Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

**Vår dato**
09.02.2021

**Vår referanse**
2021/10470-1

**Vår saksbehandlar**
Jan Reinert Vestvik

**Dykkar referanse**

**Arkivkode**
515

**Direkte telefon**
52 74 52 57

Iht. adresseliste

## Høyring - Forslag til ny forskrift om tryggleik i passasjerområde

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høyring utkast til forskrift om tryggleik i passasjerområde. Høyringsutsegn kan sendast til Sjøfartsdirektoratet innan dato 9. mai 2021 til post@sdir.no. Høyringa vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratet sine heimesider www.sdir.no. Spørsmål i høve høyringa kan rettast til Jan Reinert Vestvik på e-post: jrve@sdir.no.

**Heimel – skipssikkerhetsloven**
Forskrift 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v. vart fastsett av Sjøfartsdirektoratet med heimel i lov 9. juni 1903 nr. 7 om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m.v. Heimelen er seinare endra til lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 2, 9, 11 og 47, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. Mai 2007 nr. 590. Forslaget til ny forskrift har heimel i skipssikkerhetsloven §§ 9, 11 og 45.

**1. Kva er problemet, og kva vil vi oppnå?**
*Problemet*
Forskrifta daterer seg tilbake til 1972, og er med det ei av dei eldste forskriftene Sjøfartsdirektoratet har. Forskrifta er naturleg nok moden for ei modernisering – både innhaldsmessig og språkleg sett. Teknologien, miljøkrava og behova er annleis i dag enn dei var i 1972, og regelverket må tilpassast desse endringane. Forskrifta inneheld dessutan ein del krav som ikkje direkte er knytte til liv og helse, miljø og materielle verdiar, jf. føremålsparagrafen i skipssikkerhetsloven § 1.

Slik forskrifta er per i dag, gir ho ikkje tilfredsstillande tryggleik innan alle område. Sjøfartsdirektoratet sin ulukkesstatistikk viser at fall og klemskader er dei vanlegaste passasjerskadane om bord i passasjerskip. Samanlikna med krav på land held ikkje forskrifta den standarden som vi er vande med på andre samfunnsområde, og vi ser behov for eit større fokus på tryggleik i reguleringa til sjøs.

Forskrifta inneheld også nokre krav som er tekne inn i den internasjonale konvensjonen om tryggleik for menneskeliv til sjøs (SOLAS), og som gjeld dei fleste typar passasjerskip gjennom den nasjonale implementeringa av konvensjonen, hovudsakeleg i byggjeforskriftene og brannforskriftene. Det er ikkje ynskjeleg med dobbeltregulering der vi kan unngå det.



Postadresse: Postboks 2222
N-5509 Haugesund

Besøksadr.: Smedasundet 50A
N-5528 Haugesund

Tlf: 52 74 50 00
Faks: 52 74 50 01

E-post: post@sdir.no
Internett: www.sjofartsdir.no

Organisasjonsnr: NO 974 761 262 MVA

*Kva vi ynskjer å oppnå*
Vi ynskjer å tilpasse forskrifta til dagens samfunn, og gjere regelverket tydelegare og enklare å følgje. Vi ynskjer å fjerne enkelte komfort- og detaljkrav samtidig som vi set større fokus på tryggleik for passasjerar om bord. Vi vil skape eit føreseieleg regelverk både for næringa og direktoratet, legge til rette for meir fleksibilitet og gjere saksbehandlings- og byggjeprosessen meir effektiv.

**2. Kva tiltak er relevante?**
I oppstartsfasen av forskriftsarbeidet har vi vurdert alternative tiltak for å oppnå dei resultata vi ynskjer. Vi har vurdert å behalde forskrifta frå 1972 og gjere endringar og suppleringar i ho, vi har vurdert å flytte reglar frå forskrifta inn i andre forskrifter, og vi har vurdert å lage ei ny forskrift.

**3. Kva prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?**
Vi kan til no ikkje sjå at tiltaket reiser særlege prinsipielle spørsmål. Vi vil likevel nemne at forslaget vårt inneber ei viss ansvarsforskyving over på offentlege innkjøparar. I forslaget til ny forskrift vil vi i større grad fokusere på passasjertryggleik, og i mindre grad på komfortomsyn. Vi meiner komfortkrava først og fremst kan regulerast av næringa og marknaden. Dette inneber at offentlege innkjøparar må tilpasse utlysingane og kontraktane sine for å sikre ynskt komfortnivå for dei reisande. Prinsipielt meiner vi denne flyttinga av ansvar er i tråd med det anbodssystemet vi har i dag, og ikkje minst i tråd med føremålsparagrafen i skipssikkerhetsloven.

**4. Kva er dei positive og negative verknadane av tiltaka, og kven blir påverka?**
Gjennom forslaget til ny forskrift ynskjer Sjøfartsdirektoratet å skape eit brukarvenleg regelverk med hovudfokus på passasjertryggleiken til sjøs. Vi vil oppdatere regelverket frå 1972 både når det gjeld språkdrakta og innhaldet i reglane, og vil fjerne eventuell dobbeltregulering. Dette håpar vi vil forenkle og effektivisere både saksbehandlings- og byggjeprosessen. Eit klart regelverk er føreseieleg både for næringa og direktoratet. Dette skal hindre at regelverket blir feiltolka og misforstått, og sikre likebehandling av næringsaktørane.

Vidare har vi forsøkt å utforme regelverket i tråd med tilbakemeldingar frå næringa, og vi vil i forslaget til ny forskrift gje næringa større valfridom. Vi håpar at eit større spelerom vil føre med seg smarte og berekraftige løysingar og bidra til positiv utvikling i sjøfartsnæringa.

Så langt i arbeidet kan vi ikkje sjå særlege negative verknadar av den nye forskrifta.

Den nye forskrifta vil påverke alle som skal nytte ho, anten i form av bygging og drift av passasjerskip, eller i form av saksbehandling og tilsyn. Det vil i all hovudsak seie næringa, offentlege innkjøparar og Sjøfartsdirektoratet.

Under kommentarar til dei enkelte paragrafane vil vi kome nærare attende til eventuelle positive og negative verknadar av den nye forskrifta.

**5. Kva tiltak tilrår vi, og kvifor**
Sjøfartsdirektoratet føreslår ei ny forskrift som erstattar forskrift nr. 4. Det er fleire årsaker til at vi har landa på dette tiltaket framfor dei andre tiltaka nemnt i punkt 2. I oppstarten av arbeidet vurderte vi å behalde forskrifta frå 1972 og gjere endringar og suppleringar i ho. Vi såg likevel raskt at dei endringane vi ynskte å gjere, var såpass omfattande at det ikkje ville vere føremålstenleg å behalde forskrifta. Vi vurderte også om det var mogleg å fordele reglane frå forskrifta inn i andre forskrifter og fjerne dei som allereie var regulerte i andre regelverk. Her fann vi at enkelte reglar kunne flyttast eller fjernast, men sat likevel att med fleire krav som det ikkje var naturleg å flytte på. Vidare ynskte vi å gjere noko med språkdrakta, noko som innebar ein språkleg gjennomgang av heile forskrifta. Etter ei totalvurdering landa vi difor på at tiltaket med ny forskrift var mest hensiktsmessig.

