Høringsmatrise – Forskrift om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip

Nr.: Fortløpende nummerering som starter på 1.

Dok. nr.: Sjøfartsdirektoratets saks- og dokumentnummer (åååå/nnnnn-nr.)

t.o.: Til orientering, dvs. merknaden er notert uten videre oppfølgning fra Sjøfartsdirektoratets side.

Tas ikke til følge: Mulig konklusjon etter en vurdering av merknader til forskriftsforslaget.

Nr.	Dok. nr.	§	Høringsinstans	Merknader (utdrag)	Direktoratets vurdering
1	2021/141456-37	Generelt	Norges Fiskarlag	Norges Fiskarlag har ikke merknader til forslaget utover at Sjøfartsdirektoratet burde ha tatt med utfordringen knyttet til ulike innredningskrav mellom mindre lasteskip og fiskefartøy, som kan skape utfordringer når mindre båter skal dobbeltsertifiseres. Dette gjelder særlig kravene til lugarstørrelser som lasteskip. Fiskarlaget foreslår at forholdet vurderes ved nye regelverksendringer, og at man frem til dette kan utvise skjønn ved for eksempel dispensasjonssøknader.	Sjøfartsdirektoratet vil vurdere dette ved neste endring av forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip.
2	2021/141456-42	Generelt	Riksantikvaren	Riksantikvaren har i utgangspunktet ingen innvendinger, men mener generelt at når det gjelder utforming av nye forskrifter om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip, er det avgjørende at også hensynet til fartøyvern ivaretas. Dette innebærer at regelverket må ta høyde for både sikkerhet, miljø, og bevaring av kulturhistorisk verdifulle fartøy. Konkret bør det i forskriften presiseres at det ved tilsyn og godkjenning av fartøy må gjøres en helhetlig vurdering, der både vernehensyn og fartøyvern veies mot hverandre. Dette kan løses gjennom egne bestemmelser eller dispensasjonsmuligheter for verneverdige fartøy, i dialog med relevante myndigheter og kulturmiljøforvaltningen.	Sjøfartsdirektoratet noterer seg dette, men viser også til § 9 som sier noe om skip som har byggekontrakt inngått før 1. januar 2026 og som er levert før 1. januar 2027.

3	2021/141456-47	Generelt	Moen Marin	Moen Marin støtter intensjonen bak forslaget om å samle, forenkle og oppdatere regelverket for mindre lasteskip. En tydeligere og mer helhetlig forskrift vil gjøre det enklere for både verft, rederier og utstyrsleverandører å etterleve kravene, og vi mener dette vil bidra til økt sikkerhet og bedre etterlevelse i næringen. Vi er særlig positive til at forskriften i større grad åpner for bruk av anerkjente standarder og klasseregler, samt at det legges til rette for teknologisk utvikling. Men vi oppfordrer Sjøfartsdirektoratet i enda større grad å benytte funksjonsbaserte krav fremfor detaljerte tekniske løsninger. Dette gir fleksibilitet og fremmer innovasjon, samtidig som formålet med bestemmelsen ivaretas. Vi ser det derfor som avgjørende at forskriften ikke hemme utvikling gjennom å låse seg til bestemte komponenter, begreper eller løsningsvalg.	T.o.
4	2021/141456-48	Generelt	Sjømat Norge	Sjømat Norge er generelt positive til at de fleste av bestemmelsene i utkastet til ny forskrift viderefører gjeldende rett, herunder at krav som gjelder redningsmidler, navigasjon og navigasjonshjelpemidler og radiokommunikasjon, som i dag fremgår av andre forskrifter, samles og videreføres i den nye forskriften. Vi er også positive til lettelsene som foreslås, slik at regelverket for mindre lasteskip tilpasses utviklingen med fornying av båter og utstyr. Sjømat Norge mener det er viktig med regelverk som bidrar til høy sikkerhet for sjøfolk og fartøy, og støtter bl.a. de nye kravene til utforming av nedgang fra dekk til sjønivå og krav til minimumshøyde på skansekledning eller rekkverk. Samtidig som sikkerheten ivaretas, er det viktig at regelverket er proporsjonalt og tilpasses de mindre arbeidsbåtene slik at disse fortsatt kan benyttes av næringen.	T.o.
5	2021/141456-49	Generelt	Technimar AS	Technimar ser det som hensiktsmessig at krav fra andre forskrifter videreføres i foreslått ny forskrift for å samle regelverk for de aktuelle fartøygruppene. Generelt er Technimar av den	T.o.

				oppfatningen at forslaget til ny forskrift er godt gjennomarbeidet og at foreslåtte endringer er fornuftige.	
6	2021/141456-55	Generelt	Miljødirektoratet	Miljødirektoratet ser positivt på hovedgrepet med å legge flere forskrifter som angår mindre lasteskip inn i samme forskrift. Miljødirektoratet har også tidligere stilt seg positive til en forenkling av forskriftssystemet for brukere knyttet til mindre lasteskip. Mange av eierne og førerne av mindre lasteskipene under 24 meter er knyttet til organisasjoner med liten maritim kompetanse eller er små med begrensede ressurser. En samlet forskrift vil derfor gi bedre og enklere oversikt. Det gir økt sikkerhet.	T.o. I tillegg til den nye forskriften finnes det reglene for mindre lasteskip også i flere andre forskrifter.
7	2021/141456-51	Generelt	NSK Fartøykontroll	Det er et sett med dokumenter som forskriften krever skal være oppslått på et lett synlig sted om bord, ofte i styrhuset. En god del fartøy under 15m har begrenset med veggareal tilgjengelig og bruker ulike løsninger for å henge opp de påkrevde dokumentene. Kan Sjøfartsdirektoratet spesifisere i forskrift hva som menes med 'lett synlig sted' – f.eks. er et registersystem 'lett tilgjengelig'?	Forskriften krever at enkelte dokumenter skal være oppslått, og det vil da ikke være mulig å legge disse kun i et registreringssystem. Dokumentasjonen som skal være oppslått vil inneholde informasjon som det er viktig at mannskapet kjenner til, slik som f.eks alarminstruksen. Men omfanget av informasjon på dokumentene vil variere i forhold til utstyr om bord, og sett i sammenheng med at vi ikke har krav om et standardformat for oppslag mener Sjøfartsdirektoratet at dette også kan ivaretas av små fartøy.
8	2021/141456-51	Generelt	NSK Fartøykontroll	Det presiseres flere steder i forskriften at utstyr skal være 'i nærheten av …'. Som GF kan vi ønske oss en definisjon av dette begrepet. Om det gir muligheten for å plassere utstyret i tilstøtende rom, i en viss avstand fra etc. Vi er opptatt av at utstyr som er plassert om bord også må være funksjonelt, og en tydeligere presisering vil gi Godkjente foretak mulighet til å kvalitativt vurdere plasseringen under kontroll for fartøysinstruks.	Dette må vurderes i forhold til det enkelte fartøyet. Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å ha en definisjon om dette i forskriften. Funksjonelt opp mot det enkelte fartøyet og utstyret vil en måtte se hva som er praktisk gjennomførbart.
9	2021/141456-51	Generelt	NSK Fartøykontroll	Vi lurer på om ikke innredningsforskriften også må inkluderes i oppdateringen. Spesielt relevant å ta med tenker vi er krav til toalett, ferskvann og renhold om bord.	Sjøfartsdirektoratet vil vurdere dette ved neste endring av forskrift 21. april 2017 nr. 515 om

					innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip.
10	2021/141456-56	Generelt	Navy Rørvik AS	Navy støtter intensjonen bak å samle, oppdatere og forenkle regelverket for mindre lasteskip. Vi mener dette vil bidra til økt sikkerhet, og bedre etterlevelse generelt i næringen.	T.o.
11	2021/141456-57	Generelt	Redningsselskapet	RS har gjennomgått forslaget med tanke på både sikkerhetsmessige og operasjonelle konsekvenser for vår virksomhet. Som operatør av redningsskøyter med samfunnskritiske oppgaver innen søk og redning (SAR), legger vi stor vekt på at regelverket er hensiktsmessig tilpasset fartøyenes funksjon og reelle risikoeksponering. RS vurderer forslaget som gjennomarbeidet og i hovedsak hensiktsmessig, og vi stiller oss i hovedsak positiv til forslaget. Vi ser at det er lagt vekt på å tydeliggjøre regelverket, sikre bedre etterlevelse og ivareta sjøsikkerhet, samtidig som det innføres enkelte lempinger som bidrar til å redusere administrative og økonomiske byrder.	T.o.
12	2021/141456-58	Generelt	Langset Maritime	Innholdet i denne forskriften bør ha egne punkt som gjelder «farlig last» for fartøy under 15 meter, ikke underlagt kjemikaliefartøy. Begrunnelse: o Størrelse på fartøyet. o Fører kun en type last til eget bruk. o Denne endringen vil bringe forskriften i samsvar med internasjonale standarder, som f.eks. SOLAS. o Farlig last med tanke på maursyre til eget forråd og transport av diesel el. lignende, blir et større tema for fremtiden. Godkjenning av punkter som har med farlig last å gjøre på fartøy under 15 meter, bør kunne utføres av «Godkjent Foretak». Foretaket kan opparbeide kompetanse på samme måte som må dokumenteres i forbindelse med godkjenning av batteri/ EESsystemer. Begrunnelse:	Sjøfartsdirektoratet viser her til at farlig last reguleres i en egne forskrifter. Se her forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip og forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger. Dette innspillet til endringer vil bli vurdert ved senere endringer av disse forskriftene.

