

Høyringsssvar til forslag om ny forskrift om tryggleik i passasjerområde

| § | Høyringsinstans | Merknader | Sjøfartsdirektoratet si vurdering |
|---|-------------------|--|--|
| | Advokatforeningen | <p>Advokatforeningen støtter Sjøfartsdirektoratets intensjon om å skape et brukervennlig regelverk med hovedfokus på passasjersikkerheten til sjøs. Advokatforeningen er også enig i at det er et mål å unngå dobbeltregulering der det kan unngås.</p> <p>Forslaget til ny forskrift innebærer vidare at enkelte krav til komfort fjernes, slik at det blir opp til rederier og andre innkjøpere å innta krav til komfort. Advokatforeningen er som utgangspunkt positiv til at rederier og andre innkjøpere får større mulighet og fleksibilitet til å bestemme hvilke krav som skal settes til komfort, selv om dette innebærer en viss ansvarsforskyvning over på bl.a. offentlige innkjøpere.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har vidare uttrykt at det er et mål å unngå detaljregulering. Advokatforeningen vil påpeke at forslaget til ny forskrift også inneholder til dels svært detaljerte krav som delvis synes å være begrunnet i komforthensyn, men mener at forslaget i sin helhet fremstår som gjennomarbeidet og fornuftig begrunnet.</p> <p>På denne bakgrunn støtter Advokatforeningen Sjøfartsdirektoratets forslag til ny forskrift om tryggleik i passasjerområde og har for øvrig ingen ytterligere kommentarer til høringen.</p> | Tatt til orientering |
| | NHO Sjøfart | <p>NHO Sjøfart er i utgangspunktet positivt innstilt til å forenkle og modernisere eksisterende forskrift, men har følgende kommentarer:</p> <p>Forslag til ny forskrift fjerner det som omhandler komfort til passasjerene. Det legges opp til at dette skal ivaretas mellom oppdragsgiver og operatør. Dette støttes, men for å ivareta en minimumsstandard bør det utarbeides en veileder.</p> | Etter møte med NHO Sjøfart og Kollektivtrafikkforeningen 16. juni 2021 oppfatar vi at Kollektivtrafikkforeningen vil utarbeide ein rettleiar. Direktoratet er tilgjengelege for avklaringar ved behov. |
| | NHO Sjøfart | <p>Det framgår av høyringsbrevet, under avsnitt om regler som ikke blir videreførte, at eksisterende §2 om definisjoner ikke blir tatt inn i ny forskrift. Her blir det hevdet at det er nødvendig å definere begreper, og det vil bli gjort første gangen begrepet dukker opp i teksten. Dette er i liten grad gjennomført, og det er avdekket et vesentlig behov for avklaring av sentrale begrep som er benyttet i forskriftsforslaget. Med bakgrunn i dette bør ny forskrift inneholde en paragraf om definisjoner der minimum følgende begrep blir avklart:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Passasjerområde (jamfør §1) • Ombygging av eksisterende passasjerområde (jamfør §2) | Forarbeida til forskrifta er også ein del av tolkingsgrunnlaget etter at forskrifta er fastsett. Omgrepa som er omtala i høyringsbrevet er også omtala i fastsetjingsrundskrivet. |

| | | | |
|--|-------------------------------|--|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Sterk støy (jamfør §4) • Utslepp fra andre deler av skipet (jamfør §4) • Sklisikker overflate (jamfør §4) • Reisebatterier (jamfør §14) • Farlig reisebatterier (jamfør §14) • Små elektriske kjøretøy med tilhørende batteri (jamfør §14) <p>Alternativ kan det utarbeides en veiledning til forskrifta som ivaretar behovet for begrepsavklaring.</p> | |
| | Helse og omsorgsdepartementet | Helse- og omsorgsdepartementet har ingen merknader til saken. | Tatt til orientering |
| | Nordland fylkeskommune | Fylkestinget i Nordland støtter de overordnede linjene i forslag til ny forskrift. Fylkestinget i Nordland mener det er viktig at sikkerheten ivaretas på alle våre fartøyer. Det er derfor positivt at Sjøfartsdirektoratet har fokus på passasjersikkerhet i forslag til ny forskrift. | Tatt til orientering |
| | Hurtigbåtforbundet HRF | <p>HRF seier seg enig med Sdir i at forskrifta frå 1972 er utdatert og dermed moden for modernisering. Vi er tilfredse med at fleire av dei gamle krava og detaljar knyttta til komfort vert fjerna for heller å fokusere på tryggleik for passasjerane.</p> <p>Vi registrerer at Sdir vil at servicegrad og komfortnivå for eit fartøy / rute meir skal settast av rederi saman med oppdragsgjever utifrå dei behov som gjeld. På den måten blir då forskrifta mindre eksakt og presis på krav, men heller meir rundt formulert. Fleire av dei gamle momenta vil kanskje saknast av ulike partar? Vi vonar då at Sjøfartsdirektoratet sine stasjonar ikkje set inn ulik forvaltningspraksis i forhold til kva som skal oppfattast som tilfredsstillande løysingar for eit nybygg eller ombygging prosjekt. Hurtigbåtforbundet HRF ynskjer forskrifta velkomen</p> | Sjøfartsdirektoratet vil oppdatere sjekklister for dokumentkontroll og inspeksjon i samsvar med endeleg fastsett versjon av forskrifta. |
| | Hurtigbåtforbundet HRF | <p>Slik forskrifta er gitt i denne høyringa, så er den «vanlige» paragrafen om definisjonar utelatt. Etter vårt syn, så er her fleire begrep i forskrifta som kunne vore forklart innleiingsvis. Vi reknar med at Sdir har ein plan for dette.</p> <p>Det er ikkje sikkert ein skal gjer så mykje med det, men noko av det som er gitt kan framkalle ulik tolkning og praksis. Det er vanskeleg å vite kor nivået vil ligge i forvaltninga når krav kun er gjeve i tekst form utan eksakt krav til verdiar/grenser. Vi vil med dette ikkje bidra til å gjere forskrifta meir rigid/streng, men kanskje peike på nokre forhold som ein kanskje kunne utlede noko forklaring på?</p> <p>Vi er utfordra på å liste opp det vi reagerer på, så då vil vi gje fylgjande:</p> <p>§4 forsvarleg tryggleig, sterk støy og utslepp?</p> | <p>Omgrep som treng forklaring blir definert første gongen omgrepet blir brukt i teksten.</p> <p>Som HRF er inne på, vil forskrifta lett bli veldig rigid om alle dei føreslåtte omgrepa skulle vore nøyaktig definert. Forskrifta ville også bli utdatert svært raskt.</p> <p>Dei fleste omgrepa som HRF peikar på er brukt i mange andre lov- og forskriftstekstar, og det er etablert praksis for tolking.</p> <p>Høyringsbrevet er tilgjengeleg på sdir.no under «Utgåtte høyringer». All vesentleg informasjon er også kopiert over i fastsetjingsrundskrivet, som blir tilgjengeleg under «Rundskriv» når forskrifta er fastsett.</p> |

