

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 16-2021

Dato: 17. desember 2021

Saksnr.: 2021/10470-32

Opphever:

Referanse til: Regler for passasjer- og lasteskip

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

Ny forskrift om tryggleik i passasjerområde

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsett ny forskrift om tryggleik i passasjerområde. Forslaget var på høyring frå 9. februar til 9. juni 2021 og me har motteke 15 tilbakemeldingar. Dei aller fleste støtta forslaget om ei ny forskrift med fokus på tryggleik for liv og helse, miljø og materielle verdiar, og mindre fokus på komfortkrav. Dei offentlege innkjøparane av transporttenester uttrykte behov for meir tid til implementering av reglane. Iverksetjinga er endra til 1. januar 2022 i staden for 1. juli 2021, og direktoratet har vore i dialog med innkjøparane ved Kollektivtrafikkforeningen for å sikre ein god prosess. Dei andre høyringsinnspela var av meir teknisk art. Alle høyringsinnspel er gjengjevne i den vedlagde høyringsmatrisa, saman med Sjøfartsdirektoratet sine vurderingar og konklusjonar.

Den nye forskrifta erstattar forskrift 2. oktober 1972 nr. 4, rundskriv RSV 10-2014 og rundskriv RSV 2-2020.

Heimel – skipssikkerhetsloven

Den nye forskrifta har heimel i lov 16. februar nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 9, 11 og 45.

Kommentarar til dei enkelte paragrafane

Forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder gjev definisjonane av «innanriksfart», «liten kystfart», «utanriksfart» og «internasjonal reise», jf. fartsområdeforskrifta § 1.

Til § 1 Verkeområde

Forskrifta gjeld skip sertifiserte for å føre passasjerar. «Passasjerar» er alle personar om bord utanom skipsfører, andre som har sitt arbeid om bord, og barn under eitt år. «Passasjerar» inkluderer i denne samanheng også personar som vitjar skipet medan det ligg i hamn. Personar som utfører arbeid om bord i skipet si teneste medan skipet ligg fortøydd, er ikkje passasjerar.

Forskrifta inneheld krav som gjeld både når skipet er undervegs, og når det er i hamn med passasjerar om bord.

Krava i forskrifta kjem i tillegg til krava i byggeforskriftene som gjeld for skipet, og skal bidra til å setje ein felles standard for tryggleik på alle typar passasjerskip.

Unntaksregelen i § 2 er avgrensa til norske skip som har vore sertifiserte før forskrifta tredde i kraft, samt norske passasjerskip som var kjølstrekt eller på eit tilsvarande byggjetrinn før forskrifta tredde i kraft. Skip som blir flagga inn til NIS eller NOR, eller skip som ikkje tidlegare har vore passasjerskip, er ikkje omfatta av unntaksregelen, men der det er naudsynt vil det vere mogeleg å søkje dispensasjon etter § 18. Ved vurdering av dispensasjon vil vi legge vekt på at løysingane skal vere minst like gode som på eit norsk passasjerskip med tilsvarande alder, storleik og bruksområde.

Andre ledd:

Føremålet med dette leddet er at eksisterande skip i størst mogeleg grad skal oppgraderast til ny tryggleiksstandard når dei likevel blir bygde om. Regelen har ikkje som føremål å hindre ombyggingar av eldre skip, og vi har difor gjort unntak for dei strukturelle krava i § 4. Hurtigbåtforbundet meinte at også § 5 første ledd burde vore med i unntaket. Direktoratet legg til grunn at problemstillinga først og fremst gjeld små hurtigbåtar, og viser til dispensasjonsregelen.

Tredje ledd:

Når reiarlaget ynskjer å endre passasjertalet på eit skip, gjeld dei nye krava til kapasitet i opphaldsrom, sitje- og ståplassar. Dersom dette fører til ei ombygging eller endring, gjeld i tillegg andre ledd.

Til § 3 Passasjerskip med lengde inntil 15 meter

Fartøy under 15 meter som oppfyller Nordisk båtstandard treng ikkje oppfylle krava i §§ 4-13. Det er ein føresetnad for å oppnå ein gjennomgåande standard at skipet fylgjer valt regelverk fullt ut.

Til § 4 Byggjekrav

Første ledd:

Alle område som er meint for passasjerar, det vil seie område der passasjerane får tilgang ved normal drift, er passasjerområde. Område som tidvis er avstengt, slik som restaurantar, kino, tenderlobby, bildekk mv., er også passasjerområde, då dei først og fremst er meint for passasjerar. Styrehus o.l. er ikkje passasjerområde sjølv om reiarlaget inviterer passasjerar inn på omvising.

