektoratet beholder stabilitetskravene som i dag er satt i Y3.4, selv om Stiftelsen Oseberg Vikingarv, Oseberg Båtlag, farmann Båtlag og Båtlaget Gaia mener de er overflødige. Kravene er konkrete, innarbeidet i næringen og godt forklart. Y3.4 har også en alternativ metode de kan velge. Den er et alternativ dersom en ikke klarer den første metoden.

Dersom det utføres teoretiske beregninger skal disse gjøres på et program godkjent av Sjøfartsdirektoratet og kriteriene i NBS Y3.4 og Y31.3.2 skal legges til grunn. Alternativt kan kriteriene i byggeforskriften § 19¹³ benyttes.

Ballast

¹³ Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip.

Det er vanlig at åpne treskip med rigg ballasteres med stein (størrelsesmessig fra 1 til 5 tonn) for å sikre tilstrekkelig stabilitet under seiling. Mengden ballast blir fastsatt av rederiet basert på erfaring og vil variere fra skipstype til skipstype. Næringen har også opplyst at ballaststeinene ligger løst i skipet med den intensjon at de skal kunne rulle ut i tilfelle kantring.

Det er viktig at ballast sikres under seilas for å kunne opprettholde den stabiliserende effekten denne er tiltenkt, dette samsvarer også med kravene i Nordisk båtstandard Y3.5 og generelle krav til ballasting i internasjonale standarder. Kravet til sikring av ballast er ikke til hinder for at ballaststeinene kan rulle ut ved kanting.

§ 9 Motor og elektriske installasjoner

Selv om skipet primært er konstruert for å drives frem med seil og årer, tillates motorinstallasjoner. Reglene i Nordisk båtstandard legges til grunn.

§ 10 Sitteplasser og overbygning

Ett av de beste tiltakene for å unngå å falle over bord fra et åpent skip er at flest mulig sitter når skipet er underveis. For å legge til rette for dette er det krav om sitteplasser til alle tilsvarende reglene som gjelder for åpne passasjerskip i dag. Kravet bidrar også til å bestemme et antall personer skipet er konstruert for. Bredden på 45 cm er et minimumskrav, og hvis for eksempel de som ror trenger mer plass må passasjertallet begrenses tilsvarende.

Vikingskip og andre åpne treskip var tradisjonelt utstyrt med telt eller små overbygninger hvor mannskapet kunne overnatte. Selv om forskriften regulerer åpne treskip tillates slike små overbygninger. Når skipet har slike rom som skal brukes som oppholdsrom, skal det være mulighet for sikker evakuering og det må være tilfredsstillende ventilering. Det er tillatt med rom med mindre dører og uten ventilering, men da kan rommet bare benyttes til oppbevaring av utstyr og ikke til oppholdsrom for personer.

§ 11 Brannsikring

Rederiet skal kartlegge de viktigste brannrisikoene om bord og vurdere hvilke branniltak som er nødvendige.

Rederiet skal selv tilpasse brannsikringstiltakene ut fra en konkret vurdering av brannrisikoen om bord.

§ 12 Redningsmidler

Paragrafen er laget ut fra en helhetlig vurdering av sikkerhetsnivået i forskriften for øvrig. Det primære målet med kravene er å forebygge at ulykker oppstår. Når det gjelder kantring eller kullseiling er dette en type hendelse som vi i størst mulig grad har forsøkt å forebygge, eksempelvis ved å kreve at skipsfører har erfaring med seiling av den aktuelle skipstypen, samt krav til stabilitet og fribord. Resultatet av rederiets risikovurderinger etter § 6 kan likevel bety at eksempelvis redningsvest skal være på underveis.

Vi har lagt til grunn de samme overordnede prinsippene om redning som vi har for andre passasjerskip i Norge. I en nødsituasjon i våre farvann skal den primære løsningen være å gjennomføre en evakuering direkte fra skip til redningsflåte. Rederiet må sørge for at både skip og bemanning er i stand til å håndtere en nødsituasjon.

Skipet og mannskapet må også kunne håndtere en mann over bord-situasjon. Mann over bord kan skje under normal drift, og ikke nødvendigvis bare i forbindelse med evakuering av skipet. I slike situasjoner vil personen kanskje ikke være iført termisk beskyttelse eller flyteplagg, og rask respons er derfor avgjørende.

