

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
1	Riksantikvaren	§§1 og 2 b	Ikke logisk at forskriften ikke gjelder for fartøy som seiler i rutetrafikk på saltvann. Kan få omfattende konsekvenser for store deler av verneflåten på salt sjø.	<p>«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.</p> <p>Rutefart-begrensningen blir også benyttet i andre deler av det regelverket Sjøfartsdirektoratet forvalter for å begrense bruksområdet til et skip, se for eksempel § 2 annet ledd bokstav a i forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv.</p> <p>Rekkevidden av begrensningen er nærmere omtalt i fastsettelsesrundskrivet punkt 2.2.2.</p>
2		§ 3	Sertifikatene er ikke knyttet til ulike fartsområder, men til faktiske vær- og bølgeførhold. Ikke logisk å avgrense fartøyets seiling til sommerhalvåret. Ønsker at de nye sertifikatene skal gjøres gjeldende for hele året og at det er tilstrekkelig med operasjonsbegrensninger.	<p>Det er som utgangspunkt ikke ønskelig å la vernede skip som ikke har dokumentert konstruksjons- og utstysstandard etter de forskrifter som gjelder ikke-vernede skip operere helårig.</p> <p>Skillet sommer-/vinterhalvåret er en operasjonsbegrensning som delvis viderefører gjeldende rett.</p> <p>Forskriften gir en betydelig frihet til å planlegge aktiviteter i perioden 1. mai – 31.</p>

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
				<p>oktober. Skip som tidligere har vært sertifisert for helårig passasjertransport kan etter forskriften også operere i vinterhalvåret.</p> <p>I § 3 fjerde ledd inntas en unntaksbestemmelse om at også andre skip enn de nevnt i tredje ledd i særlige tilfeller også kan få enkelttillatelse til å seile i vinterhalvåret.</p>
3		§ 5	<p>Klarer ikke se rekkevidden av bestemmelsen. Ønsker at det tas med en setning om at krav i andre forskrifter som kommer i konflikt med antikvariske hensyn skal avklares i samråd med Riksantikvaren</p>	<p>Forvaltningsloven § 17 om utredningsplikt vil etter direktoratets syn dekke inn det punktet Riksantikvaren påpeker.</p> <p>I praksis vil rederiet og Riksantikvaren kunne presentere forslag til løsninger på eventuelle problemområder. Det skjer i dag og det vil også være anledning til å gjøre det i fremtiden.</p>
4		Kapittel 3	<p>Kravene utgjør en trussel for bruken av store deler av verneflåten og gjør det umulig for svært mange av de vernede og fredede fartøyene å få passasjersertifikat.</p> <p>Reglene er kompliserte, komplekse og ikke minst svært tekniske.</p> <p>Har fått utført beregninger som viser at fem konkrete fartøy ikke klarer å tilfredsstille flere av kravene.</p> <p>Ønsker at § 9 fjernes og at § 10 gjøres gjeldende for alle skip uavhengig av lengde, samt at krengekravet økes fra 10 til 12 grader.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet ser det som avgjørende å opprettholde en minimumsstandard angående stabilitet. Strukturen i § 9 anses som den mest brukervennlige metoden for å dokumentere en sikkerhetsstandard, slik at egnede operasjonsbegrensninger kan fastsettes. Alternativt må andre metoder for å bestemme fartøyets stabilitet benyttes som for eksempel modelltester eller numeriske analyser. Dette ser direktoratet ikke som en realistisk mulighet med hensyn til kostnad og tidsforbruk.</p>

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
