

## VEDLEGG 1

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

#### I

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

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2 tredje ledd bokstav e, jf. § 2 fjerde ledd og §§ 6, 9, 11, 13, 14 og 15, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590.

### Kapittel 1 – Innledende bestemmelser

#### § 1. Virkeområde

(1) Forskriften gjelder for norske skip som er vernet eller fredet av Riksantikvaren og fører flere enn 12 passasjerer i innenriks fart.

(2) Forskriften gjelder ikke for skip i rutetrafikk utenfor innsjøer og elver.

#### § 2. Definisjoner

I denne forskriften betyr:

- a) «*LSA-regelverket*»: Det internasjonale regelverket om redningsredskaper fastsatt av den Internasjonale sjøfartsorganisasjonens maritime sikkerhetskomite ved resolusjon MSC-res.48(66), endret ved MSC-res.207(81), MSC-res.218(82), MSC-res.272(85), MSC-res. 293(87) og MSC.res.320(89).
- b) «*Rutetrafikk*»: En rekke seilinger for å sikre forbindelsen mellom to eller flere havner, enten etter en offentlig rutetabell eller med slik regelmessighet eller hyppighet at de fremstår som en systematisk rekke seilinger.
- c) «*Signifikant bølgehøyde ( $h_s$ )*»: den gjennomsnittlige høyden av den høyeste tredel bølgehøyder observert i en gitt periode.
- d) «*SOLAS*»: Den internasjonale konvensjon 1974 om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, sist endret ved IMO-resolusjon MSC.317(89).

#### § 3. Sertifisering

(1) Vernet eller fredet skip skal ha passasjersertifikat. Skipets operasjonsbegrensninger og status som vernet eller fredet skal fremgå av sertifikatet.

(2) Passasjersertifikatet for vernet eller fredet skip gjelder for perioden 1. mai – 31. oktober (sommerhalvåret). Sertifikatet utstedes for liten kystfart. For skip som kommer inn under § 9 fjerde ledd eller § 12 åttende ledd, utstedes sertifikatet med nærmere bestemte geografiske begrensninger.

(3) For skip som har helårig passasjersertifikat eller sikkerhetsertifikat for passasjerskip på det tidspunkt skipet sertifiseres etter denne forskriften, gjelder passasjersertifikatet for vernet eller fredet skip også for perioden 1. november – 30. april (vinterhalvåret). For denne delen av året videreføres fartsområdebegrensningene som gjaldt i skipets siste gyldige sertifikat i det nye passasjersertifikatet for vernet eller fredet skip.

(4) Sjøfartsdirektoratet kan i særlige tilfeller gi tillatelse til at skip som er sertifisert for sommerhalvåret også kan seile enkeltturer eller delta på bestemte arrangementer med passasjerer i vinterhalvåret. Slik tillatelse kan bare gis dersom det er sikkerhetsmessig forsvarlig og turens formål har sammenheng med skipets opprinnelige bruk.

## VEDLEGG 1

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

#### § 4. Operasjonsbegrensninger

(1) Sjøfartsdirektoratet fastsetter den maksimale signifikante bølgehøyden (0,5 m, 1,5 m eller 2,5 m) som skipet kan operere i, jf. kapittel 3 og 5. Skipsføreren skal ved planleggingen av den enkelte seilas sørge for å innhente relevante værdata som dokumenterer at operasjonsbegrensningene blir overholdt.

(2) Sjøfartsdirektoratet kan fastsette ytterligere operasjonsbegrensninger for skip som har dispensasjon fra krav i andre forskrifter, jf. § 5.

#### § 5. Forholdet til andre regler

På de områder hvor det ikke er gitt særlige regler i denne forskriften, skal skip som er vernet eller fredet oppfylle krav i øvrige relevante forskrifter gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven.

### Kapittel 2 – Byggekrav

#### § 6. Generelle byggekrav

(1) Skipets skrog, overbygninger, dekkshus, styrehus, hoved- og hjelpemaskineri, generatorer, styremaskin, pumper, rørsystemer osv. skal minst oppfylle de byggekrav som gjaldt da skipet ble bygget.

(2) Opprinnelige arrangementer og utstyr med opprinnelige fungerende funksjoner som er eller tas om bord skal ikke være til hinder for utstyr som kreves etter denne forskriften.

### Kapittel 3 – Stabilitet, lastelinje og fribord

#### § 7. Generelle krav til stabilitet

(1) Alle skip skal være bygget slik at de får tilstrekkelig stabilitet og forsvarlig trim, og slik at slagside unngås, i alle aktuelle lastetilstander.

(2) Ballast skal være slik plassert og sikret at den ikke kan forskyve seg. Permanent ballast skal ikke være flytende eller pumpbar.

(3) Skipet skal underkastes en krengeprøve for fastleggelse av lettskipsdata.

(4) Sjøfartsdirektoratet kan tillate at krengeprøven blir sløyfet for det aktuelle skip, forutsatt at grunnleggende lettskipsdata kan fås fra krengeprøvene for søsterskip og det påvises til Sjøfartsdirektoratets tilfredshet at pålitelige opplysninger om stabiliteten til det skip som har fått dispensasjon kan skaffes fra slike grunnleggende data, jf. § 8 tredje ledd.

#### § 8. Fastsettelse av lettskipsdata

(1) Ved utførelse av krengeprøver og deplasementsmålinger skal Sjøfartsdirektoratets prosedyrer legges til grunn. Rapport skal fylles ut i fastsatt skjema.