Prosessen fram mot ny forskrift vil likevel innehalde element frå dei andre tiltaka vi har vurdert. Prosessen inneber å *fjerne* enkelte reglar fordi dei ikkje trengst, eller fordi tilsvarande regulering allereie finst, og å *tilføre* nye reglar der vi finn behov for det. Dette kjem i tillegg til sjølve arbeidet med å skrive om, modernisere og tilpasse dei eksisterande reglane som vi ynskjer å *behalde*.

Det er i dag to rundskriv[1], éin instruks til klasseselskap[2] og fleire tryggleiksmeldingar[3] relatert til denne forskrifta. Vi vil ta relevant innhald frå desse inn i ny forskrift og oppdatere instruks til klasseselskap.

Sjøfartsdirektoratet føreslår at den nye forskrifta får tittelen «forskrift om tryggleik i passasjerområde». I tittelen ynskjer vi å vise at det er gjort ei endring i fokusområde frå komfort til tryggleik.

**6. Kva er føresetnadane for ei vellukka gjennomføring?**
I første omgang er det viktig at høyringsbrevet når ut slik at næringa får høve til å kome med innspel og eventuelle innvendingar til forslaget vårt. Når forskrifta så trer i kraft, er det ein sjølvsagt føresetnad at forskrifta er synleg og lett tilgjengeleg for den som skal følgje ho.

Vidare vil det truleg vere lettare både for næringa og direktoratet å følgje krav som blir oppfatta som moderne og tilpassa forventingane i dagens samfunn.

**Administrative og økonomiske konsekvensar**
Forskrifta inneheld både nye krav og lempingar. Krava gjeld for nye skip, i tillegg til eksisterande skip som blir ombygde. Det er ikkje utarbeidd ei eiga kostnadsanalyse. Vi legg til grunn at forslaget ikkje vil føre til endra kostnadar knytte til nybygg. For dei fleste skip reknar vi med at summen av lempingar og nye krav går opp i opp. Fordelar og ulemper knytte til nye krav er nærare omtala under dei enkelte paragrafane.

Vi føreslår å fjerne alle krav som berre er knytte til komfort om bord. Vi legg til grunn at reiarlag og offentlege innkjøparar av transporttenester skal få større fridom til å tilpasse komfortkrav ut frå behova på kvart enkelt skip. Dette kan gje noko meirarbeid for offentlege innkjøparar, då dei i større grad må leggje slike krav inn i nye utlysingar. Statens vegvesen og fleire fylkeskommunale transportselskap har ynskt ei slik endring, då det til dømes kan opne for lettare og billigare båtar på korte ruter.

Helsedirektoratet si forskrift om skipsmedisin refererer til forskrift nr. 4. Denne referansen må rettast opp i dersom forskrift nr. 4 blir oppheva.

For Sjøfartsdirektoratet vil den nye forskrifta ha liten administrativ konsekvens. Ei modernisert forskrift vil venteleg bety færre søknadar om dispensasjon.

**Val av målform – nynorsk**
Vi har valt å skrive den nye forskrifta på nynorsk. Det er vanleg praksis at forskrifter følgjer målforma til den lova dei er gitt med heimel i. I dette tilfellet er heimelslova, *lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet* (skipssikkerhetsloven), på bokmål. Då vi likevel har valt å skrive denne forskrifta på nynorsk, er dette på bakgrunn av eit ynskje om og eit behov for å rette opp i den skeivfordelinga som eksisterer mellom dei norske målformene i dag. Vi viser her til Ot. prp. nr. 52 (1978-79) s. 23, som også er gitt att i regjeringa si rettleiing "Veiledning om lov- og forskriftsarbeid" av 01.03.2000, punkt 14.6.5:

> *"Det er vanleg praksis at føresegner følgjer målforma til den lova dei er gitt med heimel i. Departementet ser dette som ei god ordning. På den måten blir det mest samsvar mellom lov og*

[1] RSV 10-2014 og RSV 2-2020
[2] IC 1-2016
[3] SM 3-2008, SM 1-2009, SM 4-2009, SM 2-2012 og SM 1-2014

*føresegner, og ein unngår tolkingsproblem som elles lett kan komme opp. Med den dårlege jamvekt som vi i dag har mellom talet på gjeldande lover på bokmål og nynorsk, kan det likevel vere grunn til å gi somme føresegner på nynorsk enda om lova er på bokmål."*

Vi viser også til St.meld. Nr. 35 (2007-2008) *Mål og meining* som uttrykkjer eit ynskt fokus på nynorskbruk i departementa, jf. særskilt punkt 3.1.1 og 3.2.1.

**Kommentarar til dei enkelte paragrafane**
Forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder gjeld som definisjon 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 skipsførar, andre som har sitt arbeid om bord, og barn under eitt år. «Passasjerar» inkluderer 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.

Forskrifta gjeld ikkje fartøy som er sertifiserte etter forskrift 17. juni 2014 nr. 768 om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer.

*Til § 2 Skip bygde før [dd.mm.åå]*

Forslag til ny forskrift inneheld fleire nye byggjetekniske krav som ikkje kan gjennomførast på eksisterande skip utan store ombyggingar. Vi føreslår at den nye forskrifta ikkje skal ha tilbakeverkande kraft.

Unntaksregelen i § 2 er avgrensa til norske passasjerskip. Det vil seie skip som har vore sertifiserte eller er under bygging før den nye forskrifta trer i kraft, og som er registrerte i norsk skipsregister. Norske passasjerskip som har følgt forskrift 2. oktober 1972 nr. 4, har ein kjent standard. Når det gjeld skip som blir flagga inn til NIS eller NOR, eller skip som ikkje tidlegare har vore passasjerskip, er det naudsynt med ei konkret vurdering i det einskilde tilfellet. Det er mogeleg å søkje om dispensasjon etter § 17. 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.

<u>Andre ledd:</u>
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.

Vi legg til grunn at det ikkje er spesielt fordyrande å følgje dei nye krava der ein likevel skal byggje om. Kravet gjeld områda som blir endra.