				<p>Direktoratet har gjennomgått de foreslåtte stabilitetskriteriene på nytt og har gjort noen justeringer. For også å inkludere skip med den laveste standarden introduseres en «sikkerhetsventil» i fjerde ledd som åpner for å ilegge geografiske tilleggsgrensninger for å kompensere for manglende standard. Vi støtter ikke innspillet om å utvide virkeområdet til § 10.</p> <p>Kriteriet til krengevinkel med alle passasjerene på ugunstigste side (jf. §§ 9e) og 10) opprettholdes.</p> <p>Bakgrunnen for § 10 er å opprettholde en harmonisering med allerede gjeldende regelverk for passasjerskip, jf. byggeforskriften § 33. Dette kriteriet gir generelt lite informasjon om fartøyets dynamiske stabilitet (stabilitet i sjøgang). Vi har derfor ingen bakgrunn for å kunne implementere praktisk krengeprøve for alle fartøy som eneste krav stabilitetsdokumentasjon.</p> <p>Kriteriet til 10 graders krenkning må ses i sammenheng med § 9 e). Dette kriteriet må ses på både som en faktor med hensyn til passasjerkomfort og -sikkerhet. Kriteriet er et statisk krav til krengevinkel, men må ses i sammenheng med ukontrollerte</p>

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
				<p>passasjerbevegelser ved f.eks. ved brann eller andre spesielle omstendigheter. Det må da tas hensyn til faktorer som muligheten for fallskader, vedvarende rullebevegelse med bakgrunn i ytterligere passasjerforflytning til motsatt side og at høyden fra vannlinjen til eventuelle fyllingspunkt/dekkskant reduseres betraktelig. I tillegg er det mulig å dokumentere at det i nyere tid har forekommet ulykker relatert til intaktstabilitet på grunn av ukontrollert passasjerbevegelse. Sjøfartsdirektoratet anser ikke en krengevinkel over 10 grader til å være forenelig med sikker drift.</p>
5		§ 11	«Åpne skip» er ikke definert	<p>Bestemmelsen viser nå til Nordisk Båtstandard (1990), som definerer «åpen båt» i kapittel Y2. Ordlyden endres fra «skip» til «båt» i samsvar med ordlyden i båtstandard.</p> <p>I praksis vil trolig de fleste åpne båter operere under reglene for 12 eller færre passasjerer.</p>
6		§§ 22 og 23	<p>Moderne typegodkjent MOB-båtarrangement er plasskrevende, visuelt forstyrrende fremmedelementer som krever større inngrep i skipets originale arrangement.</p> <p>Må åpne for å benytte andre løsninger dersom dette på en fullgod måte kan oppfylle samme funksjon, jf. slik kravene er foreslått opp til 1,5 m bølgehøyde.</p>	<p>Skip som ikke fører typegodkjent MOB-båt med eget utsettingsarrangement kan i følge forskriften operere innenriks i Norge i alle fartsområder med en bølgebegrensning på 1,5 m.</p> <p>Dette er i seg selv en stor oppmykning av reglene som gjelder i dag, og</p>

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
				Sjøfartsdirektoratet ser ikke grunn til å øke denne grensen ytterligere.
7		§§ 24 og 25	MES er plasskrevende fremmedelementer, og det bør åpnes for at regelverket kan ivaretas gjennom andre løsninger.	Forskriften åpner for alternative løsninger i § 24 første og annet ledd.  Paragraf 25 gjelder bare skip som får krav til MES jf. § 24.
8		§ 30	For skip som kun seiler i dagslys er det en selvfølge at krav om belysning bortfaller.	Rømningsveier kan være korridorer og trapper inne i skipet uten dagslys. Hovedsesongen varer til 31. oktober når kveldene begynner å bli mørke. I tillegg vil enkelte av skipene også kunne seile i vinterhalvåret.
9		§ 43	Ber om at § 43 bokstav c strykes	Slettes ikke, jf. kommentarene til punkt 4.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
10	Norsk Forening For Fartøyvern	Generelt	Vi må imidlertid uttrykke vår forundring over direktoratets holdning og intensjon når man ser hvilket faktagrunnlag man velger å bruke i Navigare: «Vederlagskravet oppfattes vidt, slik at det også omfatter situasjoner der driften av skipet finansieres ved offentlige tilskudd, medlemskap i foreninger osv. istedenfor ved kontant betaling.»	Som det fremgår av punkt 4.2 i høringsbrevet av 29. mai 2013 er dette en uttalelse i skipssikkerhetslovens forarbeider, som Sjøfartsdirektoratet naturligvis må forholde seg til.