Første ledd:

Denne bestemmelsen skal sikre at alt redningsutstyr er operativt og klart til bruk når skipet legger fra kai. Rederiet må ha rutiner for ettersyn for å forvise seg om at kravet er oppfylt. Skipet skal ikke gå fra kai med defekte redningsmidler.

Sjøfartsdirektoratets forslag var at forskriften skulle stille krav om rattmerkede redningsmidler, slik standarden er for alle skip som fører flere enn 12 passasjerer. I sitt brev datert 8. januar 2020¹⁴ konkluderer imidlertid Nærings- og fiskeridepartementet med at treskip som omfattes av forskriften bør fritas fra kravet om rattmerkede redningsmidler, og at CE-merkede redningsmidler aksepteres som tilfredsstillende. Første ledd endres i samsvar med departementets beslutning.

Annet ledd:

Skipet skal være utstyrt med redningsflåter som kan være åpne og vendbare oppblåsbare flåter.

For å sikre at det alltid er nok flåtekapasitet til alle skal det være en reserveflåte om bord. Ved beregning av kapasiteten skal det tas hensyn til om svikt eller feil i felleskomponenter kan føre til at en redningsflåte går tapt eller blir ubrukelig. For et skip med 50 personer om bord kan rederiet eksempelvis velge enten 2x50-persons flåter eller 3x25 for å oppfylle kravet.

Flåtene skal være stuert slik at de vil flyte opp og løses ut automatisk dersom skipet synker. Dette innebærer at flåten må sikres med en godkjent hydrostatisk utløser som gjør at sikringen løsner ved et gitt vanntrykk.

Tredje ledd:

Det skal finnes flyteutstyr til alle om bord. Dette kan være redningsvester, oppblåsbare redningsvester, flytedrakter eller overlevelsedrakter. Rederiet kan avgjøre hva som passer best i forhold til deres drift. Rederiet må blant annet ta hensyn til om flyteutstyret skal brukes under ordinær seilas, eller om risikovurderingen tilsier at flyteutstyret skal være et redningsmiddel man tar på i forbindelse med evakuering av treskipet.

Hvis flyteutstyret alene ikke gir termisk beskyttelse må det finnes termiske drakter (TPA) til alle om bord. Vi gjør oppmerksom på at alt utstyr som kreves etter denne paragrafen er tiltenkt nødsituasjoner. Det er ikke meningen at dette utstyret skal brukes under ordinær drift.

Fjerde ledd

Kravene til beredskap i en mann over bord-situasjon er laget med utgangspunkt i reglene som gjelder for passasjerskip under 24 meter i innenriksfart¹⁵. «En innretning som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet» kan for eksempel være redningsgrind, men her kan rederiet velge det som er mest hensiktsmessig på skipet.

Vi kjenner til at en del rederi bruker følgebåt når de seiler med åpne treskip. Dersom denne følgebåten er konstruert, utstyrt og bemannet slik at den oppfyller kravene i denne bestemmelsen, er det ingenting i veien for at følgebåten benyttes til å redde en mann over bord. Vi forutsetter da at følgebåten befinner seg i umiddelbar nærhet av treskipet og at det er utstyr for kommunikasjon mellom treskipet og følgebåten.

Femte ledd:

Bestemmelsen viderefører kravet som gjelder for norske passasjerskip. Oversikt over godkjente servicetilbydere finnes på [sdir.no](https://www.sdir.no)¹⁶.

¹⁴ Nærings- og fiskeridepartementets referanse 17/4598-17; Sjøfartsdirektoratets referanse 2017/75902-119.

¹⁵ Forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip § 9 femte ledd

¹⁶ <https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/tilsyn/godkjente-servicestasjoner-for-oppblasbart-redningsutstyr/>

§ 13 Kommunikasjonsutstyr

Ordlyden i forslaget var uklar når det gjaldt hvilket VHF-radioutstyr som skulle være om bord, se forslaget § 13 bokstavene a og b. Dette korrigeres i den fastsatte forskriften ved at bokstavene a og b i forslaget slås sammen. Kravet i den fastsatte forskriften er at alle treskip skal være utstyrt med VHF-radioutstyr med DSC, og bestemmelsen presiserer videre at utstyret kan være håndholdt så lenge skipet opererer i fartsområde 3 og mindre. I andre fartsområder skal VHF-radioutstyr med DSC altså være fastmontert. Dette er det samme kravet som stilles til fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer, jf. den nye forskriften som også trer i kraft 1. februar 2020.

