

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 3 - 2014

Dato: 17. juni 2014

Saksnr.: 2012/13738-41

Opphever: -

Referanse til: -

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

Forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

I. Ny forskrift fastsatt

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt ny forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet¹ av Riksantikvaren og som fører flere enn 12 passasjerer. Forskriften trer i kraft 1. juli 2014 og fastsetter på sentrale områder alternative regler for vernede skip, jf. skipssikkerhetsloven § 2 tredje ledd bokstav e og fjerde ledd.

Skip som skal følge den nye forskriften skal sertifiseres med nytt passasjersertifikat for vernet eller fredet skip. Vernet eller fredet skip som allerede er sertifisert kan i løpet av gyldighetsperioden på sertifikatet sluses inn i den nye forskriften gjennom overgangsbestemmelser.

Rederier med skip som skal følge den nye forskriften må sende søknad til Sjøfartsdirektoratet om nytt passasjersertifikat for vernet eller fredet skip. Forskriften kan ikke benyttes før nytt sertifikat er utstedt.

1.1 Arbeidet med forskriften

Arbeidet med forskriften begynte tidlig i 2012 og i samsvar med tildelingsbrevet fra Miljøverndepartementet har Sjøfartsdirektoratet hatt en dialog med Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern (NFF) underveis i prosessen. I mai 2012 presenterte direktoratet en skisse til ny forskrift for NFF. I oktober samme år ble et foreløpig forskriftsutkast presentert for Riksantikvaren og NFF. Etter skriftlige tilbakemeldinger, ble et revidert utkast lagt frem for Riksantikvaren og NFF i februar 2013, før det i mars ble holdt et arbeidsmøte hos Sjøfartsdirektoratet hvor både Riksantikvaren og NFF deltok og hvor utkastet ble diskutert. Riksantikvaren og NFF har kommet med nyttige innspill underveis.

Et endelig forskriftsutkast ble sendt på offentlig høring i mai, og høringsfristen ble til slutt utsatt til 15. oktober 2013. Direktoratet har fått høringsinnspill fra åtte aktører. Direktoratet har gjennomgått og kommentert innspillene, se vedlagte høringsmatrise.

¹ I det følgende benyttes av og til begrepet «vernet» i betydningen «vernet og fredet».

1.2 Kort om forskriften

Rederier som ønsker å føre flere enn 12 passasjerer med skip som er vernet eller fredet kan nå velge mellom to regelverksregimer:

Alternativ 1: Sertifisere skipet etter de ordinære forskrifter

- Relevante krav vedrørende konstruksjon, brannsikring, redningsmidler osv. i de til enhver tid gjeldende forskrifter for ikke-vernede skip må dokumenteres oppfylt.
- Flere av disse reglene er avhengige av skipets byggeår.
- Skipet sertifiseres for et bestemt fartsområde og kan seile uten spesielle operasjonsbegrensninger året rundt – også i rutefart.

eller

Alternativ 2: Sertifisere skipet etter ny forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

- Forskriften gir særlige regler for vernede eller fredede skip på områder som erfaringsmessig har vært en utfordring for disse skipene å tilfredsstillte. Forskriften aksepterer i utgangspunktet skipene konstruksjonsmessig som de er.
- Særregler for vernede skip som i dag finnes i andre forskrifter flyttes til den nye forskriften og forenkles.
- Forskriften gjelder også for vernede skip som ikke tidligere har vært passasjerskip.
- Skip som sertifiseres etter forskriften kan som hovedregel seile med passasjerer innenriks i Norge i perioden 1. mai – 31. oktober i alle fartsområder forutsatt at operasjonsbegrensningene (for eksempel maks bølgehøyde) overholdes.
- Skip som har helårig passasjersertifikat på det tidspunkt skipet sertifiseres etter den nye forskriften kan videreføre disse begrensningene i det nye sertifikatet og kan seile med de samme begrensningene også i perioden 1. november – 30. april.

Den nye forskriften (alternativ 2) er bygget opp rundt prinsippet om at en reduksjon i dokumentert standard sammenlignet med sikkerhetsstandard som stilles til tilsvarende ikke-vernede skip, skal kompenseres med operasjonsbegrensninger.

Om skipet skal sertifiseres i henhold til ordinære regler *uten* operasjonsbegrensninger (alternativ 1) eller i henhold til ny forskrift for vernede skip *med* operasjonsbegrensninger (alternativ 2), er et valg rederiet må ta.

Reglene om gebyrfritak for vernede eller fredede skip vil gjelde uavhengig av om rederiet velger å sertifisere skipet etter alternativ 1 eller 2.

1.3 Overgangsregler – vernede eller fredede skip som allerede er sertifiserte

Det finnes i dag en rekke skip som er vernet eller fredet og som er sertifisert etter dagens gjeldende regler. Forskriften åpner i § 44 for at disse skipene kan fortsette å seile på eksisterende sertifikat inntil det utløper. De nye reglene vil dermed innføres over tid på en smidig måte, slik at det ikke er nødvendig å sertifisere alle vernede eller fredede skip på nytt i det øyeblikk forskriften trer i kraft. Rederier med allerede sertifiserte skip kan altså innenfor varigheten av gjeldende sertifikat velge når de skal begjære nytt sertifikat etter alternativ 1 eller 2 nevnt over.