11			Det er ikke laget et eget kapittel om bemanning og kvalifikasjoner. Da den nye kvalifikasjonsforskriften var ute på høring henviste direktoratet alle kommentarer fra foreningen til den egne forskriften for vernede eller fredede skip.	Krav til bemanningens kvalifikasjoner har ikke blitt vurdert i denne omgang.  Spørsmålet om kvalifikasjonskravene må vurderes av underavdeling for utdanning, sertifisering og bemanning.
12		§ 1	Det fremgår så vidt vi ser ikke av utkastet hvordan man skal forholde seg til fartøy som er vernet/fredet, men som IKKE fører passasjerer. Skal disse betraktes som «Fritidsfartøy» selv om disse kan være over 24 meter?	Dette er omtalt i punkt 4 i høringsbrevet av 29. mai 2013. Fritidsfartøy over 24 m vil bli behandlet på samme måte som ikke-vernede fritidsfartøy over 24 m.
		§ 1	Skillet mellom innsjøer og elver, versus saltvann virker kunstig og uforståelig.	Se kommentarer til punkt 1.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
13		§ 2	«MoU»: Memorandum of Understanding, avtale inngått mellom Norge og andre europeiske sjøfartsnasjoner. MoU'en regulerer bl.a. disse avtalelandenes gjensidige anerkjennelse av nasjonale sertifikater utstedt til vernede skip. Men MoU'en har omfattende vedlegg som spesifiserer forhold omkring bemanning, fartsområder,sertifikatfornyelser, osv. MoU'en MÅ innarbeides i verneforskriften, ellers fremstår sjøfartsdirektørens internasjonale arbeid og påfølgende signatur som ubetydelig og bortkastet!	Aksept av utenlandske sertifikater må vurderes i henhold til havnestatsforskriften, og hører ikke hjemme i en forskrift med krav til norske vernede & fredede skip.  Hovedprinsippene fra MoU er innarbeidet i forskriftsutkastet, og det er derfor ikke nødvendig med noen henvisning til denne avtalen.
14		§ 3	Vi har museal aktivitet, formidling av kystkultur og lignende arrangementer hele året; eksempelvis Lofotfiske, VM i skreifiske, julebåt, sesongåpning, etc. Når forskriften allikevel knyttes opp mot bølgehøyde fremstår en datobegrensning som unødvendig og ulogisk.  § 3 annet ledd bør slettes.	Se kommentarer til punkt 2.
15		§ 4	Dette virker som en tredobbel sikring/ansvarsfraskrivelse fra direktoratet. Ifølge lovverket vil det uansett påligge skipsføreren å planlegge for en sikker reise, fartøy og alle forhold tatt i betraktning. Dette ansvar kan ingen operasjonsbegrensning i denne eller andre forskrifter frata ham. Paragrafen fremstår som unødvendig og kan fjernes.	Bestemmelsen er svært sentral i forskriften: Manglende oppfyllelse av konstruksjons- og utstyrskrav som gjelder ikke-vernede skip skal kompenseres med operasjonsbegrensninger.  Sjøfartsdirektoratet sertifiserer skipet og fastsetter de begrensninger skipet kan operere under. Innenfor disse rammene er det skipsføreren ansvar å navigere trygt (jf. skipssikkerhetsloven §§ 11 og 14).

