

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 13-2022

Dato: 21. september 2022

Saksnr.: 2019/95240-69

Opphever:

Referanse til: Skipssikkerhetsloven

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

Forskrift om fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsett ny forskrift om fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar.

Høyring

Utkastet var på høyring frå 14. desember 2021 til 14. mars 2022. Det kom inn 29 høyringssvar, der 4 ikkje hadde nokon merknader til høyringa. I tillegg har det kome eitt høyringsinnspel frå European Free Trade Association (EFTA).

Iverksetjing

Forskrifta trer i kraft 1. oktober 2022.

Nærare om bakgrunnen for den nye forskrifta

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) bad i brev 12. juni 2019 Sjøfartsdirektoratet utarbeide ei ny forskrift for fartøy brukt til opplæring.

Bestillinga frå NFD av 12. juni 2019 hadde tittelen «Regelverk for fartøy som driftes i opplæringsøyemed (flere enn 12 passasjerer)». NFD skreiv der at «[d]ersom fartøyene benyttes som ledd i opplæring, vil disse omfattes av det nye regelverket uavhengig av om fartøyet er tilknyttet en leirskole, en skole, en barnehage, lag/forening e.l.» Bakgrunnen for bestillinga frå departementet var primært eit uttalt behov hos barnehagar, skular og leirskular. Forskriftsfastsetjinga må sjåast i lys av dette, og ikkje som uttrykk for eit generelt ynskje om å gjere store innskrenkingar i verkeområdet for passasjersertifikatet.

Utgangspunktet i forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretningar (sertifikatforskriften) er at skip som fører fleire enn 12 passasjerar i innanriks fart skal ha passasjersertifikat, jf. § 20. Enkelte aktørar i næringa har over lengre tid gitt tilbakemelding om at det er vanskeleg å oppfylle krava som gjeld for å få passasjersertifikat. Det er også avdekket at ein del føretak har operert utan slik sertifisering. Medan ein har venta på det nye regelverket, har ein følgd RSV 5-2022 som i ein overgangsperiode har gjort det mogleg å få innvilga dispensasjonar for skular, leirskular og barnehagar som har søkt om det.

Nærare om verkeområdet

Fartøy som blir brukte av ein institusjon som er omfatta av barnehageloven, grunnskuleopplæringa i opplæringslova, grunnskuleopplæringa i friskolelova eller folkehøgskuleloven blir regulerte i denne forskrifta. Dette er fartøy som ikkje blir drivne som ledd i yrkesfagleg maritim opplæring, og som har peika seg ut i gruppa av fartøy som har gitt uttrykk for utfordringar med å fylgje regelverket for

passasjerskip. I stor grad driv desse også med verksemd som kan kategoriserast som fritidsaktivitetar eller sjøvettaktiviteter, og ikkje yrkesretta opplæring. Det er ikkje naudsynt at skulen, leirskulen eller barnehagen eig og driv fartøyet sjølv. Forskrifta gjeld også der skulen, leirskulen eller barnehagen får låne eit fartøy, eller om til dømes eit kystlag stiller fartøy til disposisjon, jf. uttrykket «blir brukte av».

Ein føresetnad for dei forenkla reglane og det reduserte nivået for tryggleik er eit avgrensa verkeområde. Det går også fram som hensiktsmessig at dei som skal få yrkesmessig opplæring, får dette om bord i eit fartøy som fylgjer reglane som gjeld for dei respektive kategoriane av skip dei skal kvalifisere seg for arbeid på. Ein avgrensar vidare forskrifta mot ordinær verksemd som krev passasjersertifikat, slik som til dømes organisert skuleskyss og frakt av grupper som skal ut på sightseeing med tanke på rekruttering ved vidaregåande skular osv. I høyringsmerknaden frå Vestland fylkeskommune uttala dei at «[n]ormalt er det mellom 15–30 elevar i ein klasse i tillegg kjem undervisningspersonell. Dersom opplæringsinstitusjonar på vidaregåande nivå blir inkludert i utkast til forskrifta, vil det gi skulane mykje større fridom til å kunne frakte heile klassar (inntil 35 personar om bord). Dette er spesielt aktuelt for til dømes akvakulturutdanninga som m.a. skal vitje oppdrettsanlegg i fjordane. Det vil også gjelde ulike prosjekt t.d. strandryddeprosjekt og rekrutteringsturar».

Sjøfartsdirektoratet vil presisere at formålet med forskrifta er å lage tilpassa reglar for å bevare eksisterande verksemd for barn og unge og ikkje innlemme fartøy som blir brukte til eksempelvis frakt av passasjerar til og frå oppdrettsanlegg, sightseeing eller på rekrutteringsturar. Det går også fram av høyringsinnspellet frå Vestland fylkeskommune at dei nyttar forskrift 14. januar 2020 nr. 63 om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer (forskrift nr. 63) til si drift i dag.