Rederier med skip som ønskes sertifisert etter den nye forskriften bør i god tid før eksisterende sertifikater utløper sende inn søknad om dette til Sjøfartsdirektoratet da det kan hende at supplerende dokumentasjon må innsendes, jf. forskriften § 43.

II. Kommentarer til forskriften

2. Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

2.1 Forskriftens tittel

Skipssikkerhetsloven § 2 fjerde ledd åpner for at det kan gis «særlige regler» for skip som nevnt i paragrafens tredje ledd, blant annet vernede skip. Begrepet «vernet skip» omfatter også skip som er fredet². Lovens formulering brukes i forskriftens tittel.

2.2 § 1 Virkeområde

2.2.1 Første ledd

Forskriften gjelder for norske skip som er vernet eller fredet av Riksantikvaren og som fører flere enn 12 passasjerer i innenriks fart. Også skip som tidligere ikke har vært sertifisert som passasjerskip (fritidsfartøy, lasteskip eller fiskefartøy) vil kunne følge forskriften.

Virkeområdet begrenses til innenriks fart³. Et skip som har behov for å seile til utlandet med passasjerer, skal derfor som utgangspunkt sertifiseres i henhold til SOLAS etter sitt byggeår, se besiktelsesforskriften⁴ § 10. Rederier med skip uten SOLAS-sertifisering og som har behov for å seile til utlandet på turer eller treff, kan fremdeles søke om fartstillatelse for den enkelte tur, jf. Sjøfartsdirektoratets praksis.

Skip som ikke faller inn under forskriftens virkeområde skal tilfredsstillende krav i øvrige forskrifter avhengig av den bruk som gjøres av skipet. For eksempel skal et vernet eller fredet skip som fører 12 eller færre passasjerer tilfredsstillende kravene i forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. Vernet eller fredet skip under 24 m største lengde som opererer utenfor næringsvirksomhet skal tilfredsstillende kravene som gjelder for fritidsfartøy, jf. skipssikkerhetsloven § 2 første ledd annet punktum. For disse fartøyene gjelder fritids- og småbåtloven og produktkontrollloven med tilhørende forskrifter⁵.

2.2.2 Annet ledd

Forskriften gjelder ikke for skip som seiler i rutetrafikk i større fartsområder enn innsjøer og elver.

² Jf. NOU 2005: 14 På rett kjøp, punkt 7.1.2.2.

³ Jf. forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder, kapittel 2.

⁴ Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.

⁵ Se nærmere NOU 2005: 14 På rett kjøp, punkt. 7.1.3.2.

«Rutefart»-begrepet benyttes for å begrense skipenes bruksområde. For å være omfattet av forskriften i større fartsområder enn innsjøer og elver må de vernede skipenes drift være av en art hvor det er turen og opplevelsen av fartøyet som står i fokus – ikke at publikum er avhengig av å benytte seg av transporttilbudet for å komme seg fra A til B.

Vernede skip som skal seile i rutefart i større fartsområder enn innsjøer og elver må sertifiseres etter alternativ 1, nevnt over i punkt 1.2.

Rutefart-begrensningen innføres ikke for skip som seiler på innsjøer og elver fordi det ikke er ønskelig å gjøre endringer i driftsmønnetret til vernede skip som seiler i rutefart i disse områdene i dag og har gjort det i en årrekke⁶.

En definisjon av «rutetraffikk» er inntatt i forskriften § 2 bokstav b⁷, og det sentrale vurderingstemaet er om skipet «sikre[r] forbindelsen mellom to eller flere havner». Begrensningen innebærer at vernede skip for eksempel ikke kan betjene et fergesamband uten å være sertifisert etter alternativ 1 nevnt over, men er ikke til hinder for at skipene for eksempel gjennomfører seilinger til og fra samme havn til forhåndsbestemte tidspunkter. Heller ikke et begrenset antall rundturer med turformål som skjer til planlagte tider i en begrenset periode vil omfattes av «rutetraffikk»; dette kan for eksempel være turer i forbindelse med å gjenskape skipets opprinnelige seilingsruter eller i forbindelse med ulike festivaler.

Rutefart-begrensningen blir også benyttet i andre deler av det regelverket Sjøfartsdirektoratet forvalter for å begrense bruksområdet til et skip, se for eksempel § 1 annet ledd bokstav a i forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv.

2.3 § 3 Sertifisering

2.3.1 Første ledd

Skip som er omfattet av forskriften skal ha passasjersertifikat. Passasjersertifikatet utstedes etter reglene i den til den til enhver tid gjeldende forskrift om besiktelser, det vil per dags dato si forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m. (besiktelsesforskriften).