(2) Beregningen av lettskipsdataene skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet før skipet settes i fart.

(3) Hvis det gis tillatelse til å sløyfe krengeprøve i henhold til § 6 fjerde ledd, skal det utføres en deplasementsmåling. Dersom resultatet av deplasementsmålingen viser avvik fra det tilsvarende resultatet for søsterskipene, skal krengeprøve avholdes.

## VEDLEGG 1

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

(4) Hvis skipets utforming er slik at det er grunn til å anta at en krengeprøve utført etter vanlige prosedyrer ikke vil gi pålitelige lettskipsdata, skal Sjøfartsdirektoratet kontaktes.

(5) For skip som har undergått mindre forandringer eller ombygginger, vil Sjøfartsdirektoratet kunne vurdere om tidligere fastsatte lettskipsdata kan aksepteres med korreksjon for de forandringer som er gjort.

#### § 9. Intakt stabilitet for skip med største lengde 15 meter eller mer

(1) Skip som skal operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 2,5 m, skal i enhver lastetilstand, når krysskurver er beregnet med fri trim, oppfylle følgende krav:

- a) Arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) skal være minst 0,055 meterradianer regnet opp til en krengevinkel på 30 grader og minst 0,09 meterradianer regnet opp til 40 grader eller fyllingsvinkelen dersom denne er mindre enn 40 grader. I tillegg skal arealet under GZ-kurven mellom krengningsvinklene 30 grader og 40 grader, eller mellom 30 grader og fyllingsvinkelen dersom denne er mindre enn 40 grader, være minst 0,03 meterradianer.
- b) Rettende arm (GZ) skal være minst 0,20 m ved en krengevinkel lik eller større enn 30 grader.
- c) Krengevinkelen hvor rettende arm har størst verdi, ( $GZ_{maks}$ ), bør være større enn 30 grader, og skal aldri være mindre enn 25 grader.
- d) Initialmetasenterhøyden (GM) skal være minst 0,15 m.
- e) For passasjerskip skal krengevinkelen ikke overskride 10 grader når alle passasjerene plasseres i skipets ene side på ugunstigste måte.

(2) Skip som skal operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 1,5 m behøver ikke oppfylle kravene i første ledd bokstav a, b og c. Arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) skal da være minst 0,055 meterradianer for fartøy med en positiv utstrekning av GZ opp til 20 grader og 0,065 meterradianer for fartøy med en positiv utstrekning av GZ opp til 40 grader. Dersom positiv utstrekning av GZ avsluttes mellom 20 og 40 grader skal krav til areal under GZ-kurven bestemmes ved formelen:

$$\text{minimum areal} = 0,055 + 0,0005 (\text{positiv utstrekning} - 20),$$

der positiv utstrekning regnes opp til vinkelen der GZ er lik null, eller fyllingsvinkel.

(3) Skip som skal operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 0,5 m behøver ikke oppfylle kravene første ledd bokstav a, b og c. Skipets fyllingsvinkel skal da ikke inntreffe før en krengevinkel på 20 grader men ikke mindre enn rullevinkelen gitt i Regelverket for intakt stabilitet, 2008, part A, regel 3.4. I tillegg skal arealet under kurven for rettende arm (GZ-kurven) være minst 0,025 meterradianer opp til 20 grader.

(4) Skip som ikke oppfyller kriteriene i tredje ledd annet og tredje punktum kan etter individuell vurdering operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 0,5 m mot at sikkerheten blir ivaretatt med geografiske tilleggsbegrensninger.

#### § 10. Intakt stabilitet for skip med største lengde under 15 meter

(1) Skip med største lengde under 15 meter skal gjennomgå en forenklet krengeprøve. Skipet skal under krengeprøven være ferdig utrustet og ha vekter om bord tilsvarende største passasjerantall plassert på ugunstigste måte. For skip hvor eventuell last har høyt beliggende tyngdepunkt, skal lasten eller tilsvarende vekter være om bord under den praktiske krengeprøven. Krengevinkelen skal ikke overstige 10 grader når alle passasjerer plasseres på skipets ene side på den ugunstigste måte.

## VEDLEGG 1

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

Krengningen skal ikke redusere fribordet slik at dette blir mindre enn halve fribordet for ukrenget skip.

(2) Skip som tilfredsstillter kravene i første ledd kan operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 2,5 m.

#### § 11. Intakt stabilitet for åpne båter

Åpne båter som definert i Nordisk Båtstandard (1990) kapittel Y2 skal tilfredsstillte krav til fribord og stabilitet i Nordisk Båtstandard (1990) kapittel Y3 og Y31, og ikke operere i områder der signifikant bølgehøyde overstiger 0,5 m.

#### § 12. Fribord og lastelinjeforhold for skip med største lengde 15 meter eller mer

(1) Fribord for skip med største lengde 15 meter eller mer skal være minst 100 mm, og fastsettes på grunnlag av skrogstyrke, største nedlasting som stabiliteten er godkjent for, lysventilers plassering i skipssiden m.v. Merker for felles sommer- og vinterfribord og dekkslinje skal være påført skipssidene i henhold til merkeskjema. Reduksjon i fribordet for ferskvann skal maksimalt være 1/48 av det dypgående som tilsvarer det fastsatte fribord.