Høyringsrunden

I høyringsrunden har det kome innspel frå Kristiansand kommune, Brentemoen skole i Lillesand, Kristiansand folkehøyskole og Vis Sjøvett Kristiansand om at dei føreslåtte reglane vil medføre at ein slår beina under aktivitetane som blir drivne i dag. Det kom flest innspel til verkeområdet, kvalifikasjonskrava og krav til redningsmidlar. Verkeområdet er kommentert ovanfor. Sjøfartsdirektoratet har gjort ei lemping i høve redningsmidlar. Når det gjeld kvalifikasjonskrava, er det Sjøfartsdirektoratet si vurdering at krava som var på høyring, representerer den lågaste standarden ein kan tillate ved transport av maksimalt 35 personar. Det neste nivået blir reglane i forskrift nr. 63, noko som representerer ein reduksjon av tryggleiken. Desse punkta vil bli nærare kommenterte under dei enkelte paragrafane.

For ei ytterlegare gjennomgang av høyringsinnspela viser direktoratet til høyringsmatrisa.

Regelteknisk endring etter høyringsrunden

Reglane som i høyringsrunden var plassert i § 1 andre ledd og § 2, er etter høyringsrunden tatt inn i ei eiga forskrift. Dette medfører ikkje endring i det materielle innhaldet. Dette gjeld reglar for fartøy under 24 meter største lengd som blir brukte av medlemmar i lag eller foreningar til fritidsaktivitetar med maksimum 35 personar om bord, inkludert førar av slike fartøy. Desse reglane er no tatt inn i ei eiga forskrift som blir fastsett samstundes med denne forskrifta. Det fylgjer av den forskrifta at fartøy under 24 meter største lengd som blir brukte av medlemmar i lag eller foreningar til fritidsaktivitetar med maksimum 35 personar om bord, inkludert førar av slike fartøy, kan fylgje konstruksjons-, utstys- og kvalifikasjonskrav som gjeld for fritidsfartøy.

Kommentarar til dei enkelte paragrafane

Generelt

I motsetning til krava som gjeld for passasjerskip, er krav om at utstyret skal vere typegodkjent skipsutstyr, ikkje gjeldande her. Alt utstyr skal som eit minimum vere CE-merka. I enkelte paragrafar er det gitt meir detaljerte minstekrav til kva for ein type utstyr som skal brukast. Merk at krava i forskrifta er minimumskrav, og at det er tillate å bruke utstyr som er betre enn forskrifta krev. Direktoratet vil rekne typegodkjent skipsutstyr som likeverdig eller betre enn CE-merka utstyr.

Til § 1 Verkeområde

Første og andre ledd

Etter høyringa er første ledd delt opp i to ledd, i tillegg til at det er gjort ei presisering i nytt første ledd siste punktum.

Forskrifta gjeld berre for fartøy under 24 meter i innanriks fart¹ med maksimum 35 personar om bord som samtidig opererer med ein maksfart på inntil 15 knop. Sjøfartsdirektoratet har funne grunn til å leggje til eit nytt punktum i første ledd. Der vert det presiser at personane som ikkje er ein del av bemanninga, skal vere tilknytt opplæringsinstitusjonen, slik som eksempelvis barnehagebarn, elevar eller lærarar. Dette inneber at institusjonen ikkje kan ta med seg folk frå ålmenta ut på turar, eksempelvis promoteringsturar. Direktoratet vil presisere at ein må avgrense mot ordinær passasjertrafikk.

Reglane gjeld berre for fartøy som blir brukte av ein institusjon som er omfatta av barnehageloven, grunnskuleopplæringa i opplæringslova, grunnskuleopplæringa i friskolelova eller folkehøgskuleloven.

Forskrifta gjeld også der skulen, leirskulen eller barnehagen får låne eit fartøy, eller om eksempelvis eit kystlag stiller fartøy til disposisjon, jf. uttrykket «blir brukte av». Det kjem fram av høyringsinnspillet frå Høgskulen i Volda at dei er samde med Sjøfartsdirektoratet om at forskrifta ikkje skal gjelde for fartøy som blir drivne som ledd i yrkesfagleg maritim opplæring. Vestland fylkeskommune ynskjer at fartøy brukte av vidaregåande skular skal omfattast, med unntak av fiskefartøy. Sjøfartsdirektoratet si vurdering er at vidaregåande skular som har behov for bruk av fartøy, kan nytte forskrift 63. Det visast også til vurderinga ovanfor under verkeområde.

Termen «personar» omfattar alle om bord (inkludert bemanninga), uavhengig av kva dei internt måtte ha av stillingstitlar.