| | | | |
|--|-----------------------------------|---|--|
| | | <p>§4 full rørslefridom? §4 sklisikker overflate? §7 konsentrasjonar av forureining? §7 Rom meinte for varig opphald? §9 (Forskrifta burde kanskje ha med nokre av illustrasjonane som er gitt i høyringsbrevet?) §14 Lading... ..skal alltid føregå på utvendig dekk. -> inkludert delvis lukket/overbygget utvendig dekk? §14 Små elektriske køyretøy? §18 spesielle grunnar... og ...må vere tryggleiksmessig forsvarleg. ?</p> <p>Det er jo ikkje absolutt fra vår side at dette skal utløyse ein ny §2 med samling av definisjonar. Sikkert betre å ta forklaringa inne i paragrafen som det gjeld, slik som de er inne på i høyringsbrevet.</p> <p>Generelt: For å få full forståing for innhaldet i forskrifta, så betingar det at ein kan slå opp i forklaringane som er gjeve i høyringsbrevet. Korleis vert tilgangen til denne forklaringa etter at forskrifta er iverksatt?</p> | |
| | Hurtigbåtforbundet HRF | <p>Lettbygde hurtigbåtar (og «sakte-båtar») er veldig vektssensitive. Vekt og motstand i sjø er faktorar som med små marginar kan vere avgjerande på om et fartøy er vellukka eller ikkje. Og vekt av fartøy er spesielt viktig no i ei tid med fokus på lav- eller null-utslepp drift. Null-utslepp energibærande system i dag, slik som batteri, er ein rekkevidde- og kapasitet begrensar. Skal ein lukkast med eit null-utslepp fartøy slik samfunn og myndigheiter forventar, så er reduksjon av vekt heilt avgjerande. Av denne grunn er dei fleste av våre moment her, sterkt knytta til å møte forventninga frå samfunnet; eit ønske om å bygge framtidsretta fartøy med bærekraftige løysingar.</p> | <p>Sjøfartsdirektoratet sin berekraftstrategi peikar på åtte av FN sine 17 berekraftsmål som er mest sentrale for vår verksemd. Dette inkluderer mellom anna berekraftsmål nr. 13 «Stoppe klimaendringane». Direktoratet meiner denne forskrifta kan bidra til dette, ved at det blir mogeleg å byggje lettare fartøy. Eit av dei andre sentrale berekraftmåla er nr. 3 «God helse». Sjøfartsdirektoratet si viktigaste oppgåve er å sørge for høg tryggleik for liv og helse. Vi jobbar kontinuerleg for å hindre personulukker og tap av liv for sjøfolk, passasjerar og brukarar av fritidsfartøy. Forskrifta her inneheld etter vårt syn ein rimeleg balanse mellom lav vekt og høg tryggleik.</p> |
| | Justis og beredskapsdepartementet | Vi har ingen merknader. | Tatt til orientering |
| | Klima- og miljødepartementet | Klima- og miljødepartementet har ingen merknader til høringen. | Tatt til orientering |
| | Kystverket | Vi har ingen kommentarar vedrørende høringen for utkast til forskrift om tryggleik i passasjerområdet | Tatt til orientering |
| | Norges rederiforbund | Rederiforbundet ser at forslaget til ny forskrift i all hovudsak er en modernisering av dagens forskrift som daterer seg tilbake til 1972. Vi støtter grunnleggende modernisering av regelverket. | Tatt til orientering |
| | Samferdselsdepartementet | Samferdselsdepartementet forstår det slik at forskriften blant annet vil gjelde for ferger og hurtigbåtar i fylkeskommunal trafikk (for øvrig også riksveiferjer). Fylkeskommunene burde derfor ha stått på høyringslisten. | Fylkeskommunane sine samferdsleselskap og Statens vegvesen har vore involvert i prosessen via Kollektivtrafikkforeningen. Direktoratet utvida |

| | | | |
|-----|---------------------|--|---|
| | | <p>Videre mener Samferdselsdepartementet at de økonomiske konsekvensene bør beregnes slik at eventuelle vesentlige kostnadsøkninger for fylkeskommunene kan kompenseres. Dersom det ikke foreligger en vurdering av de økonomiske konsekvensene, foreslår vi at Sjøfartsdirektoratet henvender seg til fylkeskommunene for å få kartlagt dette før forskriften fastsettes.</p> <p>For perioden 2021-2030 er også Havila Kystruten AS avtalepartpart for kystruten Bergen - Kirkenes. Selskapet burde derfor stått på høringslisten sammen med Hurtigruten Cruise AS.</p> <p>Samferdselsdepartementet har bedt Havila Kystruten AS om å svare Sjøfartsdirektoratet direkte innen angitt frist dersom selskapet har merknader.</p> | <p>høringsfristen med ein måned og sendte informasjon til alle fylkeskommunane 10. mai 2021.</p> |
| | Viken fylkeskommune | <p>Vi er gjort kjent med høringsinnspillet fra Kollektivtrafikkforeningen datert 07.05.2021 og meddeler at vi ikke har ytterligere innspill ut over det som der fremkommer.</p> | <p>Tatt til orientering</p> |
| § 1 | NHO Sjøfart | <p>Generelt, når det gjelder hurtigbåter bør det refereres til HSC 2000 koden som gjeldene, og heller presisere strengere krav der hvor det er naturlig. Viktig å nevne at denne koden er laget for båter som har liten plass og er svært vektssensitive. Uten nærmere presisering i ny forskrift vil det kunne skape uheldige krav.</p> | <p>Krava i forskrifta kjem i tillegg til krava i byggeforskriftene som gjeld for skipet, jf. høringsbrevet. Det er ikkje naturleg å nemne hurtiggåande fartøy spesielt, då alle passasjerskip har eit byggjeregulverk utover krava i denne forskrifta. Forslaget til ny forskrift erstattar ei liknande forskrift som også gjeld alle typar passasjerskip. I den grad krava burde differensierast på bakgrunn av vekt, er det naturleg å gjere det i dei enkelte paragrafane, og ikkje i verkeområdet. Direktoratet meiner på generelt grunnlag forslaget til forskrift vil gjere det enklare å bygge lette båtar, ettersom ein del krav blir fjerna.</p> |
| § 2 | Advokatforeningen | <p>Til forslaget til § 2 «Skip bygde før [dd.mm.åå]», støtter Advokatforeningen Sjøfartsdirektoratets forslag om at den nye forskriften bare skal gjelde for nye skip og ombygde skip, og således ikke ha tilbakevirkende kraft. Unntaket skal likevel ikke gjelde for skip som flagges inn til NOR eller NIS etter et gitt tidspunkt. For slike skip legger Sjøfartsdirektoratet opp til at det skal gjøres en konkret vurdering i de enkelte tilfeller, og viser til at det også er mulig å søke dispensasjon. Ved vurdering av hvorvidt det skal gis dispensasjon viser Sjøfartsdirektoratet til at de vil legge vekt på at løsningene skal være minst like gode som på et norsk passasjerskip med tilsvarende alder, størrelse og bruksområde.</p> <p>Advokatforeningen mener at Sjøfartsdirektoratet bør tilstrebe å etablere en ordning hvor det er mulig å få avklart på forhånd hvorvidt et skip som skal flagges inn til NOR eller NIS vil oppfylle de relevante kravene, eventuelt hvorvidt dispensasjon vil bli gitt. Etter Advokatforeningens syn vil dette sikre nødvendig forutsigbarhet i næringen.</p> | <p>Direktoratet har etablerte rutinar for innflagging, kor reiarlaget får avklaringane dei treng.</p> |