(2) Unntatt fra bestemmelsene i første ledd er skip som ikke fører noen form for last og ikke har rom eller annen plass for føring av last, men som kun befordrer passasjerer med vanlig reisegods. For slike skip skal styrke og stabilitet baseres på den nedlasting skipet vil få med fullt antall passasjerer om bord, inkludert reisegods.

(3) Skip som oppfyller alle krav til lukningsmidler, karm- og terskelhøyder, lufterørs- og ventilasjonshøyder, lenseportareal og overbordventiler for sanitære avløp som er angitt i Lastelinjekonvensjonen av 1966, kan operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 2,5 m.

(4) For skip med fribord større enn 100 mm, kan krav til karm- og terskelhøyder, lukningsmidler, lenseportareal m.v. i Lastelinjekonvensjonen av 1966 tillempes slik det fremgår av femte og sjette ledd.

(5) Skip som skal operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 1,5 m skal oppfylle følgende krav:

- a) Terskelhøyde og dør til maskinrom skal være 380 mm. Døren skal minst være av spruttett type eller tilsvarende, og skal slå utover. Dersom døren er utsatt plassert skal terskelhøyden være 600 mm med dør av værtett type eller tilsvarende.
- b) Terskelhøyden for dør til innredning skal være 100 mm. Dører skal være av spruttett type eller tilsvarende, og skal slå utover. Platedør kan benyttes når terskelhøyden er 380 mm og derover, og dersom ikke kravet til fyllingsvinkel krever værtette lukningsmidler.
- c) Vinduer i dekkshus/overbygninger på fribordsdekk som beskytter nedganger til under dekk skal ha hengslede blindlokk.
- d) Lenseportareal skal være i henhold til lastelinjekonvensjonen. Korreksjon for høy skanseledning kreves ikke. For skip med overbygget og lukket baugparti, tillates lenseportarealet redusert med 30 % i forhold til ovenstående.
- e) Med minimum fribord tillates ikke reduksjon i terskelhøyder for dører i henhold til bokstav a og bokstav b, platedør til innredning i henhold til bokstav b siste del, samt reduksjon i lenseportarealet i henhold til bokstav d. For å sikre en effektiv drenering av dekk, kan det i tillegg

## VEDLEGG 1

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

være aktuelt ikke å tillate skanseledning høyere enn standard høyde (1 m), eventuelt at det helt, eller delvis anordnes rekkverk.

(6) Skip som skal operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 0,5 m skal oppfylle følgende krav:

- a) Terskelhøyden for dør til maskinrom kan reduseres til min. 380 mm. Dør skal minst være av spruttett type eller tilsvarende, og skal slå utover.
- b) Terskelhøyden for dør til innredning kan reduseres til min. 100 mm. Platedører som slår utover kan tillates, med mindre kravet til fyllingsvinkel krever værtette lukningsmidler.
- c) I dekkshus/overbygninger på fribordsdekk som beskytter nedganger til under dekk, kan det benyttes skipsvinduer, uten hengslede blindlokk.
- d) I dekkshus/overbygninger på fribordsdekk hvor det ikke er nedganger til under dekk, kan det benyttes vinduer med styrke og innfesting som tilsvare Det norske Veritas' regler for hurtiggående lettbygde fartøy, eller skipsvinduer av type F i henhold til Norsk Standard. Nedre kant av vindu må i så fall ikke være nærmere lastet vannlinje enn 1500 mm. Et visst antall løse blindlokk, og/eller mulighet for drenering av dekkshus/overbygning, kan forlanges.
- e) Lastelinjekonvensjonens krav til lenseportareal kan reduseres med opptil 30 %. Med fribord mellom minimum fribord (100 mm) og fribord som gir størst mulig reduksjon i terskelhøyden (600 mm), gis det en forholdsmessig reduksjon i lenseportarealet. Lenseportarealet kan dessuten reduseres med opptil 1/3 på den ene siden, mot at det økes tilsvarende på motsatt side.
- f) Med minimum fribord tillates ikke reduksjon i terskelhøyder til dører i henhold til bokstav a og bokstav b, samt reduksjon i lenseportareal i henhold til bokstav e.

(7) For skip bygget før 1981 kan kravene i den Internasjonale Konvensjonen om lastelinjer (1930-konvensjonen) legges til grunn hva angår lukningsmidler, karm- og terskelhøyder og lysventiler med blindlokk. Når 1930-konvensjonen legges til grunn gis det ikke reduksjoner i karmhøyder mv.

(8) Skip som ikke oppfyller kriteriene i sjettede ledd kan etter individuell vurdering seile i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 0,5 m mot at sikkerheten blir ivaretatt med geografiske tilleggsbegrensninger.

#### **§ 13. Fribord og lastelinjeforhold for skip med største lengde under 15 meter**

Alle krav vedrørende lukningsmidler, karm- og terskelhøyder, lufterørs- og ventilasjonshøyder, lenseportareal og overbordventiler for sanitære avløp som er angitt i Nordisk Båtstandard skal følges. Alternativt kan kravene angitt i Lastelinjekonvensjonen av 1966 med de tillempninger gitt i § 12 fjerde ledd benyttes.

#### **§ 14. Lastetilstander mv.**

(1) For de følgende lastetilstander som er aktuelle i henhold til skipets drift, og enhver mulig kombinasjon av disse (bokstav b, c og d), samt eventuelle ugunstigere mellomtilstander skal beregninger innsendes:

- a) Skipet uten last og passasjerer.
- b) Skipet med fullt passasjerbelegg inklusive bagasje.
- c) Skipet med full last i lasterommene. Lasten forutsettes homogent fordelt i alle rom inklusive luker.