				o Effektivisering, forbedre praktisk implementering og etterlevelse av reglene. o Analyse av konsekvensene av disse foreslåtte endringene. o Positive konsekvenser; Forbedret sikkerhet, bedre etterlevelse av internasjonale krav, redusert risiko for ulykker. o Kostnader og utfordringer; Økte kostnader for rederier for å oppfylle nye krav, behov for opplæring av mannskap, mulig behov for investering i nytt utstyr. o Samfunnsmessige fordeler; Redusert risiko for miljøskader, bedre omdømme for norsk skipsfart.	
13	2021/141456-55	Kapittel 1	Miljødirektoratet	Miljødirektoratet registrerer at virkeområdet til ny forskrift er foreslått utvidet siden det i §1 pkt. 1 presiseres at forskriften skal gjelde norske lasteskip under 24 meter eller 500 BRT og det er ingen nedre grense. I pkt. 2 presiseres det at kapitel 6-14 kun gjelder for skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat. Av det følger det at mindre lasteskip som i eksisterende FOR 1853 er unntatt forskriften, eller er under 8 meter, nå må forholde seg til kapitel 1-5 i forslag til ny forskrift. Spesielt presiseres det i § 4, som innfører et kvalitetskrav til konstruksjon uansett størrelse under 15 meter. Miljødirektoratet er positive til denne endringen og presiseringen og ser det som en styrking av sikkerheten. Miljødirektoratet henvendte seg til Sjøfartsdirektoratet i 2022 angående brannsikring på fartøy unntatt fartøyinstruks etter FOR 1853. Det ble da bekreftet at det ikke var noen krav til brannsikring på disse fartøyene. Det registreres at det i forslag til ny forskrift ikke er tatt inn noen krav til brannsikring. Miljødirektoratet mener det burde legges inn krav om et brannslukningsapparat som minimumskrav for disse fartøyene.	Det vil ikke bli lagt til krav om brannsikring på fartøy uten krav om fartøyinstruks, I denne sammenheng viser Sjøfartsdirektoratet til kravet i skipssikkerhetsloven § 9.
14	2021/141456-48	Kapittel 1	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter avgrensningene i forskriftens § 1 om virkeområde, herunder at forskriften også får anvendelse på fartøy under 8 meter. Vi støtter også avgrensningene i § 2 om	T.o.

				fartøyinstruks, herunder at bokstav e) om overføring mellom skip og anlegg kun gjelder for fornybar energiproduksjon til sjøs. Sjømat Norge har ingen merknader til §§ 3-10, og støtter utformingen av bestemmelsene.	
15	2021/141456-49	§ 2 første ledd bokstav e	Technimar AS	Technimar er av den oppfatningen det det kan finnes, eller kan komme, anlegg eller installasjoner til sjøs som ikke er for fornybar energiproduksjon, hvor det kan vurderes om skip som overfører personer til anlegg skal ha fartøyinstruks. Kan det her være fornuftig å vurdere plasseringen av anlegg eller installasjoner, i stedet for anleggets formål?	Sjøfartsdirektoratet har i denne omgang vurdert at det kun skal gis krav til anlegg for fornybare energiproduksjon, fordi dette er en ny næring, men vi vil senere vurdere om kravet til fartøyinstruks også skal gjelde flere, f.eks ved overføring av personer til akvakulturanlegg til havs.
16	2021/141456-51	§ 2 første ledd bokstav e	NSK Fartøykontroll	Ordlyden kan være litt uklar om dette gjelder kun for anlegg og installasjoner i forbindelse med fornybar energi, eller også andre anlegg som offshore havbruksanlegg. Det bør i så fall defineres en grense så ikke ordlyden innebefatter mindre ting som flytebrygger, forflåter som vil gi et stortinngripen i 12pax forskriften.	Havbruksanlegg omfattes ikke. Se her definisjonen av fornybar energiproduksjon i § 5.
17	2021/141456-41	§ 2 første ledd bokstav e	Fiskeridirektoratet	Fiskeridirektoratet er enig i at det vil være viktig å ivareta sikkerhet for personell som skal overføres mellom skip og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs, og vil samtidig bemerke at det også vil være viktig å ivareta sikkerhet for personell som skal overføres mellom skip og akvakulturanlegg til havs. Disse anleggene vil potensielt befinne seg i tilsvarende eksponerte farvann som anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs, med et risikobilde vesentlig forskjellig fra kystnært havbruk. Det vil derfor være hensiktsmessig å vurdere å stille de samme kravene også for fartøy for transport av personer til akvakulturanlegg til havs, men dette vil kreve nærmere vurderinger.	T.o. Se kommentar ovenfor.
18	2021/141456-20	§ 2 første ledd bokstav e	Det Norske Maskinist Forbund	Det Norske Maskinist Forbund anmoder på det sterkeste at Sjøfartsdirektoratet bruker bemanningsforskriftens myndighet til høyere krav til kompetanse enn normalt på denne type komplekse	Innspillet tas ikke til følge. I den nye forskriften gis det ikke mulighet til å ha med mer enn 12 passasjerer. Paragraf 2 første ledd bokstav

				skip, mht. ansvar for passasjerer/personell og kommunikasjon også i en krisesituasjon. Det vises her spesielt til bølge høyde og kraft som kan sette personer i direkte livsfare, og det må være klinkende klart at Forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. § 4. Skipsførerens plikter og myndighet; Rederiet skal definere og dokumentere skipsførerens plikter og myndighet. Skipsføreren har den øverste myndigheten om bord. Slik at ingen kan overprøve skipsfører mht. sikkerhet! Det bør stilles krav til Fartøyinstruks for alle skip uansett lengde, slik at sikkerhet og kommunikasjon, samt tilsyn er til stede i en allerede godt innarbeidet infrastruktur for sikker seilas og sikkerhetssoner for installasjoner. Begrepet personer er ok, men det må være en link til IP CODEN (og øvrige sertifikater), slik at denne forskrift ikke kan leses som enste regelverk gjeldende. Forslag til ny tekst:e. skip som frakter personell til og fra fornybar energiproduksjon eller mineral utvinnings installasjoner i havrommet.	e gjelder kun der hvor personer skal overføres. Dette kan også være mannskapet. Forskrift 28. juni 2024 nr. 1391 om lasteskip som skal føre industrielt personell gjennomfører SOLAS kapittel XV, om sikkerhetstiltak for skip som fører industrielt personell, i norsk rett. SOLAS kapittel XV gjør det internasjonale sikkerhetsregelverket for skip som fører industrielt personell (IP-koden) bindende for lasteskip med bruttotonnasje 500 eller mer i internasjonal fart.
19	2021/141456-23 og 25	§ 3 første ledd bokstav d	DSB	DSB mener at forslaget innebærer at man velger å se bort fra lovbestemte krav til et skips maritime elektriske anlegg. DSB savner her en nærmere redegjørelse for hvorfor man velger å se bort fra disse lovbestemte kravene. Maritime elektriske anlegg er regulert i medhold av forskrift om maritime elektriske anlegg, som er gitt med hjemmel i el-tilsynsloven. Forskriftens virkeområde er norske skip, flyttbare innretninger, sjøredskaper og fritidsfartøy. Forskriftens formål er å oppnå forsvarlig elsikkerhetsnivå slik at det ikke oppstår fare for liv, helse og materielle verdier. Skip- og sjøredskaper til militært bruk er unntatt fra forskriftens virkeområde. Forskriften vil heller ikke gjøres gjeldende for skip omfattet av International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). DSB mener følgelig at det i § 3 må angis at det er krav i fme som skal etterleves.	Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at det er noe i den nye forskriften som tilsier at en skal se bort fra forskriften som DSB viser til. Begge forskriftene skal gjelde. Vi viser også til at det i forskrift om bygging av skip § 4 er en tilsvarende lik ordlyd. Se også § 150, hvor det vises til at før fartøyinstruks kan utstedes, skal det foreligge dokumentasjon på at det elektriske anlegget er kontrollert og godkjent av akseptert elektroforetak.

				DSB foreslår at § 3 første ledd bokst. d tas ut av første ledd og gjøres til nytt andre ledd, og andre ledd gjøres til nytt tredje ledd. Forslag til nytt andre ledd: Skipets elektriske anlegg skal bygges i samsvar med forskrift om elektriske maritime anlegg. Dette gjelder likevel ikke skip omfattet av International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS).	
20	2021/141456-58	§ 4	Langset Maritime AS	Bygging av skip med største lengde under 15 meter som ikke skal ha fartøyinstruks, skal være bygget etter Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter 1990 eller annen anerkjent standard og komme inn under denne forskriften med relevante paragrafer. Begrunnelse: o Det er utfordrende å finne forskrifter som gjelder denne fartøygruppen idag. o Ser på tidligere hendelser at CE- merking ikke stiller krav til flere viktige punkter for denne fartøygruppen.	Bestemmelsen gjelder kun for nye skip. Dette har frem til i dag vært fartøy som ikke har vært underlagt spesifikke byggetekniske krav. Sjøfartsdirektoratet har informasjon på vår hjemmeside om hvilke forskrifter denne fartøysgruppen skal forholde seg til.
21	2021/141456-23 og 25	§ 4	DSB	DSB stiller spørsmål ved om man bør angi at CE-merking skal ha bakgrunn i etterlevelse av forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv. DSB mener Nordisk Båtstandards krav tilknyttet elektriske anlegg er utdatert. Videre har det vært diskusjoner om hvem som skal tolke krav i nevnte standard. Standarden ble i sin tid utarbeidet av Nordiske Sjøfartsmyndigheter. DSB hadde følgelig ikke påvirkning ved utarbeidelsen og vi er ikke kjent med at standarden har blitt revidert i løpet av 35 år, noe som er uvanlig. I tillegg til utdaterte krav medfører nevnte forhold at det er utfordrende for DSB å gi veiledning til publikum om detaljer i standardens krav tilknyttet elektriske anlegg. DSB vil også her foreslå at det vises til forskrift om maritime elektriske anlegg, da forskriften henviser til standard som er relevant for fartøytypen (NEK EN 60092-507:2015 – Small Vessels).	Innspillet tas ikke til følge. I rundskrivet skriver Sjøfartsdirektoratet følgende til § 4: «Når det gjelder fartøy som er CE-merket, skal fartøyet være konstruert og bygget for å tåle vindstyrke og bølgehøyde i henhold til sin konstruksjonskategori. Det er derfor viktig at fartøyets konstruksjonskategori samsvarer med den tiltenkte bruken av fartøyet. For nærmere informasjon om CE-merking og båtens konstruksjonskategori, se Sjøfartsdirektoratets nettsider». Ytterligere informasjon finnes på Sjøfartsdirektoratets nettside, hvor det blant annet vises til forskriften som DSB henviser til. Nordisk båtstandard er en anerkjent standard for skip med største lengede under 15 meter for flere fartøyskategorier, ikke kun for mindre lasteskip.