Brentemoen skole, Høgskulen i Volda, Vis Sjøvett Kristiansand, Agder fylkeskommune, Norsk leirskuleforening og Røde Kors Haraldvigen har kome med innspel om at skulane og barnehagane bør fylgje det same regelverket som lag og foreiningar fylgjer når dei har medlemmar om bord. Brentemoen skole har uttalt at det bør gå en grense på 15 meter, og at deira båt på under 15 meter bør komme inn under regelverket for lag og foreiningar. Kristiansand kommune har foreslått ei mellomløyning der skular og barnehagar skal fylgje reglane for lag og foreiningar, i tillegg til ei rekke reglar som er nærare beskrive i høyringsmatrisa.

Som nemnd ovanfor har det ikkje vore eit prinsipielt ynskje om å innskrenke området for passasjersertifikatet og få eit redusert tryggleiksnivå for ei større gruppe skip. Nordland fylkeskommune peikar på at regelverket samla sett ikkje ser ut til å kunne auke tryggleiksnivået. Dette er ein riktig observasjon. Tryggleiksnivået er redusert samanlikna med krava som gjeld for eit passasjersertifikat. Krava som gjeld for lag og foreiningar, er ytterlegare redusert. Direktoratet tek difor ikkje til fylgje merknadane om å late alle opplæringsinstitusjonar fylgje reglane som gjeld for fritidsfartøy.

Tredje ledd er tatt med for å presisera at forskrifta ikkje gjeld for dei som fylgjer forskrift 63.

Fartøy som fraktar fleire enn 12 passasjerar og som ikkje kjem inn under verkeområdet til forskrift om fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar, forskrift 23. januar 2020 nr. 69 om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer (forskrift nr. 69) eller forskrift om fartøy som blir brukte av lag eller foreiningar, skal vere sertifiserte av Sjøfartsdirektoratet på vanleg måte. Alternativt kan reiarlaget tilpasse drifta til forskrift nr. 63 med inntil 12 passasjerar.

Til § 2 Reiarlaget si plikt til å sende inn opplysingar

Fartøy som skal fylgje denne forskrifta, skal ikkje ha sertifikat. I staden skal reiarlaget stadfeste at alle krav er oppfylte. Dette skal gjerast kvart år på fastsett elektronisk registreringsskjema. Regelen har same ordlyd som i forskrift nr. 63 og forskrift nr. 69.

Til § 3 Forholdet til andre reglar

På område der forskrifta ikkje har særreglar, vil også andre forskrifter gjelde. Kva for forskrifter som gjeld, er avhengig av verkeområdet i den enkelte forskrifta.

¹ Forskrift 4. november 1981 nr. 3793, kapittel 2.

Til § 4 Tryggleiksstyringsystem

Kravet til tryggleiksstyringsystem er grunnleggjande for sikker drift av fartøyet, jf. skipssikkerhetsloven § 7.

Reiarlaget pliktar å sørge for systematisk oppfølging av sikker drift av fartøyet, og at dette skjer i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande reglane.

Tryggleiksstyring har som mål å sikre at problem og farar blir oppdaga og tatt hand om i tide, slik at ein kan forebygge ulukker. Tryggleiksstyring er først og fremst reiarlaget sitt ansvar, men alle som jobbar om bord, har plikt til å bidra.

Engasjement frå leiinga er nøkkelen til god tryggleiksstyring, men alle nivå i organisasjonen må involverast. Dersom ein vel å nytte ferdige system eller malar, må det gjerast eit godt stykke arbeid med å tilpasse desse til drifta, menneska og utstyret om bord. Systemet bør vere enkelt å halde ved like og praktisk å bruke i det daglege arbeidet.

Til § 5 Tryggleiksorientering

Alle personar kan få tryggleiksorienteringa før dei kjem om bord i fartøyet. Dette kan til dømes gjerast i eit klasserom, dersom det er mest formålstenleg. Orienteringa skal skje i forkant av kvar tur.

Til § 6 Teljing og registrering av personar om bord

Alle personar må teljast før avreise, og talet må rapporterast til ein person på land som kan vidareformidle dette til redningstenesta i ein naudssituasjon. Talet kan til dømes rapporterast via e-post eller sms til ein tilsett i barnehagen, på skulen eller leirskulen, fortrinnsvis ein person som er sentralt plassert i kriseleiing eller tilsvarande.

Talet skal vere nøyaktig og skal inkludere alle personar om bord.

På turar som inneheld minst ei overnatting om bord i fartøyet, skal det lagast namnelister. Dei vanlege personvernreglane gjeld for oppbevaring og sletting av slike opplysningar.