| | | | |
|-----|------------------------|---|--|
| § 2 | Hurtigbåtforbundet HRF | Dette unntaket bør også inkludere § 5, første ledd. Ved t.d. ei ombygging i salongens trappeområde vil det kunne oppstå situasjon der denne forskriftas nye krav til utforming av trapp skal oppfyllest. Det kan få betydeleg omfang for fartøyet og i nokre tilfelle umogleg å oppfylle. | I staden for generelt unntak meiner vi dette bør løysast med dispensasjon etter ei konkret vurdering i det enkelte tilfelle. Utfordringa som HRF viser til vil vere størst for små fartøy, medan forskrifta gjeld alle typar passasjerskip. |
| § 2 | NHO Sjøfart | Under 2. avsnitt er ordlyden «område som blir endra». Dette blir oppfattet som nokså upresist, og det blir således anbefalt å forklare eller avgrense hva som menes. Eksempel på en problemstilling: Det blir montert en ny port i eksisterende rekkverk. Vil nye krav komme til nytte på alt rekkverk eller vil nye krav bare gjelde for den nye porten? | Dette vil måtte vurderast i kvart enkelt tilfelle, og er ikkje noko nytt samanlikna med andre reglar, t.d. reglane om universell utforming som også gjeld i ombygde område. Sjå https://www.sdir.no/veiledninger/ombyggingendring-av-fartoy/#Hva_omfatter_ombygging? |
| § 2 | Statens vegvesen | Vi ber også Sjøfartsdirektoratet presisere om det er de samme kravene som gjelder ved ombygging av eksisterende skip som det er ved nybygg, og om det er ombygging generelt som utløser kravene i den nye forskriften. | Ombygde område skal følge same krav som for nye skip, med dei unntaka som følger av § 2. Det er dermed ombygging i passasjerområda som utløyer krava i den nye forskrifta. |
| § 4 | Hurtigbåtforbundet HRF | Femte ledd: Her bør det tilførast: Dette gjeld bl.a. i områder med passasjer seter der takboks for reisegods/livbelte/etc. er arrangert som nedsenka del av himling. Åttande ledd: Kva er sklisikkert nivå? Her kan det oppstå ulik praksis på kva som er sklisikkert. Forskrifta bør angi at: For innvendig passasjerområde er t.d. standard skips vinyl dørkbelegg å ansjå som sklisikker type. Ekstra sklisikrings-tiltak skal evt. settast inn i våte soner rundt inn/utgangsdører. | Femte ledd: Denne typen tekst passar betre i fastsetjingsrundskriv enn i forskrifta, og er tatt med der. Åttande ledd: Døme tas med i rundskrivet. Sjå også kommentarar over. |
| § 4 | NHO Sjøfart | Det bør framgå at en ikke ser på skilt og merking alene som en oppfylling av kravet om å hindre klemskade. | Vi meiner dette er dekkja gjennom bruken av ordet «utforma». Presiseringa frå høyringsbrevet er tatt med i fastsetjingsrundskrivet. |
| § 4 | NHO Sjøfart | «Alle innvendige og utvendige passasjerområder skal være sammenhengende.» Setningen fremstår kanskje som litt utydelig og får ikke fram poenget med at tilkomst ikke skal være via mannskapsområder. | Tas ikkje til følge |
| § 5 | Hurtigbåtforbundet HRF | HRF meiner at mellom dei viktigaste momenta for ei sikker trapp er sklisikker trappe-nase, gode hand-rekker på begge sider og mest av alt, unngå stor breidde på trappa. Standard 900 mm mellom håndrekker. Vi registrer at det ikkje er gitt noko eksakt krav til breidde-mål for trapper i passasjerområde. Dette er sikkert bevisst strategi fra Sdir, men dersom ein finn at dette burde omtalast i denne forskrift, så vil vi be om at følgande vert lagt til grunn for hurtigbåt: Ref. HSC2000, 4.7.13: ...The width of corridors, doorways and stairways which form part of the evacuation paths shall be not less than 900 mm for passenger craft... | Trappebreidda blir regulert i reglane for rømmingsvegar, både for HSC-fartøy og andre passasjerfartøy. Direktoratet er einige i at handrekker og sklisikre trinn er viktige for tryggleiken. |

| | | | |
|-----|-------------|---|--|
| | | <p>Første ledd: På passasjer hurtigbåter har det i nyare tid, sidan innplementering av HSC2000-koden, blitt etablert ein akseptert standard på maks 45°. Vi kan seie oss einige i at 45° i nokre høve kan opplevast som bratt, spesielt dersom fartøyets trim-vinkel medverkar i feil retning. Vi vil gjerne vere med på å forebygge for fallulykker om bord, men ynskjer å peike på nokre forhold for å mjukne kravet litt mot det som vi veit fungerer godt i dag. Det er truleg eit 100-tals hurtigbåtar som trafikerer i Norge i dag og som har trapper med vinkel på mellom 40 og 45 grader. Vi kjenner ikkje til at det er trappevinkelen som aleine er årsak til fall-ulykker i trapper på norske hurtigbåter. Sdir viser til ei ulykke der ein person omkom som følge av fall i trappa. Medverkande og kanskje avgjerande årsak til dette tragiske utfallet, var at trappa mangla rekkverk.</p> <p>På store fartøy er denne vinkel-innskjerpinga kanskje ei mindre utfordring, men for ein liten/mellomstor klassisk norsk hurtigbåt tek eit trappeløp relativt sett mykje plass. Eit anna forhold som også er med på å bestemme inntrinn og opptrinn er netto høgde mellom dekk. Alt må tilpassast. Vår erfaring med alle variasjonane som kan påverke ei trapp på ein liten hurtigbåt er at det ofte blir «one of», tilpasset på plassen.</p> <p>Vi foreslår følgende tilpassing av forskriften spesielt mot fartøy under 30 meter: Veiledingen om opptrinn og inntrinn bør følges så langt som praktisk mulig, men trapper kan aksepteres med vinkel t.o.m. 40°.</p> <p>Andre ledd: På passasjer hurtigbåter har det i nyare tid, sidan innplementering av HSC2000-koden, blitt etablert ein akseptert standard på 150 mm for sikre opningar. Vi kjenner ikkje til at opningar som i dag er på 150 mm har skapa uønska hendingar. Krav satt til 100 mm er veldig strengt samanlikna med dagens etablerte standard på 150 mm. Dette nye kravet har fleire negative konsekvensar knytta til vekt og kostnad. Vi kjenner ikkje til at 150 mm opning er ein tryggleiksrisiko på norske hurtigbåtar, og oppmodar om at dette talet vert det generelle krav.</p> | <p>Første ledd Tas ikkje til følgje. Dei minste fartøya kan nytte Nordisk Båtstandard i staden for å følgje krava i forskrifta. Mange av fartøya under 30 meter blir bygd med berre eitt passasjerdekk, og har difor ikkje behov for trapper.</p> <p>Andre ledd: Sikring mellom trappetrinn vil neppe føre til den heilt store vektauken. Føremålet med forslaget om 100 mm opningar både her og på rekkverk, lenseportar og gatt var å hindre små barn å falle ned eller setje seg fast. Når barna byrjar å bevege seg på eigenhand vil mange barn ha hovuddiameter på godt under 150 mm.</p> |
| § 5 | NHO Sjøfart | Det forslåtte kravet til inntrinn og forholdet mellom inntrinn og opptrinn vil trolig få store konsekvenser ved ombygging av eksisterende fartøy. Det bør således vurderes om det er hensiktsmessig å gjøre dette kravet gjeldende for eksisterende fartøy. | Kravet gjeld berre ved ombygging av trapper. Sjå også svaret til HRF sin kommentar til § 2. |
| § 5 | NHO Sjøfart | Forslaget om at løfteplattform, trappeheis o.l. ikke skal nyttes når skipet er underveis, anbefales fjernet. På en del fartøy er dette utstyret eneste form for tilgang til salong for passasjerer med nedsett fysisk funksjonsevne. Det vil | Dette har vore gjeldande praksis sidan 2014, jf. rundskriv RSV 10-2014. Tas ikkje til følgje. |