I sertifikatet skal det angis at skipet er vernet eller fredet, slik at det tydelig fremgår at skipet er sertifisert etter de alternative reglene for vernede eller fredede skip. For alle skip som følger forskriften skal det fastsettes en individuell operasjonsbegrensning, se nærmere under punkt 2.4.

Rederier med skip som skal følge den nye forskriften må sende søknad til Sjøfartsdirektoratet om nytt passasjersertifikat for vernet eller fredet skip.

2.3.2 Annet ledd

Forskriftens hovedregel er at passasjersertifikatet for vernet eller fredet skip gjelder for perioden 1. mai – 31. oktober (sommerhalvåret) og at sertifikatet utstedes for liten kystfart⁸. I forhold til tidligere regler er dette en av de største endringene i den nye forskriften. Endringen gir en betydelig frihet for rederier med vernede skip til å planlegge ulike aktiviteter langs hele norskekysten uten å være bundet av tidligere fartsområdebegrensninger.

⁶ Eks: Skibladner og Fæmund II.

⁷ Definisjonen avviker noe fra definisjoner av begrepet i andre forskrifter, for eksempel forskrift 28. mars 2000 nr. 305 § 2 bokstav x.

⁸ Jf. § 11 i forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

Ordlyden i annet ledd er som følge av innspillene i høringsrunden endret noe. For skip med den laveste standarden og som følger de nye unntaksbestemmelsene om intaktstabilitet og lastelinje i §§ 9 fjerde ledd og 12 åttende ledd, er det fra et sikkerhetsmessig synspunkt nødvendig å innføre en geografisk begrensning i sertifikatet. For disse skipene utstedes sertifikatet ikke for liten kystfart, men for et mindre fartsområde (eks. fartsområde 2) eller et nærmere angitt operasjonsområde (f.eks. Karmsundet begrenset i sør og nord av linjene a-b og c-d).

2.3.3 Tredje ledd

Tredje ledd åpner for at passasjersertifikatet for vernet skip også kan utstedes for perioden 1. november – 30. april (vinterhalvåret), forutsatt at skipet har passasjersertifikat *eller* sikkerhetsertifikat for passasjerskip⁹ på det tidspunkt skipet sertifiseres etter forskriften for vernet eller fredet skip. For denne delen av året vil skipet få en fartsområdebegrensning tilsvarende den som fulgte av det siste gyldige sertifikatet (men uansett ikke høyere enn liten kystfart, jf. forskriftens virkeområde som er begrenset til innenriksfart).

Dersom et vernet skip etter tidligere regler har helårig passasjersertifikat for fartsområde 2, vil skipet etter de nye reglene altså kunne seile i liten kystfart i sommerhalvåret og i fartsområde 2 i vinterhalvåret. Operasjonsbegrensningene, jf. punkt 2.4, vil gjelde helårig.

2.3.4. Fjerde ledd

Fjerde ledd fastsetter at skip som er sertifisert for sommerhalvåret unntaksvis også kan få tillatelse til å føre passasjerer på enkeltturer eller for å delta på bestemte arrangementer i vinterhalvåret.

Unntaksbestemmelsen kan bare benyttes «i særlige tilfeller». For at en søknad om vinterseilas skal aksepteres må det derfor noe mer til enn at rederiet for eksempel ønsker å starte sesongen tidlig eller forlenge den.

En forutsetning for å gi slik tillatelse er at det er sikkerhetsmessig forsvarlig og at turens formål har sammenheng med skipets opprinnelige bruk. Et eksempel på fartøy som kan få en slik tillatelse kan være et vernet fiskefartøy som skal delta i fiskekonkurranser eller lignende.

2.3.5 Rettigheter og begrensninger som følge av sertifisering

Et skip som sertifiseres med passasjersertifikat får visse rettigheter, men samtidig noen begrensninger. Dagens praksis er at et sertifisert skip ikke kan veksle mellom å være passasjerskip eller fritidsfartøy som det måtte passe. På dette punktet er reglene like både for vernede og ikke-vernede skip.

Dette prinsippet vil neppe innebære uoverkommelige begrensninger for rederier som både driver med passasjerbefordring for å skaffe seg inntekter, og eksempelvis turvirksomhet med støttemedlemmer eller lignende. Hvis et vernet skip for eksempel sertifiseres for å føre 50 passasjerer, er forskriftens hovedregel at skipet kan operere innenriks i Norge i sommerhalvåret i alle fartsområder forutsatt at operasjonsbegrensningene overholdes. Dette gir eierne og brukerne stor frihet til å arrangere ulike turer, og skipet vil naturligvis ha mulighet til å føre 50 personer uavhengig av om disse av rederiet blir omtalt som «passasjerer», «medlemmer» eller annet.