## VEDLEGG 1

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

d) Skip homogent lastet og med maksimal last på dekk. Stuingsvekten av dekkslasten og dekkslastens utstrekning (lengde, bredde og høyde), samt tyngdepunkt skal være oppgitt i beregningene.

(2) De ovennevnte lastetilstandene skal beregnes for skipet med full utrustning, 100 % forråd og bunkers, 10 % forråd og bunkers samt for eventuelle ugunstigere mellomtilstander.

(3) I fullasttilstandene, jf. første ledd bokstav b, c og d skal skipet være lastet til sommerlastelinjen. Dette gjelder også når det tas hensyn til ising og oppsamlet vann i dekkslasten.

(4) Kombinerte vann- og bunkersoljetanker (vekseltanker) tillates ikke benyttet med mindre bestemmelsene i gjeldende forskrift om hindring av forurensning fra skip kan oppfylles.

(5) Når skipet er utstyrt med rulledempingstank(er), skal det i stabilitetsberegningene tas hensyn til stabilitetsreduksjonen ved bruk av denne. Dersom rulledempingstank(er) av stabilitetsmessige årsaker ikke kan benyttes i alle lastetilstander, må rederiet sørge for at det utarbeides instruks for bruk av tanken(e), samt lastetilstander som samsvarer med instruksjonen.

(6) Dersom det er åpen forbindelse mellom tanker, må det tas hensyn til stabilitetsreduksjonen på grunn av dette.

(7) Initialmetasenterhøyden (GM) og kurver for rettende arm (GZ) skal for alle lastetilstander korrigeres for fri væskeoverflatevirkning i brenselolje- og ferskvannstanker og eventuelle andre tanker som ikke er fulle eller tomme.

(8) Ved føring av last i rom som nevnt i første ledd bokstav c og d forutsettes lasten i alle lastetilstander å være homogent fordelt såfremt dette ikke er uoverensstemmende med skipets konstruksjon.

(9) For skip bygd før 10. juli 1974 som er godkjent med vannballast i fullasttilstanden tidligere, kan den samme mengde vannballast fortsatt godtas så lenge skipet ikke får dypere nedlastning eller skroget ikke forandres vesentlig.

#### § 15. Føring av passasjerer

(1) Ved beregninger etter dette kapitlet hvor alle passasjerene skal plasseres i skipets ene side på ugunstigste måte, skal det forutsettes en tetthet på 4 personer pr. m<sup>2</sup> og en gjennomsnittlig personvekt på 75 kg.

(2) I lastetilstandene kan en regne med at passasjerene er fordelt i henhold til oppholdsrommenes kapasitet og at bagasjen er plassert der det er avsatt rom eller plass for bagasje. For hver passasjer skal det regnes en vekt på 75 kg, og tyngdepunktet skal i beregningene antas å ligge 1 m over det dekk passasjerene befinner seg på.

## Kapittel 4 – Brannsikring

### § 16. Brannsikringsmål

Målene for brannsikring er å:

- hindre at brann eller eksplosjon oppstår,
- reducere risikoen for tap av liv som følge av brann,
- reducere risikoen for skade som følge av brann på skipet, dets last og miljøet,
- begrense, kontrollere og bekjempe brann eller eksplosjon i det rommet der den oppstår, og
- sørge for tilstrekkelige og lett tilgjengelige rømningsveier for passasjerer og besetning.

## VEDLEGG 1

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

#### § 17. Oppfyllelse av brannsikringsmålene

Oppfyllelse av brannsikringsmålene oppnås ved:

- a) at skipet oppfyller forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen, eller
- b) at rederiet utarbeider en teknisk analyse i henhold til § 18 som viser at sikkerheten er ivaretatt med alternative løsninger. Den tekniske analysen skal utarbeides på bakgrunn av anerkjente metoder som er egnet til formålet.

#### § 18. Krav til teknisk analyse ved alternative løsninger

(1) For skip hvor konstruksjon eller innretninger for brannvern avviker fra kravene i forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen, skal rederiet utarbeide en teknisk analyse som minst omfatter følgende elementer:

- a) kartlegging av brann- og eksplosjonsfarene på skipet eller i de(t) aktuelle rom, herunder:
  1. kartlegging av mulige tennekilder
  2. kartlegging av risikoen for brannutvikling i hvert aktuelt rom
  3. kartlegging av risikoen for utvikling av røyk og utvikling av giftige stoffer for hvert aktuelt rom
  4. kartlegging av risikoen for spredning av brann, røyk eller utvikling av giftige stoffer fra de(t) aktuelle rom til andre rom
- b) bestemme hvilke tiltak som er nødvendige på skipet eller i de(t) aktuelle rom for å oppnå målene i § 16, herunder å vurdere:
  1. tiltak for å oppdage brannutvikling så tidlig som mulig
  2. tiltak for å bekjempe branntilløp så tidlig som mulig
  3. installering av fastmontert slokkeanlegg som kompenserende tiltak for manglende strukturell brannsikring
  4. behov for brannvakt når skipet er i drift

(2) Tiltakene som nevnt i første ledd bokstav b skal samlet sett gi et sikkerhetsnivå som minst er likeverdig med det som oppnås ved å følge forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen.