Regelen inneheld eit overordna krav om at alle passasjerområde skal vere plasserte og utforma slik at dei ved tiltenkt bruk gir forsvarleg tryggleik for liv og helse. Denne forskrifta gir ikkje detaljkrav til alle typar passasjerområde, men reiarlaget har plikt til å gjere eigne risikovurderingar basert på tiltenkt bruk. Vi viser til skipssikkerhetsloven §§ 9 og 11.

Passasjerområda skal vere skjermja mot sterk støy og utslepp frå andre delar av skipet. Grenseverdiane i forskrift 1. januar 2005 nr. 8 om arbeidsmiljø mv. på skip er rettleiande for vurdering av kva som er sterk støy. "Utslepp" skal tolkast vidt og kan til dømes vere gass, lukt, forureina luft, eksos mv.

Andre ledd:

Passasjerane skal ikkje måtte gå gjennom delar av skipet som ikkje er utforma med omsyn til reglane i den nye forskrifta. Det er difor eit krav at passasjerane kjem direkte om bord i passasjerområdet, og at passasjerområda om bord heng saman. Det er til dømes ikkje tillate å ha ei utforming som gjer at passasjerane må gå gjennom mannskapsområde for å bevege seg mellom to passasjerrom.

Tredje ledd:

Dette er ei vidareføring av § 13 første ledd i tidlegare forskrift. Det er i tillegg presisert korleis regelen skal praktiserast på skip som ikkje har kollisjonsskott.

Fjerde ledd:

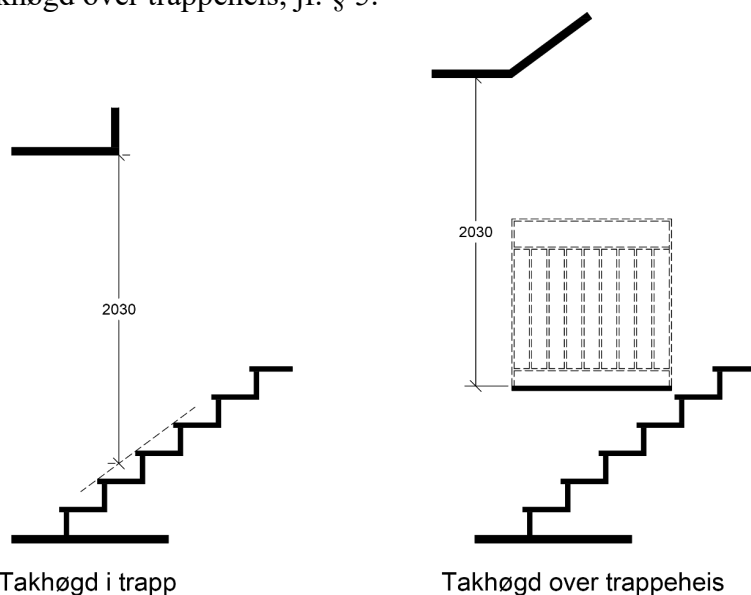
Dørken i passasjerområda skal liggje over den djupaste lastelinja til skipet. At passasjerområda ligg over vasslinja, betrar tryggleiken ved ulykker med grunnstøyting, vassfylling, osv. Dette er ei innskjerping samanlikna med tidlegare forskrift, der eitt dekk kunne liggje under djupaste lastelinje. Kravet blir no likt som i forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip § 8 fjerde ledd, og er teke inn då det er eit like relevant krav for passasjerområde som for mannskapsområde.

Dei minste fartøya kan følgje Nordisk båtstandard i staden for dette kravet, jf. § 3.

Femte ledd:

Takhøgda er justert opp med 30 mm samanlikna med eksisterande forskrift. Dette er for å harmonisere reglane med MLC-krava som gjeld i andre delar av skipet.

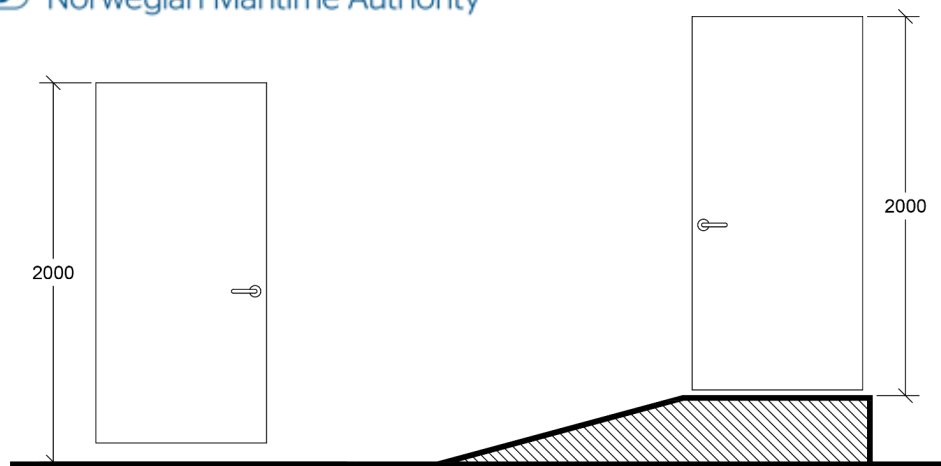
Område kor takhøgda kan reduserast kan vere til dømes der det er redningsvestkassar i himling over sete. Takhøgd over trapper skal målast som vist på figur 1. Figur 1 viser også kravet til takhøgd over trappeheis, jf. § 5.