Ved behov for å seile ut over de begrensninger som følger av sertifikatet, må rederiet søke Sjøfartsdirektoratet om fartstillatelse for den enkelte tur. Dette kan for eksempel være aktuelt dersom det er ønskelig å seile til utlandet for å delta på ulike treff osv. Til sammenligning nevnes at ikke-vernede skip som har den høyeste sertifiseringen for innenriksfart (EU klasse B) også må

⁹ Sikkerhetsertifikat for passasjerskip utstedt enten etter SOLAS *eller* forskrift 28. mars 2000 nr. 305 om besiktelse, bygging og utrustning av passasjerskip i innenriks fart.

søke Sjøfartsdirektoratet om fartstillatelse for å gjennomføre turer til utlandet. Det gir da liten mening om en annen ordning skulle gjelde vernede skip med en lavere standard.

2.4 § 4 Operasjonsbegrensninger

2.4.1 Første ledd

For å fange opp forskjeller i standard mellom de ulike vernede skipene er det nødvendig å fastsette individuelle operasjonsbegrensninger for det enkelte skip, se forskriften § 4 første ledd.

Sjøfartsdirektoratet fastsetter den maksimale signifikante bølgehøyden skipet kan operere i på grunnlag av stabilitetsreglene i kapittel 3 og reglene om utstyr til bruk ved mann-over-bord-situasjoner i kapittel 5. Avhengig av skipets stabilitetsstandard og om skipet fører MOB-båt eller ikke, vil operasjonsbegrensningen bli satt til 0,5 m¹⁰, 1,5 m eller 2,5 m signifikant bølgehøyde.

Det har kommet innspill om at det i praksis kan være vanskelig for skipsføreren å fastslå den aktuelle signifikante bølgehøyden. Operasjonsbegrensninger i form av maksimal signifikant bølgehøyde har imidlertid blitt benyttet for hurtiggående fartøy i en årrekke, og fungerer der etter hensikten. Direktoratet antar derfor at en slik ordning også vil fungere for vernede skip, selv om et element av skjønn vil måtte inngå i skipsførerenes vurderinger.

Skipsføreren skal ved planleggingen av den enkelte seilas sørge for å innhente relevante værddata som dokumenterer at operasjonsbegrensningene blir overholdt.

2.4.2 Annet ledd

Annet ledd fastslår at operasjonsbegrensninger også kan fastsettes på grunnlag av hvilke krav i øvrige gjeldende forskrifter som skipet oppfyller. Det kan for eksempel tenkes at et skip får dispensasjon fra bestemte krav i øvrige forskrifter mot at skipet ilegges en passende operasjonsbegrensning.

2.5 § 5 Forholdet til andre regler

Forskriften gir særlige regler for vernede eller fredede skip bare på de områder som fremgår av kapittel 2–6:

- Byggekrav
- Stabilitet, lastelinje og fribord
- Brannsikring
- Redningsmidler
- Beregning av passasjerantall og krav til passasjerområder

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

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

Forskrifter om navigering, hindring av forurensning, føring av dagbøker, navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus-, og radioarrangementer, vakt hold, laste- og losseinnetninger, bemanning,

¹⁰ Noen få skip vil også kunne få en geografisk begrensning i tillegg til bølgebegrensningen på 0,5 m.

sertifisering, sikkerhetsstyringssystem (ISM), kvalifikasjonskrav, arbeidsmiljø, sikkerhet og helse osv. vil også kunne gjelde vernede eller fredede skip, avhengig av virkeområdet til den enkelte forskrift. Eventuelle fravik fra disse forskriftene må vurderes i hvert enkelt tilfelle, og dersom fravik innvilges kan skipet som følge av dette ilegges ytterligere operasjonsbegrensninger, jf. § 4 annet ledd.

I utgangspunktet er det ikke nødvendig å ha noen henvisning til at øvrige forskrifter kan få anvendelse også for vernede eller fredede skip. De ulike forskriftene vil uansett gjelde dersom skipet faller inn under disse forskriftenes virkeområde, og rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av skipssikkerhetsloven, jf. loven § 6. Paragraf 5 i forskriften er ment som en «huskelapp» for brukerne av den nye forskriften.

I tillegg til de forskrifter Sjøfartsdirektoratet forvalter, vil også andre regler kunne få anvendelse. Et eksempel er elektriske anlegg som skal tilfredsstille forskriftene til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Det elektriske anlegget på alle skip skal oppfylle de krav som gjaldt da skipet ble bygget. Disse kravene er omtalt i ulike forskrifter for maritime elektriske anlegg. Eldre forskrifter for maritime elektriske anlegg er tilgjengelig i historisk arkiv på hjemmesiden til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap www.dsb.no.

3. Kapittel 2 – Byggekrav

Paragraf 6 første ledd fastslår at det vernede skipet som hovedregel skal være som det er, noe som omfatter konstruksjon av skipets skrog, overbygninger, dekkshus, styrehus, hoved- og hjelpemaskineri, generatorer, styremaskin, pumper, rørsystemer osv. Bestemmelsen viderefører prinsippet som inntil nå har fremgått av forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere (byggeforskriften) § 1 syvende ledd.