## Kapittel 5 – Redningsmidler

#### § 19. Krav til godkjenning av redningsmidler

(1) Utstyr som tas om bord etter denne forskriftens ikrafttredelse og som er omfattet av forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften), skal være godkjent av teknisk kontrollorgan og være rattmerket.

(2) Utstyr som er tatt om bord før denne forskriftens ikrafttredelse og som ikke er godkjent av teknisk kontrollorgan og rattmerket i henhold til skipsutstyrsforskriften, skal aksepteres av Sjøfartsdirektoratet før passasjersertifikat for vernet eller fredet skip utstedes.

(3) Sjøfartsdirektoratet kan kreve en praktisk test av redningsarrangementet. Dersom testen viser at redningsarrangementet ikke fungerer etter sin hensikt, eller kan sette de ombordværendes liv og helse i fare, kan Sjøfartsdirektoratet forlange utstyret skiftet, arrangementet forandret eller at passasjerantallet reduseres.

## VEDLEGG 1

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

#### § 20. Evakueringsanalyse

For skip som skal føre mer enn 50 passasjerer skal rederiet utarbeide en evakueringsanalyse i samsvar med veiledning fra Sjøfartsdirektoratet. Besetning og passasjerer skal kunne evakueres fra skipet i løpet av 30 minutter.

#### § 21. Redningsfarkoster med fri flyt arrangement

(1) Det skal finnes redningsfarkoster til minimum 110 % av det totale antall personer skipet er sertifisert for. Redningsfarkoster kan være livbåt, mann-over-bord-båt (MOB-båt) eller redningsflåte.

(2) Redningsfarkoster skal, så langt det er praktisk mulig, være jevnt fordelt på begge sider av skipet.

(3) Det skal føres et tilstrekkelig antall redningsfarkoster for å sikre at i tilfelle en redningsfarkost havarerer eller blir ubrukelig, har de gjenværende redningsfarkostene plass til det samlede antall personer som skipet er sertifisert for. Den ekstra redningsfarkosten skal kunne tilknyttes skipets MES, når det er krav til MES i § 24.

(4) Stuing av redningsfarkoster og utsettingsarrangement for redningsfarkoster skal tilfredsstille kravene i SOLAS kapittel III.

(5) Alle redningsflåter, herunder flåter tilhørende MES, skal være utstyrt med friflyt arrangement i henhold til bestemmelsene i LSA-regelverket. Et friflyt arrangement kan brukes til en eller flere redningsflåter.

(6) Skip som skal operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 1,5 m kan anvende oppblåsbare, åpne, vendbare flåter som tilfredsstiller kravene i vedlegg 11 i HSC 2000.

(7) Skip som opererer i vinterhalvåret skal ha lukkede flåter utenfor fartsområde 3.

#### § 22. Utstyr til bruk ved mann-over-bord-situasjoner

(1) Skip med største lengde under 24 meter skal være utstyrt med innretninger som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet. Innretningene skal ikke betjenes i nærhet av propell.

(2) Skip med største lengde 24 meter eller mer og som skal operere i områder der signifikant bølgehøyde ikke overstiger 1,5 m, skal føre egnet motorisert lettboat som kan settes ut fra stuet posisjon og bordes på maksimalt fem minutter. Lettbooten skal være utstyrt innretninger som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet.

(3) Skip med største lengde 24 m eller mer og som skal operere i i områder der signifikant bølgehøyde overstiger 1,5 m, skal føre rattmerket MOB-båt som betjenes av eget utsettingsarrangement som kan sørge for både utsetting og ombordtaking.

(4) MOB-båten skal være utstyrt innretninger som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet, og kan regnes med i kapasiteten av redningsfarkoster.

#### § 23. Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båt

(1) Innskipnings- og utsettingsarrangement for MOB-båter som nevnt i § 22 tredje ledd, skal være rattmerket. MOB-båten skal kunne bordes og settes ut direkte fra stuet posisjon på maksimalt fem minutter, med det antall personer som er utpekt til å være mannskap i MOB-båten. Utsettingen skal skje mens skipet beveger seg forover med en hastighet på minst fem knop.

(2) Innskipnings- og utsettingsarrangement skal plasseres slik at MOB-båten kan settes ut når skipet i fullastet tilstand har en trim på inntil 10° og en krenkning 20° til hvilken som helst av sidene eller til den vinkelen der kanten av værdekket kommer under vann, dersom dette inntreffer først.



## VEDLEGG 1

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

(3) MOB-båten skal kunne tas om bord på ikke mer enn fem minutter når den er fullt lastet med personer og utstyr.

(4) Utsetting og ombordtaking skal kunne observeres fra bro.

#### § 24. Marine evakueringssystemer (MES)

(1) Skip hvor avstanden fra vannlinjen i lettskipstilstand til innskipningsdekk er lik eller større enn 1,5 meter, i en hvilken som helst intakt eller skadet tilstand i henhold til godkjente stabilitetsberegninger, skal være utstyrt med rattmerket marine evakueringssystemer (MES), eller et annet likeverdig arrangement som gjør at redningsmidlene kan bordes på en sikker måte. For skip som ikke har krav til stabilitetsberegninger, jf. kapittel 3, måles avstanden fra vannlinjen i lettskipstilstand til innskipningsdekk.

(2) Løse sklier som kan festes til redningsflåtene aksepteres som likeverdig arrangement til MES, forutsatt at rederiet fremlegger dokumentasjon fra produsenten som viser at skliene kan festes sikkert til redningsflåtene og til innskipningsstasjonene.