<u>Tredje ledd:</u>
Paragraf 9 om opphaldsrom, sitje og ståplassar inneheld fleire forslag til endringar samanlikna med gjeldande reglar. Forslaget inneheld både lempingar og innskjerpingar, som omtala under § 9. Når reiarlaget ynskjer å endre passasjertalet på eit skip, føreslår vi at det er dei nye krava til kapasitet i opphaldsrom, sitje- og ståplassar som skal gjelde. Dersom dette fører til ei ombygging eller endring, gjeld i tillegg andre ledd.

*Til § 3 Passasjerskip med lengde inntil 15 meter*
Direktoratet føreslår å innføre eit alternativ for fartøy under 15 meter som oppfyller Nordisk båtstandard. Regelen vil gjere det mogleg for reiarlaga å velje krava i Nordisk båtstandard i staden for krava i forskrifta. Det er ein føresetnad for å oppnå ein gjennomgåande standard at skipet fylgjer valt regelverk fullt ut.

*Til § 4 Byggjekrav*

Regelen erstattar §§ 13 og 14 i eksisterande forskrift. Krav som er regulert i andre forskrifter, er tekne vekk for å unngå dobbeltregulering. Det er teke inn nokre nye og skjerpa krav.

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 mv., er også passasjerområde, då dei først og fremst er meint for passasjerar. Styrehus o.l. er ikkje passasjerområde sjølv om reiarlaget regelmessig inviterer passasjerar inn på omvising. Dette fordi styrehuset ikkje er meint for passasjerar.

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 skjerma 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.

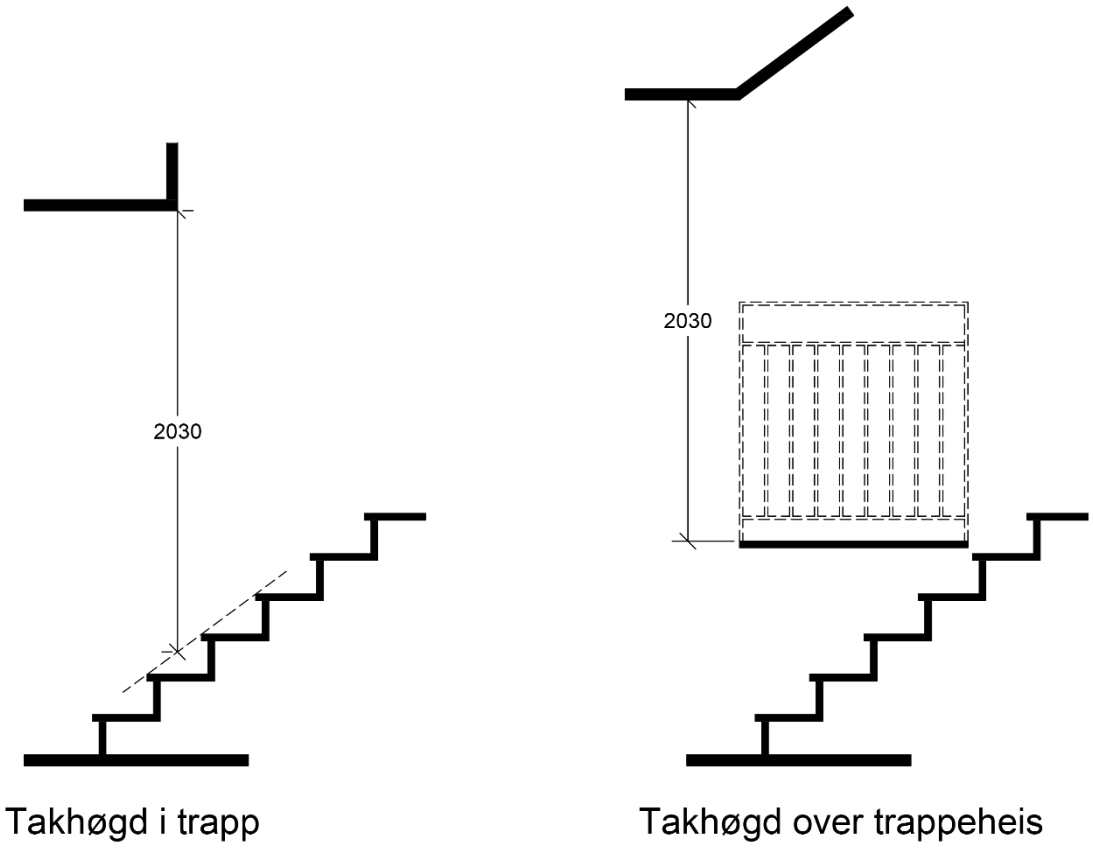
Tredje ledd:
Dette er ei vidareføring av § 13 første ledd i dagens forskrift. Det er i tillegg presisert korleis regelen skal praktiserast på skip som ikkje har kollisjonsskott.

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 eksisterande 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. Vi legg til grunn at endringa ikkje gjer nye skip dyrare å byggje.

Takhøgd over trapper skal målast som vist på skissa. Skissa viser også kravet til takhøgd over trappeheis, jf. § 5.

