

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 09-2013

Dato: 30.08.2013

Saksnr.: 2012/27335-17/MTS

Opphever: –

Referanse til: Forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere

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

Forskrift om endring av sikkerhetstiltaksforskriften § 13. Transport av utrykningskjøretøy på ferjer.

1. Bakgrunn for endringen

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt endringer i § 13 i forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere (sikkerhetstiltaksforskriften) som gjelder «Ombord- og ilandkjøring og plassering av kjøretøy m.m. på ferjer».

Nærings- og handelsdepartementet ga Sjøfartsdirektoratet tidligere i år i oppgave å forskriftsfeste at transport av utrykningskjøretøy hvor personer oppholder seg i kjøretøyet under overfarten under visse forutsetninger er tillatt. Sjøfartsdirektoratet foreslo å innta dette i sikkerhetstiltaksforskriften § 13 og valgte samtidig å revidere hele bestemmelsen med tanke på forenkling. Bortsett fra det nye fjerde leddet som omhandler «utrykningskjøretøy og andre liknende transportmidler», og at formuleringen i nåværende første ledd om at Sjøfartsdirektoratet «kan (...) godkjenne» tas ut, innføres ikke nye regler – det er kun tale om å omstrukturere bestemmelsen.

Forslag til nye regler ble sendt på offentlig høring den 15. april i år og frist for å komme med innspill ble satt til 1. august. Sjøfartsdirektoratet har fått ti høringsinnspill, hvorav syv¹ ikke har kommentarer til forslaget. NHO Sjøfart, Sjømannsorganisasjonenes fellesekretariat og en privatperson har enkelte innspill som blir kommentert i punkt 2.2 under.

2. Nærmere om endringene

2.1 Første, andre og tredje ledd – i hovedsak en videreføring av dagens regler

De bestemmelser i nåværende § 13 som generelt gjelder for alle ferjer samles i nytt første ledd.

Nytt første ledd bokstav a omhandler om bord- og ilandkjøring, og er en videreføring av reglene som i dag finnes i første ledd bokstav a og annet ledd. Den eneste endringen som gjøres er at de nåværende bestemmelsene om at om at Sjøfartsdirektoratet skal forhåndsgodkjenne at passasjerer sitter i kjøretøyene under om bord- og ilandkjøring fjernes.

¹ Samferdselsdepartementet, Helse nord RHF, Det norske maskinistforbund, Statens vegvesen, Norges rederiforbund, Nærings- og handelsdepartementet og Politidirektoratet.

Nytt første ledd bokstav b viderefører nåværende åttende ledd.

Nytt første ledd bokstav c slår sammen og viderefører nåværende sjette og syvende ledd.

Nytt første ledd bokstav d viderefører nåværende niende ledd.

Nytt første ledd bokstav e viderefører nåværende tiende ledd.

Nytt første ledd bokstav f viderefører nåværende ellefte ledd.

Nytt første ledd bokstav g viderefører nåværende tolvte ledd.

Nytt første ledd bokstav h viderefører nåværende trettende ledd.

Nytt første ledd bokstav i viderefører nåværende fjortende ledd.

Nåværende femtende ledd om at fører av kjøretøy skal rette seg etter anvisninger m.m. videreføres ikke siden skipssikkerhetsloven ikke gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å pålegge fører av kjøretøy plikter (passasjerers plikt til å rette seg etter forskrifter om orden og sikkerhet om bord følger av sjøloven § 408). Dette har imidlertid ingen praktisk betydning siden Samferdselsdepartementets forskrift 26. mars 2003 nr. 403 om transport med ferje i § 2 fastslår at:

Fører av motorvogn som er eller skal om bord på ferje plikter å følge ferjemannskapets anvisninger og skilting ved ferjeleiet og om bord i ferjen. Videre pålegges vognføreren å meddele til ferjens mannskap eventuelle feil eller mangler ved kjøretøyet eller egenskaper ved lasten, som kan representere en sikkerhetsrisiko om bord.

Nytt annet ledd viderefører reglene om når passasjerer på åpne eller delvis åpne ferjer kan sitte i kjøretøyene under overfarten. Disse reglene finnes i nåværende første ledd bokstav b og c.