Figur 1

Sjette ledd

Døropningar skal vere slik at toppen av døropninga er minst 2000 mm over dekket/dørken framfor døra. Høgda skal målast frå dekk/dørk sjølv om døra har terskel (figur 2, venstre side). Når det er laga rampe, skal høgda målast frå toppen av rampa (figur 2, høgre side).



Figur 2

Sjuande ledd

Regelen om klemsikring i dører er utforma som eit funksjonskrav med mål om at næringa sjølv skal utvikle gode løysingar på problemstillinga. Sjøfartsdirektoratet føreset at løysingane faktisk reduserer klemfaren.

I fleire av Sjøfartsdirektoratet sine forskrifter er det krav om lukkemekanismer for enkelte dører, til dømes branndører, vasstette og vêtette dører. Reiarlaget skal gjere tiltak som i størst mogleg grad minimerer klemfaren utan at dette går ut over funksjonen til døra. Dersom risikoen ikkje kan reduserast tilstrekkeleg ved fysiske tiltak, skal det, i tillegg til andre tiltak, vere skilt eller liknande merking som opplyser om faren. Direktoratet ser ikkje på skilt og merking åleine som ei oppfyljing av dette kravet.

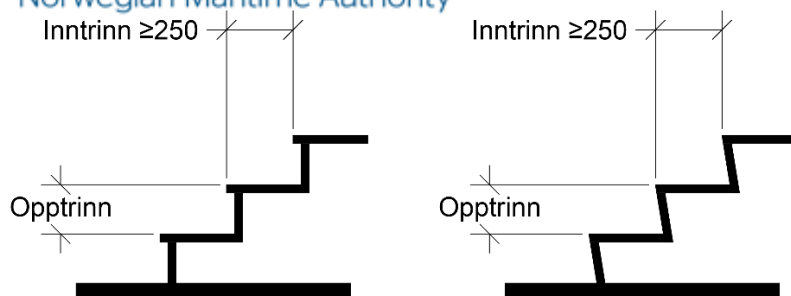
Åttande ledd

Det kom fleire kommentarar i høyringa om at omgrepet «sklisikkert» kunne vere ope for ulike tolkingar. Det kom likevel ingen konkrete forslag til alternativ tekst. Føremålet med regelen er at dørk og dekk gir rimeleg tryggleik under normale forhold. Innandørs vil dette kunne oppfyllest med godkjend golvbelegg, teppe m.v. og utandørs kan kravet oppfyllest ved bruk av antiskli-måling eller liknande. I mange tilfelle vil det vere behov for operasjonelle tiltak i tillegg, slik som å halde dørken innvendig tørr og utvendig dekk isfritt. Kravet om sklising er gjeld alle flater der passasjerar skal gå, inkludert trappetrinn og rampar. Det er presisert i forskrifta at kravet òg gjeld for trappetrinn og rampar.

Til § 5 Trapper

Første ledd

Trapper i passasjerområde skal utformast etter formelen $2 \times \text{opptrinn} + 1 \times \text{inntrinn} = 620 \text{ mm} \pm 20 \text{ mm}$. Dette gjeld i praksis alle trapper i passasjerområde, med unntak av rømmingsvegar som ikkje er i dagleg bruk. Definisjonane av «inntrinn» og «opptrinn» er vist i figur 3. Vidare presiserer vi at eit «trappeløp» er ein samanhengande serie med trinn, medan ei «trapp» er eitt eller fleire trappeløp og avsatsar som går mellom to eller fleire dekk eller mellom to delar av eit dekk der det er nivåskilnad.



Figur 3

Heile trappa skal ha jamn stiging. Det vil seie at alle trinn skal ha likt opptrinn, og at alle trinn utanom avsatsar skal ha likt inntrinn.

Krav i andre forskrifter skal oppfyllest i tillegg til krava i paragrafen her, inkludert krav til trappebreidd, avsatsar, handløpar på begge sider av trappa, kontrastfargar, ljøs, taktil merking med meir.