Nærings- og fiskeridepartementet opplyser på telefon med direktoratet den 20. januar at deres brev datert 8. januar 2020¹⁷ skal forstås slik at også det foreslåtte kravet til rattmerking av kommunikasjonsutstyr skal justeres til CE-merking. Bestemmelsen endres i samsvar med departementets beslutning.

I den fastsatte forskriften fjernes også det foreslåtte kravet til radiokontroll og sikkerhets sertifikat for radio. Bakgrunnen for dette er dels den generelle målsettingen om forenkling, og dels at kravet bryter med forskriftens prinsipp om at rederiet selv skal forsikre seg om at alle krav er oppfylt.

§ 14 Navigasjon

Sjøveisreglene gjelder også for treskip som følger forskriften. Sikker navigasjon er et av de viktigste tiltakene for å unngå at alvorlige ulykker oppstår.

Første ledd:

Åpne treskip opererer i vidt forskjellige områder i landet, med svært ulik trafikk tetthet. Rederiet skal selv vurdere risikoen for kollisjon og grunnstøting, og utruste skipet deretter.

Vi anbefaler at rederiet blant annet vurderer behovet for AIS, radarreflektor, radar og annet utstyr. Rederiet må gjøre en vurdering av kvaliteten på valgt utstyr og sørge for at risikovurderingen tar hensyn til at en del utstyr som ikke er rattmerket kan ha begrensninger som gjør utstyret mindre egnet til å kompensere for den avdekkede risikoen.

Rederiets vurderinger etter denne paragrafen må kunne dokumenteres.

Annet ledd:

God planlegging før reisen danner grunnlaget for sikker seilas. Alle seilaser skal planlegges ved hjelp av oppdaterte offisielle sjøkart og nødvendige nautiske publikasjoner, f.eks. farvannsbeskrivelsen Den Norske Los og tidevannstabeller. Planleggingen kan foregå på land og det er ikke nødvendig å ha nautiske publikasjoner om bord i skipet. Oppdaterte offisielle sjøkart skal imidlertid finnes om bord til bruk for føreren. Sjøkart som benyttes på kartplotter skal være basert på kartdata fra Statens Kartverk.

En reiseplan kan fravikes, men da må skipsføreren sørge for at den nye ruten planlegges i samsvar med denne bestemmelsen. Reglene som gjelder andre passasjerskip har denne formuleringen: «*Dersom det under en reise tas en avgjørelse om å endre den neste anløpshavnen i den planlagte seilingsruten, eller dersom det er nødvendig for skipet å avvike betydelig fra den planlagte seilingsruten av andre grunner, skal en endret seilingsrute være planlagt før det foretas betydelige avvik fra den opprinnelig planlagte seilingsruten*¹⁸.»

Hensikten med reiseplanen er at den følges underveis. Skipsfører må derfor sørge for at kurs og posisjon overvåkes regelmessig slik at man kan verifisere at skipet befinner seg innenfor den planlagte ruten. Rederiet og skipsføreren må vurdere hvilke hjelpemidler som trengs for å oppfylle dette kravet. Det kan

¹⁷ Nærings- og fiskeridepartementets referanse 17/4598-17; Sjøfartsdirektoratets referanse 2017/75902-119.

¹⁸ Forskrift 27. april 1999 nr. 537 om vakthold på passasjer- og lasteskip Vedlegg A del punkt 7.

for eksempel være kompass, GPS og andre hjelpemidler. Skipsfører må kunne dokumentere at reisen har blitt overvåket underveis. Posisjoner kan for eksempel loggføres med jevne mellomrom.

Som en del av reiseplanleggingen må skipsfører også innhente værvarsler og bølgevarsler. Skipsfører må følge med på vær og bølger underveis, og sørge for at skipet, i tillegg til å holde seg innenfor begrensningene i § 7, aldri utsettes for forhold det ikke er konstruert eller utrustet for.

§ 15 Føring av dagbok

Kravet er tilpasset skipstypen og driftsformen. Myndigheter eller andre med rettslig interesse i skipet eller reisen kan be om innsyn i dagbøker. For eksempel vil det være naturlig at Sjøfartsdirektoratet ser gjennom boken i forbindelse med uanmeldt tilsyn eller ulykkestilsyn. Dagboken er en del av rederiets dokumentasjon på at driften foregår i samsvar med regelverket.