					Sjøfartsdirektoratet ser ikke behov for å vise til forskriften som DSB refererer til. Denne forskriften vil gjelde uansett og direktoratet antar at den er godt kjent i næringen.
22	2021/141456-51	§ 5	NSK Fartøykontroll	Vi anbefaler å benytte lettskip istedenfor letteste deplasement tillat for kran da det vil gi mindre rom for tolkning og lite forskjell i praksis.	Sjøfartsdirektoratet ønsker å ha definisjonen slik den står ettersom det er det er slik den har blitt tolket og praktisert i flere år.
23	2021/141456-51	§ 16 og § 17	NSK Fartøykontroll	Vi ser at mange fartøy benytter en enkel hydraulisk aktuator som styremaskin og erfarer at mange ikke har lokal rorindikator eller nødstyring ved styremaskinen. Vi ber om at det tydeliggjøres om nødstyring og lokal rorindikator er et krav for båter som omfattes av forskriften, eller at paragrafene gjelder de fartøy som har nødstyring.	Det vil være avhengig av hvilken standard fartøyet er bygget i samsvar med. Kun fartøy som har krav om nødstyring har krav om lokal rorindikator. Se også § 20 andre ledd.
24	2021/141456-48	§ 17	Sjømat Norge	Når det gjelder § 17 Styremaskinen – prøving og øvelser, mener vi det bør fremgå at kravene kun gjelder for fartøy som har dette utstyret. Et mulig tillegg vil i denne sammenheng kunne være (vår understrekning); "(2) Styremaskinenes funksjon skal prøves i samsvar med skipets prosedyre og utstyr, og prosedyren skal omfatte følgende dersom dette finnes ombord (…)"	Innspillet tas til følge og ordlyden er endret.
25	2021/141456-48	§ 18 og § 19	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter § 18 Utforming av styrhus og § 19 Sikt fra styrhus.	T.o.
26	2021/141456-51	§ 19 første ledd bokstav g	NSK Fartøykontroll	Vi opplever at det ikke er vanlig med ferskvannspyling på frontvindu. Vurder om det er mulig å lempe på kravene etter hva som er utviklet seg til normal praksis.	Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet i § 19 bokstav g tatt inn deler av teksten som sto i høringsbrevet når det gjelder varmluftsdyser. Hvordan kravet skal ivaretas, må ses i sammenheng med klimaet i det farvannet fartøyet skal operere i. Hensynet bak regelen er å unngå at is, snø, dogg mv. hindrer fri sikt.

27	2021/141456-55	§ 19	Miljødirektoratet	I kapittel 2 er det i §19 pkt. b. forslag om krav til sikt akterover fra styrehus. I pkt. d. er det et tilsvarende krav om sikt som kan ivaretas med bruk av kamera. Miljødirektoratet foreslår at samme tekniske løsning som foreslås i pkt. d skal gjelde i pkt. b. I § 19, pkt. g beskrives krav til klarsiktskive eller varmevindu. Det vil også gjelde på CE godkjente arbeidsbåter over 12 meter unntatt fartøyinstruks. Markedet for slike båter er primært i fritidsbåtsegmentet. Varme i vinduer på disse mindre fartøyene uten aggregat, og med begrenset batterikapasitet, en utfordring. Miljødirektoratet foreslår at det for mindre lasteskip unntatt fartøyinstruks legges inn en setning i pkt. g om at «det skal være tilstrekkelig defrosting på alle vinduer, så klar sikt opprettholdes uansett værforhold».	Et kamera vil ikke være tilstrekkelig dekkende å bruke når det gjelder navigatørens situasjonsforståelse for navigering av fartøyet. Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet i § 19 bokstav g tatt inn deler av teksten som sto i høringsbrevet når det gjelder varmluftsdyser. Hvordan kravet skal ivaretas, må ses i sammenheng med klimaet i det farvannet fartøyet skal operere i. Hensynet bak regelen er å unngå at is, snø, dogg mv. hindrer fri sikt.
28	2021/141456-55	§ 20 og § 21	Miljødirektoratet	Miljødirektoratet er positive til at det i § 20 pkt. 8 og § 21 pkt. 3 tillates at skip med største lengde under 8 meter kan bruke CE-merket globalt navigasjonssatelittsystem (GNSS), siden det stort sett er kartplottere i disse fartøyene. Teknologien har kommet så langt at det burde være god nok kvalitetssikring og sikkerhet at slikt utstyr også er godkjent for mindre lasteskip under 15 meter. Miljødirektoratet erfarer at det i disse fartøyene er kartplotter montert som hjelpeutstyr, og en kan derfor imøtekomme kravet om navigasjonshjelpemidler med oppdaterte kart. Rattmerket utstyr som ESDIC er fortsatt store og økonomisk kostbare. Det blir noe sikkerhetsmessig inkonsekvent å holde på kravet om rattmerking (det er ikke krav om rattmerking, men det er godkjent av SDIR) når det fører til at papirkart fortsatt kan være førstevalget for mindre lasteskip under 15 meter. Miljødirektoratet foreslår at §§ 20 og 21 endres til at CE-merket globalt satelittnavigasjonssystem med oppdatering er godkjent som GNSS på mindre lasteskip under 15 meter.	Innspillet tas delvis til følge. Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet endret kravet til å gjelde for skip med største lengde under 12 meter.
29	2021/141456-48	§ 20 og § 21	Sjømat Norge	Sjømat Norge deler Sjøfartsdirektoratets syn på viktigheten av sikker seilas/seilasplanlegging, og vi har fokus på dette bl.a. i vår	Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet endret kravet. Vi ønsker ikke å innføre flere metergrenser, og kravet

				medlemsinformasjon. På disse mindre båtene under 12,5 meter er det i styrhuset imidlertid hverken plass til papirkart på kartbord eller ECDIS med reservesystem, slik forskriften legger opp til. Sjømat Norge mener derfor at det på fartøy under 12,5 meter bør være tilstrekkelig med CE merket kartplotter, og hensyntas at styrhuset på disse båtene har liten plass. Vi mener derfor det bør utformes en ny bestemmelse; § 21 (2) c, med krav om 1 stk. CE merket kartplotter med sjøkart basert på oppdaterte data fra Kartverket på fartøy under 12,5 meter, dvs. ikke ECDIS med reservesystem. Når det gjelder § 21 (3) bokstav b, mener Sjømat Norge at det ikke bør oppstilles krav om CEmerket på skip uten styrhus, dersom dette også inkluderer for eksempel Polarcirkelbåter med påhengsmotor og rorkult som benyttes i næringsvirksomhet. Dette er fartøy havbruksnæringen benytter både som framkomstmiddel på havet og som verktøy i operasjoner. Etter vår vurdering bør det ikke oppstilles krav som innebærer at det må bores fast en kartplotter i dørken på båten, eller at dette må festes i luftputen på siden. Denne merknaden gjelder også regler knyttet til radio eksempelvis - og redningsutstyr for øvrig. Vi mener derfor det kan være behov for en bestemmelse som beskriver et minstemål, en hensiktsmessighet eller annet, som gjør at bruken av disse båtene blir gjennomførbar. Vi mener også det bør inntas en ny bestemmelse, § 21 (5), om at det kan søkes permanent dispensasjon fra reglene også for båter over 12,5 meter, slik at disse kan benytte CE merket kartplotter dersom de ikke har plass i styrhus til papirkart på kartbord eller ECDIS med reservesystem.	blir derfor for lasteskip under 12 meter. Dette blir en ytterligere lemping sammenlignet med det som var på høring.
30	2021/141456-56	§ 20 første ledd	Navy Rørvik AS	Innspill til krav om magnetkompass kl B. 1. Fartøy under 15m er ikke målebrevspliktige, og er således regnet som å ha en bruttotonnasje på 50 brt. I praksis har mange	Innspillene tas ikke til følge. Her videreføres dagens krav. Sjøfartsdirektoratet ønsker at det skal være noe form for magnetisk

				av disse fartøyene en realistisk bruttotonnasje over 150 brt, ofte nærmere 200 brt hva gjelder servicekatamaranter. 2. Forskriftskravet om magnetkompass kl B er utdatert. Andre land praktiserer forskjellige alternativ til magnetkompass kl B, eksempelvis THD fra IMO godkjent satelittkompass eller THD fra magnetisk sensor – begge løsninger tilkoblet nødstrøm, og det anmodes at Sjøfartsdirektoratet ser en tilsvarende løsning. 3. Forskrift håndterer ikke kompassdeviasjon eller krav til kompassavvik for magnetkompass kl B. I praksis kan et magnetkompass kl B installeres om bord, uten å være i det minste riktig justert og med store avvik, og fortsatt være ihht forskrift. Praksis viser at det magnetiske miljøet i denne fartøysgruppen gjør at fysisk plassering av et magnetkompass kl B er svært utfordrende. En generell THD sensor vil gi en betydeligere sikrere og mer nøyaktig kompassløsning.	kompass om bord. Vi tillater typegodkjent THD, men vil fremdeles kreve magnetisk kompass. Sjøfartsdirektoratet er klar over at det kan være kompassdeviasjon, men vi vurderer det likevel slik at utstyret kan brukes som en reserveløsning.
31	2021/141456-56	§ 21	Navy Rørvik AS	Navy har erfart at alternative kartsystemer kan ved feil bruk/konfigurasjon medføre feilinformasjon i kartsystemet, som kan medføre farlige situasjoner eller uønskede hendelser. Med bakgrunn store og gjentakende utfordringer og uhell med i forbindelse med feilnavigasjon, grunnet manglende elektronisk visnings- og informasjonssystem for sjøkart (ECDIS), er innspill fra Navy at godkjent kartsystem bør være obligatorisk for denne fartøysgruppen. (2) a – kartbord (subsidiært, utgår dersom ECDIS) Innspill: ◦ Det bør spesifiseres i forskrift at sjøkart skal kunne at brettes ut i full størrelse på kartbordet, da dette er noe som praktiseres ved kontroll av SDIR. ◦ Dersom fartøyets styrhus er av en slik utforming at det ikke er kartbord i styrhus, skal det installeres elektroniske godkjente kartsystem (ECDIS eller Mini-Ecdis ihht RSV12-2019)	Det er i utgangspunktet krav til offisielle kart i fullstørrelse, og fartøyet skal ha tilhørende kartbord. Alternativt kan det installeres mini- ECDIC eller ECDIS, dette reguleres i forskriftens § 21.