Nytt tredje ledd slår sammen og viderefører nåværende tredje, fjerde, femte og sekstende ledd.

Sjøfartsdirektoratet foreslo i høringsbrevet å åpne for at passasjerene også kan sitte i kjøretøyene når overfartstiden er 15 minutter eller kortere (jf. nåværende sekstende ledd), mens NHO Sjøfart mener at dette bør gjelde for ferger med overfartstid under 30 min. En utvidelse til 30 min vil imidlertid innebære at svært mange fergesamband vil komme inn under unntaket og at hovedregelen blir uthult. Som nevnt tidligere er ikke intensjonen med disse endringene å endre dagens rettstilstand. Direktoratet velger derfor inntil videre å videreføre ordlyden hovedsakelig slik den i dag står i sekstende ledd, det vil si at Sjøfartsdirektoratet fremdeles må gi særskilt tillatelse dersom unntak fra hovedregelen skal gis.

I nytt annet og tredje ledd erstattes uttrykket «beskyttet farvann» med «fartsområde 2», og for fartsområder større enn «beskyttet farvann» brukes «fartsområde 3/klasse D»²

2.2 Fjerde ledd – ny regel om transport av utrykningsfartøy og andre liknende transportmidler

Ambulanser med ambulanspersonell og pasient har gjennom en årrekke fått tillatelse til å stå på bildekket etter avtale med skipsføreren i det enkelte tilfellet. Nytt § 13 fjerde ledd innebærer at det nå tydelig fremgår av regelverket at denne praksisen på visse vilkår er lovlig. Direktoratet har også fått tilbakemeldinger om at politiet kan ha behov for å bli ved kjøretøyet når de reiser med ferjer, for eksempel ved transport av arrestanter eller når bilene fører våpen. Dette kan skje med kjøretøy som ikke omfattes av forskriften om godkjenning av utrykningskjøretøy³. For også å

² Jf. forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder §§ 8 og 9 og forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart § 5.

³ Jf. forskrift 18. januar 2002 nr. 55 om godkjenning og registrering av utrykningskjøretøy.

omfatte slik transport gjelder forskriftsendringen ikke bare «ambulanser», men generelt for «utrykningskjøretøy og andre liknende transportmidler»⁴.

Skipsføreren har den øverste myndighet om bord, og er dermed den som har det øverste ansvaret for alle som er om bord. Ved transport av utrykningskjøretøy og andre liknende transportmidler må rederiet i samsvar med skipssikkerhetsloven § 7 tilrettelegge for at en eventuell nødssituasjon kan håndteres på en tilfredsstillende måte. For ferger som i dag har krav til å utarbeide evakueringsanalyse, bestemmer derfor ny § 13 fjerde ledd annen setning at også evakuering av personer i utrykningskjøretøy på bildekk må inngå i denne. Videre må rederiet for det enkelte skip utarbeide egnede prosedyrer for slik transport.

På mange ferger skjer evakueringen av skipet gjerne fra salongen som ligger over bildekket. Å evakuere en bårepasient som ikke er i stand til å bevege seg selv fra en ambulanse på bildekk via salongen kan derfor være en stor utfordring, hvor man må bevege seg gjennom korridorer og trapper. Dersom sikkerhetsbemanningen må yte ekstra assistanse i forbindelse med evakuering av en pasient, vil dette kunne gå utover plikten til å bistå øvrige passasjerer. Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat viser til at en oppdatering av evakueringsanalysene vil kunne innebære at bemanningen må økes. Sjøfartsdirektoratet er i prinsippet enig i denne vurderingen. Likevel er det slik at man i praksis må kunne forvente at de som fører utrykningskjøretøy er i stand til å bistå med å evakuere de personer de har ansvar for. (Personene i utrykningskjøretøyet vil uansett være å anse som «passasjerer».) Sjøfartsdirektoratet antar derfor at det i de fleste tilfeller ikke vil være nødvendig å øke bemanningen som følge av at evakueringsanalysene oppdateres.