§ 16 Førstehjelpsutstyr

Kravet om førstehjelpsutstyr må vurderes i forhold til de risikofaktorer som foreligger. Førstehjelpsutstyret må bl.a. kunne stoppe større blødninger, nedkjøle hud ved brannskader med videre.

§ 17 Alarminstruks og øvelser

Øvelser skal gjennomføres så realistisk som mulig. Evakueringsøvelsen bør gjennomføres i samsvar med rederiets beredskapsprosedyre, inkludert gjennomgang av prosedyrer for utsetting av redningsmidler, men det er ikke forventet at redningsflåtene blåses opp. På samme måte skal brannøvelser gjennomføres etter rederiets beredskapsprosedyre, men uten bruk av røyk, åpen flamme, og uten utløsning av brannslukkerutstyr. Prosedyrer for bruk bør gjennomgås. Ved mann over bord-øvelser anbefaler vi bruk av «dummy» med tilsvarende størrelse og vekt som en person. Vi fraråder bruk av personer som markør.

Kravet om opplæringshåndbok gjelder også for andre skip, og kommer opprinnelig fra Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS) kapittel III regel 35.

§ 18 Telling og registrering av personer om bord

Paragrafen er en forenklet versjon av kravet som gjelder for norske passasjerskip. Alle personer må telles før avgang og antallet rapporteres til en person på land som kan videreformidle dette til redningstjenesten i en nødsituasjon. Antall kan for eksempel rapporteres via sms. Antallet skal være nøyaktig, og skal inkludere både antall passasjerer og mannskap.

§ 19 Sikkerhetsorientering

Bestemmelsen er en videreføring av kravet til sikkerhetsorientering etter gjeldende regelverk for ordinære passasjerskip. Sikkerhetsorienteringen kan gis før passasjerene kommer om bord i skipet.

§ 20 Kvalifikasjonskrav og bemanning

Som en følge av D5-sertifikatets krav til blant annet utdanning og dokumentert opptjening av fartstid har Sjøfartsdirektoratet vurdert dette sertifikatkravet som noe strengt for skipsgruppen som omfattes av forskriften. Kystlag og foreninger drives som oftest på frivillig basis og kan dermed ha problemer med å oppfylle kravene til D5-sertifikat. Kravet for skipsfører er derfor fritidsskippercertifikat og begrenset sikkerhetskurs i henhold til kvalifikasjonsforskriften¹⁹ §§ 8 og 29.

¹⁹ Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

Det er et minimumskrav til 150 timer fartstid for skipsfører på den aktuelle skipstypen. Dette er ikke til hinder for at de enkelte rederiene på bakgrunn av sine risikovurderinger kan kreve ytterligere seilingstid som minimumsopplæring.

Alle som skal arbeide om bord skal ha tilstrekkelig sikkerhetsfamiliarisering, jf. første ledd bokstav f. Med sikkerhetsfamiliarisering menes opplæring med innhold som nevnt i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk § 7 bokstav a til f.

I tredje ledd kreves det at det skal være et besetningsmedlem med begrenset sikkerhetskurs for hver redningsflåte som finnes om bord. Sjøfartsdirektoratet presiserer at det er rederiets ansvar å vurdere om skipet er bemannet med tilstrekkelig antall folk med kompetanse.

Skipsfører og et tilstrekkelig antall besetningsmedlemmer skal ha erfaring med bruk av seil og rigg på det aktuelle skipet. Hendelsen med en vikingskipskopi 13. juli 2019, der råbommen falt ned og en kvinne ble skadet, viser at det er viktig med slik erfaring. Bemanningen skal kunne håndtere seil og rigg uten hjelp av passasjerene. Dette er ikke til hinder for at passasjerene kan delta i seiling og roing, men sikrer at besetningen kan håndtere skipet dersom forholdene skulle kreve det.

§ 21 Dispensasjon

Sjøfartsdirektoratet kan unnta et skip fra ett eller flere av kravene i forskriften dersom rederiet skriftlig søker om unntak. Det er den som søker om unntak som må overbevise Sjøfartsdirektoratet om at løsningen som foreslås oppfyller forskriftskravene. Søknaden skal inneholde informasjon og begrunnelser som direktoratet kan vurdere opp mot de hensyn og interesser som kravene som det søkes om unntak fra skal ivareta. Dokumentasjon av gjennomførte prøver eller tester av slike alternative løsninger, kan være eksempel på hvordan dokumentasjonskravet kan oppfylles.