32	2021/141456-22	§ 21	Kartverket	Kartverket foreslår at «sjøkart basert på oppdaterte kartdata fra Kartverket» i bokstav a og b endres til «sjøkart basert på oppdaterte kartdata i henhold til Kartverkets standard». Kartverkets standard er at kartinnholdet er på nivå med de offisielle norske sjøkart på papir (POD-kart) som oppdateres med rettinger fra Etterretninger for sjøfarende (Efs) hver fjortendedag. Flere forhandler tilbyr dette, og endring av ordlyd vil gjøre det enklere for SDIR å kontrollere at fartøy bruker offisielle sjøkart.	Innspillet tas til følge og ordlyden er endret.
33	2021/141456-48	§§ 22-31	Sjømat Norge	Sjømat Norge har ingen merknader til §§ 22-31, og støtter utformingen av bestemmelsene.	T.o
34	2021/141456-51	§§ 28-31	NSK Fartøykontroll	Det er uklart for oss om §28 - §31 alle omfatter båter med losplikt eller om det kun er §28 som gjelder båter med losplikt. Vi vil anbefale at §28 - §31 spesifiseres at gjelder kun for fartøy med losplikt.	Nevnte bestemmelser vil kun gjelde dersom det er losplikt for fartøyet. Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet tilføyd en ordlyd i § 28 første ledd om dette.
35	2021/141456-48	3. kapittel	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter de foreslåtte forenklingene og lempingene i kapittel 3 om redningsredskaper. For eksempel mener vi det er tilstrekkelig at det er redningsvester til alle om bord i stedet for 1,5 ganger det totale antallet om bord, og det ansees også hensiktsmessig at det ikke stilles krav om MOB-båt for disse mindre lasteskipene som omfattes av forskriftens virkeområde.	T.o.
36	2021/141456-48	§ 33	Sjømat Norge	Når det gjelder forskriften § 33 Redningsredskaper, så oppfatter vi at dagens hovedregel om 1 Solas flåte ansees uheldig, da denne flåtetypen er stor og tung og dermed vanskelig å håndtere for 1 person alene. Videre kan en alternativ løsning med to redningsflåter være uheldig for fartøyets stabilitet. Vi ber derfor om at forskriften § 33 (4) endres, slik at det i fartsområde 1 og 2 er tilstrekkelig med 1 ISO godkjent redningsflåte på fartøyet med plass til alle om bord, herunder at ISO4 godkjennes for 3 personer (Solas). Slik vi oppfatter det vil et slikt krav om at fartøyet i fartsområde 2 eller mindre kan føre én redningsflåte som kan settes ut på begge sider av skipet, være en videreføring av	Innspillet tas delvis til følge. I nytt sjette ledd er det gitt en lemping for skip med største lengde under 12 meter. Som en konsekvens av denne endringen er det også gjort en endring i fjerde ledd hvor metergrensen er flyttet fra 8 meter til lasteskip med største lengde 12 meter eller mer.

				eksisterende forskrift om redningsredskaper på skip, § 6 jf. § 8, 5. ledd.	
37	2021/141456-55	§ 33	Miljødirektoratet	I § 33 pkt. 1 er kravet om linekaster fjernet og det er reduksjon i antall vester, redningsflåter, livbøyer, håndbluss og fallskjernlys. Stueplass til utstyr på disse mindre lasteskipene er begrenset, og operasjonsområdene er i skjærgård eller kystnært. Denne oppryddingen i krav til redningsutstyr støttes.	T.o.
38	2021/141456-49	§ 33 første ledd	Technimar AS	Technimar ser at forslaget til ny forskrift vil redusere antall redningsvester og redningsflåter om bord for fartøy mellom 8 og 15 meter. Technimar anser dette som en mulig reduksjon i sikkerhetsnivå, hvor det pr. i dag er krav til redningsvester 1,5 ganger det totale antallet om bord, og redningsfarkoster med plass til to ganger det totale antallet personer om bord. På det fleste fartøy i denne fartøygruppen fungerer det med tanke på plass og arrangering av redningsutstyr, og Technimar ser ingen grunn til at sikkerhetsnivået skal senkes på disse fartøyene, hvor nåværende krav til redningsmidler ser ut til å fungere med tanke på plass, arrangering og sikkerhet.	Sjøfartsdirektoratet noterer seg innspillet, men tilpasningen vi her har gjort retter seg mot en gruppe av fartøy som ikke har arbeidsstasjoner om bord som vil være langt i fra der hvor redningsvester oppbevares, jf. SOLAS kapittel III.
39	2021/141456-24	§ 33 fjerde ledd	Grovfjord Mek. Verksted 2.0 AS	Grovfjord Mek. Verkstad foreslår endring i fjerde ledd. …, kan i stedet for å oppfylle kravet i første ledd ha en redningsflåte uten rattmerking når redningsflåten er … På punkt (4) sier man at det kan brukes to mindre flåter, når det er maks tre personer om bord. I gammel forskrift om redningsredskaper ga dette mening når det var krav til 2 flåter. Iht. ny forskrift er antallet redusert til en (1) redningsflåte på fartøy mellom 8 og 15meter. Å da ha to flåter ved lavt mannskap gir ikke mening. Å redusere til 1 flåte også på dette punktet samsvarer mer med punkt (2) som kan benyttes. Evt. skulle kanskje delpunkt 2 og 4 vært kombinert til ett felles punkt.	Etter høringen har direktoratet gjort endringer i fjerde ledd. Bestemmelsen gjelder for skip med største lengde 12 meter eller mer, og må ses i sammenheng med endringen som er gjort i sjette ledd. Paragraf 33 fjerde ledd retter seg mot lasteskip med største lengde 12 meter eller mer, men under 15 meter. Her videreføres dagens krav, men det åpnes opp for å ha kun en flåte hvis den er rattmerket.
40	2021/141456-55	§ 37	Miljødirektoratet	I § 37 pkt. 2, som omhandler redningsstige, stiller Miljødirektoratet spørsmål til at kun fartøy med en person om bord skal ha redningsstige. Det er krav om redningsstige som kan	Dette som her foreslås blir en innskjerpelse sammenlignet med det som var på høringen, og

				løses ut fra vannet på alle CE-godkjente fritidsbåter, og vi mener det bør være samme krav på yrkesbåter under 15 meter. Det er sikkerhet for alle, at selv om det er folk om bord til å bistå, så kan en person som faller i vannet kunne ta seg om bord igjen på egen hånd.	Sjøfartsdirektoratet kan ikke gjøre de foreslåtte endringer uten at forskriften må på ny høring.
41	2021/141456-55	§ 38	Miljødirektoratet	Miljødirektoratet mener endringen i pkt. 38, om å ta person opp fra vannet, er en positiv endring, men at den ikke dekker opp for at en person kan ta seg ombord ved egen hjelp.	Paragraf 38 gjelder en hjelpeløs person. For ikke hjelpeløse personer anser vi § 37 om redningsstige å være tilstrekkelig.
42	2021/141456-48	§ 40	Sjømat Norge	For forskriften § 40 Alarminstruks, støtter vi innholdet i bestemmelsen. For våre medlemmer kan det være nyttig med et eksempel fra Sjøfartsdirektoratet på hvordan alarminstruksen på fartøy under 12 meter kan utformes, og vi imøteser nærmere informasjon om dette.	Sjøfartsdirektoratet har i veilederen til «Sikkerhetsstyring på mindre fartøy» gitt en mal som det det går an å ta utgangspunkt i, men innholdet må uansett tilpasses det enkelte fartøyet.
43	2021/141456-6	§ 42	Survitec Survival Technology	Survitec Survival Technology stiller spørsmål til om redningsflåter etter MSC 1328 med extended service intervall ikke blir tillatt på disse fartøy kategoriene? Survitec Survival Technology peker på at disse blir vedlikeholdt innenfor 30 mnd, men blir kontrollert om bord innen 12 mnd. Mange fartøyer innenfor denne kategorien har slik redningsflåter ombord i dag. Foreslår tilføying i paragrafen. Alternativt flåter godkjent iht MSC 1328. Videre peker Survitec Survival Technology på at det bør inn ei presisering når det gjelder ISO-flåter. ISO flåter er i hovedsak brukt av fritidsfartøyer og service intervallet er da satt til 36 mnd. (3 år). De viser til forskrift om fiskefartøy med største lengde under 15 meter §28 fjerde ledd, og ber oss vurdere å ta dette inn. Videre peker de på at for å sikre at service er gjort innenfor Sjøfartsdirektoratets krav, bør paragrafen inneholde service utført på en service stasjon listet på Sjøfartsdirktoratets liste over godkjente service stasjon. Survitec Survival Technology viser også til at i høringsutkastet nevnes det innledningsvis at den gjelder fritidsfartøyer som brukes i næringsøye med. Dette er oftest representert innenfor passasjer befordring. Her åpnes det også	Sjøfartsdirektoratet tar innspillet om å inkludere flåter med lengre vedlikeholdsintervall i § 42 første ledd til følge. Sjøfartsdirektoratet mener det ikke er nødvendig å ta med produsentens anvisning fordi dette vil tjenesteleverandøren ivareta. Andre ledd gjelder både rattmerkede flåter og ISO-flåter. Dette ivaretas av § 42 andre ledd som regulerer vedlikehold av redningsredskapene regulert i første ledd.

				opp for bruk av ISO flåter for 12 pax eller mindre. Så service intervallet bør vurderes innført her og.	
44	2021/141456-48	4. kapittel	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter de foreslåtte forenklingene og lempingene i kapittel 4 om radiokommunikasjonsutstyr. For eksempel mener vi det er tilstrekkelig med 1stk håndholdt VHF for fartøyene som omfattes av forskriftens kapittel 4. Vi støtter også kravet om VHF-radio med DSC. Sjømat Norge støtter også forenklingen i forskriften § 50 første ledd, ved at det ikke stilles krav om reservekraftkilde i fartsområde 4 eller mindre.	Når det gjelder krav om reservekraftkilde i § 50 så har Sjøfartsdirektoratet, basert på innspillet fra Telenor Kystradio, endret første ledd etter høringen. Vi stiller dermed krav om reservekraftkilde fra fartsområde 4, men dette er likevel en lemping sammenlignet med dagens krav.
45	2021/141456-55	Kapittel 4	Miljødirektoratet	I kapitel 4 er kravet til håndholdte VHF'er redusert til 1, og det er redusert krav til reservekraftkilde i pkt. 50. Begge forslag imøtekommer ønsket om utstyrsreduksjon på mindre arbeidsbåter.	Se kommentaren over.
46	2021/141456-30	§ 44	Telenor Kystradio - Radioinspeksjonen	Telenor Kystradio synes det var litt overraskende at AIS-SART ikke kreves hvis du har EPIRB m/AIS. Hvis man ikke får hentet fri flyt EPIRB før du forlater fartøyet og du ikke har manuell EPIRB, vil du ikke ha SART i flåten for lokalisering. Dette er en høyst relevant bekymring. Det at EPIRB med AIS kan erstatte AIS-SART i henhold til forslaget kan gi et sikkerhetsgap dersom man ikke får med seg EPIRB'en i en nødssituasjon. AIS-SART er spesifikt designet for å lokalisere overlevende eller redningsflåter og er dermed et viktig supplement – ikke nødvendigvis en erstatning. Det kan være hensiktsmessig å differensiere kravet basert på fartøystype, fart og risikoanalyse. Forslag: Regelverket bør vurdere en formulering som krever enten manuell EPIRBmed AIS eller separat AIS-SART, spesielt dersom EPIRB er montert på styrehustak og dermed ikke nødvendigvis blir med flåten.	Innspillet er tatt til følge og ordlyden presiseres til at det gjelder for manuell EPIRB. Endringen innebærer uansett at det gis en lemping sammenlignet med dagens krav.
47	2021/141456-30	§ 44	Telenor Kystradio - Radioinspeksjonen	Telenor Kystradio spør om det fortsatt vil være krav om GOC-sertifikat for å betjene en Iridium GMDSS terminal?	Dette spørsmålet gjelder kvalifikasjonene til den som skal betjene utstyret, og hører under forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og