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
16		§ 5	<p>Denne er vanskelig å se den hele rekkevidden av. Vi kan fort komme ut for situasjoner hvor utenforstående forskrifter kommer i konflikt med antikvariske hensyn og det primære formål om å «bevare mest mulig av fartøyets opprinnelige arrangement.» Det må inn en formulering som tar hensyn til dette.</p>	<p>Forskriften gir særregler på områder som tradisjonelt sett har vært kilde til diskusjon for vernede skip (byggekraft, innredning, redningsmidler etc.).</p> <p>På områder der forskriften ikke har særregler, vil også andre forskrifter få anvendelse avhengig av virkeområdet i den enkelte forskrift.</p> <p>På dette punktet videreføres gjeldende rett.</p>
17		§ 9	<p>Hele § 9 er problematisk og ifølge beregninger som NFF sammen med Riksantikvaren har fått gjort vil flere av våre vernede/fredede passasjerskip ikke tillates å seile med bølgehøyde 0,5 meter. Flere vil ikke tillates å seile med 1,5 meters bølgehøyde, men de samme fartøyene tillates å seile med bølgehøyde 2,5 meter. Vi ser også eksempler på at 100 år gamle fartøy som har seilt med passasjerer i værharde strøk ikke tilfredsstillende kravene hverken for 0,5meter, 1,5 meter eller 2,5 meter!</p> <p>Fartøyene i denne oppstillingen er kontrollberegnet ihht den foreslåtte regelen for L&gt;15 meter. Resultatet viser i all sin gru hvordan regelen ville slå ut, ved at fem fartøy som til sammen har seilt i tildels værharde strøk i ca 600 år - de skal nå ikke få seile med bølgehøyder på 0,5 og 1,5 meter!</p>	<p>Se kommentarer til punkt 4.</p>



## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
18		§ 10	Denne § 10 bør som nevnt ovenfor gjøres gjeldende for alle skip som forskriften omhandler, uten begrensning i lengde. Samtidig må maksimal krengevinkel økes fra 10° til 15°. Om 15° ikke kan aksepteres for alle bølgehøyder, burde det iallefall være kurant for fartøy som sertifiseres for bølgehøyder under 0,5 meter dvs de som seiler på elver, innsjøer og helt innelukkede fjorder.	Se kommentarer til punkt 4.
19		§ 11	Det finnes ingen vernede / fredede skip som er åpne og som skal sertifiseres med mer enn 12 passasjerer. Dermed kan §11 fjernes.	Forskriften må ta høyde for at det i fremtiden kan finnes slike skip.  Se ellers kommentar til punkt 5.
20		§ 12	Denne dekkes av §6 «Grandfather clause» og hele paragrafen kan følgelig fjernes!	Som et utgangspunkt skal byggekravene som gjaldt når fartøyet ble bygget være gjeldende.  Sjøfartsdirektoratet anser derimot at § 12 må opprettholdes for å sikre en minimumsstandard på fribord og værtett integritet (jf. §§ 9 og 10). Dette er også viktig sett i lys av § 9 for å kunne bestemme oppdriftsgivende volum.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
21		§ 13	Denne dekkes av §6 «Grandfather clause» og hele paragrafen kan følgelig fjernes!	Se kommentarer til punkt 20.
22		§ 14	Dette er uaktuelt i forbindelse med vernede / fredede skip. Paragrafen kan fjernes.	Kan ikke se hva som ligger til grunn for denne argumentasjonen.
23		§ 15	Denne paragrafen hører naturlig hjemme sammen med en revidert §10 og disse to paragrafene bør slås sammen.	Se kommentar til punkt 4.
24		§ 22 tredje ledd	Løsninger med rattmerket MOB-båt viser seg i praksis å være plasskrevende og har en utforming/ farge som blir et fremmedelement ombord i skip som er vernet/fredet. Det bør gis rom for at hvis man kan benytte andre av skipets redningsmidler/lettbåter i denne funksjon. Denne alternative løsningen må kunne demonstreres på en tilfredsstillende måte, og da skal slike arrangement aksepteres, uavhengig av rattmerking. (Ref.: Granvin-saken).	Se kommentar til punkt 6.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
25		§ 23	OK, bortsett fra krav om rattmerking. Se merknad til §22.	Se kommentarer til punkt 24.
26		§ 25	Dagens kommersielt tilgjengelige MES-systemer er utviklet for og tilpasset moderne skipsdesign. De er plasskrevende og tildels svært vanskelige å plassere ombord i et vernet skip på en måte som gjør at de kan fylle sin rolle. Paragrafen bør formuleres slik at den gir større rom for å finne likeverdige løsninger, ut fra forholdene ombord i det enkelte skip.	Se kommentarer til punkt 7.