Andre ledd:

Kravet skal hindre at små barn fell ned gjennom opningar mellom trappetrinn. Det kom fleire høyringsinnspel til den nye regelen, der fleire foreslo å erstatte 100 mm med 150 mm. Sjøfartsdirektoratet meiner dette ikkje vil gi tilstrekkeleg tryggleik for dei minste, og held fast ved forslaget om å harmonisere reglane for skip med krava som gjeld publikumsbygg på land.

Tredje ledd:

Løfteplattformer og trappeheisar kan ikkje erstatte godkjent personheis på skip som har krav om det.

Fjerde ledd:

Trappeheisar blir rekna som ei hindring i den trappa dei er monterte i, og kan såleis ikkje monterast i trapper som er ein del av rømmingsvegane om bord.

Til § 6 Rekkverk

Kravet om rekkverk kan oppfyllest med skanseledning som har tilsvarende høgd og opningar. Kombinasjon av skanseledning og rekkverk kan også nyttast.

Første ledd

Krava gjeld i passasjerområde, som kan vere både utvendig og innvendig. Krava gjeld både trapper og andre stader med nivåskilnad på meir enn 500 mm.

Andre ledd

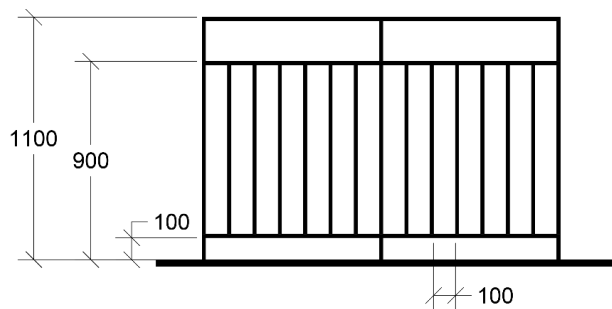
Rekkverk i både innvendige og utvendige passasjerområde skal vere utforma slik at ein ikkje kan klatre på dei. Sjå døme på figur 4. Figur 4 viser ei vanleg utforming av rekkverk. Reiarlaget kan velje andre utformingar så lenge krava er oppfylt.

Tredje ledd

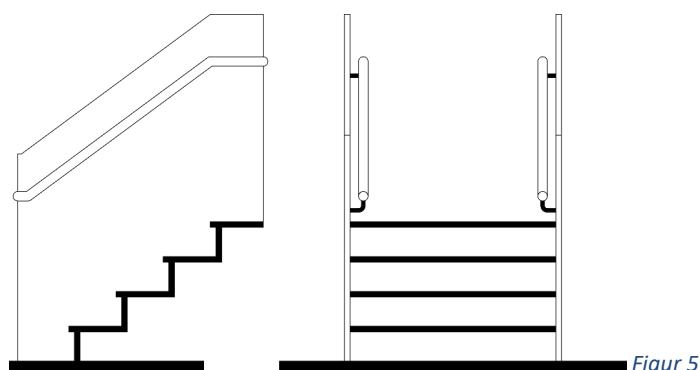
Rekkverk i passasjerområde skal vere minimum 1100 mm høge. Kravet gjeld også i trapper. For å oppfylle både kravet til rekkverkhøgd og kravet i MSC.1/Circ. 735 om ein handløpar 850 mm over trappetrinna må handløparen i dei fleste tilfelle monterast på innsida av rekkverket, som vist på figur 5.

Fjerde ledd

Ingen opningar skal vere større enn 100 mm opp til ei høgd på 900 mm. Med dette er meint at ingen opningar kan ha større lengd eller breidd enn 100 mm, som vist på figur 4. Regelen skal bidra til at små born ikkje kan kome seg gjennom nokon opning.



Figur 4



Figur 5

Femte ledd

Lenseportar, gatt og liknande opningar i rekkverk skal vere sikra slik at ingen opningar er større enn 100 mm. Reiarlaget kan løyse dette anten ved å avgrense passasjerområde med rekkverk slik at lenseportane og gatta ikkje er ein del av passasjerområda, eller ved andre tiltak som til dømes gitter eller stenger for å lage opningane små nok til å oppfylle kravet. Stengsel skal vere utforma slik at dei ikkje påverkar lenseportane eller gatta sin funksjon eller storleik der dette er regulert av krav i andre forskrifter.

Merk at kravet gjeld både når skipet er undervegs og når det er fortøydd, så lenge det er passasjerar om bord.

Sjette ledd:

Portar i rekkverk skal oppfylle same krav som rekkverk. Portane skal ha utforming og låsemekanisme som er utforma slik at porten ikkje kan opnast utilsikta. Mekanismen bør vere slik at det krevst fleire samtidige handlingar, som til dømes å trykke inn ein knapp samstundes med at ein vrir på eit handtak eller liknande.

Til § 7 Ventilasjon og oppvarming

Regelen inneheld grunnleggjande funksjonskrav for å sikre tilfredsstillande temperatur og luftkvalitet i passasjerområda.