Til § 7 CE-merka fartøy

Denne regelen opnar for eit alternativ til å fylgje ein del av dei konstruksjonsmessige krava i forskrifta. CE-merka fartøy har allereie vore gjennom ein godkjeningsprosess som varetek omsyna til konstruksjon, stabilitet og brannsikring. Dersom reiarlaget vel å bruke eit CE-merka fartøy, inneber det samstundes at reiarlaget må ta omsyn til avgrensingane som fylgjer av konstruksjonskategorien, eksempelvis vêrforhold og bølgehøgde som fartøyet er konstruert for.

Til § 8 Teknisk tryggleik

Nordisk båtstandard 1990 for yrkesbåter under 15 meter (NBSY), inkludert kapittel Y31

Passasjerbåttillegg, skal som hovudregel fylgjast for fartøy under 15 meter største lengd. Dette medfører at reiarlaget må gjennomgå desse reglane og forsikre seg om at dei er følgde, og at reiarlaget ved tilsyn må kunne legge fram dokumentasjon som viser dette.

For å gi fleksibilitet opnar regelen for at ein standard som gir eit likeverdig tryggleiksnivå samanlikna med hovudregelen, kan nyttast. Ved bruk av ein slik standard må reiarlaget kunne dokumentere at standarden faktisk dekkjer dei same områda som er regulerte av NBSY.

Andre ledd

Andre ledd gjeld fartøy med største lengd 15 meter eller meir. For denne gruppa er hovudregelen at dei skal fylgje standarden DNV Craft. På same måte som for fartøy under 15 meter kan ein standard som gir et likeverdig tryggleiksnivå, nyttast.

Reglane i forskrifta kjem i tillegg til NBSY eller DNV Craft.

Tredje ledd

Fartøy som skal gå i fartsområde 4 eller større fartsområde, skal ha faste sitjeplassar til alle i innvendige

opphaldsrom. Med «opphaldsrom» meiner vi salong eller liknande, og ikkje lugarar, toalett og liknande. I denne samanhengen vil eit område som er lukka med kalesje også kunne reknast som opphaldsrom.

Det er lov å ha ekstra sitjeplassar utvendig. Regelen i tredje ledd kan innebere at eitt og same fartøy får ulik kapasitet, avhengig av fartsområdet det opererer i. Til dømes kan eit fartøy som har innvendige sitjeplassar til 20 personar, og i tillegg utvendige sitjeplassar til 15 personar, føre 35 personar i fartsområde 3, men berre 20 personar i fartsområde 4 eller større fartsområde. Fartøyet kan ha ulikt tal personar om bord i ulike fartsområde, dersom det same fartøyet tidvis blir brukt i fartsområde 4, og større, og tidvis i fartsområde 3, og mindre. Dette bør gå fram av tryggleiksstyringssystemet til fartøyet. Regelen forbyr i praksis opne fartøy i fartsområde 4 og større.

Til § 9 Automatisk naudstopp

Naudstoppen skal vere fysisk eller trådlaut kopla til føraren.

Kapittel 2 –stabilitet

Det er to metodar for å fastsetje fartøyet sin stabilitet. Ein kan gjennomføre ein forenkla krengeprøve for fartøy med største lengd under 15 meter, medan fartøy med største lengd 15 meter eller meir har krav om konvensjonell krengeprøve og stabilitetsutrekningar.

Til § 10 Krav til krengeprøve

Første ledd inneheld krav om praktisk krengeprøve på fartøy med største lengd under 15 meter.

Krengeprøva skal gjennomførast etter prosedyre frå Sjøfartsdirektoratet. Ein kompetent person skal stå for gjennomføringa, og ein inspektør frå Sjøfartsdirektoratet skal vere til stades. Når endringar på fartøyet påverkar stabiliteten til fartøyet skal reiarlaget gjennomføre ny praktisk krengeprøve.

Andre ledd inneheld krav om konvensjonell krengeprøve på fartøy med største lengd 15 meter eller meir.

Reiarlaget må fylle ut skjemaet KS-0115 «Begjæring om tilsyn» før gjennomføring av krengeprøve etter første eller andre ledd. Skjemaet må sendast inn minst 14 dagar før ønska tilsynsdato.

Til § 11 Krav til stabilitetsutrekningar

Første ledd inneheld krav til innhald i stabilitetsutrekningar.

I andre ledd er det lempelegare krav for fartøy som berre går i fartsområde 2 og mindre.

Til § 12 Krav til nye stabilitetsutrekningar

§ 12 gjeld for fartøy som ikkje gjennomfører praktisk krengeprøve etter § 10 første ledd.

Når fartøy blir endra er det, på nærare angjevne vilkår, krav om å utarbeide nye stabilitetsutrekningar. Desse utrekningane skal reiarlaget oppbevare slik at dei er tilgjengelege for direktoratet ved eit eventuelt tilsyn.

Ved tvil om stabiliteten til eit fartøy, kan direktoratet krevje at det blir sendt inn nye stabilitetsutrekningar.