(3) MES skal så langt det er praktisk mulig være likt fordelt på begge sider av skipet.

(4) Redningsflåtene skal kunne fortøyves til innskipningsstasjonen på forsvarlig måte.

(5) Innskipningsstasjoner og -arrangement skal være installert slik at disse er operasjonelle ved en krenkning på inntil 10 grader til hvilken som helst side. Alternativt skal skipet minst ha en innskipningsstasjon med tilhørende arrangement på hver side, med en kapasitet på minst det totale antall personer skipet er sertifisert for.

#### § 25. Stuing av MES

(1) MES skal være stuert slik at utsetting kan skje sikkert, idet det tas hensyn til avstanden fra propellen samt sterkt overhengende deler av skroget, eventuelle fremspring, åpninger i skipssiden og slik at systemet, så vidt det er mulig, kan utsettes langs skipets loddrette side.

(2) MES skal være stuert slik at verken MES eller stuingsarrangementet vanskeliggjør betjening av andre redningsfarkoster.

(3) MES skal stues slik at det er beskyttet mot skader.

#### § 26. Livbøyer

(1) Skip med største lengde 15 meter eller mer skal ha fire livbøyer. Skip sertifisert for mer enn 250 passasjerer skal ha åtte livbøyer. Livbøyene skal plasseres slik at det på hver side er en livbøye med en flytende redningsline på minst 30 meter, og en livbøye uten flytende redningsline men med selvtennende røyksignal og selvtennende lys. De sistnevnte skal kunne utløses raskt fra broen, manuelt eller med fjernutløsning.

(2) Skip med største lengde under 15 meter skal ha en livbøye med flytende redningsline på minst 30 meter, og en livbøye uten flytende redningsline men med selvtennende lys.

#### § 27. Fallskjermlys, nødbluss, linekastende apparat og VHF

(1) Skipet skal føre 12 fallskjermlys, 6 håndbluss, 1 linekastende apparat og 2 bærbare VHF-radiotelefonapparater. Utstyret skal plasseres lett tilgjengelig på bro.

(2) Bærbare VHF-radiotelefonapparater kreves ikke dersom rederiet kan fremlegge dokumentasjon på at det ikke er slik radiodekning i det området skipet seiler og at internkommunikasjonen kan ivaretas på annen måte.

## VEDLEGG 1

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

#### § 28. Redningsvester og termiske drakter

(1) Skipet skal ha om bord redningsvester til 105 % av det totale antall personer skipet er sertifisert for. Det skal være tilpassede redningsvester til alle barn og spedbarn om bord.

(2) Redningsvester skal gi termisk beskyttelse. Kombinasjon av termisk drakt og redningsvest kan brukes som et alternativ til redningsvest med termisk beskyttelse.

(3) Redningsvestene skal oppbevares lett tilgjengelige om bord. De skal oppbevares i tydelig merkede og godt ventilerte kasser eller skap i nærheten av mønstrings- eller innskipningsstasjonene. Redningsvester til barn og spedbarn skal oppbevares atskilt fra redningsvester for voksne.

#### § 29. Redningsdrakter og beskyttelsesdrakter

(1) Alle besetningsmedlemmer, herunder restaurasjonspersonell, som skal bemanne redningsfarkost eller MES, skal ha redningsdrakt eller beskyttelsesdrakt.

(2) Drakten skal være av en type som har avtakbare hansker eller hansker som ikke er til hinder for å utføre nødvendig arbeid og betjene nødvendig utstyr i en nødssituasjon.

#### § 30. Rømningsveier, mønstringsstasjoner og belysning

(1) Rømningsveier, mønstrings- og innskipningsstasjoner, skal være belyst med fastmonterte lyskilder som er forsynt fra hovedkraftkilde og nødkraftkilde.

(2) Den elektriske nødkraftkilden kan være et akkumulatorbatteri med kapasitet til å betjene lyskildene i minst tre timer. Rederiet skal etablere dokumenterbare rutiner for å sikre at batteriene lades og vedlikeholdes i henhold til produsentens anbefalinger.

(3) Rømningsveier skal ha en kapasitet som gir sikker rømning. Mønstringsstasjonene skal ha en fri dekkflate på minimum 0,35 m<sup>2</sup> pr. person om bord. Mønstringsstasjonene skal være utformet slik at en effektiv kontroll med de ombordværende er mulig og være plassert i tilknytning til steder hvor personene går om bord i redningsfarkostene. Dersom mønstringsstasjon ikke kan legges i umiddelbar nærheten av innskipningsstasjon, skal rømningsvei mellom disse ha en kapasitet som gir sikker rømning.

#### § 31. Merking av oppbevaringssteder

(1) Oppbevaringssteder for redningsredskaper skal være merket med de til enhver tid anbefalte IMO-symboler. Opprinnelige merkeskilt tillates i tillegg.

(2) Dersom mer enn ett redningsredskap er anbrakt på stedet, skal antallet angis.

#### § 32. Betjeningsinstrukser

Det skal være oppslag eller skilt på, eller i nærheten av redningsfarkoster og utsetningsarrangement som skal:

- a) illustrere og gi instruksjoner for betjening av utsetningsarrangement og gi opplysninger om faremomenter,
- b) være lett synlige, og skal kunne leses i nødbelysning, og
- c) bruke de til enhver tid anbefalte IMO-symboler.