27		§§ 26, 27, 28 og 29.	Dette anses tilfredsstillende dekket andre steder, bl.a. Forskrift 15. september 1992 nr. 700 om redningsredskaper m.m. på passasjerskip. Kan etter vårt syn fjernes.	Forskriften gir «særlige regler» for vernede skip blant annet når det gjelder redningsmidler. 700-forskriften vil således ikke gjelde for vernede skip.  700-forskriften gjelder heller ikke i dag for vernede skip.
28		§ 30	Dette er OK for skip som skal seile i mørke. For skip som kun benyttes til seilas i dagslys skulle det være unødvendig.	Se kommentar til punkt 8.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
29		§ 31	Skulle være OK, men av antikvariske hensyn anmodes om å unngå overdreven bruk av IMO-symboler.	Sjøfartsdirektoratet kan vanskelig se at merking med nødvendige IMO-symboler vil ødelegge opplevelsen av fartøyene.
30		§§ 32, 35, 36, 37 og 38.	Dette anses tilfredsstillende dekket i andre forskrifter og kan følgelig utelates.	Se kommentar til punkt 27.
31		§ 40	Dette skulle være tilfredsstillende dekket i andre forskrifter og kan følgelig sløyfes.	Forskriften gir «særlige regler» for vernede skip blant annet når det gjelder beregning av passasjerantallet.  Innredningsforskriften vil ikke gjelde vernede eller fredede skip.
32		§ 41	Skulle være OK, men av antikvariske hensyn anmodes om å unngå overdreven bruk av IMO-symboler.	Se kommentar til punkt 29.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
33		§ 43	Dette er OK, med unntak av bokstav c) som refererer til avsnitt som ihht våre tidligere kommentarer bør utgå i sin helhet.	Se kommentar til punkt 4.
34		§ 44	Dette skulle være OK, selv om det strengt tatt anses som unødvendig.	Bestemmelsen er nødvendig for å få en smidig overgang til de nye reglene.
35	Foreningen S/K Boy Leslie		<p>Ønsker å bruke fartøyet dels til passasjerbefordring og dels som fritidsfartøy i utlandet med medlemmer. Mener direktoratets standpunkt "Et skip med passasjersertifikat (mer enn 12 passasjerer) kan derfor ikke veksle mellom å være «fritidsfartøy» og skip i næringsvirksomhet. Dette innebærer at begrensningene i passasjersertifikatet alltid skal overholdes." er lite smidig.</p> <p>Tre forslag</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ansvaret legges direkte på skipsføreren, den enkelte skipsfører er ansvarlig for at skipet følger alle punkter i forhold til sertifikatkravene i den perioden det reelt driver passasjertrafikk. (liberale)</li> <li>• Skipsføreren/rederiet sender inn</li> </ul>	<p>Spørsmålet om når begrensningene i et passasjerskipssertifikat skal overholdes gjelder alle skip, og må løses på samme måte uavhengig av om skipet er vernet eller ikke.</p> <p>Se nærmere i punkt 2.3.5 i fastsettelsesrundskrivet.</p>

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
			<p>søknad/informasjon til sjøfartsdirektoratet om at skipet i en tidsbegrenset periode benyttes som fritidsbåt. Denne henvendelsen bekreftes av sjøfartsdirektoratet. (konservative)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det etableres ett online system der det enkelte fartøyet kan logge seg på via nettet for så å definere sin status som enten passasjerskip eller fritidsbåt etter behov. (moderne)</li> </ul>	
36		Kapittel 3	Stabilitetskrav for strenger?	Se kommentarer til punkt 4.
37			Henvisning til EMH, The Barcelona Charter?	Se kommentar til punkt 13.
38		§ 1	Synes unntaket for rutegående trafikk er merkelig, og ber om en bedre avklaring. Eksempelvis bør en kunne gå i rute under festivaler og lignende. Gjenskapet rutene fra 50 tallet er for lite inkluderende.	Se kommentar til punkt 1.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
39		§ 24	Krave om å kunne evakuere over begge skipsidene både lo og le er absurd på mindre seilfartøy der bredde ikke er mer en 5-6 meter. Å evakuere over lo side vil være eksempel på ekstremt dårlig sjømannskap. Det bør derfor tilføyes at det kan gis dispensasjon fra kravet om evakuering over begge skipssider dersom dette åpenbart ikke er formålstjenelig.	Dette er en videreføring av krav som allerede har vært i kraft i flere år. Direktoratet har ikke registrert praktiske problemer med dette kravet tidligere, og ser ikke grunn til på å endre på dette.