Direktoratet viser samstundes til at dette også fylgjer av tilsynsheimelen i skipssikkerhetsloven § 45 som gir ein generell heimel for å krevje dokumenter mv. frå reiarlaget.

Kapittel 3 Brannsikringskrav

Kapittelet inneheld tiltak for å hindre at brann oppstår, tiltak for å oppdage ein brann tidleg, tiltak for å hindre spreiding av brann, tiltak for å slukke brann og krav om rømmingsveggar. Kapittel 3 gjeld ikkje fartøy som er CE-godkjende, jf. § 7.

Til § 13 Gassalarm

Brann i samband med matlaging kan vere ei av dei vanlegaste årsakene til brann om bord på fartøy. Krava i forskrift nr. 1580 om sikringstiltak for gassfyrte anlegg m.m. som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt om bord på fartøy gjeld i tillegg til krava i forskrifta her.

For fartøy som har installert gassanlegg om bord, er det krav til å ta om bord gassalarm, slik at ein eventuell gasslekkasje raskt blir oppdaga.

§ 14 *Branndeteksjon på fartøy under 15 meter*

DNV Craft inneheld egne krav til branndeteksjon på fartøy over 15 meter. Difor gjeld denne paragrafen berre dei minste fartøya. For å kunne oppdage brann tidlegast mogleg skal fartøy med overbygg og innreiing vere utstyrte med varme eller røykdetektor.

§ 15 *Berbare brannsløkkingsapparat*

I denne paragrafen er det gjort nokre språklege endringar for å betre få fram innhaldet. Brannsløkkingsapparat skal vere plasserte lett tilgjengeleg, og det skal være sløkkingsapparat ved alle brannkjelder.

Reiarlaget har sjølv ansvar for at sløkkingsutstyr er i tilfredsstillande stand til ei kvar tid, og gammalt utstyr skal skiftast ut.

Talet på sløkkeapparat om bord er basert på lengda til fartøyet.

§ 16 *Brannpumpe, brannslangar og strålerøyr på fartøy med største lengd 15 meter eller meir*

Det er krav til brannpumpe på fartøy med største lengd 15 meter eller meir. Brannpumpa skal lett kunne koplast til brannslange med strålerøyr. Pumper som kan akseptast som brannpumper, er sanitærpumper, ballastpumper, lenspumper og arbeidspumper. Kapasitet på brannpumpe skal være minst 80 liter per minutt, som er typisk kapasitet for aktuelle pumper. Kravet kan oppfyllast ved hjelp av fleire brannslangar.

Kapittel 5 Redningsmiddel

Til § 17 *Redningsvestar og termiske drakter*

Redningsvestane skal vere merka med ISO 12402-4 og symbolet for nivå 100. Redningsvestar som er merka med nivå 150 eller 275, eller redningsvestar med rattmerke vil også oppfylle kravet. Dersom fartøyet blir brukt i fartsområde liten kystfart, bør reiarlaget vurdere redningsvestar med minimum nivå 150, som er betre tilpassa «offshore»-bruk.

Agder fylkeskommune har vist til at det er tilstrekkeleg å bruke ordlyden «CE-godkjende redningsvestar». Dette tas ikkje til fylgje, då ISO 12402-4 er den lågaste standarden for redningsvestar. Norsk leirskoleforening og Røde Kors Haraldvigen meiner at redningsvestar er mindre eigna for aktivitet, og at flytevestar varetek den naudsynte tryggleiken. Direktoratet er ikkje samd i dette. Flytevestar har heilt andre eigenskapar enn redningsvestar og vil ikkje vere eigna for dei som til dømes ikkje kan symje. Redningsvestar kjem i ulike variantar, og det er fleire av desse som er godt eigna for aktivitetane Norsk leirskoleforening og Røde Kors Haraldvigen peiker på.

I tillegg til redningsvestar er det krav til å ha om bord termiske drakter, også kalla TPA (thermal protective aid). Termisk vern er også eit krav på alle norske passasjerskip. Det er unntak for skip som berre opererer mellom 30° N og 30° S. Kristiansand kommune og Kristiansand folkehøgskole meiner at det er for strengt å krevje TPA. Direktoratet tek ikkje dette til fylgje. TPA medfører ei avgrensa utgift og tek liten plass.

Siste setning i andre ledd slår fast at redningsvestar og TPA skal vere lett tilgjengelege. Fleire aktørar opplyser i arbeidsmøte med Sjøfartsdirektoratet at alle om bord har vesten på under heile turen. Dette oppfyller kravet om lett tilgjengelegheit. Dersom vestane blir tekne av når personane om bord går inn i overbygning eller under dekk, er det viktig å ha rutinar som gjer at alle raskt finn att vesten sin i ein naudssituasjon. TPA er laga for eingongsbruk i ein naudssituasjon.