				Iridium GMDSS-terminaler er vesentlig enklere å bruke enn tradisjonelle HF/INMARSAT-systemer og krever ikke samme kompetansenivå. Mange land vurderer forenklede operatørkrav for slikt utstyr. Dagens krav til GOC kan fremstå som unødvendig tungvint og ressurskrevende for skip der Iridium er det eneste globale systemet om bord. Forslag: Det bør vurderes å tillate bruk av ROC-sertifikat (eller en ny sertifikatkategori) for fartøy der Iridium GMDSS er eneste radioutstyr med satellittdekning. Dette forenkler etterlevelse og øker bruken av slikt utstyr på fiskefartøy og mindre fartøy.	sertifikater for sjøfolk. Innspill til endringer i denne forskriften vil bli notert og videreformidlet til korrekt fagavdeling.
48	2021/141456-30	§ 50	Telenor Kystradio - Radioinspeksjonen	Telenor Kystradio mener det mest kontroversielle må være at det nå foreslås å fjerne kravet til radiobatteri! [...] Alternativet skal være en bærbar GMDSS-godkjent VHF – som har begrenset rekkevidde og kapasitet. Dette er en svært viktig innvending. Den foreslåtte endringen kan redusere nødkommunikasjonens robusthet dramatisk – spesielt i kystnære områder med dårlig dekning, eller dersom man mister fast kraftforsyning ved brann eller grunnstøting. En håndholdt VHF kan i mange situasjoner være utilstrekkelig, både mht. effekt og antenneplassering. Forslag: Bevar kravet om dedikert radiobatteri i fartsområde 1–4, eventuelt med unntak kun for de minste fartøyene der tekniske begrensninger gjør fast installasjon umulig. Alternativt må man dokumentere at håndholdt GMDSSradio faktisk gir tilfredsstillende dekning i fartsområdet, basert på empiriske målinger.	Sjøfartsdirektoratet tar innspillet delvis til følge. Telenor Kystradio indikerer at det er nødvendig med reservekraftkilde (egne dedikerte radiobatterier) i tillegg til skipets nødstrøm i alle fartsområder. Sjøfartsdirektoratet mener derimot det for skip med nødkraftkilde er tilstrekkelig at skip i liten kystfart eller større har denne kapasiteten, og at det dermed er tilstrekkelig redundans. For skip som ikke har nødstrømsanlegg (fartøy uten fartøyinstruks), har direktoratet justert kravet slik at disse skal ha reservekraftkilde fra fartsområde 4 og større. Dette samsvarer med kapasiteten til bærbar VHF som da vil fungerer som redundans for skip som ikke har reservekraftkilde. Kravet må også ses i sammenheng med at alle skip har krav til fri-flyt EPIRB fra fartsområde 3 og større. Endringen innebærer uansett at det gis en lemping sammenlignet med dagens krav.
49	2021/141456-54	§ 52	Havindustritilsynet	Havtil støtter forslaget til ny forskrift. Vi har vært mest opptatt av forslaget setter krav til overføring av personer mellom mindre fartøy og nevnte anlegg og installasjoner.	Sjøfartsdirektoratet anser ikke at skip som her reguleres er av en slik størrelse at de vil ha gangbro. Se her forskrift 28. juni 2024 nr. 1391 om lasteskip som

				Vi mener § 52 vil ivareta personellet på en langt bedre måte enn slik situasjonen er med nåværende forskrifter på området. Havtil har likevel følgende forslag som vi mener vil forbedre sikkerheten for personellet som skal benytte gangbroen; Andre ledd: Atkomstmidlene skal a. vedlikeholdes i henhold til produsentens anvisning, eller tilsvarende, og holdes rene b. være forsvarlig stuet c. inspiseres regelmessig. Videre står det i MSC-MEPC.7/Circ.10 punkt 18 at den som overføres skal ha enten flyteutstyr eller overlevingsdrakt. Om dette skal gjentas i forskriften bør overlevingsdrakten inkluderes, slik at teksten bør bli: Tredje ledd: Personer som overføres, skal ha på seg tilpasset flyteutstyr, alternativt overlevingsdrakt om forholdene tilsier det. Nytt syvende ledd; Vi mener også det bør sies noe om opplæring av personellet som skal betjene gangbroen (eller atkomstmiddelet), og har følgende forslag som evt. kan tas inn i et syvende ledd; (7) Operatør av gangbroer (eller atkomstmiddelet) bør ha praktisk og teoretisk opplæring som gir kunnskaper om oppbygging, betjening, bruksegenskaper og bruksområde, samt vedlikehold og kontroll. Opplæringen bør gi kunnskaper om de krav som stilles til sikker bruk og betjening i forskrifter og i bruksanvisning.	skal føre industriell personell. Sjøfartsdirektoratet jobber også med en ny forskrift for kran og løft og i den forskriften vil det bli foreslått nye krav om kompetanse for gangbro. Sjøfartsdirektoratet kan ikke gjøre de foreslåtte endringer uten at forskriften må på ny høring.
50	2021/141456-48	§ 52	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter avgrensningen i § 52 om overføring av personer mellom skip og anlegg, slik at bestemmelsen kun gjelder for fornybar energiproduksjon til sjøs.	T.o.
51	2021/141456-48	§ 53 og § 54	Sjømat Norge	Sjømat Norge viser til forskriftens § 53, som fastslår at det skal være sikker tilkomst til alle deler av skroget, både under bygging og senere. Vi viser også til § 54 om forsterkning av skroget og bruk	Notert.

				av doblingsplater. For servicefartøy i havbruksnæringen kan det benyttes doblingsplater på steder som er spesielt utsatt for f.eks. slitasje eller støt, for eksempel der fartøyet ligger inntil oppdrettsmerder. Vi oppfordrer Sjøfartsdirektoratet til å ha en tett og god dialog med næringen om bruk av doblingsplater på eksisterende fartøy og inspeksjon på disse båtene.	
52	2021/141456-24	§ 54 femte ledd	Grovfjord Mek. Verksted 2.0 AS	Grovfjord Mek. Verksted foreslår, at følgende delpunkt legges til. (5) På fartøy under 15 meter, kan doblingsplater med overflatemønster benyttes for sklisikring av arbeidsdekk over dypeste lastelinje. Disse skal hel sveises for å hindre fukt inntrenging. Ved 10års kontroll eller antydning til tæring skal deler (inntil 0,5m^2) taes opp for kontroll, ved påvist tæring utvides inspeksjonsområde. Bruk av maling med sand for sklisikring på arbeidsdekk er ikke alltid hensiktsmessig da det lett oppstår skader som må repareres, dette gjelder særlig på fartøy som driver på med slep og ankerhåndtering. Fra et miljøperspektiv vil det være økt malingspartikler som tilfaller sjø, noe som heller ikke er heldig. Oss bekjent har vi ikke sett noen alvorlige korrosjonsskader i slike områder som skulle tilsi at det er ett problem at man sikrer arbeidsdekket på en slik måte.	Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å åpne opp for å bruke doblingsplater mer enn det som følger av tredje ledd.
53	2021/141456-48	§ 60	Sjømat Norge	Forskriften § 60 om åpninger i kollisjonsskott på lukket skip tilsvarer § 23 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Sjømat Norge mener imidlertid det er behov for å endre kravet i § 60 (2) om at ventilen skal kunne betjenes over fribordsdekk. Mange båter under 15 meter bygges i dag med manuelle ventiler der man kan stenge ventilen i motorrom etc., og dette ansees etter vår vurdering som tilstrekkelig for sikkerheten om bord.	Sjøfartsdirektoratet viser her til § 58 hvor det for skip med største lengde under 15 meter ikke er krav om kollisjonsskott. Denne bestemmelsen må ses i sammenheng med § 60. For å tydeliggjøre virkeområde til bestemmelsen har Sjøfartsdirektoratet etter høringen tilføyd at i overskriften og første ledd at kravene gjelder for skip med største lengde 15 meter eller mer.
54	2021/141456-48	7. kapittel	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter bestemmelsene i kapittel 7 om dekksutstyr, herunder bl.a. § 64 om sikker sone og at kravet utvides til å omfatte mer enn ankerhåndteringsutstyr. Sjømat Norge vil også understreke viktigheten av risikovurdering av operasjoner, og at	Notert.