40	Norsk Veteranskibsklub		For «Børøysund»s vedkommende ser det ut til at skipet ikke lenger vil kunne seile i det hele tatt.	Se kommentarer til punkt 4. Det er nå inntatt en «sikkerhetsventil» i § 9 som gjør at også skip med den laveste standarden kan inkluderes i forskriften.
41		§ 1	Innledningsvis står det at forskriften skal kun gjelde for norske skip som er vernet eller fredet av Riksantikvaren og som kan føre mer enn 12 passasjerer i innenriks fart. Det er med andre ord en rekke vernet fartøyer som faller utenfor forskriftens virkeområde. Det har aldri vært intensjonen fra oppdragsgiver.  Forskriften skal heller ikke gjelde for fartøyer som går i en eller annen form for rutetrafikk i saltvann, men seiler du i rutefart på en innsjø, kan forskriften legges til grunn. Dette virker ulogisk og kan umulig være motivert ut fra sikkerhetsmessige forhold.	Vernede skip som ikke er omfattet av forskriftens virkeområde er omfattet av andre regler. Dette er omtalt i punkt 4 i høringsbrevet av 29. mai 2013.  Se ellers kommentarer til punkt 1.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
42		§ 3	I § 3 står det at vernet eller fredet skip skal ha passasjersertifikat i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om besiktelser. Dette må vel bero på en skrivefeil. Det er jo ikke noe krav til at disse fartøyene skal ha passasjersertifikat selv om det for de aller fleste eiere er et mål.	Paragraf 3 gjelder naturligvis bare de skip som er omfattet av forskriften.
43		Kapittel 3	Hele kapittel 3 om stabilitet, lastelinje og fribord bør sløyfes. Det bør være innlysende at et fartøy som har fungert uten alvorlige uhell i over 50 eller 100 år – til alle årstider og under ulike forhold – har tilfredsstillende stabilitet. Det finnes heller ikke statistikk som skulle tilsi at dårlig stabilitet har ført til ulykker og forlis når det gjelder passasjerskipsflåten.	Se kommentarer til punkt 4.
44		Kapittel 3	Stabilitetskapitlet legger opp til at fartøyene skal kunne operere innenfor maksimal bølgehøyde på henholdsvis 0,5 –1,5 eller 2,5 meter alt etter hvordan stabiliteten beregnes ut fra en pålagt krengeprøve. I tillegg er det en rekke krav til lukningsmidler, karm- og terskelhøyder, lufterørs- og ventilasjonshøyder, lenseportareal og overbordventiler for sanitære avløp som er angitt i Lastelinjekonvensjonen av 1966 (eventuelt 1930-konvensjonen). For enkelte fartøyer vil dette innebære at den maksimalt tillatte bølgehøyde blir 0,5 meter eller kanskje at fartøyet ikke får passasjersertifikat i det hele tatt med mindre man foretar ombygginger eller endringer. Dette vil da lett komme i konflikt med de opprinnelige byggekravene og de antikvariske retningslinjene Riksantikvaren har pålagt eieren å følge.	Se kommentarer til punkt 4.



## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
45		§ 4	Et fastsatt krav til maksimal signifikant bølgehøyde for de ulike vernet fartøyene er lite hensiktsmessig fordi bølgehøyde er en relativt uforutsigbar størrelse og vanskelig å måle. Dersom bølgehøyde likevel skal brukes som operasjonsbegrensning, bør dette vurderes individuelt i forhold til fartøytype, størrelse og den virksomhet/fartsområde fartøyet tradisjonelt har operert i. At de vernet hurtigruteskipene for eksempel ikke skal kunne seile i høyere bølger enn 2,5 meter, virker unødvendig strengt.	Operasjonsbegrensninger i form av maksimal signifikant bølgehøyde har blitt benyttet for hurtiggående fartøy i en årrekke, og fungerer der etter hensikten. Direktoratet antar derfor at en slik ordning også vil fungere for vernet skip, selv om et element av skjønn vil måtte inngå i skipsførerens vurderinger.  Sjøfartsdirektoratet er ikke enig i at forskriftens øvre begrensning på 2,5 m signifikant bølgehøyde er unødvendig streng.