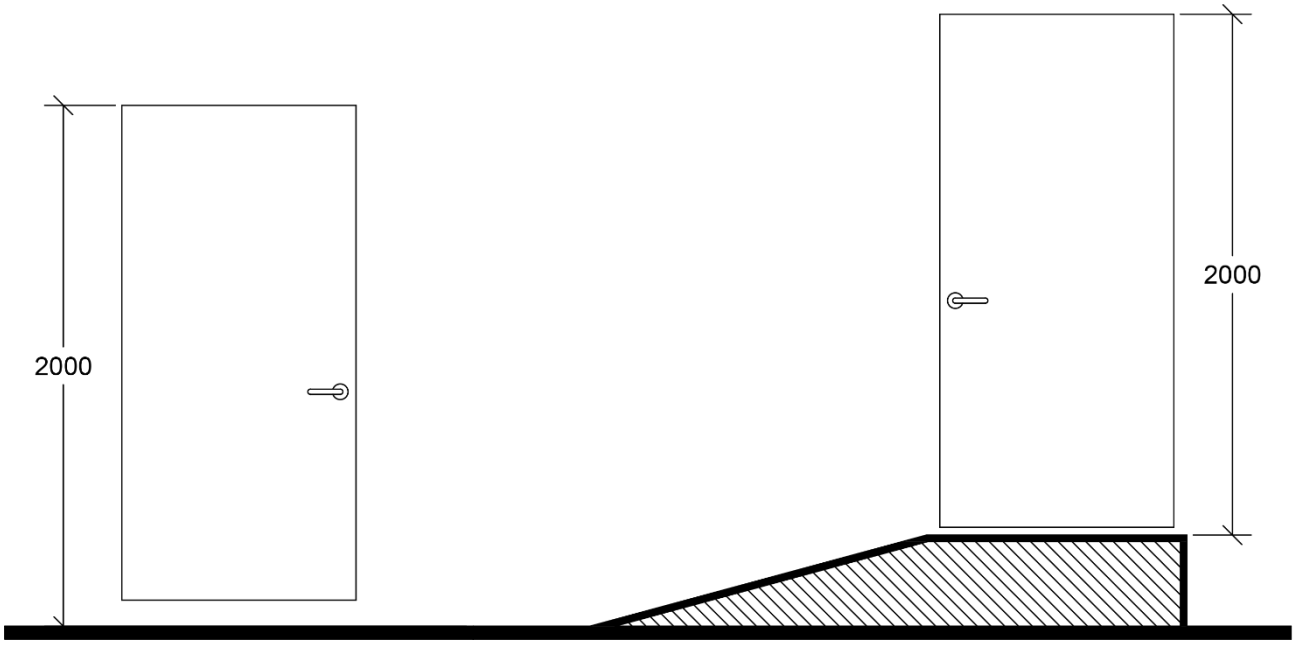



*Figur 1*

Sjette ledd:
Gjeldande reglar har ikkje krav til høgd i døropningar. Dette har stort sett ikkje vore eit stort problem. Likevel finn vi det føremålstenleg å ha eit krav til høgd etter nokre enkeltsaker med svært låge døropningar.

Vi føreslår å krevje at 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 til venstre). Når det er laga rampe, skal høgda målast frå toppen av rampa (figur til høgre).

Merk at krava i MSC.1/Circ. 735 gjeld for dei fleste passasjerskip, og at ein så langt som mogleg skal unngå tersklar på meir enn 30 mm. Der dette ikkje er mogleg på grunn av lastelinjekrav, skal ein så langt det er råd legge til rette med rampe. Skissa under skal ikkje tolkast som eit fritak frå krav i andre forskrifter.




*Figur 2*

Sjuande ledd:
Med bakgrunn i innrapporterte hendingar, ser vi at klemskader er ei av dei vanlegaste årsakene til personskade blant passasjerar. Dette har til dels ført til alvorlege konsekvensar, med tapte fingrar, brot og kuttskadar. Vi ser behov for å stille krav som kan redusere talet på slike hendingar, men har utforma regelen som eit funksjonskrav med mål om at næringa sjølv skal utvikle gode løysingar på problemstillinga. Vi føreset at løysingane faktisk reduserer klemfaren, og vi ser ikkje på skilt og merking åleine som ei oppfylling av dette kravet.

I fleire av Sjøfartsdirektoratet sine forskrifter er det krav om lukkemekanismar for enkelte dører, til dømes branndører, vasstette og vêrtette 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.

Åttande ledd:
I dagens forskrift er det krav om at dekk skal ha ru overflate. Vi vidarefører kravet og legg til at kravet også skal gjelde innvendig dørk. Dersom kravet ikkje kan oppfyllast ved konstruksjonsmessige tiltak aleine, skal reiarlaget ha prosedyrar for operasjonelle tiltak, jf. § 16. Kravet om sklisikring gjeld alle flater der passasjerar skal gå, inkludert trappetrinn og rampar.

*Til § 5 Trapper*

I forskrifta føreslår vi nokre nye tryggleikskrav, mellom anna strengare krav til rekkverk og trapper i passasjerområde. Ulukkesstatistikken til direktoratet viser at fall om bord er ei av dei hyppigaste årsakene til passasjerulukker om bord i passasjerskip, i tillegg til støyt- og klemskadar.

Vi har lagt til grunn Byggforskserien til SINTEF om utforming av trapper[4] ved utforminga av denne regelen. Rettleiinga inneheld ein del statistikk om risiko og ulukker som er med på å understreke behovet for utfyllande reglar på dette området. Barn, blinde og svaksynte er spesielt utsett for ulukker i trapper.

Sjøfartsdirektoratet sin ulukkesstatistikk er med på å stadfeste tala frå SINTEF. Også om bord i skip skjer det fallulukker i trapp, og mange av dei får alvorlege konsekvensar. I tillegg til meir eller mindre alvorlege skadar

[4] SINTEF Byggforskserien Utforming av trapper (Planlegging 324.301, publisert januar 2020)

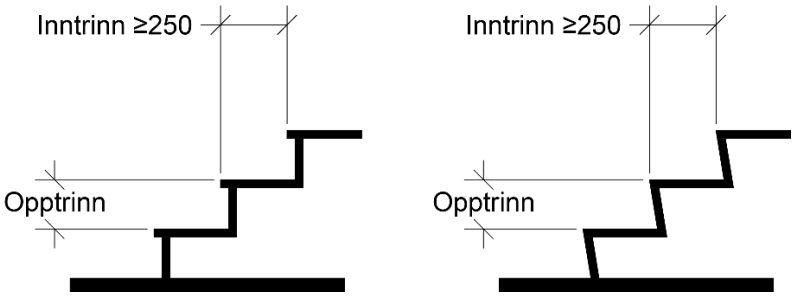
har det i løpet av det siste tiåret også vore ei dødsulukke knytt til fall i trapp på passasjerskip. Ein passasjer mista balansen, fall ned ei bratt trapp og omkom. Trappa hadde ikkje tilstrekkeleg rekkverk på eine sida.

Trappene om bord i skip har tradisjonelt vore brattare enn det folk er vane med frå bygningar på land. At passasjerane ikkje er merksame på dette, kan vere ein medverkande årsak til fall. Bratte trapper er dessutan ekstra utfordrande å bruke for eldre og personar med nedsett funksjonsevne.

Ein sjølvsagt skilnad mellom skip og bygningar på land, er at skipet er i rørsle. Dårleg vêr og harde samanstøyt med kai kan medverke til fall i trapper.

Skip som skal oppfylle MSC.1/Circ. 735, har krav om at trapper ikkje skal vere bratte[5], og at det skal leggjast til rette for at eldre og personar med nedsett funksjonsevne skal kunne bruke trappene på ein trygg måte. Stigningsvinkel har ikkje vore nærare definert.

Etter vår vurdering vil det vere eit godt tryggingstiltak å stille krav til at trapper om bord i skip følgjer omtrent dei same krava som trapper i publikumsbygg på land. På den måten vil passasjerane i større grad møte trapper med ei kjend utforming, noko som gjer at alle som normalt kan gå i trapper på land, også skal kunne bruke trapper om bord i skip. Nye skip skal i tillegg ha heis slik at personar med mykje bagasje, og dei som ikkje kan bruke trapper, også skal kunne komme opp og ned på ein trygg måte.




*Figur 3*

Første ledd:
Trapper i passasjerområde skal utformast etter same formelen som også blir akseptert i bygg på land (2 x opptrinn + 1 x inntrinn = 620 mm ± 20 mm). Dette gjeld i praksis alle trapper i passasjerområde, med unntak av rømmingsvegar som ikkje er i dagleg bruk. Vi legg til grunn SINTEF sine definisjonar av «inntrinn» og «opptrinn», som også 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.