				dette er inntatt i sikkerhetsstyringssystemet. Sjømat Norges medlemmer er også opptatt av opplæring og å redusere risikoer, f.eks. ved fjernstyring av kran, mv. Sjømat Norges medlemmer setter også pris på at Sjøfartsdirektoratet på sine nettsider har brukervennlig informasjon om stabilitetsberegninger og sjekklister.	
55	2021/141456-40	§ 64	SHM Maritime AS	Utstyr som for eksempel platelås er laget for at det skal være sikkert å gå bort til fortøyningsplaten når den er fastlås. Slikt utstyr bør ha statusvarsling når det er bekreftet låst, og tilsvarende krav om alarm når parametere for sikker låsing overskrides. Definisjonen av sikker sone vil endres ut fra hvilken låsestatus utstyret har. Ref. paragraf 67 bør det stilles krav om statusen til utstyret slik at det varsles ikke bare når utstyret er i bevegelse (klemfare) men også når utstyrets funksjon er utrygg.	Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å detaljstyre og har derfor gitt et funksjonskrav hvor det overlates til designer å sikre at funksjonene til enhver tid er ivaretatt.
56	2021/141456-40	§ 66	SHM Maritime AS	En viktig paragraf som må forbli uendret i endelig forskrift.	T.o
57	2021/141456-47	§ 67	Moen Marin	Forslaget om automatisk lydalarm ved bevegelige dekksinstallasjoner kan svekke sikkerheten ved å virke forstyrrende på kommunikasjonen mellom mannskapet, spesielt under krevende operasjoner. Vi anbefaler at lydalarm utløses ved oppstart av slikt utstyr, og at det åpnes for alternative varslingsformer som ikke er støyende. Kravet bør i større grad ta hensyn til arbeidssituasjonen og mulighet for effektiv kommunikasjon.	Det er et tilsvarende krav i byggeforskriften for skip for ankerhåndteringsfartøy over 24 meter. Derfor ønsker Sjøfartsdirektoratet å ha det samme kravet her. Varigheten på alarmen overlates til designer, men det forutsettes at mannskapet får alarmen med seg før den avsluttes.
58	2021/141456-40	§ 67	SHM Maritime AS	Ref kommentar ovenfor er ordlyden nå først og fremst for å gjøre oppmerksom på at utstyret er i bevegelse. Vi vil for ordens skyld nevne at dette kan være til stor irritasjon om bord, om alarmen går hver gang hvert utstyr beveges, og det bør derfor vurderes om man kan tillate et visst tidsintervall mellom varslinger under aktiv bruk.	Denne bestemmelsen må ses i sammenheng med § 64 om sikker sone. Det er et tilsvarende krav i byggeforskriften for skip for ankerhåndteringsfartøy over 24 meter. Sjøfartsdirektoratet ønsker derfor å ha det samme kravet her. Varigheten på alarmen overlates til designer, men det forutsettes at mannskapet får alarmen med seg før den avsluttes.

59	2021/141456-40	§ 68	SHM Maritime AS	Første ledd For utstyr som taulås og platelås bør det i tillegg være krav om at arrangement og utstyret i seg selv kan frikobles på en slik måte at ikke bare strekket i linen blir borte, men at linen i seg selv i størst mulig grad har mulighet til å komme fri fra utstyret og dekksområdet. Det er ikke uvanlig at oppspente liner kan ligge mellom fastpunkt eksternt fra skipet (f.eks to anker på hver side av fartøyet) og det gir derfor langt bedre sikkerhet om linen i seg selv er fri til å flippes til sjø. Tredje ledd Brems mot ukontrollert utspoling – dette er utstyr som bør være obligatorisk. SHM har ved testing av vinsjer under kontrollerte forhold sett at man kan få svært høy rotasjonshastighet på trommelen under nødutløsning – vi har testet dette ved utstyrets WLL på 40T vinsj (altså med 40T linestrekk i nylontrosse) og observert rotasjonshastigheter på ca. 250 rpm. Dette kan gi farlige situasjoner ved at tau floker og nødutløsningen kan bli mislykket. Ved å bruke en svak brems som sikrer en liten restholdekraft vi dette faremomentet reduseres betraktelig, og man får en roligere akselerasjon av trommelen og et lite strekk i tauet som hindrer at det floker og fester seg. Fjerde ledd bokstav b og c b. Vi påpeker at 10 sekunder kan være lite om mye utstyr er i bruk samtidig. Om f.eks. platelås, taulås, taupinner og hovedvinsj er i bruk i en koordinert operasjon, er det sannsynlig vis mindre risiko å løse ut i en hensiktsmessig rekkefølge. Det blir da lett å overstige 10 sekunder. Rent praktisk er det ikke vanskelig å utløse alt utstyret innen 10 sekunder, men vi er ikke overbevist om at det er hensiktsmessig. Rent praktisk tenker vi at det er tryggest at hvert utstyr har egen knapp for nødutløsning, slik at mannskapet selv kan bestemme rekkefølgen, og dermed gi mannskap på dekk	Første ledd Sjøfartsdirektoratet er enige i innspillet og det er slik kravet skal forstås. En frigjøring av line medfører at en må kunne kvitte linen til sjø. Om fartøyet sitter fast i fortøyningsanlegget etter nødutløsning anses ikke nødutløsningen å være oppfylt, da fartøyet ikke har frigjort strekk i linen. Tredje ledd Sjøfartsdirektoratet kan ikke gjøre de foreslåtte endringer uten at forskriften må på ny høring. Det som her foreslås vil være strengere enn det som var på høring og det som følger av RSV 09 2017. Vi antar at alle vinsjer er installert med et eller annet arrangement for å hindre ukontrollert utspoling. Dette vil også bli ivaretatt av kontrollen av utstyret som følger av fjerde og femte ledd. Fjerde ledd Kravet videreføre gjeldende rett. Flere komponenter nevnes i RSV 7-står i rundskrivet. Det er dette vi har veiledet om også. Femte ledd Her er det same ordlyd som i rundskrivet, men hvor det etter høringen er gitt en presisering av ordlyden slik at dette ikke kan misforstås.

				bedre tid til å komme seg i sikkerhet, samtidig som det er mulig å aktivere alt samtidig om det skulle være mest hensiktsmessig. c. Man kunne med fordel skrive «brems som virker direkte på trommel skal være aktivert under innkobling» Femte ledd Menes det her at linen skal dras helt av trommelen – og dermed teste at weak-link feste mot trommel fungerer etter hensikten, eller at linen skal dras ut med en viss hastighet over en viss distanse?	
60	2021/141456-47	§ 68	Moen Marin	Moen marin støtter intensjonen om tydelige krav til nødutløsning, men vil påpeke behovet for et klart skille mellom nødstopp og nødutløsning, med krav om fysisk og visuell differensiering. I dag benytter flere leverandører identiske knapper, noe som skaper usikkerhet i kritiske situasjoner. Vi foreslår krav om standardiserte farger og merking.	Dette må rederiet finne en god løsning på sammen med produsentene, og det vil derfor ikke bli regulert særskilt her.
61	2021/141456-40	§ 69 tredje ledd	SHM Maritime AS	Nødstopp lokalt ved vinsj og på bro er nødvendig. Videre er det ofte en nødstoppknapp på fjernkontrollen. Det kunne vært nyttig om sjøfartsdirektoratet tar stilling til om nødstopp-knapp på fjernkontroll regnes som en fullverdig nødstopp eller en «aktiv stopp» som SHM normalt kaller den. Dette har bakgrunn i at det er en liten mulighet for denne ikke fungerer i øyeblikket om fjernkontrollen f.eks går tom for strøm i et kritisk øyeblikk – vi mener derfor det er nyttig å gjøre mannskapet oppmerksom på denne forskjellen selv om funksjonen i praksis er den samme.	Notert.
62	2021/141456-40	§ 70	SHM Maritime AS	Her brukes begrepet «ingen spenninger er større enn». Her må det legges inn en formulering som inneholder vurdering av spenninger ved bruk av Finite Element metoden, man vil fort kunne se små spenningskonsentrasjoner som overstiger grenseverdien uten at det utgjør noen fare for konstruksjonens styrke som helhet, f.eks. nær hjørner eller rundt små hull. Dersom det er gjort vurderinger rundt utmatting utgjør ikke selv ganske	I forskrift 2014/1853 var det i §18 femte ledd krav om at vinsj for slep og ankerhåndtering skal dimensjoneres og prøves i henhold til ISO7365. I det nye forskriften gjengir §70 det samme som allerede står i ISO 7365 pkt. 4.2.1 og -4.2.2; det er med ikke noen nye krav som fremgår her.

				store spenningskonsentrasjoner høyere enn angitt grenseverdi noen fare for konstruksjonens sikkerhet. Dersom formuleringen blir stående, og samtidig blir tolket firkantet, vil det kunne gi unødig overdimensjonerte konstruksjoner med merforbruk av material som resultat. Se også kommentarer til paragraf 72 angående forholdet mellom tillatt spenning under normal operasjon og ved aktivert brems.	
63	2021/141456-47	§ 71 og § 72	Moen Marin	Det foreslås krav om tilleggsbrems på vinsjer og innhalingsutstyr. Moen marin sine erfaringer viser at dette utstyret allerede er utstyrt med girbrems eller nødbrems. Et ytterligere bremsekrav kan medføre økt kraftpåvirkning på utstyr/fundamenter og føre til ulykker ved feil bruk på utstyr. Et generelt prinsipp er at flere komponenter eller mer komplekst utstyr ikke nødvendigvis øker sikkerheten, men kan gi økt vedlikeholdsbehov og driftsstans. De mener derfor at dagens løsning med lastholdeventil på f.eks hydrauliske capstaner/nokker er tilfredsstillende som brems og anbefales som tilstrekkelig løsning.	I § 71 reguleres brems på slepevinsj, mens i § 72 reguleres brems på ankerhåndteringsvinsj. Sjøfartsdirektoratet mener at «girbrems» og "nødbrems" med båndbrems som virker direkte på trommel er tilstrekkelig. Dette vil være en akseptert løsning iht. regelverket. Det stilles her krav om to forskjellige bremser uansett. Lasteholdeventil på en ren hydraulisk nokk/capstan er innenfor etablert praksis, mens en slik løsning som Moen Marine foreslår vil ikke være akseptabelt på hydraulisk vinsj. Innhalingsutstyr er regulert i § 78.
64	2021/141456-40	§ 72 andre ledd	SHM Maritime AS	1,25 x WLL er for lavt etter vår mening. En ankerhåndteringsvinsj kan utsettes for store dynamiske krefter, og det er derfor ikke hensiktsmessig å sette bremsefaktoren til 1,25 sett opp mot WLL. Ref. paragraf 70 er maksimal spenning 0,4 x ReH under normal drift. Det vil si at kapasiteten til vinsjen i realiteten er ca. 2,5 ganger normal belastning (WLL). Kravet til maksimal spenning (styrke) i vinsjen harmonerer derfor ikke med kravet om bremsekraft. Forholdet mellom maksimal spenning under normal operasjon og maksimal holdekraft på brems er 0,9 / 0,4 = 2,25. Dette harmonerer godt med forholdet mellom trekkraft (WLL) og krav til bremsekraft som er angitt i ISO 7365. Dette forholdet varierer mellom 2,0 og 2,5 avhengig av vinsjens trekkraft. Videre vises til en harmonisering mot krav i DNV til ankerhåndteringsvinsjer. Kravene i DNV krever en faktor på	Innholdet i kravet er hentet fra RSV 9-2017, og samsvarer med ISO 7365 pkt. 4.4. Ettersom paragrafen både skal dekke slep og ankerhåndtering er det hensiktsmessig at man som et mimum legger seg på et rimelig nivå for begge operasjoner. Dersom kravet anses å være for lavt i et spesifikt tilfelle minner vi også om § 63 som krever at dekksutstyr skal dimensjoneres og arrangeres slik at operasjoner kan utføres på en sikker måte.