46		§ 31	Selvlysende IMO-skilt kan lett bli for dominerende og skjemma den kulturhistoriske opplevelsen. Det har gått inflasjon i moderne IMO-skilting og symboler og det er delte meninger om dette faktisk bidrar til økt sikkerhet eller bare skaper forvirring. Det viktige er uansett at besetningen får skikkelig opplæring i hvor utstyret befinner seg og hvordan det skal brukes.	Se kommentar til punkt 29.
47		§ 22	Det bør videre være mer individuelle løsninger når det gjelder krav til MOB-båt. Originale lett båter eller arbeidsbåter bør kunne godtas dersom mannskapet viser at de behersker utsetting og håndtering av mann-over-bord-situasjoner innen en bestemt tidsramme. Dette bør godtas uten at den maksimale tillatte bølgehøyde settes til 0,5 meter.	Se kommentarer til punkt 6.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
48	Forbundet Kysten	Kapittel 3	Rigide stabilitetskrav overfor skip som gjennom mange tiår har vist at de mestrer de forhold de går under, blir for oss historieløst og viser manglende respekt for tidligere båtkonstruktører og deres vurderinger. Rapporten som Multiship Consulting fikk laget for Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern, viser at de reglene som er lagt fram ikke fungerer etter hensikten. Det gjør at Forbundet KYSTEN stiller seg bak den kritikken Riksantikvaren og Norsk Forening for Fartøyvern kommer med og følger NFF sine anbefalinger på dette punkt.	Se kommentarer til punkt 4.
49	Miljøverndepartementet	Kapittel 3	Mener enkelte bestemmelser i forslaget fortsatt er utfordrende. Dette gjelder særlig utkastets kapittel 3 § 9. Miljøverndepartementet støtter Riksantikvarens høringsuttalelser og ber om at sjøfartsdirektoratet tar hensyn til Riksantikvarens innspill.	Se kommentarer til punkt 4.
50	Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap	§ 6	Ønsker at en veiledning eller rundskriv til forskriften skal fremgå at «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 <a href="http://www.dsb.no">www.dsb.no</a> .»	Som en påminnelse tas dette punktet inn i punkt 2.5 i fastsettelsesrundskrivet.

## VEDLEGG 2

### Høringsmatrise til forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer

Nr.	Fra	§	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratets kommentarer
51	De sjøkyndiges forbund	§§ 2c, 9, 10, 11 og 22	<p>Definisjonen på signifikant bølgehøyde er: Den gjennomsnittlige høyden av den høyeste tredel bølgehøyder observert i en gitt periode. Denne perioden er normalt på 20 minutter. Kapteinen har ingen mulighet for å kunne utføre denne observasjonen. Han må derfor forholde seg til Kystvarsler og yr.no, problemet er at Meteorologisk institutts varsler ikke er basert på observasjoner, men er en modellert prognose.</p> <p><b>Konklusjon:</b> Det bør finnes en annen metode for å angi tillat bølgehøyde for å kunne operere vernede skip, muligens "Antatt største bølgehøyde".</p>	Se kommentarer til punkt 45.
52		§§ 16, 17 og 18	<p>Fartøyene anbefales å ha et vannbasert slukkeanlegg i maskinrom for stasjonære anlegg som kan utløses automatisk uavhengig om maskinrommet er bemannet eller ikke.</p>	<p>Paragraf 17 fastsetter at brannsikringsmålene kan oppnås enten ved at fartøyet oppfyller kravene i forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 eller ved at rederiet utarbeider en teknisk analyse som viser at sikkerheten ivaretas med alternative løsninger.</p> <p>1296-forskriften krever ikke at alle skip skal ha slukkeanlegg i maskinrom, og det er derfor ikke aktuelt å innføre et generelt krav om dette i den nye forskriften.</p>