Til § 8 Belysning

Minimumskravet er ei gjennomsnittleg lysstyrke på 150 lux, men i enkelte område kan det likevel vere behov for sterkare lys enn 150 lux. Til dømes seier MSC.1/Circ. 735 at belysning i trapper

skal medverke til optimal tryggleik. Norges Blindforbund tilrår at alle rom i publikumsbygg skal ha minimum 200 lux lysstyrke, og 300-500 lux i møterom, ved resepsjonsdisk og andre stader der det er behov for å lese eller skrive¹.

Med lys som kan påverke navigeringa av skipet, er meint alt lys som gjer lanternene mindre synlege, og alt lys som kan redusere nattsynet til dei som har bruvakt. Passasjerområde, inkludert bildekk, som ikkje har tilfredsstillande lys (150 lux), må sperrast av når det er mørkt.

Til § 9 Opphaldsrom

Første ledd:

Det skal vere innvendige passasjerområde med opphaldsrom som har plass til alle passasjerane. Med innvendig er meint at opphaldsrom skal vere i overbygning eller under dekk. Opphaldsrom inkluderer salongar, restaurantar, butikkar og andre fellesareal passasjerane har tilgang til under heile reisa. På passasjerskip med lugarar kan også lugarane reknast med. Sanitærrom og område som berre er opne i eit avgrensa tidsrom, til dømes kinosalar, bildekk og tenderlobby, skal ikkje reknast med.

Det skal som hovudregel vere sitjeplass til alle passasjerane.

Norges rederiforbund kommenterte at på større skip er gjerne ein del av dei påkravde sitjeplassane i restaurantar lause stolar, og meinte forskrifta bør leggje til rette for å vidareføre denne praksisen. Direktoratet har endra regelen slik at inntil 20 % av dei påkravde sitjeplassane kan vere lause stolar. Talet svarer til det som var kravet til skip på internasjonal reise med reisetid under 24 timar i forskrift 2. oktober 1972 § 7. Lause stolar skal ikkje stuast vekk, men skal stå framme og vere tilgjengelege for passasjerane under heile reisa.

Når reisetida er mindre enn 30 minutt, er det opp til reiar å avgjere kor mange sitjeplassar det skal vere. Dei som ikkje har sitjeplass, skal ha ståplass i innvendige opphaldsrom. Vi tilrår at det blir montert eit minimum sitjeplassar tiltenkt personar med nedsett funksjonsevne, og at det blir vurdert sitjeplass til alle på mindre skip som skal gå i område der ein kan forvente sjøgang.

Andre ledd

Roro-passasjerskip skal minst ha opphaldsrom med sitje- og/eller ståplassar til halvparten av passasjerane. Når reisetida er under 30 minutt, blir det opp til reiar å avgjere fordelinga mellom stå- og sitjeplassar. Når reisetida er meir enn 30 minutt, skal det vere sitjeplassar til minst halvparten av passasjertalet skipet er sertifisert for.

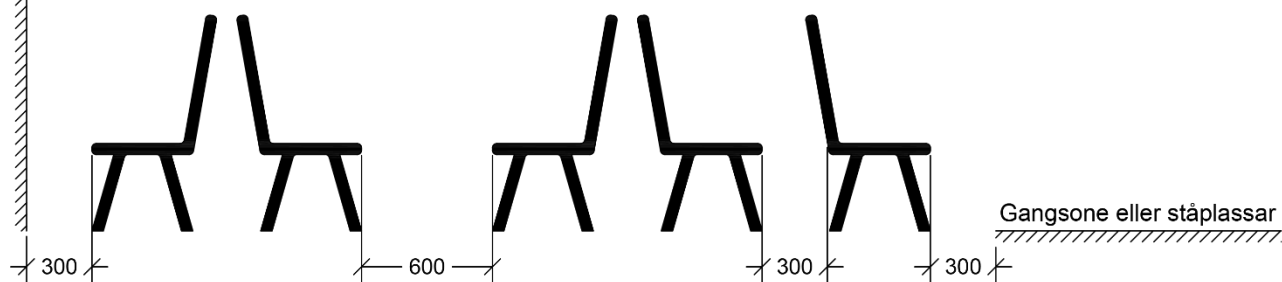
Tredje ledd

På hurtiggående fartøy skal alle sitjeplassane vere fastmonterte. Dersom kollisjonsakselerasjonen etter det internasjonale regelverket for hurtiggående fartøy er 3 eller større, skal seta vende forover eller akterover.

Fjerde og femte ledd

Figur 6 illustrerer minstekrava til avstand mellom sete og andre delar av skipet. Breidda på 500 mm for kvar sitjeplass inkluderer eventuelle armlene eller små mellomrom mellom seta.