				bremsens holdekraft på 1,25 x (WLL + dynamiske effekter). Vi mener derfor at kravet som skisseres her er lavere enn kravet som DNV setter. Dette mener vi er uheldig, da de dynamiske kreftene som kan oppstå på grunn av skipsbevegelser er betydelige når relativt små fartøy har svært kraftige vinsjer installert. Ved f.eks. jobbing med å ta opp anker fra havbunn vil båtbevegelser pga. bølger kunne påføre vesentlige dynamiske krefter og det er da viktig å ha en brems (og struktur) som er tilstrekkelig dimensjonert og tar høyde for dette. Vi mener derfor det som minimum bør spesifiseres en dynamisk faktor på linestrekket i tillegg til nominell WLL for å definere minimum bremsekraft. Den minste dynamiske faktor bør settes i området 1,3 – 1,5 under forutsetning at ikke lavere faktor kan dokumenteres. Et alternativt forslag for paragraf 70 og 72 sett under ett er å bruke tillatte spenninger og bremsekraft som det foreligger i DNV RU-SHIP Pt. 5 Ch. 9 Sect. 3 3.3.4, 3.3.5 og 3.3.10. Her skal dynamiske krefter være inkludert, men tillatt spenning settes høyere. Vi vil også legge til at eventuelle bekymringer rundt stabilitet ved krefter opp mot holdekraften til bremsen ikke bør ilegges for stor vekt. Båndbremser som virker på trommel kan ha svært høy holdekraft i praksis selv om de er dokumentert til å holde minimum 1,25 x WLL, da slike bremsetyper har vesentlig variasjon på grunn av slitasje, temperatur og fuktighet. En brems kan derfor under optimale forhold alltid ha langt høyere holdekraft enn oppgitt minimum holdekraft. Videre vil slike høye krefter i praksis kun oppstå i en nødsituasjon, og det er i nettopp slike tilfeller man har nødutløsning for å komme seg ut av situasjonen. Om vinsjens bremseholdekraft overstiges, vil resultatet kunne bli destruktivt for selve vinsjen, og farlige situasjoner for mannskapet kan lett oppstå ved at vinsjen settes plutselig i ukontrollert bevegelse.	
65	2021/141456-40	§ 73	SHM Maritime AS	Første ledd	Første ledd

				SHM mener krav om clutch (mekanisk frikobling mellom trommel og drivenhet) er helt riktig vei å gå for slepe- og ankerhåndteringsvinsjer. Ved frikobling av tunge laster ved ankerhåndtering er dette den sikreste måten. Kravet om clutch bør kombineres med krav om en svak brems som hindrer ukontrollert utspoling. Andre ledd Manuelt – eller ved bruk av lagret energi og manuell betjening. Det forutsettes at det med manuelt ikke forutsetter at man skal kunne koble fri clutch med håndemakt – men i stedet bruker vinsjens systemer med lagret energi og manuell betjening av f.eks. hydrauliske ventiler på utstyret. En helt manuell betjening er ikke nødvendigvis praktisk mulig å få til på store vinsjer. Tredje ledd Merk at ved bruk av nylontrosse eller spectra er ikke 3 turn tilstrekkelig. Det kan da oppstå store krefter på endefestet. Fjerde ledd Høy faktor for <30T BP, men vi har ikke videre kommentarer. Femte ledd Viser til paragraf 72 (2) – Det blir her et stort sprik mellom slepevinsj, hvor vinsj skal holde 80% av MBS og for ankerhåndtering skal vinsjens brems bare holde 50% - 62,5% av MBS (avhengig av vinsjens WLL). Åttende ledd Dette er en grei standard – men for ordens skyld kan det presiseres slik: ubelastet trosse kan lagres ut til full trommel, og den angitte avstanden er det maksimale området for belastet trosse / tau Niende ledd Ingen kommentar – selv om vi helst hadde sett at det ikke var tillatt å sette dette på selve vinsjen.	T.o. Andre ledd Sjøfartsdirektoratet er enig i denne forståelsen av kravet, og her forventer vi at produsenten har laget til noe som gjør at det vil være mulig å frikoble manuelt. Tredje ledd Sjøfartsdirektoratet tar innspillet til følge og har tatt inn et operasjonelt krav som skiller mellom ståltau og fibertau og lignende. Fjerde ledd T.o. Femte ledd Dersom samme vinsj brukes både til ankerhåndtering og slep vil det være det strengeste kravet som gjelder for bremsen. DNV har lignende krav. Åttende ledd Sjøfartsdirektoratet mener kravet er tilstrekkelig forklarende, og er ikke enig i at kravet skal forstås med belastning på linen. Niende ledd T.o.
66	2021/141456-40	§ 75	SHM Maritime AS	Første ledd	Første ledd

				Veldig bra å få inn – et enkelt og effektivt sikkerhetstiltak Fjerde ledd Overbelastningsalarm bør utløses ved 105% – 110% av WLL og 0,5 x MBS for valg line. Anbefaler Warning ved 90% av WLL og tilsvarende verdi for MBS.	T.o. Fjerde ledd Sjøfartsdirektoratet kan ikke gjøre de foreslåtte endringer uten at forskriften må på ny høring. Paragrafen fastsettes derfor slik den var på høring
67	2021/141456-40	§ 76	SHM Maritime AS	Første ledd Det må stilles krav forsegling om det er enkelt å koble ut nedjusteringen, f.eks. ved å stenge en ventil. Dersom plomberingen blir brutt må den installeres på nytt og kontrolleres, og det bør følge sanksjoner om regelverket brytes. Andre ledd Viktig at det følges opp.	Ordlyden er klar på kva som omfattes og hvem som skal gjøre en slik modifisering. Ved brudd på regelverket har Sjøfartsdirektoratet anledning til å føre tilsyn og ev. følge opp brudd på regelverket med sanksjoner.
68	2021/141456-40	§ 77 tredje og fjerde ledd	SHM Maritime AS	Tredje ledd Denne formuleringen fra RSV 09-2017 som minimum må tas med:«… skal utføres av kvalifisert personell. Med «kvalifisert personell» menes personell som har fått opplæring av produsenten av utstyret til å gjennomføre slike kontroller og som anses kompetent av rederiet.» Det er til dels avansert utstyr med nødutløsningsmekanismer som må inspiseres på riktig måte. Generelt bør det være sterkere føringer for at produsenten eller noen produsenten har godkjent skal utføre årlig kontroll av alt dekksutstyr som brukes i slepe og ankerhåndteringsoperasjoner. Det er generelt en tendens at vedlikehold er mangelfullt, og SHM mener derfor dette er nødvendig for å opprettholde sikkerheten. Dette gjelder også generelt for alle funksjoner av utstyret for at det skal fungere sikkert. De fleste moderne systemer som installeres er også styrt av PLS, og programvareoppdateringer en viktig del av å holde utstyrets sikkerhet oppdatert. Dette er det kun produsenten som kan stå for oppdatering av, og vi holder derfor fast på at produsenten av utstyret bør forestå årlig kontroll og vedlikehold.	Tredje ledd Sjøfartsdirektoratet har tatt inn en definisjon i § 4 ny bokstav k for «kvalifisert personell», og i tillegg er det lagt til samme definisjon i sertifikatforskriften § 34 nytt femte ledd. Fjerde ledd Sjøfartsdirektoratet er enig i innspillet, kravet er begrenset til selve utstyret.

				Fjerde ledd Informasjon om Vær og sjøforhold fra produsent vil begrense seg til selve utstyret. Utstyrsprodusenter kan ikke angi hvilke forhold som er sikre å operere under på ethvert Fartøy.	
69	2021/141456-40	§ 78	SHM Maritime AS	Enkle krav å følge som gir så bra sikkerhet som slikt utstyr kan ha.	T.o.
70	2021/141456-40	§ 80	SHM Maritime AS	Svært nyttig presisering. Kan begrepet «i henhold til» også presiseres, slik at det er tydelig om dette f.eks. innebærer designgodkjenning, typesertifisering eller lignende, eller om det er tilstrekkelig med produsentens erklæring om samsvar.	Dette er kun et alternativ til kravene i § 79 som i all hovedsak omhandler fundament og innfesting.
71	2021/141456-51	§ 83	NSK Fartøykontroll	For § 83 vil vi anbefale at formuleringen endres til 'mal fastsatt av Sjøfartsdirektoratet', eller at det gis noen friheter for tilpasning av dagens skjema til båtens bruk og arrangement – sammen med en kort veiledning.	Dette er et skjema med skjema nr. KS-0303.
72	2021/141456-57	§ 84	Redningsselskapet	RS støtter forslaget om å tydeliggjøre at det skal gjennomføres fysisk deplasementsmåling, og mener dette styrker sikkerheten. Samtidig vil dette medføre økonomiske konsekvenser for RS, som går inn i rekken av stadig nye krav som pålegges RS vedrørende rederidrift og andre områder. Selv om RS er enig i den foreslåtte endringen, ønsker vi likevel å løfte på generelt grunnlag de økonomiske konsekvensene slike krav medfører, og ber Sjøfartsdirektoratet vurdere om det finnes rom for støtteordninger, overgangsordninger eller andre tiltak som kan redusere den økonomiske belastningen, spesielt for ideelle aktører.	T.o.
73	2021/141456-51	§ 86	NSK Fartøykontroll	§86 spesifiseres at det i visse tilfeller skal utarbeides en instruks for bruk av rulledempningstank og vannballast. Vi vil foreslå at disse bør henges opp eller fremheves utover å inkluderes i stabilitetsdokumentene da de kan ha betydelig innvirkning på sikkerheten.	Se kommentar over. Det er flere krav om at dokument som skal henges opp, så dette får være opp til den enkelte.
74	2021/141456-48	§ 104	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter forslaget i § 104 om lenseportareal.	T.o.