| | | | |
|-----|------------------------|---|---|
| | | her være i strid med kontraktskrav knyttet til universell utforming å ikke kunne nytte løfteplattform, trappeheis o.l. når skipet er under vegs. Kravet til fri høyde over løfteplattform (2030 mm over hele plattformen) for rullestoler er utfordrende, og vil gjøre det vanskelig å arrangere rullestolheiser i innvendige trapper. | |
| § 5 | NHO Sjøfart | I dag reguleres bredden på trapp av kravet til UU (Universell Utforming) som er satt til 120 cm. Hvordan dette tolkes er forskjellig fra Fylke til fylke og SVV. Noe plasser er det definert som «lysåpning», andre plasser er det definert fra ytterkant rekkverk til ytterkant rekkverk noe som i seg selv er villedende og lite konsist. I en trapp som er 120 cm bred vil det være umulig å holde seg i rekkverket på begge sider hvis personen er under 180 cm. Det vil da kreve at armene må holdes rett ut fra kroppen for å nå begge rekkverk. Ved større bevegelser i et skip vil det være helt naturlig og holde seg på begge sider for å få en stabil og sikker gange i en trapp. Hvis en trapp er over 150 cm (tidligere var det definert i brannforskriften 140 cm) så skal det settes inn en midtleider for å sikre nettopp muligheten for å holde seg i begge rekkverk. Vi anbefaler derfor at defineres i forskriften en maks bredde på trapp er 100 cm for bilferger og 90 cm for hurtigbåter (ref. HSC 2000 koden). | Trappebreidda er hovudsakleg regulert i brannreglane som gjeld for skipet. Maksimal avstand mellom to rekkverk/handløparar er 1800 mm. Forslaget blir ikkje tatt til følgje. |
| § 5 | NHO Sjøfart | For hurtigbåter bør det spesifikt ta hensyn til liten plass og vekt. En flatere trappevinkel vil få uheldig konsekvenser for disse fartøyene. Ut fra ulykkesstatistikken kan vi ikke se at trappevinkelen alene har medført til noen ulykker. | I den grad dette er eit nytt krav (jf. krava til universell utforming), vil ei slik trapp på ein hurtigbåt bety at det blir plass til 1-2 færre sete på kvart dekk dersom ein ikkje endrar utforminga elles på fartøyet samanlikna med i dag. Samtidig føreslår vi å fjerne/endre krav som svarer til eit mykje større areal. Til dømes er talet på toalett redusert og kravet til takhøgde er omformulert slik at ein t.d. kan plassere seter i område med mindre enn 2030 mm fri høgde. |
| § 6 | Hurtigbåtforbundet HRF | Tredje og fjerde ledd: På passasjer hurtigbåter har det i nyare tid, sidan implementering av HSC2000-koden, vore akseptert rekkverk utforming etter gitt krav i koden. Hurtigbåtar med L>24 meter skal oppfylle krav gitt i HSC2000. Kravet er min, høgde på 1000 mm, 230 mm opning nederste og 380 mm ellers. Norge kan likevel legge seg på eit betre tryggleiksnivå og vi er enig i at dette kravet har eit svakt tryggleiksaspekt med seg. Difor har det på hurtigbåtar vore tilført fleire betre løysingar i passasjerområde av verft og rederi. Bl.a. så har denne standarden vore praktisert på eit stort tal fartøy: Hovedmomenta her er høgde på 1000 mm og ein maks opning på 150 mm. Vi kjenner ikkje til at denne standard-løysinga har representert noko nedsatt tryggleiksnivå i passasjerområde og oppmodar med dette om at forskrifta vert korrigert til 150 mm maks opning og 1000 mm min. høgde. | Tredje og fjerde ledd: Vi viser til svar på § 5 om opningar mellom trappetrinn. Av omsyn til dei minste barna meiner vi opningar på 150 mm er for store. Forslaget om å redusere høgda på rekkverket til 1000 mm tas ikkje til følgje. Det er allereie krav om 1100 mm på ein del passasjerskip. |