¹ <https://www.blindforbundet.no/universell-utforming/norges-blindforbunds-krav-til-publikumsbygg#Belysning>



Figur 6

Sjette ledd

Ståplassane, for dei fartøya som har krav om det, skal vere plasserte i innvendige opphaldsrom, jf. første og andre ledd. Ein kan ikkje rekne med areal av toalett og liknande, og ein skal heller ikkje rekne areal i rømmingsvegane eller gang mellom sete. Små areal som ikkje i praksis kan nyttast til ståplassar, skal heller ikkje reknast med.

Det skal ikkje reknast ståplassar av arealet på 300 mm framfor setekant eller lause stolar, som skal vere sett av til bein plass til den som sit i setet.

Det skal vere handtak eller liknande som passasjerane kan halde seg fast i. Haldeinnretningar bør plasserast i ulike høgder tilpassa både barn og vaksne og må vere dimensjonert for føremålet.

Til § 10 Lugarar

Regelen er i all hovudsak ei vidareføring av tidlegare reglar, men i noko forenkla form.

Til § 11 Toalett og våtrom

Det skal som hovudregel vere minst eitt passasjertoalett om bord i alle skip, i tillegg til mannskapet sine toalett. Kapasiteten utover dette er først og fremst eit spørsmål om sørvisnivået reiarlaget vil tilby sine reisande, og er ikkje direkte relatert til tryggleik.

I forslaget som var på høyring var det ikkje noko unntak for skip med reisetid under 15 minutt. Dette unntaket er likevel tatt inn att etter forslag frå Hurtigbåtforbundet og NHO Sjøfart.

Toalettet etter første ledd kan vere det same toalettet som er kravd på skip med universell utforming.

Andre ledd gjeld toalett og alle andre våtrom om bord.

Til § 12 Sjukeom mv.

Skip som har krav om sjukeom etter forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip § 12, kan ha kombinert sjukeom for passasjerar og mannskap. Ved utrekning av kapasitet må det takast omsyn til det totale talet personar om bord.

Første ledd:

Dette leddet gjeld alle passasjerskip uansett fartsområde eller storleik. Det skal utarbeidast ein plan for transport og isolering av sjuke personar. For små rutegående fartøy kan planen til dømes

gå ut på at sjuke med behov for isolering blir transportert på egne turar utan andre passasjerar om bord. Planen skal innehalde instruks om reingjering og desinfisering.

Skip i innanriksfart er stort sett nær landbaserte helsetenester, og det er difor ikkje grunn til å fasthalde dagens krav om egne sjukerom i liten kystfart. Reiarlaget må sjølv gjere ei vurdering og innrette skipet slik at det er mogeleg å gje nødvendig medisinsk behandling på ein forsvarleg måte fram til ein kan forvente at meir spesialisert behandling er tilgjengeleg. I mange høve vil det bety den tida det tek å komme til hamn. For enkelte skip kan det vere aktuelt å bygge dedikert sjukerom også i innanriksfart.

Reiarlaget må kunne leggje fram dokumentasjon som viser kva vurderingar som er lagt til grunn for løysinga dei har valt.

Andre ledd:

Skip som skal nyttast som ambulanse, er skip som inngår i den akuttmedisinske beredskapen i Noreg, jf. forskrift 20. mars 2015 nr. 231 om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste mv. Slike skip skal ha eige rom for transport og behandling av sjuke sjølv om dei går i innanriksfart. Ambulansefartøy skal i tillegg ha passasjerrom, sitjeplassar med meir, jf. krava i denne forskrifta.

Tredje ledd:

Alle skip i utanriksfart skal ha eige sjukerom som berre skal nyttast til dette føremålet. Det er ikkje spesifikke krav til sjukerommet, då skilnaden frå skip til skip kan vere stor. Reiarlaget må likevel dokumentere at rommet er bygd i samsvar med ein anerkjent standard, til dømes dei standardane som er vist til i MSC.1/Circ. 1129.

Det kan vera heilt avgjerande for rett og effektiv behandling av sjuke og skadde at medisinsk personell om bord kan kommunisere direkte med medisinsk personell i land medan behandlinga blir utført. I Noreg er det Radio Medico som per dags dato tilbyr telemedisinsk assistanseneste.

Fjerde ledd:

Reiarlaget må vurdere kva kapasitet det er behov for på det enkelte skipet, med det føremål å sikre hygienisk forsvarleg handtering og å unngå smitte. Dette er i tråd med føremålsparagrafen i skipssikkerhetsloven, jf. § 1.

Skip i innanriksfart er omfatta av forskrift 3. april 1998 nr. 327 om transport, handtering og emballering av lik samt gravferd.