§ 18 *Redningsflåtar*

Det er gjort ei redaksjonell endring i denne paragrafen etter høyringa, der det som før var siste ledd er blitt nytt tredje ledd.

Alle fartøy skal ha redningsflåtar til alle om bord. Det er eit unntak i siste ledd for fartøy under 8 meter i fartsområde 1 og mindre. Det har kome høyringsinnspel frå Agder fylkeskommune, Caroline af Sandnes, Kristiansand kommune, Norsk leirskoleforening og Røde Kors Haraldvigen der det blir uttrykt at flåtekravet er for strengt. Sjøfartsdirektoratet har vurdert innspela og kome fram til at unntaket frå flåtekravet kan utvidast frå perioden 1. juni til 31. august, slik at det gjeld i perioden frå 1. april til 30.

september.

Direktoratet vil ikkje utvide unntaket i siste ledd til å gjelde for fartøy under 15 meter. Størrelsen på fartøyet er knytt til talet på personar som kan vere om bord. Det kan vere fleire i eit fartøy opp mot 15 meter, og det er ikkje forsvarleg med tanke på ei uønskt hending om bord.

Reiarlaget bør gjere grundige risikovurderingar før unntaket blir tatt i bruk.

Redningsflåtar bør vere stua på ope dekk og lett tilgjengelege. For å oppnå best mogleg tryggleik bør redningsflåtar vere av ein type som kan arrangerast med fri-flyt-arrangement. Minstekravet er at ein fylgjer produsenten sine tilrådingar.

Redningsflåtar som er oppblåste, har stort vindfang og kan lett forsvinne dersom dei ikkje er sikra til fartøyet. Det er difor eit krav at det skal vere mogleg å fortøye flåtane til fartøyet i samband med evakuering. For best tryggleik bør flåtane alltid vere sikra til fartøyet med weak-link og fri-flyt-arrangement.

§ 19 Fall over bord

Fartøyet må ha utstyr til å handtere ein fall over bord-situasjon. Det er ikkje spesifisert kva for utstyr som skal brukast, og reiarlaget kan velje det som passar best for sitt fartøy. På mindre fartøy vil til dømes ei redningsgrind vere ei god løysing. Ei slik innretning gjer det lett å løfte ein vaksen person på ein skånsam måte.

Det er viktig at det blir gjort realistiske øvingar slik at mannskapet er godt kjende med utstyret som er om bord.

Redningsstigen er spesielt tiltenkt brukt dersom føraren eller andre i besetninga fell over bord og det ikkje er tilstrekkeleg mange besetningsmedlemmar om bord som kan handtere utstyret som er nemnt i bokstav a.

§ 20 Førstehjelpsutstyr

Fartøyet skal ha førstehjelpsutstyr som er tilpassa aktivitetane og brukargruppa.

Til § 21 Beredskap, alarminstruks og øvingar

Alt redningsutstyr skal vere klart til omgåande bruk. Dette betyr at fartøyet ikkje kan gå frå kai dersom det er manglar på redningsutstyr. Dersom ein oppdagar feil med utstyret undervegs, må reisa avbrytast.

I ein naudsituasjon er det ikkje berre utstyret som er avgjerande, men òg kompetansen til mannskapet. Då det er avgrensa krav til formell kompetanse, må reiarlaget ha ekstra fokus på gode og realistiske øvingar på regelmessig basis. Direktoratet tek ikkje til fylgje innspela frå Norsk leirskoleforening og Røde Kors Haraldvigen om at det er nok med ei øving ved oppstart av kvar sesong. Reiarlaget bør òg, i lys av den tiltenkte drifta, vurdere kurs utover det som er minstekravet i forskrifta.

Øvingar skal gjennomførast på ein så realistisk måte som mogleg. Evakueringsøvingar bør gjennomførast i samsvar med beredskapsprosedyrane som er fastsette av reiarlaget, inkludert gjennomgang av prosedyrar for utsetting av flåtar. Det er ikkje forventast at flåtane blir blåste opp på øving. På same måte skal brannøvingar gjennomførast i samsvar med reiarlaget sine prosedyrar, men utan bruk av røyk eller open flamme, og utan å løyse ut brannsløkkingsutstyr.

Ved fall-over-bord-øvingar tilrår direktoratet bruk av øvingsdukke med tilsvarende storleik og vekt som ein vaksen person. Direktoratet tilrår ikkje bruk av personar som markørar.

Opplæringshandboka skal innehalde både ei teknisk skildring av utstyret og ei skildring av den beste bruken av utstyret om bord.

Kapittel 5 Kommunikasjon og navigasjon

Til § 22 Radioutstyr

Maritim radio er den sikraste forma for naudkommunikasjon til sjøs. Via dette sambandet kan ein kontakte både fartøy i nærleiken, kystradiostasjonane og hovudredningsentralane. Fartøyet skal ha om

bord maritim VHF med DSC. Unntaket er ved fart på innsjø og elv. Handhaldne radioar er tillatne i dei minste fartsområda.