Ordet «minst» i § 6 er tatt med for å ta høyde for at enkelte skip kan være oppgradert eller ombygget etter at det var nytt. Dersom skipet skal tilbakeføres til en tidligere tidsepoke, er tanken at dette også er akseptabelt i henhold til bestemmelsen; skipet vil da fremdeles «minst oppfylle» de byggekrav som da det var nytt.

Rederiet har etter skipssikkerhetsloven § 11 en plikt til å vedlikeholde skipet på betryggende måte.

Vernede skip kan være utstyrt med ulike innretninger av historisk interesse. Annet ledd fastslår at slikt utstyr ikke skal være til hinder for utstyr som forskriften krever. Dette innebærer for eksempel at redningsflåter skal plasseres slik at de tjener til sin hensikt i en nødssituasjon. Det betyr at det *kan* være nødvendig å gjøre tilpasninger på skipet, for eksempel i rekkverk osv.

4. Kapittel 3 – Stabilitet, lastelinje og fribord

4.1 Stabilitetskriterier for skip med største lengde 15 m eller mer

Som følge av tilbakemeldingene på det foreslåtte kapitlet om stabilitet, har Sjøfartsdirektoratet gjennomgått reglene på nytt og gjort noen justeringer slik at de vil fungere etter hensikten.

Paragraf 9 om intaktstabilitet tar utgangspunkt i byggeforskriftens regler. Intaktstabilitetskriteriene som følger av byggeforskriften og intaktkoden ble opprinnelig utviklet på 1960-tallet med bakgrunn i det erfaringsgrunnlaget man den gang hadde med et større antall eksisterende skip. Det ble da gjort en statistisk analyse ved å sammenligne skip som hadde kantret

og skip som hadde operert sikkert. Kriteriene er i stor grad uavhengig av skipstype og kan anvendes på alle typer skip, inkludert vernede skip.

Større skip vil ikke ha problemer med å oppfylle kriteriene i § 9, og for skip under 50 bruttotonn (i forskriften ansett for å tilsvare 15 m) gjelder krav til forenklet krengeprøve i § 10. Direktoratet har derfor gjennomgått¹¹ stabilitetsberegningene til 17 vernede skip mellom 50 og 600 bruttotonn som i dag seiler med operasjonelle begrensninger, og vurdert dem opp mot begrensningene på 1,5 m og 0,5 m.

Etter en kalibrering av kriteriene i § 9, oppfylte 16 av de 17 skipene kravene til å seile i 1,5 m eller 0,5 m bølgehøyde¹². Ett skip tilfredsstilte ikke kravene for 0,5 m. For også å inkludere skip med den laveste standarden introduseres en «sikkerhetsventil» i fjerde ledd som åpner for å legge geografiske tilleggsbegrensninger for å kompensere for manglende standard. Den siste gruppen skip vil i tillegg til bølgebegrensningen på 0,5 m bli ilagt en geografisk begrensning i form av et bestemt fartsområde eller tillatelse til å seile innenfor et avgrenset område.

Gjennomgangen viser at få skip vil falle inn under regelen om geografiske tilleggsbegrensninger. Innføringen av denne regelen vil derfor ikke uthule forskriftens hovedregel om at vernede skip som følger forskriften kan operere i alle fartsområder innenriks med en nærmere angitt operasjonsbegrensning.

4.1.1 Fire «stabilitetsnivåer»

Stabilitetskriteriene i § 9 er nå delt i fire nivåer for å ta høyde for forskjeller mellom skipene forskriften omfatter.

Majoriteten av flåten vil kunne tilfredsstille kravene til intaktstabilitet, jf. § 9 første ledd (maks 2,5 m).

Det andre nivået, jf. § 9 annet ledd, er ment å favne de skip som i dag opererer i beskyttet farvann med fartsområdebegrensning (maks 1,5 m). Paragraf 9 annet ledd tar utgangspunkt i regelen i byggeforskriften § 33 første ledd, men åpner likevel for at positiv utstrekning av GZ kan regnes opp til 40 grader. Samtidig innføres et differensiert krav der kortere positiv utstrekning kan kompenseres med høyere GZ-verdier.

Det samme prinsippet blir benyttet på det tredje nivået, jf. § 9 tredje ledd, som i utgangspunktet er ment for skip som er opprinnelig er designet for seilas i helt innelukket farvann, samt elver og innsjøer (maks 0,5 m).

Det fjerde og siste nivået gjelder for skip som ikke tilfredsstiller tredje nivå. Disse skipene vil i tillegg til bølgebegrensningen på 0,5 m også bli ilagt en geografisk tilleggsbegrensning. Slik begrensning kan enten være et bestemt fartsområde eller et nærmere angitt operasjonsområde.