Til § 13 Skipsarrest

Alle passasjerskip i utanriksfart skal ha skipsarrest. Skipsarresten kan brukast for å oppretthalde ro og orden og hindre eller beskytte skipet mot ulovlege handlingar, jf. skipssikkerhetsloven kapittel 6. Når maktmiddel blir brukt, skal dette gjerast på ein måte som varetek tryggleiken til arrestanten. Utfyllande krav til utforming og bruk av skipsarrest følgjer av forskrift 6. august 2009 nr. 1032 om bruk av skipsarrest om bord på norske skip.

§ 14 Styreplass i passasjerområde

Paragraf 14 og 15 er bytta om samanlikna med forslaget som var på høyring. Dette skuldast endringa i § 2 om kva paragrafar som skal gjelde for eksisterande skip.

Enkelte mindre passasjerskip har kombinert styrehus og passasjersalong. Ei slik løysing kan vere uheldig, og det er viktig at reiarlaget legg til rette slik at passasjerane ikkje er til hinder for sikker

navigasjon. Det inneber mellom anna at sitje- og ståplassar må arrangerast slik at passasjerane ikkje forstyrrar eller tek sikta frå føraren.

Til § 15 Passasjerane sitt reisegods

Etter innspel frå Norges rederiforbund er denne regelen gjort gjeldande for eksisterande skip, jf. § 2. Første ledd inneheld krav som er vidareført frå tidlegare forskrift. Andre og tredje ledd er kanreglar som også eksisterande skip bør kunne nytte seg av.

«Farleg reisegods» er reisegods i forbrukarpakning, som er klassifisert som farleg last etter IMDG-koden (produkt med UN-nummer). Dette kan til dømes vere ei bensinkanne, gassflaske til grill, forbrukartilgjengeleg fyrverkeri eller handvåpenammunisjon. Farleg reisegods som er lista opp i vedlegget blir ikkje definert som farleg last.

«Små elektriske køyretøy» inkluderer el-sykkel, el-sparkesykkel, ståhjuling, hoverboard mv., jamfør Statens Vegvesen sin definisjon².

Hjelpemiddel for personar med nedsett funksjonsevne eller medisinsk utstyr som passasjerane er avhengig av undervegs, er ikkje definert som reisegods. Dette kan til dømes vere elektriske rullestolar eller oksygenapparat. Slike hjelpemiddel er lovleg å ha med inn i passasjerromma.

Første ledd:

Det skal vere tilstrekkeleg plass til reisegods, slik at reisegodset ikkje blir til hinder i rømmingsvegar. Hyller skal vere innretta slik at reisegods ikkje fell ut og skapar hindringar eller gjer skade på personar eller materiell. Reisegodset bør i tillegg vere sikra mot tjuveri.

Andre ledd:

Ordlyden i andre ledd er endra samanlikna med utkastet som var på høyring, etter innspel frå NHO Sjøfart og dialog med SAMS Norway som står bak ZAWAS-prosjektet (Zero-emission Automated/autonomous Water Shuttles). SAMS Norway har ikkje sendt inn høyringsuttale. Den nye ordlyden tillét at små elektriske køyretøy blir oppbevart på lukka bildekk, då det ikkje er å rekne som «innvendige opphaldsrom», jf. forklaringa til § 9. Formuleringa opnar også for at passasjerane kan ha med små elektriske køyretøy om bord i til dømes små byferger, så lenge dei held køyretøyet under oppsyn under heile reisa. Det er ikkje tillate å oppbevare små elektriske køyretøy i bagasjehyller eller annan stad der dei ikkje er under oppsyn.

NHO Sjøfart stilte også spørsmål ved siste del av andre ledd om lading. Ordlyden er endra slik at lading kan skje på roro-dekk dersom skipet er tilrettelagt for det.

Krava i første ledd om at reisegods ikkje skal blokkere rømmingsvegar, gjeld også for små elektriske køyretøy. Direktoratet gjentek også tilrådinga om at dei reisande bør kunne sikre eigendelane sine mot tjuveri. Dette er viktig for at regelen skal fungere. Skipet bør òg vere innretta slik at små elektriske køyretøy kan plasserast mest mogeleg skjerna mot sjøsprøyt.

Tredje ledd:

Passasjerane skal informere mannskapet dersom dei har med seg farleg reisegods, jf. lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 409. Reiarlaget pliktar å informere passasjerane om kva som er farleg reisegods. Informasjon kan til dømes skje i form av lett synlege plakatar eller som informasjon ved kjøp av billett i mobilapplikasjonar.