Både fastmonterte og handhaldne radioar skal ha innebygd posisjonsmottakar eller vere tilkopla dette for å kunne sende automatisk naudmelding ved hjelp av «distress»-funksjonen på radioen.

Til § 23 Satellitt-naudpeilesendar (EPIRB)

Ein satellitt-naudpeilesendar varslar automatisk Hovudredningssentralen om fartøyet sin identitet og posisjon når han blir utløyst. Dette utstyret vil dermed gje ei reserveløysing dersom ein ikkje får varsla med VHF.

Til § 24 Radartransponder (Radar-SART) eller AIS-transponder (AIS-SART)

Søk- og redningstransponderane (SART) er meint å hjelpe skip i området å lokalisere personar i naud. Dette kan vere til stor hjelp ved søk i mørke eller ved redusert sikt.

Til § 25 Navigasjons- og vêrvarsel

Når fartøyet blir brukt i område med mobildatadekning, vil til dømes ein smarttelefon kunne oppfylle kravet, medan kravet kan oppfyllast ved å installere NAVTEX-mottakar dersom fartøyet opererer i område utan mobildatadekning.

Navigasjonsvarsel kan lastast ned frå Kystverket sine nettsider. Vêrvarsel kan lastast ned via Meteorologisk institutt, til dømes via yr.no, eller andre vêrvarslingstenester. Bølgevarsel kan lastast ned frå Barents Watch.

Til § 26 Navigasjon

Sikker navigasjon er eitt av dei viktigaste tiltaka for å hindre at alvorlege ulukker oppstår. For ordens skuld minner direktoratet om at sjøvegsreglane gjeld for alle fartøy, i tillegg til krava i denne forskrifta.

Første ledd:

Alle fartøy skal ha utstyret som er lista opp i denne regelen. Bokstav a kan oppfyllast med til dømes GPS-mottakar, som også kan vere innebygd i ein kartplottar som oppfyller kravet i femte ledd.

Andre ledd:

Fartøy med største lengd 15 meter eller meir skal ha radar og AIS, i tillegg til utstyret i første ledd.

Fjerde og femte ledd:

God planlegging før reisa dannar grunnlaget for sikker drift. Alle reiser skal planleggast ved hjelp av oppdaterte offisielle sjøkart og naudsynte nautiske publikasjonar, som Den Norske Los og tidvasstabellar.

Planlegginga kan finne stad på land, og det er ikkje eit krav å ha nautiske publikasjonar om bord i fartøyet. Oppdaterte sjøkart skal vere om bord.

Formålet med reiseplanen er at den blir følgd undervegs. Dette er sjølvstilt ikkje til hinder for at ein må endre på planane undervegs, til dømes av pedagogiske omsyn, slik som Norsk leirskoleforening og Røde Kors Haraldvigen har peika på i høyringa. Førar må sørge for at kurs og posisjon blir overvaka regelmessig for å verifisere at fartøyet held seg innanfor den planlagde ruta, eventuelt den nye ruta ein finn naudsynt å ta. Føraren må kunne dokumentere at reisa har blitt overvaka undervegs. Posisjonar kan til dømes loggførast med jamne mellomrom.

Detaljgraden i reiseplanlegginga vil variere frå reise til reise. Norsk leirskoleforening og Røde Kors Haraldvigen har kommentert i høyringa at dei ferdast i kjend farvatn. Slike reiser vil ofte krevje mindre omfattande planlegging enn lengre reiser eller reiser i ukjend farvatn. Uavhengig av lengda på reisa eller om farvatnet er kjend, må skipsførar i alle høve innhente vêrvarslar og bølgevarslar.

Skipsførar må fylgje med på vêr og bølger undervegs og sørge for at fartøyet, i tillegg til å halde seg innanfor avgrensingane i § 7 eller § 8, aldri blir utsett for forhold det ikkje er konstruert eller utrusta for.

Til § 27 Føring av dagbok

Kravet er skreddarsydd til fartøygruppa og driftsforma. Styresmakter eller andre med rettsleg interesse i fartøyet eller reisa kan be om innsyn i dagbøker. Til dømes vil det vere naturleg at Sjøfartsdirektoratet ser gjennom boka i samband med umelde tilsyn eller ulukke tilsyn. Dagboka er ein del av reiarlaget sin dokumentasjon på at drifta er i samsvar med regelverket.