Rederier som søker om dispensasjon har ikke krav på å få denne innvilget selv om vilkårene i dispensasjonsbestemmelsen er oppfylt. Utgangspunktet er at kravene i forskriften skal oppfylles. Kun i ekstraordinære tilfeller, der gode grunner tilsier dette, vil det være åpning for å treffe et dispensasjonsvedtak.

Det er to muligheter for å gi dispensasjon, jf. bokstavene a og b.

Etter bokstav a er kriteriene som følger: «det godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at unntaket anses sikkerhetsmessig forsvarlig»

At kravet ikke er vesentlig, vil si at det aktuelle kravet anses å være mindre vesentlig vurdert opp mot de ekstraordinære grunnene som danner grunnlaget for en dispensasjon. En dispensasjon etter bokstav a kan kun gis hvis frafall av det aktuelle kravet likevel vil gi en løsning som totalt anses sikkerhetsmessig forsvarlig. Unntak etter bokstav a vil også være aktuelt i de spesielle tilfellene der forskriftskravet på grunn av sin generelle utforming vanskelig kan gis anvendelse for det konkrete skipet.

Når det gjelder begrepet «sikkerhetsmessig forsvarlig» må det foretas vurderinger både ut fra hensynet til å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier.

Etter bokstav b er kriteriene som følger: «det godtgjøres at kompensierende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften»

Begrepet «kompenserende tiltak» er relativt vidt og kan omfatte en rekke tiltak, inkludert innovative tiltak, så lenge det vurderes å opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravene som følger av forskriften.

§ 22 Ikrafttredelse

Treskip som allerede seiler på dispensasjoner kan i tråd med instruks fra departementet fortsette med dette til forskriften trer i kraft 1. februar 2020.

Rederiene må oppfylle det til enhver tid gjeldende regelverket, og dermed innrette seg etter nye forskrifter som vedtas. Når dette er en forskrift som er skreddersydd for den aktuelle skipstypen, forventes det at rederiene i fortsettelsen vil oppfylle den uten store utfordringer.

Økonomiske og administrative konsekvenser

De nye reglene innebærer en betydelig forenkling for åpne treskip som fører over 12 passasjerer, sammenlignet med tidligere regler. Det er gitt flere lempinger på krav til utstyr sammenlignet med hva som krevdes tidligere. Målsetningen med endringene er at det skal bli enklere for rederier med åpne treskip å føre passasjerer i næringsvirksomhet og dermed generere inntekter for vedlikehold og bevaring av skipet. Som et kompensierende tiltak for dette er det gitt visse operasjonsbegrensninger for å ivareta sikkerheten, samtidig som man skal være klar over at det totale sikkerhetsnivået for åpne treskip ligger under sikkerhetsnivået som legges til grunn for skip i ordinær passasjervirksomhet. Dette må rederiene ta inn over seg gjennom sine sikkerhetsstyringsystemer.

Forskriften fjerner sertifiseringsplikten for åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer. Dette innebærer en betydelig økonomisk lettelse for rederiene, samtidig som rederiene må ha en økt bevissthet rundt sitt ansvar for å påse at skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter etterleves. Man kan ikke lene seg tilbake og vente på at Sjøfartsdirektoratet skal påpekte feil og mangler som må utbedres. For rederier som har etablert en sikkerhetskultur og har gode interne systemer for drift i dag, vil dette sannsynligvis få liten betydning.

Endringer i andre forskrifter

Forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip

Maritime Labour Convention 2006, som er gjennomført i norsk rett i forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip, gjelder ikke for "ships of traditional build such as dhows and junks", se artikkel II nr. 4. Sjøfartsdirektoratet benytter dette handlingsrommet og unntar treskip som fører flere enn 12 passasjerer fra virkeområdet til forskrift om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining.

Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

For skip som fører flere enn 12 passasjerer er det i dag krav til passasjersertifikat i § 20. Skip som følger forskrift om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer skal ikke sertifiseres, og sertifikatforskriften § 20 endres for å unnta disse skipene fra sertifiseringskravet.

Lars Alvestad
fung. sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fung. avdelingsdirektør

Vedlegg:

- Forskrift om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer

- Høringsmatrise