| | | | |
|-----|--------------------------|--|---|
| | | <p>Femte ledd: Av same grunngeving som gjeve ovanfor, så oppmodar vi om at maks opning for lenseportar vert sett til 150 mm. Det er spesielt utfordrande i gatt-opningar der fortøyningstrosser o.l. skal ha ein trygg og god funksjon. Det er sjølvstøtt mogleg å sette 100 mm opning, men praktiske og funksjonelle forhold blir sterkt redusert i forhold til 150 mm. Ymse tiltak kan tilførast, men dette er veldig sårbart for skade og kan i verste tilfelle også medverke til nedsatt tryggleiksnivå ved at tilgjenge og funksjon ikkje er formålsteneleg.</p> <p>Sjette ledd: Det bør tilførast at portar i skuteseide/skanskeledning ikkje skal kunne svinge/opnast utover, utanom dei som er tiltenkt rømming/evakuering til redningsmiddel.</p> | <p>Femte ledd: Direktoratet er ikkje einige i at forslaget har særlege negative konsekvensar.</p> <p>Sjette ledd: Funksjonskravet i forskrifta varetek etter direktoratets vurdering problemstillinga utan meir detaljerte krav.</p> |
| § 6 | West Mekan Produksjon AS | <p>Stående spiler med avstand mellom åpninger på 100.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vi produserer svært mange rekkverk, og synes dette kravet er et større problem for sikkerheten enn det som i praksis blir brukt i dag, 150 mm. Dette fordi det er lett å sette fast foten i en åpning som bare er 100 mm, mens på 150 mm ser vi ikke på det som et problem. Skulle en «sette fast» foten der åpningen mellom spilene er 150 mm er det lett å vri på foten for å få den løs. Dette er ikke mulig på samme måte med 100 mm åpning. Svært mange bruker nedre rør i et rekkverk til å sette foten på, meg selv inkludert. 2. Barn som har hode/kropp som er mindre enn 150 mm er normalt ikke i stand til å bevege seg på en slik måte at de greier å sette seg faste i et rekkverk. Kravet øker derfor ikke sikkerheten til barn. 3. Der er produksjonstekniske utfordringer med så tett mellom spiler, men det er av mindre betydning. 4. Der er estetiske problemstillinger med så tett med spiler, men det er av mindre betydning. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Det er ikkje krav til ei spesiell utforming, men funksjonskrav om at rekkverket skal vere utforma for å hindre klatring, og at ingen opningar skal ha større breidd enn 100 mm. Problemstillinga i pkt. 1 kan difor løysast innanføre kravet som er føreslått. 2. Sjå svar til HRF. 3. Same krav gjeld på bygningar på land, utan at det har vist seg å vere problematisk. West Mekan Produksjon har ikkje spesifisert kva som er utfordrande. |
| § 7 | NHO Sjøfart | Med passasjertryggleik som utgangspunkt framstår det lite relevant å sette krav til individuell regulering av temperatur for hvert enkelt oppholdsrom. | Tas til følgje |
| § 7 | Statens vegvesen | Sjøfarsdirektoratet legger til grunn at i § 7 Ventilasjon og oppvarming at de fleste krav er ivarettatt av andre forskrifter. Sjøfartsdirektoratet bør henvise til disse forskriftene i ny forskrift om trykkleik i passasjerområde. Statens vegvesen forutsetter at kravene er like og at det ikke medfører en dårligere luftkvalitet. | Dei krava som er fjerna er regulert i brannreglane som gjeld for skipet. |
| § 8 | NHO Sjøfart | Mange fartøy har passasjersalong over hoveddekk og utvendige trapper mellom hoveddekk/bildekk og salongdekk, der det også er utvendig areal tilgjengelig for passasjerer. Nevnte trapper kan også være rømningsvei. Krav om at utvendige dekk ikke kan være opplyst av hensyn til navigeringa av | På fartøy der det er viktig for opplevinga at passasjerane oppheld seg på utvendig dekk må det finnast løysingar som gjer at lyset ikkje sjenerer navigeringa. Dette kan til dømes løysast med lågsitjande lys m.v. Direktoratet er sikre på at næringa finn gode løysingar som varetek både passasjerane og navigasjonstryggleiken. |

| | | | |
|-----|------------------------|--|--|
| | | <p>skipet og skal være stengte for passasjerer når det er mørkt, kan bl.a. få følgende konsekvenser:</p> <ul style="list-style-type: none"> - På mange ruter er opphold på utvendig dekk en del av opplevelsen i forbindelse med observasjon av nordlys, etc. Dette gjelder for både åpne og lukkede fartøy. | |
| § 8 | NHO Sjøfart | <p>For åpne fartøy er det ikke vanlig å stenge utvendig tilkomst til bildekk under overfart selv om det er redusert belysning. Betyr dette at forre og aktre bildekk på åpne fartøy skal være stengt under seilas når det er mørkt og belysningen er redusert i dette området?</p> | <p>Viss ein gjennomsnittleg lysstyrke på minst 150 lux kan påvirke navigeringa så betyr det at bildekk må stengjast. 150 lux er relativt svakt lys, så vi er sikre på at næringa finn gode løysingar.</p> |
| § 8 | NHO Sjøfart | <p>- «Naturlig lys skal ikke påvirke lysmålingene» Det er uklart hva som ligger i dette. Skal målinger foretas i mørke eller med maskerte lysventiler?</p> | <p>Teksten er endra slik at han er lik kravet som gjeld for mannskapsrom. Vi legg til grunn at næringa har etablerte rutinar for å oppfylle kravet.</p> |
| § 9 | Hurtigbåtforbundet HRF | <p>Første ledd Forskrifta må ha opning for utvendig opphaldsrom, med fastmonterte stolar som godkjente sitjeplassar. Ein marknad som er på veg og vert styrka i framtida, er bl.a. cruiseturist-skyssing langs kyst og innover i norske fjordar. Mykje tyder på at ein i framtida vil sjå at fleire norske fjordar vert stengt for dei store turistskipa og då at denne trafikken vert erstatta med lette null-utslepp passasjerfartøy. Det er avgjerande viktig for rederi og verft å kunne tilby sikre løysingar med godkjent utvendig passasjerområder også med faste sitteanordningar. Dette er løysingar som vi ser nytta i stor grad i utlandet og som framover vil bli meir aktuelt her heime. Heilt ope eller delvis skjerma for veir og vind. Vi oppmodar om at ei slik formulering vert teke med i den nye forskrifta.</p> <p>Fjerde ledd Sdir gjev bl.a. følgande i sin forklaring til §9: ... Den nye forskrifta skal i all hovudsak vareta tryggleiken til passasjerane, og vil i mindre grad innehalde komfortrelaterte krav. Dette opnar for større valfridom og fleksibilitet i utforminga av fartøy, samtidig som tilbod og etterspurnad i marknaden i alle høve vil sikre ein viss minimumsstandard for komfort. ... Vi meiner at 500-kravet til sitjeplass er eit komfort-moment som ikkje er naudsynt å tilføre til forskrifta. Her er fleire forhold som tilseier at dette blir eit vanskeleg «krav» å forvalte då det kan vere utfordrande å måle på. T.d. så kan eit armlen varierast frå 30 mm til 100 mm alt etter funksjon og type modell. Det beste er at oppdragsgjevar saman med rederi og verft finn løysinga som er best tilpassa etterspurnad og marknad slik Sdir gjev i innleiinga. Vi oppmodar om at første del av fjerde ledd vert fjerna.</p> | <p>Første ledd: Det er ikkje forbod mot utvendige sitjeplassar. Forskrifta gir berre minstekrav. Direktoratet meiner det i det norske klimaet vil vere ein tryggleiksrisko dersom det ikkje er rekna plass til alle i innvendige opphaldsareal. På kalde og sure dagar vil passasjerane trekkje inn, og om arealet er for lite vil det oppstå trengsle. Vi viser til dispensasjonsregelen som er meint å dekke opp for spesialtilfelle. Ein må rekne med visse vilkår for ein dispensasjon frå kravet i § 9 første ledd</p> <p>Fjerde ledd: Kravet er ikkje komfortrelatert. Det er naudsynt å definere breidda for å etablere ein standard for utrekning av at det er plass til alle passasjerar innandørs, ref. kommentaren over. Kravet er likt det som gjeld dei fleste passasjerskip i dag, og det har ikkje vore noko utfordringar knytt til dette. Dei minste fartøya kan bruke Nordisk båtstandard som har 450 mm som breiddekrav. Merk at kravet ikkje gjeld sjølve sitjeputa, men inkluderer armlene eller avstand mellom sete som står inntil kvarandre. Dette svarer til dagens praksis.</p> |
| § 9 | NHO Sjøfart | <p>I 4. ledd går det frem at det skal være 300 mm fri plass framom hvert sete. Det er uklart om dette kun gjelder til neste seterygg eller skott, eller om dette</p> | <p>Den frie plassen er sett av «til beinplass», jf. høyringsbrevet. Eit bord vil som regel ikkje ta noko av beinplassen. Kravet gjeld «framfor kvart sete»,</p> |