Kapittel 6 Kvalifikasjonar og bemanning

Til § 28 Kvalifikasjonskrav og bemanning

Krava til kvalifikasjonar og bemanning er i hovudsak like her som i forskrift nr. 69. Dette er ei vesentleg lemping samanlikna med krava som gjeld i dag. Det er høge krav til opplæring og fartstid for å løyse og behalde eit ordinært dekksoffiserssertifikat (D5 eller høgare). No vert det krav til fritidsskippercertifikat (D5L) og godkjent tryggleiksoplæringskurs for sjøfolk på mindre skip jamfør kvalifikasjonsforskrifta §§ 8 og 29. Det vises til høyringsmatriisa for nærare kommentarar til høyringsinnspela.

Det er også krav til helseerklæring for fritidsskipper og SRC-sertifikat for skipsførar.

I første ledd bokstav d er det presisert krav til erfaring. Innspel frå næringa viser at det er viktig med praktisk kompetanse. På same måte som i forskrift nr. 69 er det minimumskrav på 150 timar fartstid for skipsførar på den aktuelle fartøytypen.

Alle som skal arbeide om bord skal ha tilstrekkeleg tryggleiksfamiliarisering, jamfør første ledd bokstav f. Tryggleiksfamiliarisering er opplæring med innhald som nemnt i kvalifikasjonsforskrifta § 7 bokstav a til f.

I andre ledd går det fram at for kvar redningsflåte om bord, med unntak av den eller dei redningsflåtane som er i reserve, skal det vere minst eitt besetningsmedlem med godkjent tryggleiksoplæringskurs for sjøfolk på mindre skip.

For seglfartøy skal skipsførar og eit tilstrekkeleg tal besetningsmedlemmer ha erfaring med bruk av segl og rigg på det aktuelle fartøyet. Bemanninga skal kunne handtere seil og rigg utan hjelp av dei andre om bord (t.d. skuleelevar). Dette er ikkje til hinder for at skulelevar etc. kan delta i segling og roing, men sikrar at besetninga kan handtere fartøyet dersom forholda skulle krevje det.

Kapittel 7 Vedlikehald

Til § 29 Vedlikehald av fartøy og utstyr

«Visuell kontroll» er ein rask sjekk av at alt utstyr er på plass, og at det er klart til bruk. Dersom utstyr manglar eller er skadd, må dette rettast opp i før turen kan starte.

«Ettersyn og vedlikehald» er ein meir inngåande kontroll der ein går over og ser etter feil og manglar og utfører vedlikehald etter behov og i samsvar med produsenten sine tilrådingar. Større reparasjonar utover det som fell inn under «vedlikehald», må berre utførast av kompetent personell i samsvar med produsenten sine tilrådingar.

Første ledd:

Fartøy og utstyr er utsett for slitasje og treng fortløpande tilsyn.

Andre ledd:

Visuell inspeksjon skal utførast før kvar tur. Med «før kvar tur» meiner vi i praksis ein dagleg sjekk før føraren sin første tur med fartøyet denne dagen, eller ein ny sjekk om det kjem ein ny førar om bord i løpet av dagen.

Tredje og fjerde ledd:

Det kan vere feil og manglar som ikkje blir oppdaga ved den visuelle kontrollen etter første ledd. Reiarlaget må difor etablere rutinar for systematisk ettersyn og vedlikehald. Dette skal gjerast minst ein gong kvar månad eller etter produsenten sine tilrådingar.

Femte ledd:

Redningsflåtene må kontrollerast og pakkast av kompetent personell. Sjøfartsdirektoratet har godkjent ei rekkje servicestasjonar langs heile kysten. For å sikre at flåtene fungerer, er det berre desse stasjonane som kan utføre vedlikehald. Dette gjeld også anna oppblåsbart utstyr, som redningsvestar og redningsklier. Lista over godkjende servicestasjonar er tilgjengelege på sdir.no.

Kapittel 8 Avsluttande reglar

Til § 30 Dispensasjon

Det klare utgangspunktet er at krava i forskrifta skal fylgjast fullt ut. Denne regelen opnar likevel for at det kan gjerast unntak etter ei konkret vurdering i enkelttilfelle.

Til § 31 Iverksetjing

Forskrifta trer i kraft 1. oktober 2022.

Fartøy som har vore brukte av opplæringsinstitusjonar før iverksetjing av denne forskrifta treng ikkje å oppfylle forskrifta før 1. april 2023. Denne overgangsregelen skal ivareta fartøy som allereie er i drift og som treng tid til å tilpasse seg dei nye reglane.

Til § 32 Endring i annan forskrift

Det går fram av § 32 at det ikkje er krav til passasjersertifikat for fartøy som fylgjer forskrift 21. september 2022 nr. x om fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar. Det er heller ikkje krav til passasjersertifikat for fartøy som fylgjer forskrift 21. september 2022 nr. x om fartøy som blir brukte av lag eller foreiningar.

Knut Arild Hareide
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør

Vedlegg

Forskrift om fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar
Høyringsmatrise