Det vil være naturlig at prosedyrene for å føre ambulanser inngår i sikkerhetssystemet til det enkelte skip, jf. i forskrift 14. mars 2008 nr. 306 om sikkerhetsstyringssystem på norske skip og flyttbare innretninger, som blant annet gjelder for ro-ro passasjerskip som kan føre mer enn 12 passasjerer (se § 1 første ledd bokstav c). Dette fremgår av ny § 13 fjerde ledd tredje setning.

Skipsføreren skal videre «særlig skal forsikre seg om» at tre forhold foreligger før transporten begynner:

Bokstav a fastslår at tjenestepersonellet i kjøretøyet skal gjøres kjent med hvordan de skal opptre i en nødssituasjon og hvordan skipet evakueres. NHO Sjøfart mener at man kan «trygt slå fast» at slikt tjenestepersonell er kjent med hvordan de skal opptre i en nødssituasjon. Sjøfartsdirektoratet er generelt enig i dette synet, men det betyr ikke at alt slikt personell nødvendigvis har kunnskap om hvordan man skal opptre i en nødssituasjon på et skip, for eksempel om det bryter ut brann eller om skipet grunnstøter. Ordlyden er valgt for å fange opp slike situasjoner, det vil si at tjenestepersonellet skal være forberedt på hvordan de skal opptre hvis alarmen går (avvente nærmere instruks fra mannskapet, begi seg straks mot mønstringsstasjonene?). Slik informasjon kan for eksempel bli formidlet ved at fergebemanningen leverer ut et informasjonsark når kjøretøyet ankommer fergen.

Bokstav b bestemmer at det skal være tilstrekkelig plass rundt kjøretøyet slik at alle kan komme seg ut og til mønstringsstasjonene. Tanken bak denne bestemmelsen er at det skal være praktisk mulig å evakuere personene i kjøretøyet, også pasient på bære. Av og til skjer evakueringen fra bildekket, mens i andre tilfeller skjer evakueringen fra andre steder, for eksempel fra salongen. For å få dette tydeligere frem endres ordlyden i forhold til det som ble presentert i høringsrunden, fra «at kjøretøyet plasseres nær utgang fra bildekket og at det er tilstrekkelig plass rundt

⁴ En av høringskommentarene hevder formuleringen er uklar. På bakgrunn av forklaringen som er gitt her og i høringsbrevet ser Sjøfartsdirektoratet imidlertid ikke behov for å endre ordlyden.

kjøretøyet slik alle kan komme seg ut» til «at det er tilstrekkelig plass rundt kjøretøyet slik at alle kan komme seg ut og til mønstringsstasjonene».

Bokstav c bestemmer avslutningsvis at det skal også etableres radiokontakt med broen.

Bestemmelsen har en grense mot de alminnelige regler om nødrett, som vil kunne komme til anvendelse dersom det står om liv og helse. Forslaget gjør ingen innskrenkninger i disse reglene. Vi viser i denne sammenheng også til at utrykningskjøretøy under utrykning har fortrinnsrett, jf. Samferdselsdepartementets forskrift 26. mars 2003 nr. 403 om transport med ferje § 3.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Forslaget forenkler nåværende regler og innfører en ny bestemmelse om transport av utrykningskjøretøy og andre liknende transportmidler med ferje.

Offentlige instanser som helseforetakene og politiet får en enklere hverdag ved at forskriften nå uttrykkelig åpner for at transport som disse er avhengige av ved utføringen av sitt arbeid kan skje. Forslaget er samfunnsøkonomisk lønnsomt siden pasienttransport med bil er det rimeligste transportmidlet helseforetakene benytter seg av.

Rederier som ikke allerede har etablert prosedyrer for å kunne evakuere personer fra utrykningskjøretøy på bildekk, må gjøre dette. For ferger med krav til evakueringsanalyse må dessuten evakueringen av kjøretøy på bildekk innarbeides i denne. Sjøfartsdirektoratet antar at det i de fleste tilfeller ikke vil være nødvendig å øke bemanningen som følge av disse nye kravene.

For Sjøfartsdirektoratet medfører fjerningen av bestemmelsene om at direktoratet skal «godkjenne» osv. og at paragrafen er mer systematisk bygget opp mindre arbeid i form av henvendelser fra næringen.