Formelen i første ledd inneber at maksimal trappevinkel blir omtrent 37 grader. Trapper som berre blir brukt som rømmingsveg, kan ha ei stigning på 45 grader. SINTEF-rettleiinga seier at *«Erfaring tyder på at en stigning på rundt 30 grader er mest bekvem for funksjonsfriske personer. For personer med nedsatt funksjonsevne kan en slakere vinkel være mer bekvem»*. Inntrinnet bør i mange tilfelle vere lengre enn minstekravet. SINTEF meiner eit inntrinn bør vere minst 275 mm, medan utvendige trapper bør ha inntrinn på 300 mm. Sjøfartsdirektoratet tilrår at Byggforskserien til SINTEF eller andre kjende standardar blir lagt til grunn ved prosjektering av trapper på skip.

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

[5] Avsnitt 10 i vedlegget til MSC.1/Circ. 735

Sjøfartsdirektoratet vurderer at konkretiseringa av dagens krav til trappevinkel er naudsynt for å sikre liv og helse. Konkretiseringa vil samtidig sørgje for betre tilhøve for personar med nedsett funksjonsevne. Etter vår vurdering veg desse omsyna tyngre enn eventuelle ulemper med kravet.

Vi presiserer at krava i MSC.1/Circ. 735 og i brannforskriftene skal oppfyllast i tillegg til krava i paragrafen her, inkludert krav til avsatsar, handløpar på begge sider av trappa, kontrastfargar, ljos, taktil merking med meir.

Andre ledd:
Kravet skal hindre at små barn fell ned gjennom opningar mellom trappetrinn. Kravet er likt det som gjeld i bygningar på land.

Tredje ledd:
Opninga for å bruke trappeheis eller løfteplattform som er godkjent etter maskinforskrifta, er ei vidareføring av gjeldande praksis, jf. rundskriv RSV 10-2014. Etter kvart har det også blitt ein etablert praksis at slike innretningar ikkje skal brukast når skipet er undervegs. Trappeheisar og løfteplattformar som er godkjende etter dette regelverket, er utforma for bruk på land og ikkje på skip i rørsle. Løfteplattformar og trappeheisar kan ikkje erstatte godkjent personheis på skip som har krav om det. Rundskrivet krev at trappeheis og løfteplattform skal ha rekkverk som oppfyller krava til skipet innretninga er montert i. Dette gjeld framleis, jf. forslag til ny § 13.

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. Dette er i tråd med dagens praksis.

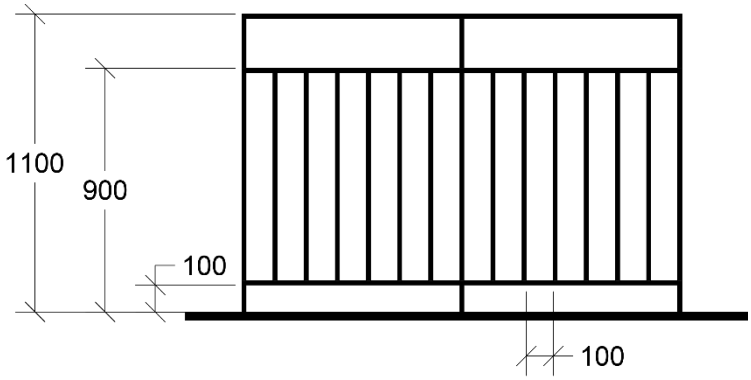
*Til § 6 Rekkverk*

Dagens krav til rekkverk på skip bygde etter byggjeforskrifta[6] eller hurtigbåtforskrifta[7] er henta frå lastelinjekonvensjonen[8]. Rekkverk bygde etter lastelinkekonvensjonen har relativt store opningar, og høgda skal vere minst ein meter. Skip som er bygd etter forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om innenriks passasjerskip, har krav om minst 1100 mm høgt rekkverk på utvendige dekk, med ei utforming som hindrar passasjerane i å klatre på rekkverket. Vi føreslår eit krav som er noko strengare enn desse.

Krava skal gjelde i passasjerområde, som kan vere både utvendig og innvendig. Krava gjeld både trapper og andre stader med nivåskilnad på meir enn 500 mm. I mange tilfelle vil det truleg vere ein fordel med rekkverk også på lågare nivåskilnader, men vi har valt å føreslå same høgd som byggteknisk forskrift for bygningar på land.

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 viser ei vanleg utforming av rekkverk. Reiarlaget kan velje andre utformingar så lenge krava er oppfylt.

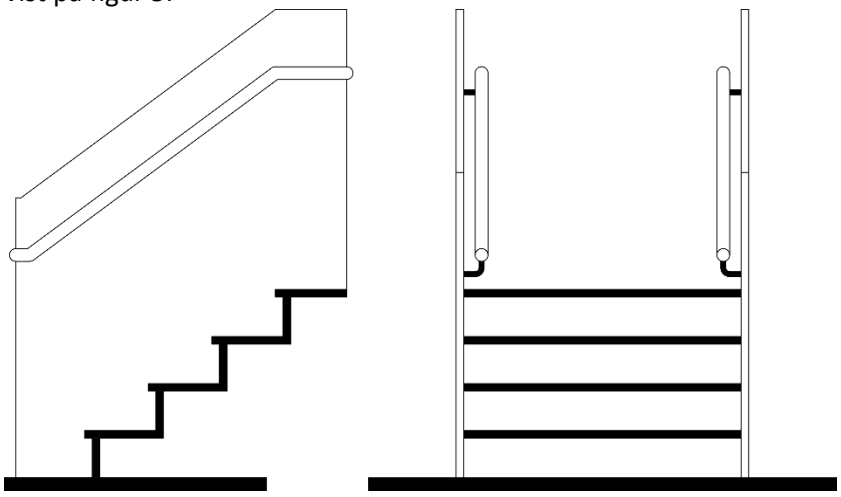
[6] forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip
[7] forskrift 5. januar 1998 nr.6 om bygging mv av hurtiggående fartøy
[8] Den internasjonale konvensjonen om lastelinjer (1966), bilag B vedlegg I regel 25




*Figur 4*

Kravet om rekkverk kan oppfyllast med skansekledning som har tilsvarande høgd og opningar. Kombinasjon av skansekledning og rekkverk kan også nyttast.

Paragrafen 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 innanfor rekkverket, som vist på figur 5.



*Figur 5*

Lenseportar, gatt og liknande opningar i skansekledning eller 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. Tekniske løysingar må difor vere laga slik at dei gir same tryggleik når gatt er i bruk.

<u>Sjette ledd:</u>
Opningar i rekkverket skal sikrast med portar når nivåskilnaden er meir enn 500 mm. Krava til utforming av rekkverk gjeld også for slike portar. Portane skal ha ein låsemekanisme, og den må vere 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.