| | | | |
|-----|--------------------------|---|--|
| | | også gjelder til bordkant når seter er arrangert som sittegrupper med bord imellom. Videre er det uklart om kravet om 300 mm fri plass også gjelder mellom seter som er arrangert med «ansikt-til-ansikt» utforming. Her bør forskriftsteksten være mer presis, ta med bildene fra forarbeidet | som betyr at det må doblast når to sete står mot kvarandre, jf. figur i høringsbrevet. Figurane er også med i fastsetjingsrundskrivet og kan brukast ved tolking av reglane i ettertid. |
| § 9 | NHO Sjøfart | Vidare framgår det av 5. ledd at det ikke skal være mer enn fire sammenhengende seter fra gangpassasje når setet er plassert ved siden av hverandre. Det er uklart om en må ha gangpassasje på begge sider, eller om en side kan være mot skott. Forskriftsteksten bør være mer presis. | Regelen gjeld i dag og. Viss det er gangpassasje på begge sider kan inntil åtte seter hengje saman. |
| § 9 | Norges rederiforbund | I §9 er det foreslått en innskjerping om at skip skal ha fastmonterte sitteplasser til alle passasjerer. I og med at de fleste skip ikke har en overkapasitet av sitteplasser om bord, leser vi det sånn at alle sitteplasser om bord skal være fastmonterte. Dette vil i så fall være en vesentlig begrensning på fleksibiliteten og utnyttelse av kapasiteten av skipene, spesielt restauranter og andre serveringssteder om bord. Med fastmonterte stoler i restaurantene vil de være helt låst med tanke på å tilpasse stedet til antall personer om bord, mindre selskap, større arrangementer og andre tilstelninger. I tillegg vil faste sitteplasser gi et mer kafé-inntrykk av spisestedet enn en restaurant som serverer en god matopplevelse. Mat- og vinopplevelser med underholdning er noe av det passasjerskip har som hovedattraksjon for passasjerene om bord. Flexibiliteten med å tilpasse spisestedet for å tilby denne opplevelsen er en viktig faktor for driften av passasjerskip. Det er ikke et internasjonalt krav om fastmonterte sitteplasser til alle passasjerer om bord og det vil bli et særnorsk krav. Det er heller ikke et internasjonalt krav om å ha innvendige sitteplasser til alle passasjerer om bord, selv for skip med seilingstid under 12 timer. Dette blir også et særnorsk og konkurransevridende krav. Rederiforbundet mener at ulempen med innskjerpingen er større enn fordelene med økt sikkerhet. | <p>Krav om sitjeplassar til alle om bord er ikkje nytt eller skjerpa når det gjeld passasjerskip i utanriksfart eller liten kystfart/EU klasse B.</p> <p>Det som var nytt i utkastet som var på høyring, var forslaget om at alle sitjeplassar skulle vere fastmonterte. Tidlegare har det vore opning for bruk av lause stolar til å oppfylle delar av kravet.</p> <p>For at stolane i ein restaurant skal kunne teljast med i det påkravde talet, må passasjerane ha tilgong til restauranten under heile reisa, jf. høringsbrevet. Det er sjølvstøtt lov å krevje ekstra betaling for slik tilgong, og då må reiarlaget sørge for at sal av billetter i ulike kategoriar samsvarer med talet på sitjeplassar i kvar kategori/klasse.</p> <p>Vi er einige i at kravet kan framstå som strengt for nokre få av dei største passasjerskipa. Ordlyden er endra.</p> |
| § 9 | West Mekan Produksjon AS | <p>Fjerde ledd</p> <p>1. C-C sitteplass 500 mm synes jeg personlig er behagelig, men det er ikke nødvendig med så mye plass. Ned til 48-49 cm er også innenfor etter min mening. Det er også forskjell om det er en rekke med 2 stoler eller 5 stoler. Det er viktigere med lenger C-C til lengre stol-rekken er. Det er også forskjell på om båtene stort sett går i rute med full salong eller halvfull. I siste tilfellet er gjerne annethvert sete ledig. Det er også av betydning om det er lange eller korte ruter.</p> <p>a. På fly tillates vesentlig mindre, husker ikke målet i farten, men mener jeg har sett ned til ca 410 mm, men de fleste ligger på ca 450 mm.</p> <p>b. Buss beregner 450 mm. Minibuss 410 mm.</p> | 1. Tas ikkje til følge. Kravet er likt i dagens forskrift. |

| | | |
|--|---|---|
| | <p>2. C-C 500 mm mellom sitteplasser kan medføre at båtprodusenter blir påført store ekstrakostnader med endringer av modeller/former for å øke stolbredden for å oppnå antall sitteplasser. 2 cm ekstra stolbredde fra 480 til 500 mm kan betyr totalt 280 mm smalere midtganger som det må kompenseres for i form av bredere båt, dyrere båt og en båt som kanskje i tillegg krever mer energi for å nå samme fart.</p> <p>3. Kravet om C-C sitteplass på 500 mm bør ikke ha tilbakevirkende kraft ved renovering/ombygging av salong.</p> <p>a. På ombygging av gamle båter vil det i mange tilfeller være vanskelig å tilfredsstillende krav til midtgang og krav til 500 mm C-C mellom sitteplass uten at det gir en reduksjon i antall sitteplasser om bord.</p> <p>i. Mange båter har C-C sitteplass på 470-480 mm, og greier bare så vidt kravet til midtgang. I tillegg er der bærende støtter i salong som er plassert slik at eksisterende stoler akkurat går mellom søylene.</p> <p>ii. Om kravet opprettholdes for ombygging av båter vet jeg om båter som får redusert passasjerkapasiteten sin med 20%, dvs fra 300 pax til 240 pax om de renoverer båten for en 300 pax båt.</p> <p>4. Kravet om C-C sitteplass på 500 mm bør ikke gjelde på små båter under 15 meter.</p> <p>a. Disse båtene har som regel 1+2seter eller 2+2. Da greier passasjerene seg med 450 mm C-C. En har da samme kravene som i buss.</p> <p>i. Dette er båter som ofte går korte ruter i samfunn som bare skal ha et tilbud og har lite passasjerer, og har svært begrenset plass ombord.</p> <p>5. Figur 6</p> <p>a. Figur 6 viser 300 mm fra forkant sittepute til avstand mot skott/annet referansepunkt. Her må en ta hensyn til hvor lang sitteputen er. Fra overgang bakkant sittepute/rygg til vegg eller annet referansepunkt bør avstanden være minimum 800 mm.</p> <p>b. Figur 6 viser 300 mm fra forkant sittepute til avstand mot skott/annet referansepunkt. Her må en ta hensyn til hvor lang sitteputen er. Vi foreslår derfor:</p> <p>i. Avstand overgang rygg/sete til overgang rygg/sete på raden foran (c-c stolrekke) bør være minimum 800 mm, helst 850 mm. På stoler med regulerbar rygg bør det være minimum 850 mm og helst 900 mm. Mer enn dette er ikke nødvendig uten at det er krav en setter som følge av at sitteplassene skal reserveres personer med redusert funksjonsevne. (Fly i Norge ligger normalt på knappe ofte på 76-77 cm, men jeg har sett helt ned til 71 cm på utenlandske selskap. Charterfly ligger normalt et sted imellom.)</p> | <p>2. Tas ikkje til følgje. Kravet er likt i dagens forskrift.</p> <p>3. Tas ikkje til følgje. Forslaget er i all hovudsak likt det som har vore kravet sidan 1972. For hurtiggående fartøy er det nye kravet noko strengare. Merk også at nye krav slår inn i samband med «ombygging», og ikkje ved ei rein «oppussing».</p> <p>4. Tas ikkje til følgje. Passasjerskip under 15 meter kan velje å bruke Nordisk Båtstandard.</p> <p>5a. Tas ikkje til følgje. Dette vil vere strengere enn både dagens forskrift og forslaget som var på høyring.</p> <p>5b. 5c. Tas ikkje til følgje. Forslaget er komfortrelatert. Det er den frie plassen mellom framkant av setepute og skott som har noko å seie for tryggleiken.</p> |
|--|---|---|