4. Ikrafttredelse

Endringene trer i kraft 1. november 2013.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fung. avdelingsdirektør

Vedlegg:

Forskrift 28. august 2013 nr. x om endring av forskrift om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 30. august 2013 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 11 annet ledd, jf. kgl.res.16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og handelsdepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

I

I forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på passasjer-, lasteskip og lektere gjøres følgende endring:

§ 13 skal lyde:

§ 13. Ombord- og ilandkjøring og plassering av kjøretøy m.m. på ferjer

(1) For alle ferjer gjelder:

- a) Passasjerene kan oppholde seg i kjøretøyene under ombord- og ilandkjøring når ferjens fortøynings- og låsearrangement m.m. til kjørebros er i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om bygging av passasjer- og lasteskip. Under ombord- og ilandkjøring skal ferjekaibru være fastlåst til ferjens recess.
- b) Benyttes samme landgang for passasjerer og biler, skal det sørges for at passasjerene kan bevege seg uhindret av biler over landgang og til og fra passasjerenes oppholdsplasser.
- c) Utganger fra bildekket skal være tydelig merket og det skal installeres høyttaleranlegg som også dekker bildekket til bruk for informasjon til passasjerene.
- d) Motorvogners fremdriftsmotor og andre forbrenningsmotorer innmontert i motorvogn eller tilhenger, skal være stoppet under transporten. Innretninger som er drevet med åpen flamme, skal ha hovedventilen på gass eller brennvæskebeholder stengt slik at alle flammer er slukket. Godt synlig skilt om dette skal være oppslått om bord.
- e) Andre forbrenningsmotorer enn kjøretøyets fremdriftsmotor kan tillates å være i gang under transport på delvis lukkede ferjer dersom bilen eller tilhengeren plasseres på den åpne delen av bildekket, og på åpne ferjer dersom bilen eller tilhengeren plasseres i akterkant av bildekket. Tillatelsen gis under hensyntagen til behovet pga. reises lengde og formålet med bruk av forbrenningsmotoren mv.
- f) Når kjøretøyet parkeres om bord, skal parkeringsbremsen være på og laveste gir koplet inn.
- g) Når det er påkrevd, skal kjøretøyene være surret og sikret mot forskyvning.
- h) Porter på bildekket skal under overfarten være lukket og skalket.
- i) Røyking og bruk av åpen ild er forbudt på bildekk. Skilt om dette skal være oppsatt på et lett synlig sted.

(2) På åpne eller delvis åpne ferjer kan passasjerene sitte i kjøretøyene under overfarten når ferjen anvendes i fartsområde 2 eller mindre, og følgende krav er oppfylt:

- a) Kjøretøyene skal plasseres slik at klaringen på den ene siden av kjøretøyet er minst 60 cm og slik at det er tilstrekkelig passasje med fri atkomst til sidene på ferjen.
- b) Passasjer til innredning, nødutganger, brann- og redningsutstyr skal ikke sperres.

(3) På åpne eller delvis åpne ferjer i fartsområde 3/klasse D eller større fartsområder og på lukkede ferjer, er det forbudt å oppholde seg på bildekk under overfarten fra havn til havn. Før skipet avgår fra havn skal besetningen kontrollere at alle passasjerene har forlatt bildekket og adkomsten til bildekket skal være avlåst under overfarten. Sjøfartsdirektoratet kan for ferjer i korte riksvegsamband gi særskilt tillatelse til at passasjerene sitter i kjøretøyene også under overfarten.

(4) På alle ferjer kan personer oppholde seg i utrykningskjøretøy og andre liknende transportmidler under ombord- og ilandkjøring og under overfarten. For skip med krav om

evakueringsanalyse, skal analysen også omfatte evakuering av slik transport. Rederiet skal utarbeide prosedyrer for slik transport og skipsføreren skal før transporten begynner særlig forsikre seg om:

- a) at tjenestepersonell i kjøretøyet er kjent med hvordan de skal opptre i en nødssituasjon og hvordan skipet evakueres,
- b) at det er tilstrekkelig plass rundt kjøretøyet slik at alle kan komme seg ut og til mønstringsstasjonene, og
- c) at det er etablert radiokontakt mellom kjøretøyet og broen.

II

Forskriften trer i kraft 1. november 2013.