*Til § 7 Ventilasjon og oppvarming*

Denne regelen er ei samanslåing av §§ 18 og 19 i gjeldande forskrift.

Fleire av krava i eksisterande forskrift er dekka av krav i andre forskrifter, og er fjerna for å unngå dobbeltregulering. Det som står att her, er krav som er knytte til luftkvalitet og temperatur.

Første og andre ledd:
Dagens § 18 inneheld detaljerte krav til ventilasjon. Fleire av desse er i hovudsak komfortrelaterte, medan andre er regulerte av andre forskrifter. I tråd med målet for forskrifta føreslår vi å fjerne desse krava, og står då att med nokre grunnleggjande funksjonskrav for å sikre tilfredsstillande luftkvalitet i passasjerområda.

Tredje ledd:
Denne regelen er ei forenkla vidareføring av dagens § 19.

*Til § 8 Belysning*
Alle passasjerrom skal ha elektrisk lys. Kravet inneber at det vil gjelde same minimumskrav i passasjerområde som i mannskapsområde. 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 Blindeforbund 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 skrive[9].

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. Område om bord som ikkje kan ha tilfredsstillande lys, må sperrast av når det er mørkt.

Skip med tryggleikssertifikat for passasjerskip (SOLAS) eller tryggleikssertifikat for passasjerskip i innanriksfart har allereie dette kravet gjennom sine respektive byggjeforskrifter[10]. Skip med passasjersertifikat har ikkje dette kravet i anna forskrift, og vi føreslår difor å vidareføre kravet som i dag står i forskrift nr. 4 § 20 tredje ledd, men endre ordlyden slik at kravet blir likt for alle typar passasjerskip.

*Til § 9 Opphaldsrom*

Denne regelen erstattar delar av dagens §§ 6 til 11. Talet på paragrafar er redusert ved at krava ikkje er delt inn i like mange kategoriar basert på fartsområde og reiselengd som i dagens forskrift. Vidare har vi forenkla eller fjerna fleire detaljkrav som hovudsakleg handla om komfort. 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.

Som døme kan nemnast at vi føreslår å fjerne krava i eksisterande §§ 6-8 om køyer og liggjestolar, då dette i all hovudsak er eit komfortrelatert krav. Det blir då opp til reiar å vurdere behovet for og omfanget av lugarar om bord. Utan detaljerte krav vil reiar i større grad kunne tilpasse det enkelte fartøy til aktuelle operasjonar og reisemønster, noko vi ser på som ein fordel for næringa og passasjerane.

Vi føreslår å ikkje vidareføre utrekning av passasjertal basert på areal på hovuddekk. Dette er i tråd med praksis. Passasjertalet blir avgrensa gjennom denne og andre av Sjøfartsdirektoratet sine forskrifter, og utrekningsmetoden har difor vore lite brukt.

Første ledd:

[9] https://www.blindeforbundet.no/universell-utforming/norges-blindeforbunds-krav-til-publikumsbygg#Belysning
[10] SOLAS II-1/41.6 jf. forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 3 og forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om innenriks passasjerskip vedlegg 1 kapittel II-1 del D regel 2.4 jf. § 8

Første ledd er i hovudsak ei vidareføring og klargjering av dagens reglar. Det skal vere innvendige passasjerområde med opphaldsrom som har plass til alle passasjerane. 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 og tenderlobby, skal ikkje reknast med.

I den eksisterande forskrifta er det brukt omgrepet «beskyttelse mot været», som i praksis opnar for at passasjerromma kan vere plasserte på ope dekk, avskjerma med kalesje og liknande. Slike løysingar er i bruk på ein del eldre skip, men er ikkje vanleg på nye skip. Forslaget til ny ordlyd er difor betre tilpassa dagens byggjeskikk der opphaldsrom er innvendige rom i overbygninga på skipet. Dette samsvarer også betre med krava og kategoriseringa av rom i brannforskriftene.

Vi føreslår å vidareføre at det som hovudregel skal vere sitjeplass til alle passasjerane. Mindre fartøy er gjerne utsett for brå rørsler, og då gir sitjeplassane auka tryggleik. Sitjeplassane gjer det også lettare å halde orden og kontroll i passasjerområda, og ein unngår at passasjerar sit eller ligg i rømmingsvegar og ved utgangar.

I eksisterande forskrift er det krav om sitjeplassar til minst 40 % av passasjerane når reisetida er under 30 minutt. Når reisetida er mindre enn 30 minutt, er det ikkje alltid same behov for sitjeplassar. Vi føreslår at reiar får valfridom til 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.

Vi føreslår at sitjeplassane skal vere fastmonterte. Dette er ei innstramming samanlikna med gjeldande forskrift, der halvparten av sitjeplassane kan vere lause. Lause stolar kan lett føre til hindringar i rømmingsvegar eller gangsoner. Ved sjøgang vil dei dessutan utgjere ein fare då dei fort kan velte eller treffe nokon.

Andre ledd:
I tråd med dagens praksis[11] blir det gitt høve til redusert kapasitet i opphaldsrom på roro-passasjerskip der passasjerane kan opphalde seg i køyretøya under overfarten[12]. Det må likevel vere opphaldsrom om bord for gåande passasjerar, passasjerar som reiser med buss, mv. Kor stor del av passasjerane som kjem med eige køyretøy, vil variere mellom dei ulike ferjesambanda. 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.

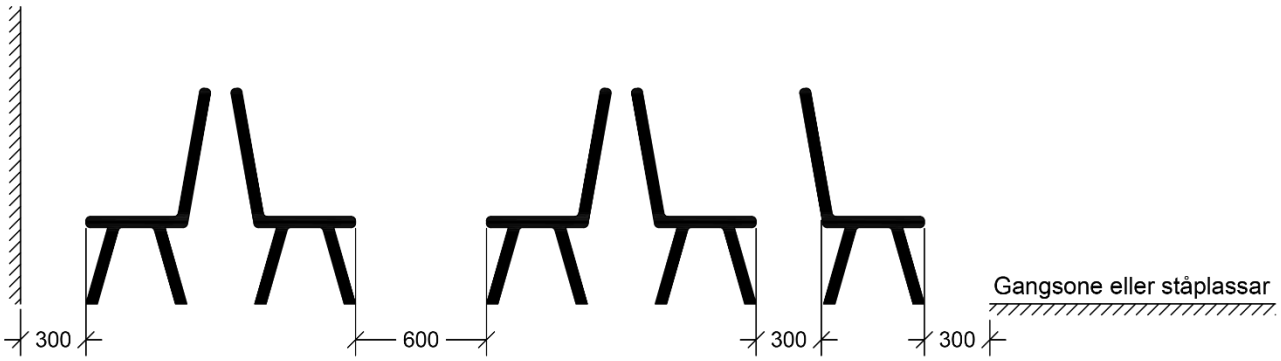
Tredje ledd:
Dagens forskrift krev at alle passasjerar på hurtiggåande fartøy skal sitje i fastmonterte seter, og vi føreslår å vidareføre dette kravet. Vi føreslår i tillegg at seta skal vende framover eller akterover når kollisjonsakselerasjonen ($g_{coll}$) er 3 eller større, då det gir best tryggleik ved ein kollisjon o.l. Dette er eit krav som allereie gjeld for hurtiggåande passasjerskip som er bygd etter HSC-koden, og forslaget her inneber at kravet også vil gjelde hurtiggåande fartøy under 24 meter. I staden for å rekne ut $g_{coll}$ på mindre hurtiggåande fartøy, kan seta plasserast slik at dei vender framover eller akterover.