| | | | |
|-------------|------------------------|---|---|
| | | <p>ii. Sitter passasjerene ansikt mot ansikt bør kravet være 150-160 cm mellom overgang rygg/sete til overgang rygg/sete på motstående stol uavhengig av om der er bord eller ikke imellom.</p> <p>c. Alle mål bør oppgis fra overgang rygg/sittepute, og c-c stolrekke (Tykkelse på stolrygg er stort sett tatt vare på av stolprodusenter, og i kritisk område antar jeg at de fleste produsenter ligger på en tykkelse på skummet på mellom 3,5-4,5 cm selv om de fleste rygger ser vesentlig tykkere ut nå en ser de fra siden. Dette er bare et «triks» for å få stolene til å se mer komfortable ut og at proporsjoner skal stemme.)</p> <p>I mine innspill har jeg først og fremst tatt hensyn til passasjerkomfort og sikkerhet, men samtidig tenker jeg litt miljø med tanke på størrelse på båter og krev til antall passasjerer og kostnad med at det i verste fall må til å bygge større båter. Dette kan i verste fall medføre at gamle båter frakter passasjerene billigere enn nye båter om der ikke ligger miljøkrav som gjør at gamle båter ikke kan brukes. De som bygger hurtigbåt på daglig basis i Norge i dag er stort sett flinke til å tenke passasjerkomfort, og det ser jeg også at designfirma i utlandet også er (jobber mye mot flere av de store selskapene rundt om i verden på området). De som bygger mindre båter i Norge i dag finner av og til løsninger som er «i grenseland kreative» for å få inn nok passasjerer. I enkelte land er folk mindre og magrere og trenger ikke så stor plass som en nordmann. Som følge av det har de andre krav til distanser. Vi har f.eks egne stolbein for asiater som følge av at de er mye lavere enn oss. Alle kommenterer over er basert på stoler til hurtigbåt, men bør også gjelde for andre fartøy.</p> | |
| § 9 og § 11 | Statens vegvesen | <p>Når det gjelder § 9 Oppholdsrom og § 11 Toalett og våtrom, er vår mening at det bør være et regelverk som ivaretar komfort og som håndteres av en offentlig instans som Sjøfarsdirektoratet.</p> <p>Vårt forslag er at det utarbeides en veileder på minimum standard for bransjen når det gjelder komfort på disse områdene, slik at det ikke blir for store forskjeller mellom de ulike oppdragsgiverne.</p> | <p>Det er brei støtte til forslaget om at komfort ikkje bør regulerast av Sjøfartsdirektoratet.</p> <p>Kollektivtrafikkforeningen vil utarbeide forslag til rettleiar.</p> |
| § 10 | NHO Sjøfart | <p>«Passasjerlugarer skal ha fri gulvflate på minst 1m2 per passasjer.»</p> <p>Hvordan skal dette oppfattes? Er det per køyeplass i den enkelte lugar eller er det en begrensning på antall passasjerer som kan plasseres i den enkelte lugar?</p> | <p>«Fri golvflate» skal oppfattast som areal som ikkje er brukt til møblering eller noko anna. Det skal vere minst 1 m² for kvar passasjer lugaren er tiltenkt (køyeplassar). Det er ingen grenser for kor mange køyer ein kan ha i kvar passasjerlugar så lenge ein oppfyller kravet her og andre krav som gjeld for skipet (t.d. rømmingsvegar o.l.).</p> <p>Forslaget er lempelegare enn dagens krav.</p> |
| § 11 | Hurtigbåtforbundet HRF | <p>Paragrafen bør presisere om krav til toalett er i tillegg til HCWC eller kan vere ein del av. (ihht MSC.1/Circ. 735).</p> <p>Paragrafen bør inneholde i formulering om at det kan søkjast dispensasjon frå kravet når reisetid er under 15 min.</p> | <p>Det er ikkje naturleg at forskrifta her skal presisere eit krav i ei anna forskrift. Presisering er tatt inn i fastsetjingsrundskriv.</p> <p>Unntaket for fartøy med reisetid under 15 minutt er tatt inn i forskrifta.</p> |