¹¹ Gjennomgangen ble gjort for én lastekondisjon på bakgrunn av den dokumentasjonen Sjøfartsdirektoratet har på skipene i arkivet. På noen punkter er denne dokumentasjonen mangelfull, for eksempel når det gjelder angivelse av fyllingspunkter. Det er derfor mulig at direktoratet vil kreve mer informasjon innsendt før skipene kan sertifiseres etter den nye forskriften, og slike opplysninger kan medføre at resultatet av denne gjennomgangen vil måtte justeres.

¹² Skipene ble ikke vurdert opp mot begrensningen på 2,5 m, men det er ikke utenkelig at flere av skipene også tilfredsstiller disse kriteriene.

4.2 Stabilitetskriterier for skip under 15 m største lengde

Det har kommet forslag om å bruke stabilitetskriteriene for skip under 15 m (§ 10) også for større skip. Med bakgrunn i at de dynamiske egenskapene for mindre skip er betydelig annerledes enn for større skip kan Sjøfartsdirektoratet ikke se den faglige begrunnelsen for dette, og forslaget tas ikke til følge.

4.3 Fribord og lastelinjeforhold for skip største lengde 15 meter eller mer

På samme måte som i § 9, inntas en «sikkerhetsventil» i § 12 åttende ledd for å inkludere skip som eventuelt ikke oppfyller kriteriene som fremkommer av sjette ledd.

5. Kapittel 4 – Brannsikring

Kapittel 4 bygger på bestemmelsen i SOLAS kapittel II-2 regel 17 om alternativ design. Brannsikringsmålene som fremgår av § 16 kan oppnås enten ved å dokumentere at kravene i forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen er oppfylt, *eller* ved å lage en teknisk analyse som viser at sikkerheten mot brann er tilfredsstillende ivarettatt med alternative løsninger, se § 17.

Kravene til hvordan en slik teknisk analyse skal utarbeides og hva den skal inneholde finnes i forskriften § 18. SOLAS regel 17 viser til at den tekniske analysen skal utarbeides i henhold til MSC/Circ. 1002 «Guidelines on alternative design and arrangements for fire safety». Sjøfartsdirektoratet ser at dette sirkulæret i noen tilfeller kan være for omfattende for vernede skip, men rederiet må som et minimum uansett kunne dokumentere at den tekniske analysen er utarbeidet på bakgrunn av anerkjente metoder som er egnet til formålet.

6. Kapittel 5 – Redningsmidler

Kravene til redningsmidler i kapittel 5 bygger i hovedsak på de regler som i dag fremgår av forskrift 11. oktober 2004 nr. 1341 om redningsredskaper på passasjerskip (redningsforskriften). Særreglene for vernede skip når det gjelder krav til MOB-båt og installering av MES i redningsforskriften § 13 sjette ledd og § 15 fjerde ledd videreføres og forenkles.

6.1 § 19 – Krav til godkjenning av redningsmidler

Første ledd viderefører kravet som i dag følger av redningsforskriften § 6 første ledd, og som har vært i kraft siden 1. juli 2005. Siden forskriften også gjelder for skip som ikke tidligere har vært sertifisert for å føre passasjerer, er det nødvendig at Sjøfartsdirektoratet før nytt passasjersertifikat for vernet eller fredet skip utstedes gjennomgår eventuelt eksisterende redningsutstyr for å forsikre seg om at det er egnet til bruk for passasjerer. Annet ledd fastslår derfor at redningsmidler som er tatt om bord før forskriftens ikrafttredelse og som ikke er godkjent av teknisk kontrollorgan og rattmerket i henhold til skipsutstyrsforskriften, skal aksepteres av Sjøfartsdirektoratet før nytt passasjersertifikat for vernet skip utstedes. CE-merket utstyr vil for eksempel ikke bli akseptert.

Før en eventuell aksept kan det være nødvendig med en praktisk demonstrasjon, jf. § 19 tredje ledd, som er i hovedsak en videreføring av gjeldende rett, se redningsforskriften § 6 syvende og åttende ledd.

6.2 § 20 – Evakueringsanalyse

Forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip fastslår i § 4 første ledd bokstav c at rederiet skal sende inn evakueringsanalyse for passasjerskip. Sjøfartsdirektoratet har i dag praksis for å kreve at skip som fører mer enn 50 passasjerer skal utarbeide slik evakueringsanalyse i henhold til foreliggende veiledning. I § 20 presiseres dette. Bestemmelsen må ses i sammenheng med at forskriften ikke stiller noen bestemte krav til for eksempel bredde på dører, korridorer eller trapper, og dessuten at forskriften også gjelder for skip som ikke tidligere er bygget som passasjerskip. Det er derfor viktig at rederiet kan dokumentere at bemanningen faktisk kan håndtere en evakuering av de som skal være om bord.

Dersom analysen viser at det ikke er mulig å evakuere alle om bord i løpet av tidsfristen på 30 minutter, må passasjerantallet reduseres inntil det blir mulig.