#### § 33. Hovedalarmsystem

(1) Alle skip skal være utstyrt med et hovedalarmsystem som tilfredsstillt kravene i LSA-regelverket kapittel 7.

## VEDLEGG 1

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

(2) Hovedalarmsystemet skal kunne sammenkalle alle ombordværende til mønstringsstasjonene, samt iverksette de operasjoner som er angitt i alarminstruksen.

(3) For skip med største lengde 24 m eller mindre, kan et alarmsignal som gis med skipets fløyte eller sirene aksepteres som alternativ til hovedalarmsystem.

#### § 34. Personvarslingsanlegg (PA-anlegg)

(1) Skip som etter sitt sertifikat kan føre mer enn 36 passasjerer skal være utstyrt med et PA-anlegg som tilfredsstillt kravene i LSA-regelverket kapittel 7.

(2) PA-anlegget skal være utstyrt med en overstyringsfunksjon som betjenes fra ett sted på broen, samt fra de andre steder om bord som Sjøfartsdirektoratet har pålagt. Overstyringsfunksjonen skal sikre at alle nødmeldinger kan kringkastes selv om en høyttaler i de aktuelle rommene er slått av, om høyttalerens volum er skrudd ned, eller om personvarslingssystemet brukes til andre formål.

(3) For skip med største lengde 24 m eller mindre, stilles ikke krav om PA-anlegg dersom besetning og passasjerer kan varsles direkte fra bro.

#### § 35. Alarminstruks

(1) Det skal utarbeides en alarminstruks.

(2) Alarminstruksen skal være oppslått på lett synlige steder om bord, herunder på broen, i maskinrommet og i besetningens innredning. Alarminstruksen skal være på norsk og skal kunne leses i nødbelysning.

(3) Alarminstruksen skal gi detaljopplysninger om generalalarm og PA-anlegg, og angi hvordan de ombordværende skal opptre når generalalarm blir gitt. Den skal videre angi hvordan ordren til å forlate skipet vil bli gitt.

(4) Alarminstruksen skal angi de plikter som i nødssituasjoner skal ivaretas av besetningsmedlemmene i forhold til de ombordværende, herunder:

- a) stenging av vanntette dører, branndører, ventiler, dreneringsåpninger, luker, skylight, lysventiler og andre liknende åpninger i skipet
- b) utrustning av redningsfarkoster og andre redningsredskaper
- c) klargjøring og utsetting av redningsfarkoster
- d) alminnelig klargjøring av andre redningsredskaper
- e) bruk av kommunikasjonsutstyr
- f) sammensetning av brannlag som skal bekjempe brann
- g) særskilte plikter ved bruk av brannsløkkingsutstyr og installasjoner
- h) varsling og mønstring av passasjerer
- i) å påse at passasjerene er passende kledd og har tatt på seg redningsvest på riktig måte
- j) samling av passasjerene på mønstringsstasjonene
- k) å holde orden i korridorer og trapper og ha alminnelig kontroll med passasjerene sine bevegelser

(5) Det skal fremgå av alarminstruksen hvilke offiserer som er ansvarlige for å sikre at rednings- og brannsløkkingsutstyr holdes i god stand og er klart til øyeblikkelig bruk.

(6) Stedfortredere for nøkkelpersonell skal fremgå av alarminstruksen, idet det tas hensyn til at ulike nødssituasjoner kan kreve forskjellige tiltak.

(7) Det skal være etablert prosedyrer for å lokalisere og redde passasjerer som er innesperret i sine lugarer.

## VEDLEGG 1

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

#### § 36. Nødinstruks

- (1) Det skal utarbeides en nødinstruks.
- (2) Nødinstruksen skal gi passasjerene informasjon om hvor mønstringsstasjonene er, hvordan de skal forholde seg i en nødssituasjon og hvordan redningsvesten skal tas på.
- (3) Nødinstruksen skal foreligge på norsk og engelsk, og skal være oppslått på lett synlige steder på skipet, herunder i lugarer, på mønstringsstasjoner og andre oppholdsrom.

#### § 37. Instruks til de ombordværende for nødsituasjoner

- (1) Umiddelbart før eller etter avgang skal de ombordværende gis en muntlig sikkerhetsorientering på norsk. Dersom det er nødvendig, skal sikkerhetsorienteringen også gis på annet språk.
- (2) Orienteringen skal omfatte de instruksjoner som fremgår av nødinstruksen, og gis som en melding over skipets PA-anlegg, eller på annen måte.

#### § 38. Opplæringshåndbok

- (1) Alle skip skal ha en opplæringshåndbok. Denne skal minst dekke kravene i SOLAS kapittel III og skal være lett tilgjengelig for besetningen.
- (2) Opplæringshåndboken skal inneholde instruksjoner og informasjon med illustrasjoner, der dette er mulig, om redningsredskapene og brannutstyret.
- (3) Opplæringshåndbok kan inngå som en del av skipets sikkerhetsstyringssystem.
- (4) Rederiet skal kunne dokumentere at besetningen har gjennomgått og forstått innholdet av opplæringshåndboken.