| | | | |
|------|------------------------|--|--|
| | | Vi oppmodar om at desse 2 momenta vert teke med i den endelege forskrift. | |
| § 11 | NHO Sjøfart | Vi støtter forslaget, men det bør presiseres nærmere om krav til toalett er i tillegg til HCWC eller kan være en del av HCWC (ihht MSC.1/Circ. 735). Paragrafen bør inneholde en formulering om at det kan søkes om dispensasjon fra kravet når reisetid er under 15 min. | Sjå svar til HRF sitt innspel. |
| § 12 | NHO Sjøfart | Forskriftsforslaget stiller her m.a. krav til plan for transport og isolasjon av syke personer. Særlig kravet om isolasjon framstår som lite relevant. Således bør forskrifta kun inneholde krav til plan om å gi nødvendig førstehjelp og medisinsk behandling om bord. | Tas ikkje til følge. Mange passasjerskip er einaste transportmiddel for lokalsamfunn, og får dermed også sjuke passasjerar frå tid til anna. Koronapandemien har vist at det er behov for ein plan for å isolere smittsame personar som er på nødvendige reiser til dømes mellom bustad og helsetenesta. I samband med andre sjukdommar kan tiltaka vere ulike, men direktoratet meiner det er eit relevant krav. Dagens krav er eigna rom for transport av sjuke. Dette blir no redusert til ei prosedyre, og er såleis vesentleg meir fleksibelt for næringa. |
| § 14 | Hurtigbåtforbundet HRF | HRF støttar etableringa av ei forskrift som gjer det mogleg for passasjermedbrakt farleg reisegods på små og store passasjerfartøy. Vi er stort sett tilfredse med krav og formuleringar i vedlegg 1, men ynskjer at Sdir ser på følgjande: - 3077 Epoxy – det må vere tillete med større kvantum enn 1 liter. Bør aukast til 10 liter. - Polyster, vinylester o.l.(UN-3269?) – kvantum på min. 10 liter må tilførast lista. Er litt usikker på denne.. - Lista over stoff må også dekke «herder» - som akselerator til 2-komponent lim, coating, epoxy, vinulester, polyster, etc må tilførast lista. Usikker på UN-nummer. Då det kan synast å vere ei vanskeleg oppgåve å etablere ei 100% komplett liste med alle aktuelle farlege stoff som reisegods, bør det settast ein dato for revisjon av denne lista. Første revisjon bør gjerne settast til mellom 15 og 18 mnd etter implementering av forskrifta. | UN3269 blir lagt til lista. Lista er utarbeidd med tanke på forbrukarforpakningar av farlege stoff (sjølv om unntaket ikkje er avgrensa til privatpersonar). Etter vår meining er 1 liter per behaldar tilstrekkeleg. Vi er einige i at det er ein god ide med revisjon etter at den nye regelen har vore praktisert ei stund. Vi vil ikkje fastsetje ein spesifikk dato, men vil oppmode HRF og andre relevante aktørar til å sende oss ei erfaringstilbakemelding når forskrifta har vore i kraft omlag eitt år. I denne tilbakemeldinga bør det komme klart fram korleis informasjonen til passasjerane blir gitt. |
| § 14 | NHO Sjøfart | Vi er kjent med HRF sitt innspill på dette og støtter forslaget slik det foreligger, med de kommentarer som kommer fra HRF. Vi presiserer følgjande: I Safetec rapport (ST-12887-3 / Rev. 3.0 - 12.06.2018) blir det beskrevet at oppdraget var å gjennomføre en kartlegging av omfang og behov for frakt av «passasjermedbrakt» farlig gods (bagasje) på lettbygde fartøy. Det blir her særlig vist til rapporten sitt avsnitt 1.4.1. En kan ikke se at forskriftsutkastet sin §14 er avgrensa til å bare å gjelde lettbygde fartøy. Slik utkastet framstår kommer det til nytte for de fleste passasjerfartøy, jamfør §1. En må ta som utgangspunkt at det blir fraktet en del uidentifisert farlig gods i kjøretøy på tilførende fartøy, f.eks. maling, bensin/diesel, propan i mindre yrkesbiler. Forskrifta omtaler ikke dette eksplisitt, men en ser her for seg at et | Forskrift 1. juli 2014 nr. 944 gjeld for alle norske skip. Den forskrifta inneheld eit unntak i § 2 andre ledd for reisegods i private køyretøy. Unntaket i forskrift om tryggleik i passasjerområde kjem i tillegg til unntaket i farleg last-forskrifta. Reiarlaga får i tillegg ei plikt til å gi betre informasjon til dei reisande. Dette vil hjelpe til med å redusere mengda ulovleg «uidentifisert farlig gods». |

| | | | |
|------|----------------------|--|--|
| | | eventuelt krav om å stue dette reisegodset i henhold til vedlegg 1, vil by på store praktiske utfordringer. Forskrift 944 §2 bør være gjeldende | |
| § 14 | NHO Sjøfart | «Små elektriske kjøretøy med tilhørende oppladbare batteri skal ikke oppbevares i innvendige passasjerområde. Lading skal bare skje dersom skipet er tilrettelagt for det, og skal alltid foregå på utvendig dekk.» På lukkede ferger vil det bli utfordrende å tilfredsstille disse kravene. | Forskriftsteksten er endra slik at små elektriske kjøretøy kan transporterast på lukka bildekk. |
| § 14 | NHO Sjøfart | Gjeldende krav til opplæring, forskrift 944, §10, 8. ledd, omfatter følgende: Rederiet skal sørge for at personell som skal utføre oppgaver som bl.a. omfatter vurdering og behandling av farlig last, gis opplæring i samsvar med krav i IMDG-koden og ADR. I forslaget til ny forskrift fremgår det svært detaljerte opplæringskrav, jamfør vedlegg 1, som mellom annet stadfester at opplæringen skal suppleres med oppdateringskurs minst kvart tredje år. Det virker unaturlig at opplæringskravet i utgangspunktet skal være strengere for frakt av ei 25 liters kanne med bensin, enn for å frakte 40000 liter med bensin på en ADR transportenhet. | Vi er ikkje einige i at kravet er strengare her. Krava til opplæring i IMDG og ADR, jf. forskrift om farlig last § 10, er omfattande. Repetisjonskurs skal gis «regelmessig». Direktoratet publiserte ein rettleiar 21. mai 2021 der vi tilrår treårig intervall for dei som fyl farleg last-forskrifta §§ 10 og 11: https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/fartoystyper/passasjerskip/transport-av-farlig-last-pa-innenriks-bilferge/ |
| § 14 | Norges rederiforbund | I §14 er det foreslått at små elektriske kjøretøy med tilhørende oppladbare batteri ikke skal oppbevares i innvendige passasjerområder. Lading skal bare skje dersom skipet er tilrettelagd for det, og skal alltid foregå på utvendig dekk. Dette er noe næringen ønsker velkomment og ser ikke noe problem med at dette også kan gjelde eksisterende skip. | § 14 (§ 15 i fastsett versjon) er gjort gjeldande for nye og eksisterande skip slik at alle kan bruke dette unntaket. |
| § 16 | NHO Sjøfart | Operasjonelle krav knyttet til drift og vedlikehold bør vere risikobasert og inkludert i fartøyet sitt sikkerhetsstyringssystem, framfor å være detaljert styrt gjennom forskrifter. Vi anbefaler at hele §16 fjernes. | Operasjonelle krav bør vere inkludert i fartøyet sitt tryggleiksstyringssystem, og det skal gjerast risikovurderingar ut over det som er føreslått her. Vi viser til ISM-koden del A regel 1.2.3 som seier at «Sikkerhetsstyringssystemet skal sikre: .1 at obligatoriske regler og forskrifter overholdes, og .2 at det tas hensyn til gjeldende regler, retningslinjer og standarder anbefalt av organisasjonen, myndighetene, klassifikasjonsselskapene og organisasjonene i sjøfartsnæringen Direktoratet er ikkje einig i at det er noko motsetnad mellom operasjonelle krav her og prinsippet med tryggleiksstyring. Ein kan alltid diskutere omfanget av slike reglar. Dei som er føreslått er laga ut frå ulukkesrapportar og direktoratet sine overordna risikovurderingar og vi meiner dei er relevante for alle passasjerskip. |
| § 19 | NHO Sjøfart | Det er foreslått at forskrifta skal tre i kraft 1. juli 2021, jamfør ny §19. NHO Sjøfart ser på det som svært kort tid til implementering. Forskriftsendringer vil påvirke byggespesifikasjoner i stor grad. | Dato for iverksetjing blir 1. januar 2022 |

| | | | |
|------|------------------|--|---|
| | | Vi ønsker en klargjøring på hvordan dette skal håndteres i samband med nybygg og større ombygginger som er avtalt før denne dato, men der kjølstrekking eller start for ombygging er planlagt etter 1. juli 2021. For at alle parter skal kunne tilpasse seg, bør datoen skyves til 1. jan 2022 | |
| § 19 | Statens Vegvesen | Dersom denne endringen skal tre i kraft fra 1. juli 2021, ber vi om en avklaring om det vil være en overgangsordning for anbud på riksvegferjesamband som allerede er lyst ut eller signert, men med driftsoppstart etter 1.juli 2021. | Dato for iverksetjing blir 1. januar 2022 |