6.3 § 21 – Redningsfarkoster med fri flyt arrangement

Paragraf 21 viderefører §§ 9 og 10 i redningsforskriften. For skip som skal operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 1,5 m aksepteres oppblåsbare, åpne, vendbare flåter som tilfredsstillende kravene i vedlegg 11 i HSC 2000. Dette er en endring i forhold til i dag, hvor åpne flåter bare aksepteres i fartsområde 3 og mindre.

Skip som opererer i vinterhalvåret skal ha lukkede flåter ved seilas utenfor fartsområde 3.

6.4 § 22 – Utstyr til bruk ved mann-over-bord-situasjoner

Paragraf 22 er utformet som en bestemmelse om operasjonsbegrensning og stiller betydelig enklere krav enn det som følger av § 13 i redningsforskriften.

I første ledd unntas alle skip under 24 m fra kravet til å føre MOB-båt. Det stilles ikke lenger krav til at det må gjennomføres en praktisk test med Sjøfartsdirektoratet til stede for å få innvilget fravik (men direktoratet kan kreve at det blir funksjonstestet, jf. § 19 tredje ledd). Rederiet har selv et ansvar for å gjennomføre øvelser slik at en mann-overbord-situasjon kan håndteres på en tilfredsstillende måte, og dette må kunne dokumenteres.

Annet ledd krever at skip med største lengde 24 m eller over og som opererer i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 1,5 m skal føre «egnet motorisert lettboat». Det stilles ikke nærmere krav til verken lettboat eller utsettingsarrangement, det vil si at ingen av disse behøver å være rattmerkede i henhold til skipsutstyrsforskriften. Så lenge tidskravet på fem minutter overholdes, kan rederiet selv velge hvordan lettbooten skal stues og sjøsettes. Også dette er en betydelig lempning i forhold til de regler som gjelder i dag.

I dag har redningsforskriften § 13 sjette ledd en bestemmelse om at vernede skip kan unntas fra krav til MOB-båt mot driftsbegrensninger som reduksjon i fartsområde, anvendelse kun i sommerhalvåret osv. Forskriften viderefører og forenkler dette unntaket ved at krav om rattmerket MOB-båt med rattmerket utsettingsarrangement bare inntreffer for skip over 24 m som skal operere i signifikant bølgehøyde på mer enn 1,5 m. Ved å overholde denne begrensningen kommer skipet inn under kravet i annet ledd og skal føre lettboat som nevnt over.

6.5 § 23 – Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båt

Paragraf 23 om MOB-båter gjelder bare for de skip som får krav til å føre MOB-båt, jf. § 22 tredje ledd.

6.6 § 24 – Marine evakueringssystemer (MES)

Paragraf 24 første ledd viderefører redningsforskriften § 15 første ledd. Annet ledd er en lempning i forhold til tidligere, ved at redningsflåter og løse sklier (som ikke nødvendigvis er typegodkjent som ett system) kan aksepteres dersom det foreligger bekreftelse fra produsenten på at komponentene passer sammen.

Tredje og fjerde ledd viderefører deler av redningsforskriften § 15 annet og tredje ledd, mens femte ledd viderefører § 17.

6.7 §§ 25–32

Paragrafene 25–32 bygger i det vesentlige på dagens regler i redningsforskriften §§ 16, 18 og 19–24.

6.8 §§ 33 og 34 – Hovedalarmsystem og PA-anlegg

I en nødssituasjon er det av viktighet å kunne alarmere passasjerene og ha mulighet til gi dem informasjon. Paragrafene 33 og 34 om hovedalarmsystem og PA-anlegg bygger på bestemmelsene i redningsforskriften §§ 25 og 26.

Når det gjelder hovedalarmsystem åpner redningsforskriften for at skip under 24 m og «sesongfartøy» (skip under 300 bruttotonn i fartsområde 1 i sommerhalvåret) kan gis fritak fra kravet, se nærmere § 25 fjerde og sjette ledd. I forskriften forenkles disse reglene i § 33 tredje ledd.

PA-anlegg kreves etter redningsforskriften § 26 på alle skip som kan føre mer enn 36 passasjerer, mens «sesongfartøy» kan gis fritak fra kravet dersom besetning og passasjerer kan varsles direkte fra bro. I forskriften forenkles disse reglene i § 34 tredje ledd.

6.9 §§ 35-39

Paragrafene 35-39 bygger på dagens regler i redningsforskriften §§ 27-29 og §§ 31-33.

7. Kapittel 6 – Beregning av passasjerantall og krav til passasjerområder

I § 40 inntas bestemmelser om beregning av passasjerantallet. Bestemmelsen er en sterk forenkling av de regler som i dag finnes i forskrift § 2. oktober 1972 nr. 4 om beregning av passasjerantall og om passasjerbekvemmeligheter §§ 8–12: For hver passasjer skal det være en fri dekkflate på minst 0,5 m². Det totale passasjerantallet vil også avhenge av størrelsen på mønstringsstasjonene (forskriften § 30 tredje ledd), hvor kravet er en fri dekkflate på minst 0,35 m² per person om bord. Ved beregningen av det største mulige passasjerantallet, må derfor disse bestemmelsene ses i sammenheng.