Fjerde ledd:
Minimumskrava til utforming av sitjeplassar er i all hovudsak ei forenkla vidareføring av dagens krav. Det er presisert at det må reknast fri plass framfor kvart sete til beinplass, og at avstanden mellom seteradene må vere slik at passasjerane lett kan komme seg ut av seteradene. Figur 6 viser avstandane vi føreslår.

[11] RSV 2-2020
[12] Jf. forskrift 15. juni 1987 nr. 507 om sikkerhetstiltak m.m. på skip § 13

Breidda på 500 mm for kvar sitjeplass inkluderer eventuelle armlene eller små mellomrom mellom seta.

Krava er utforma med omsyn til tryggleik og vil ikkje nødvendigvis gje god komfort om bord. Ordlyden i forslag til ny forskrift opnar for ulike typar sitjeplassar, då vi berre stiller krav til breidd, avstand og at sitjeplassane er fastmonterte.




*Figur 6*

Femte ledd:
Femte ledd er ei vidareføring av krava som gjeld i dag.

Sjette ledd:
Forslaget vidarefører i all hovudsak gjeldande rett. Den gjeldande regelen har delvis vore uklår, og vi har difor endra ordlyden for å klargjere kva som gjeld.

Ståplassane 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, som skal vere sett av til beinplass til den som sit i setet.

Det skal vere handtak eller liknande som passasjerane kan halde seg fast i. Handtak 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, men i noko forenkla form.

*Til § 11 Toalett og våtrom*

Vi føreslår å oppheve dei detaljerte krava til toalett, vaske- og baderom om bord i skip. 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. Detaljkrava er difor føreslått erstatta med eit nytt funksjonskrav der reiarlaget sjølv må vurdere behovet og byggje skipet deretter. Omsynet til hygiene må vege tungt i vurderingane.

Kravet om minst eitt toalett om bord er ei innskjerping for skip med reisetid under 15 minutt. Desse skipa hadde tidlegare unntak frå kravet om toalett om bord, føresett at det var toalett på kaiane. Dette unntaket har vore lite brukt, men der det er aktuelt, kan det framleis løysast ved bruk av dispensasjon.

Andre ledd gjeld toalett og alle andre våtrom om bord.

*Til § 12 Sjukerom mv.*

Sjøfartsdirektoratet føreslår vesentlege endringar i krava til sjukerom. Tilbakemeldingar frå næringa tyder på at dagens krav er forelda. Mellom anna er kravet til tal på sjukesenger svært strengt samanlikna med internasjonale standardar. Sjøfartsdirektoratet har til no kravd éi sjukeseng per 75 passasjerar når skipet er på oversjøisk reise. Til samanlikning er det i dei internasjonale retningslinjene som er vist til i MSC.1/Circ. 1129 kravd éi sjukeseng per tusen passasjerar.

Vi føreslår ein paragraf med få tekniske krav, som samtidig gir reiarlaga større valfridom. Det er føreslått nokre funksjonskrav og prosedyrekrav. Enkelte skip skal ha dedikert sjukerom, men det er ikkje gitt detaljerte krav til utforminga.

Når skipet har krav om sjukerom etter forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip § 12, kan sjukerom for passasjerar og mannskap kombinerast. 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 fartøy kan planen til dømes gå ut på at sjuke med behov for isolering blir transportert på eigne 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 eigne 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 byggje 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. Vi legg til grunn at helsestyresmaktene gir detaljerte krav til arrangement og utrustning. 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. Vi stiller 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 assistanseteneste. Manglande direktekommunikasjon kan føre til forseinkingar eller mistydingar dersom den som førestår behandlinga må forlata sjukerommet for å kunne kommunisere med lege i land, eller dersom kommunikasjonen må gå via eit mellomledd, typisk styrehuset. Vi føreslår difor å krevje at det skal leggjast til rette for direkte kommunikasjon mellom sjukerommet og land.

Fjerde ledd:
Dagens forskrift stiller krav om eit eige fryserom for oppbevaring av minst to lik. Den nye ordlyden er ikkje like spesifikk. I forslaget til ny forskrift legg vi til grunn at reiarlaget sjølv må vurdere kva kapasitet det er behov for på det enkelte skipet. Vi opnar slik sett for alternative løysingar, men alltid 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, håndtering og emballering av lik samt gravferd.

*Til § 13 Skipsarrest*

Dagens krav til skipsarrest følgjer av § 27 fjortande ledd. Her følgjer det at passasjerskip i oversjøisk fart med meir enn 75 personar om bord, og passasjerskip i internasjonal reise med reisetid over 12 timar, skal ha skipsarrest. I ny forskrift føreslår vi at alle passasjerskip i utanriksfart skal ha skipsarrest, uavhengig av reisetid. Forslaget til ny paragraf inneber såleis ei skjerping samanlikna med dagens krav. Passasjerskip i utanriksfart blir sertifisert for anten kort internasjonal reise eller internasjonal reise. Skip med sertifikat for kort internasjonal reise kan gå ei strekning på 600 nautiske mil, som for dei fleste skip utgjer meir enn 12 timar.

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.

Skipsarresten er eit lite og ganske enkelt rom, og vi legg til grunn at det utvida kravet ikkje vil påverke kostnadane med bygging av skip nemneverdig.

*Til § 14 Passasjerane sitt reisegods*

Vi føreslår å utvide dagens § 24 med opning for transport av små elektriske køyretøy og farleg reisegods.

«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 definisjon[13].

Hjelpemiddel for personar med nedsett funksjonsevne eller medisinsk utstyr som passasjerane er avhengig av, 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:
Første ledd vidarefører i hovudsak kravet i dagens § 24. 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:

[13] https://www.vegvesen.no/kjoretoy/Eie+og+vedlikeholde/elkjoretoy/sma-elektriske-kjoretoy

Små elektriske køyretøy skal ikkje oppbevarast i innvendige passasjerområde grunna brannfaren i batteria. Batteri i slike køyretøy er utsett for mekanisk skade som kan føre til brann eller eksplosjon. Batteribrann er tilnærma umogleg å sløkkje.