#### § 39. Øvelser

- (1) Når skipet er i drift skal båtøvelse og brannøvelse finne sted hver annen uke. Hvert besetningsmedlem skal delta i minst en båtøvelse og en brannøvelse hver måned. Dersom mer enn 25 % av besetningen er skiftet ut, skal båt- og brannøvelser finne sted før avgang.
- (2) Ved øvelser skal SOLAS kapittel III og skipets alarminstruks følges.
- (3) Hver livbåt skal settes ut og manøvreres på vannet minst én gang hver tredje måned.
- (4) MOB-båter eller lettbåt skal settes ut og manøvreres på vannet minst én gang hver måned.
- (5) Skipsføreren avgjør hvorvidt redningsfarkoster skal være bemannet ved utsetting og innskipning.
- (6) Ved båtøvelser og brannøvelser skal alt bærbart radioutstyr som skal medbringes i redningsfarkoster testes. VHF-radiotelefonapparater skal testes mot navigasjonsbroen.
- (7) For skip som er utstyrt med MES, skal øvelsene omfatte gjennomføring av de prosedyrer som er nødvendige for utsetting, helt frem til den faktiske utsettingen.
- (8) Rederiet skal kunne dokumentere alle øvelser.

## Kapittel 6 – Beregning av passasjerantall og krav til passasjerområder

#### § 40. Beregning av passasjerantallet

- (1) Det skal for hver passasjer være en fri dekkflate på minst 0,5 m<sup>2</sup>.
- (2) Mønstringsstasjoner som nevnt i § 30 tredje ledd skal ha en fri dekkflate på minst 0,35 m<sup>2</sup> for hver person om bord.

## VEDLEGG 1

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

(3) Den frie dekkflate som nevnt i første og annet ledd regnes på hoveddekket – eller om skipet har flere dekk – på det dekk som har den største frie overflate. I beregningen medregnes dekkshus bestemt til benyttelse for passasjerene, deler av luker, lyssjakter mv. som passasjerene uten fare kan benytte til sitteplasser. Det skal ikke medregnes rom og plass som opptas av redningsutstyr eller som er nødvendig for skipets navigering og manøvrering, eller deler av dekk hvor passasjerene ikke bekvemt kan stå eller sitte.

(4) Det største tillatte passasjerantall skal være oppslått på et lett synlig sted på begge sider av dekkshus eller lignende overbygning

#### § 41. Merking

(1) Utganger og nødutganger skal være tydelig merket med skilt som viser hvor de fører. De til enhver tid anbefalte IMO-symboler skal brukes. Opprinnelige merkeskilt tillates i tillegg.

(2) Over eller ved inngangen til hvert passasjerrom skal rommets art angis med skilting.

#### § 42. Sikkerhetsanordninger på dekk

(1) På dekk og områder hvor passasjerer kan oppholde seg, skal skanseledninger og rekkverk ha forsvarlig høyde. Andre områder skal være avsperrert, og være merket med «adgang forbudt» skilt.

(2) Vinsjer og annet dekkstutyr med bevegelige deler skal, hvor slikt utstyr representerer en fare for passasjerene, være sikret på en forsvarlig måte mot utilsiktet bruk.

## Kapittel 7 – Avsluttende bestemmelser

#### § 43. Tegninger og dokumentasjon

(1) Følgende dokumentasjon skal sendes inn til Sjøfartsdirektoratet:

- a) Riksantikvarens vedtak om at skipet er vernet eller fredet.
- b) Tegninger i plan og profil i målestokk minst 1/50 som viser innredningen, rømningsveier, plassering av mønstringsstasjoner og redningsmidler.
- c) Rederiet skal ved tegninger og annen dokumentasjon vise at kravene til stabilitet, lastelinje og fribord i kapittel 3 er oppfylt. Stabilitetsberegninger, hydrostatikk og KY-kurver, skal utføres ved hjelp av et godkjent EDB-program. Dokumentasjonen skal presenteres på en oversiktlig måte. Stabilitetsopplysninger som skal benyttes om bord, inklusive annet dokumentasjonsunderlag, skal sendes inn samlet, men i separate hefter.
- d) Teknisk analyse ved alternative løsninger til brannsikring, jf. § 18.
- e) Evakueringsanalyse, jf. § 20.

(2) Dokumentasjonen skal være tilstrekkelig detaljert med presis angivelse av forskriftskrav som er oppfylt. Sjøfartsdirektoratet kan spesifisere eventuell tilleggskumentasjon som må legges fram, og be om ytterligere opplysninger.

#### § 44. Overgangsbestemmelser

Skip som er innvilget fravik fra gjeldende krav som følge av at skipet er vernet eller fredet av Riksantikvaren og som har gyldig passasjersertifikat på den dag denne forskriften trer i kraft, kan fortsette å seile med de begrensninger som følger av sertifikatet inntil det utløper. Når sertifikatet utløper, eller dersom det gjøres forandringer i forhold som ligger til grunn for sertifikatet, for

## VEDLEGG 1

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

eksempel ved ombygging, endring i utstyr, endring av passasjerantall eller endring av fartsområde, gjelder reglene i forskriften her.

#### **§ 45. Ikrafttredelse**

Denne forskriften trer i kraft 1. juli 2014.

## II

Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 2 tredje ledd bokstav e, jf. § 2 fjerde ledd og § 6, § 9, § 21, § 22, § 25, § 26, § 28a, § 29, § 30, § 43 og § 47, jf. delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171, delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 og delegeringsvedtak 19. august 2013 nr. 1002.

#### **I forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip gjøres følgende endringer:**

§ 1 åttende ledd skal lyde:

Forskriften gjelder ikke for fiske- og fangstfartøy, fritidsbåter eller skip som sertifiseres i henhold til den til enhver tid gjeldende forskrift om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører mer enn 12 passasjerer.

Endringen trer i kraft 1. juli 2014.