Vedlegget til forskrifta inneheld ei liste med varer som kan transporterast som farleg reisegods på passasjerskip i innanriksfart, og opplæringskrav for personell som skal handtere og vurdere farleg

² <https://www.vegvesen.no/kjoretøy/Eie+og+vedlikeholde/elkjoretøy/sma-elektriske-kjoretøy>

reisegods. Vedlegget er laga med omsyn til privatpersonar sine transportbehov, men er ikkje avgrensa til privatpersonar. Det betyr at også næringsdrivande kan nytte seg av unntaksregelen her, så lenge varetype og kvantum er i samsvar med vedlegget. Andre varer eller større behaldarar/einingar skal transporterast som farleg last jf. forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip.

Lista i vedlegget er laga basert på innmelde behov frå næringa, og særleg frå hurtigbåtnæringa. Lista er uttømmende. Hurtigbåtforbundet føreslo at lista bør reviderast innan 18 månader etter iverksetjing. Direktoratet inviterer næringa til å samle erfaringar med bruken av regelen og sende dette til oss.

Skapet for oppbevaring av mellom anna brannfarleg væske skal reknast som eit eige rom, og krava til isolasjon som gjeld for skipet skal følgjast. Skapet skal kategoriserast som lagerrom som inneheld brannfarlege væsker (14)³. For skip bygd etter HSC2000-koden skal skapet vere kategorisert som rom for transport av farleg last (A).

Til § 16 Krav til drift og vedlikehald

Sjøfartsdirektoratet presiserer at krava i denne regelen gjeld til ei kvar tid når det er passasjerar om bord, også når skipet ligg i hamn.

Første ledd:

Alt inventar og andre lause gjenstandar må kunne sikrast slik at dei ikkje kan føre til skade på personar. Sikringa må ta omsyn til dei verst tenkelege tilhøva, og til storleiken og vekta på gjenstandane. Det er ikkje eit krav at alle gjenstandar skal vere sikra til ei kvar tid. Til dømes vil ofte lette stolar i restaurantar og liknande normalt vere lause, men mannskapet må sørge for sikring ved behov. På mindre skip, og særleg hurtiggående skip, bør alt inventar vere festa til ei kvar tid.

Andre ledd:

Det vil ofte vere behov for å utføre vedlikehald medan det er passasjerar om bord. For å unngå alvorlege ulukker i samband med vedlikehald må området sikrast med skilt, barrierar eller bruk av vakthald.

Tredje ledd:

Dørk, dekk, trapper og rampar må haldast sklisiske. Dette inneber mellom anna at områda må haldast reine og isfrie. Innvendig dørk må haldast tørr.

Fjerde ledd:

Maskineri eller teknisk utstyr kan representere ein fare ved feil eller utilsikta bruk. Med maskineri eller teknisk utstyr er meint til dømes fortøyingvinsjar, laste- og losseinnretningar, hengjedekk, baugvisir og fallem på bilferjer. Passasjerane bør i minst mogeleg grad ha tilgang til område der slikt utstyr er plassert. Når det ikkje er mogleg å hindre tilgang, må det vere etablert rutinar for forsvarleg sikring av området.

Femte ledd:

Det er lov å ta passasjerar med på omvising utanfor passasjerområda, som til dømes i styrehuset eller maskinrommet. Dette må skje under tilsyn frå nokon som har sitt arbeid om bord, og talet på personar må ikkje vere større enn at tryggleiken er vareteken. Det bør ikkje vere store samlingar

³ Jf. SOLAS kapittel II-2 regel 9 og vedlegg 1 til forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om innenriks passasjerskip kapittel II-2 del B regel 4

av passasjerar utanfor passasjerområde, då slike område gjerne ikkje er utforma med rømmingsvegar for mange personar.

Til § 17 Dokumentasjon

Regelen vidarefører tidlegare krav i samsvar med gjeldande praksis.

Til § 18 Dispensasjon

Det klare utgangspunkt er at krava i forskrifta skal følgjast fullt ut. Denne regelen opnar likevel for at det kan gjerast unntak i enkelttilfelle etter ei konkret vurdering dersom visse vilkår er innfridd.

Til § 19 Iverksetjing

Forskrifta trer i kraft 1. januar 2022, og samtidig opphevar vi forskrift 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v.

I høyringsbrevet var det antyda ei mogeleg iverksetjing 1. juli 2021. Det var fleire som spelte inn at dette var knapp tid med tanke på pågåande utlysingar av rutepakkar. Det einaste konkrete innspelet var NHO Sjøfart, som føreslo 1. januar 2022.

Statens vegvesen etterspurde ei avklaring om det vil være ei overgangsordning for riksvegferjesamband som allereie er lyst ut eller signert, men med driftsoppstart etter iverksetjingsdato. Etter nærare avklaringar har direktoratet konkludert med at ei slik overgangsordning ikkje vil vere formålstenleg.

Lars Alvestad
fungerande sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fungerande avdelingsdirektør

Vedlegg:
Forskrift om tryggleik i passasjerområde
Høyringsmatrise