Krava i første ledd om at reisegods ikkje skal blokkere rømmingsvegar, gjeld også for små elektriske køyretøy. Vi gjentek også tilrådinga om at dei reisande bør kunne sikre eigendelane sine mot tjuveri. Dette er viktig for at regelen om utvendig plassering skal fungere. Vi legg også til at skipet bør vere innretta slik at små elektriske køyretøy kan plasserast mest mogeleg skjerma mot sjøsprøyt.

Tredje ledd:
Næringa har over fleire år meldt om behov for reglar som opnar for at passasjerane kan ha med seg farleg reisegods i små mengder. Forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på skip § 2 slår fast at all transport av farleg last er forbode, med mindre det er gjort unntak i forskrift.

Reisegodset til passasjerane vil nesten aldri oppfylle krava til ordinær transport av farleg last, med tanke på pakking, dokumentasjon mv. Det må difor leggjast til rette slik at transporten skjer på ein sikker måte, også for passasjerane sitt farlege reisegods. Vi viser til vedlagt rapport frå Safetec, som mellom anna omtalar denne problemstillinga.

Passasjerane skal informere mannskapet dersom dei har med seg farleg reisegods, jf. lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten § 409. Vi føreslår at reiarlaget får ei plikt til 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, og opplæringskrav for personell som skal handtere og vurdere farleg 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 kan bli supplert etter høyringsrunden. Lista er meint å vere uttømmande, og vi oppmodar høyringsinstansane til å gå grundig gjennom lista for å sikre at ho inneheld dei varene som privatpersonar normalt treng å ha med om bord. Forslaga til maksimal storleik på behaldar/eining er basert på dei mest vanlege einingane som er aktuelle for privatpersonar.

Vedlegget er ei lemping samanlikna med dagens forbod i farleg last-forskrifta § 2. I og med at farleg reisegods ikkje blir definert som «farleg last», gjeld ikkje reglane i SOLAS II-2/19 eller HSC2000-koden kapittel 7.17, med mindre skipet i tillegg fører ordinær farleg last. For å vareta tryggleiksnivået, føreslår me ei alternativ løysing med konkrete oppbevaringskrav basert på risikoen med dei ulike vareslaga, jf. IMDG-koden, og med omsyn til at passasjerane sitt reisegods normalt ikkje vil vere pakka i samsvar med farleg last-regelverket.

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

[14] 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

*§ 15 Styreplass i passasjerområde*

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 § 16 Krav til drift og vedlikehald*

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

Vi føreslår å samle alle operasjonelle krav i ein ny paragraf 16.

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 hurtiggåande 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. Kravet om forsvarleg sikring gjeld også etter at arbeidet er avslutta.

Tredje ledd:
Dørk, dekk, trapper og rampar må haldast sklisikre. 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 fortøyingsvinsjar, 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 området vere forsvarleg sikra.

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

*Til § 17 Dokumentasjon*

Regelen vidarefører gjeldande rett.

*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.

Paragraf 17 vidarefører innhaldet i noverande § 4 om fråvik. I samsvar med tilsvarande regel i andre forskrifter føreslår vi å erstatte omgrepet «fråvik» med «dispensasjon». Forskrifta gjennomfører ikkje internasjonale

reglar, og vi føreslår difor å fjerna setninga om at dispensasjon ikkje må vere i strid med internasjonal overeinskomst Noreg har slutta seg til.

*Til § 19 Iverksetjing*

Vi føreslår at forskrifta trer i kraft 1. juli 2021, og at vi samtidig opphevar forskrift 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter m.v.

**Reglar som ikkje blir vidareførte**
Sjøfartsdirektoratet føreslår å ikkje vidareføre eksisterande §§ 2, 3 og 28.

*§ 2 Definisjoner*
Der det er naudsynt å definere omgrep, blir det gjort første gongen omgrepet dukkar opp i teksten, som til dømes i ny § 5 første ledd.

*§ 3 Plikter*
Dette er forhold som blir regulert gjennom skipssikkerhetsloven, høvesvis §§ 6, 19 og 20 om ansvar. Dei aller fleste reglane i denne forskrifta er heimla i ssl. § 9, og då er det reiarlaget som skal sørgje for at krava er oppfylte, jf. ssl. § 6 andre ledd. Dei operasjonelle krava i forskrifta er heimla i ssl. § 11. Her skal reiarlaget sjå til at krava blir oppfylte, jf. ssl § 6 første ledd, medan skipsførar og mannskap har ansvar for å medverke til dette, jf. ssl. §§ 19 og 20.

*§ 12 Beregning av passasjerantallet i åpen båt*
Denne regelen er i praksis ikkje i bruk. Det er mogeleg å byggje opne fartøy etter Nordisk båtstandard, jf. forslaget til ny § 3. Vi reknar dessutan med at fartøya denne regelen opphaveleg var tiltenkt, kan nytte seg av anten forskrift 14. januar 2020 nr. 63 om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer eller forskrift 23. januar 2020 nr. 69 om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer.

*§ 27 Sykerom (tiande ledd)*
Vi føreslår at kravet i tiande ledd om lege og sjukepleiar om bord ikkje blir vidareført i denne forskrifta. Av omsyn til eit enkelt og brukarvenleg regelverk meiner vi det er rett å ha alle bemanningskrav i forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip. Der er det eit krav i § 8 tredje ledd bokstav j om personell til førstehjelp, skadebehandling og medisinsk bistand. Vi viser også til kravet i forskrift 9. mars 2001 nr. 439 om skipsmedisin § 15. Forslaget skal ikkje føre til endring i gjeldande praksis for bemanning av passasjerskip eller kvalifikasjonane til dei som skal gje medisinsk bistand.

*§ 28 Merking*
Denne er delvis dekka av andre reglar. Vi føreslår å ikkje vidareføre kravet i første ledd om å slå opp tillate passasjertal. Passasjertalet går fram av sertifikatet til skipet, og skal vere kjent for skipsførar og mannskap. Passasjertalet i sertifikatet kan endrast på kort varsel. Til dømes er det vanleg at passasjerskip får mellombels nedsett passasjertal i samband med sørvis på redningsfarkostar.

Med helsing

Lars Alvestad
fungerande sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

*Vedlegg*

1 *Forslag til forskrift om tryggleik i passasjerområde*
2 *Vedlegg 1 til forskrifta*
3 *Vedlegg til høyringsbrev - Kartlegging og risikoanalyse av transport av farlig last på lettbygde fartøy*
4 *Høyringsliste*

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har difor ikkje håndskrevne signaturer*