8. Kapittel 7 – Avsluttende bestemmelser

8.1 § 43 – Tegninger og dokumentasjon

Bestemmelsen fastsetter hvilke tegninger og dokumentasjon som skal sendes inn til Sjøfartsdirektoratet for at skipet kan bli sertifisert etter forskriften. Første ledd spesifiserer hva

som skal sendes inn, mens annet ledd åpner for at direktoratet også kan be om tilleggsinformasjon og ytterligere opplysninger.

8.2 § 44 – Overgangsbestemmelser

Sjøfartsdirektoratet ønsker et oversiktlig regelregime for vernede og fredede skip ved at disse skipene i fremtiden enten må oppfylle reglene som gjelder for å inneha ordinære sertifikater eller oppfylle kravene som følger av den nye forskriften (jf. alternativene 1 eller 2 nevnt i punkt 1.2 over).

For vernede skip som allerede er sertifisert med passasjersertifikat, og for eksempel er innvilget fravik fra gjeldende regelverk som følge av at skipet er vernet, introduseres i § 44 en overgangsregel. Så lenge det ikke gjøres endringer i forhold som ligger til grunn for det eksisterende sertifikatet, kan skipet seile på dette sertifikatet inntil det utløper. Innen sertifikatet utløper må skipet re-sertifiseres i henhold til den nye forskriften, eller det må undersøkes om skipet oppfyller kravene til ordinært sertifikat. På denne måten vil den nye forskriften innføres over tid.

Dersom skipet i dag for eksempel er sertifisert som for fartsområde 2 og det er ønskelig for rederiet å seile i et større fartsområde, kan skipet sertifiseres etter den nye forskriften. Det samme vil være et alternativ dersom det av ulike grunner ikke lenger er mulig eller ønskelig å oppfylle kravene for et ordinært passasjersertifikat.

9. Tilpasninger i eksisterende regler

Den nye forskriften for vernede eller fredede skip viderefører eksisterende særregler for disse skipene og introduserer noen nye. På disse områdene er det ikke lenger nødvendig å opprettholde unntakene for vernede skip i dagens gjeldende forskrifter, og disse unntakene blir derfor opphevet når Sjøfartsdirektoratet slutfører prosjektet med å restrukturere og oppdatere en rekke av forskriftene som direktoratet forvalter. Mange av disse forskriftene blir fastsatt i løpet av sommeren og trer i kraft noe senere.

På ett punkt er det likevel nødvendig å gjøre tilpasninger i eksisterende forskrifter: Maritime Labour Convention 2006, som trådte i kraft 20. august 2013 og ble gjennomført ved endring av forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innrednings- og om forpleiningstjenesten på skip, gjelder ikke for "ships of traditional build such as dhows and junks", se artikkel II nr. 4. Sjøfartsdirektoratet benytter dette handlingsrommet og unntar vernede skip som sertifiseres etter den nye forskriften fra virkeområdet til forskrift om innrednings- og om forpleiningstjenesten.

Dagens regler om gebyrfritak for vernede eller fredede skip vil gjelde uavhengig av om reder velger å sertifisere skipet etter den nye forskriften med særlige regler eller de ordinære forskriftene.

III. Økonomiske og administrative konsekvenser

Den nye forskriften forenkler på flere sentrale punkter reglene som tidligere gjaldt for vernede og fredede skip: I utgangspunktet aksepteres skipene konstruksjonsmessig som de er, noe som for eksempel betyr at de ordinære byggeforskrifter og bestemmelser om innredning (bredde på korridorer, helning på trapper, størrelse på lugarer osv.) ikke lenger gjelder for vernede skip som sertifiseres etter forskriften. Forskriften fastsetter særskilte regler vedrørende byggekrav, stabilitet, lastelinje og fribord, brannsikring, redningsmidler, beregning av passasjerantall og krav til

passasjerområder. I tillegg låses vernede skip som hovedregel ikke lenger til et bestemt fartsområde, men får en operasjonsbegrensning i form av maksimal bølgehøyde.

Hovedmålsettingen med endringene er at det skal bli enklere for rederier med vernede skip å føre passasjerer og dermed generere inntekter for vedlikehold og bevaring av skipet.

Sjøfartsdirektoratet skal fremdeles sertifisere og føre periodisk kontroll med vernede skip. I en overgangsperiode vil de nye reglene bety et merarbeid for direktoratet når eksisterende sertifikater til vernede skip skal konverteres til nytt passasjersertifikat for vernet eller fredet skip. Skip som allerede er sertifisert etter dagens gjeldende regler for vernede eller fredede skip, vil imidlertid relativt enkelt kunne sluses inn i den nye forskriften.

For vernede skip som skal sertifiseres for første gang vil den nye forskriften ikke medføre merarbeid for Sjøfartsdirektoratet i forhold til tidligere.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør

Vedlegg:

1. Forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører mer enn 12 passasjerer.
2. Høringsmatrise