75	2021/141456-21	§ 105 tredje ledd og fjerde ledd bokstav a og b	Naval Architect	Naval Architect peker på at dette punktet burde skrives klarere. Med åpninger kan lett forstås slik at dersom det er en vanntett luke eller dør som skal være lukket i sjøen, så er det en åpning. Det kan vel ikke være meningen? Det kunne skrives «direkte åpning». Tilsvarende for (4) a og b.	Dersom en ikke har værtette lukningsmidler om bord som sikrer åpningene, skal det være blindlokk på lysventil eller vinduer. Sjøfartsdirektoratet viser også til § 100 som unntar hurtiggående skip fra kravet.
76	2021/141456-51	§ 106	NSK Fartøykontroll	Vi går ut fra at alle tre kriteriene må være oppfylt. Vurder om ordlyden må justeres for å tydeliggjøre dette.	Her skal alle tre vilkårene som listes opp være oppfylt.
77	2021/141456-47	§ 108	Moen Marin	Forslaget om 1000 mm høyde på rekkverk/skansekledning er strengt sammenlignet med dagens praksis, og er ikke i tråd med standarder som DNV Craft (som krever 750mm) Høyere rekkverk kan gi redusert funksjonalitet og er upraktisk ved mange typer operasjoner. Vi anbefaler en funksjonsbasert tilnærming og harmonisering med anerkjent standard.	Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet tilføyd en ordlyd i § 108 tredje ledd som åpner for redusert høyde der hvor fastmontert dekksutstyr og bruken av utstyret krever det.
78	2021/141456-51	§ 108	NSK Fartøykontroll	Ordlyden om port i skansekledning eller rekkverk er tatt ut. Vi lurer på om det i lys av § 109(1) om det er et bevisst skille mellom hengslet port og avtagbart rekkverk. For å unngå muligheten for ulik praktisering eller krav til risikovurderingen, anbefaler vi at risikovurderingen skal oppfylle noen minstekrav for å ivareta mannskapets sikkerhet.	Ja det er et bevisst skille mellom hengslet port og avtagbart rekkverk.
79	2021/141456-57	§ 108	Redningsselskapet	Det foreslås innført skansekledning og rekkverk med en høyde på minst 1 meter over dekk der «åpent dekk [er] beregnet som oppholdsplass for personer». I denne forbindelse vises det til at dette er i tråd med gjeldende forvaltningspraksis. RS' redningsskøyter har i dag ulike typer utforming, basert på de områder de opererer i og operasjoner de skal utføre. Dekkene på redningsskøytene er ikke beregnet som oppholdsplass for personer. For å kunne utføre sine operasjoner på best mulig måte har enkelte av RS' skøyteklasser behov for alternative rekkeløsninger og åpne nøddekk. Ved opphold på dekk bruker mannskap alltid redningsline. Utforming og bruk av RS' redningsskøyter har tidligere vært akseptert av Sjøfartdirektoratet. RS legger til grunn at denne praksis vil	Kravet i tredje ledd er nytt, og det vil gjelde for alle nye skip. For eksisterende skip se overgangsordningen i § 153.

				videreføres og at endringsforslaget ikke innebærer nye krav til skansekledning og rekkverk på de av RS' skøyter, der åpne nøddekk tidligere har vært funnet i henhold til regelverket.	
80	2021/141456-40	§ 109	Sjømat Norge	Vi støtter også § 109 om nedgang fra dekk til sjønivå. Vi mener imidlertid det bør fremgå tydeligere av forskriften § 109 at det kun er (1)-(4) som gjøres gjeldende for eksisterende skip, og at krav til utforming fra dekk til sjø i (5) kun vil gjelde i form av byggetekniske krav til nye skip.	Se her § 153 som ramser opp hvilke krav som gjelder for skip som har byggekontrakt inngått før 1. januar 2026 og som er levert før 1. januar 2027.
81	2021/141456-57	§ 109	Redningsselskapet	Det er foreslått nye byggtekniske krav til utformingen av nedgang fra dekk til sjø. Det vises igjen til den særlige utforming og funksjon redningsskøytene har for å kunne utføre sine oppdrag. RS støtter tiltaket som et generelt sikkerhetstiltak, men understreker at så lenge alternative løsninger er sikkerhetsmessig forsvarlig, kan ikke slike krav implementeres om bord på redningsskøytene dersom de er av en slik karakter at de vanskeliggjør redningsmannskapenes arbeid på skøytene. Det vises utover dette til argumentasjonen relatert til § 108. Dersom endringen innføres som et krav på redningsskøytene, må RS søke om dispensasjon fra dette kravet på aktuelle skøyter, der krav til nedgang vil ha en negativ effekt på mannskapets evne til å utføre redningsoperasjoner.	Det er ikke her et krav om å ha nedgang, men dersom det finnes skal det arrangeres slik § 109 krever. Se her overgangsordningen i § 153.
82	2021/141456-47	§ 109	Moen Marin	Vi støtter forslaget til nye krav om utforming av nedgang fra dekk til sjønivå. Dette er en løsning vi allerede praktiserer og leverer som standard på våre fartøy i dag. Strengere krav til trapp, håndløper og rekkverk er fornuftige og viktige tillegg i forskriften som vil bidra til økt sikkerhet og færre fallulykker om bord. Vi mener det er hensiktsmessig at dette også omfatter eksisterende fartøy innenfor gitte kontroll- og overgangsbestemmelser.	Se krav for eksisterende skip i overgangsbestemmelsen i § 153.
83	2021/141456-51	§ 109 femte ledd	NSK Fartøykontroll	Det er flere katamaraner som har nedgang i dag og vi støtter innføringen av krav til disse. Vårt innspill er å presisere om det er noen skille mellom en 'nedgang' og en 'leider' i skutesiden. Vi er også usikre på om kravet om at nedgangen skal ha retning	Sjøfartsdirektoratet mener at det å ha nedgangen langskips er den beste sikkerhetsmessige løsningen. Se her overgangsordningen i § 153, og kravet vil kun gjelde for nybygg.

				langskips nødvendigvis gir økt sikkerhet mot dagens mest utbredte løsning på katamaraner om å ha nedgangen tverrskips. Arrangementsmessig vil det by på problemer med kunne bygge en trapp langskips på katamaraner der plassen i maskinrommet allerede er begrenset.	
84	2021/141456-51	§ 110 sjette ledd	NSK Fartøykontroll	Basert på forskriftens ordlyd er betydningen 'konstruert for maritim bruk' uklar? Fra høringsbrevet utdypes det at dette betyr motstandsdyktighet mot brann og lekkasjer, og dette vil etter vårt syn være en bedre presisering.	Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet fjernet ordlyden «konstruert for maritim bruk». Beskyttet mot mekanisk skade og selvlukkende ventil vil være dekkende.
85	2021/141456-48	§ 111	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter § 111 om elektrisk hovedkraftkilde på nybygg, og presiserer at bestemmelsen ikke må få tilbakevirkende kraft på eksisterende fartøy da dette både vil kunne medføre urimelig kostnader og administrative byrder for næringen.	Se § 153, paragrafen gjelder ikke for eksisterende skip.
86	2021/141456-23 og 25	§ 111 andre ledd	DSB	Det anføres at hjelpefunksjonene skal gjenopprettes automatisk innen 45 sekunder. Det kunne etter DSBs syn vært noe mer utfyllende informasjon om foranliggende hendelse, som eksempelvis. "Ved utfall avhovedkraftkilde(r) i drift, skal hjelpefunksjonene gjenopprettes automatisk innen 45 sekunder"	Sjøfartsdirektoratet mener ordlyden er tilstrekkelig slik det står og har fastsatt den slik den var på høringen.
87	2021/141456-48	Kapittel 8-11.	Sjømat Norge	Sjømat Norge har ingen andre merknader til disse kapittel 8-11, og støtter de foreslåtte endringene.	T.o
88	2021/141456-48	§ 120	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter forslaget i § 120 om adgang til begrenset bruk av brennbart materiale. Samtidig påpeke viktigheten av at inspektørene er kjent med alle kravene.	T.o.
89	2021/141456-57	§ 120	Redningsselskapet	Den foreslåtte endringen innebærer at lasteskip med største lengde under 15 meter ikke lenger kan velge bort forskriftens generelle krav til brannsikre skiller. RS støtter forslaget, som bidrar til økt sikkerhet. RS viser imidlertid til at enkelte av redningsselskapets fartøy består av kompositt og glassfiber. Tilpasninger til disse vil ha både økonomiske, tidsmessige og operasjonelle konsekvenser, og RS ber om en god dialog med Sjøfartsdirektoratet med sikte på å etterleve de nye kravene. RS vurderer det slik at sikkerheten til mannskap i mellomtiden er	Dette kravet gjøres ikke gjeldende for eksisterende skip.

				ivaretatt ved at fartøyene er utstyrt med røyk og varmesensor i maskinrom, samt egen brannslukkingsutløsning. Utover dette er det også andre typer brannslukking om bord, samt at mannskapet er godt trent i å håndtere eventuelle branntilløp som skulle oppstå.	
90	2021/141456-48	§ 131	Sjømat Norge	Når det gjelder § 131 om varme- og fyringsanlegg, ber Sjømat Norge om avklaring fra direktoratet på hvorvidt pyroenheten (dieselfyrt ovn der avgassene går ut av skorstein) omfattes av begrepet "varmeelementer" i bestemmelsen.	Diselfyrt ovn er et varmeelement. Eventuelle avgasser fra varmeelementet skal ventileres ut av rommet til friluft.
91	2021/141456-49	§ 133 og § 153	Technimar AS	Viser til Sjøfartsdirektoratets KS-0841 Kontrollskjema for periodisk kontroll, rev. 2024-05-02, kontrollpunkt 8.2.8. I dette er det lagt inn en merknad med anbefaling om at branndeteksjon- og brannalarmsystemet ivaretar kravene som angitt i forskrift nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip § 66 da dette vil være gjeldende ved neste forskriftsendring. Technimar kan ikke se at dette blir gjennomført i forslaget til ny forskrift. Den foreslåtte forskriftens § 153 viser kun til §§ 139 og 145 med tanke på brannsikring, og ikke § 133 om branndeteksjon- og alarmsystemer. Basert på merknaden i Sjøfartsdirektoratets KS-0841 kontrollpunkt 8.2.8 foreslår Technimar at § 133 også inkluderes for eksisterende fartøy.	Dette kravet gjelder ikke for eksisterende skip, se § 153. Det vil bli store konsekvenser for eksisterende fartøy om dette skal bli gjeldende. Sjøfartsdirektoratet kan ikke gjøre de foreslåtte endringer uten at forskriften må på ny høring. KS-0841 vil bli oppdatert tilsvarende.

92	2021/141456-24	§ 134	Grovfjord Mek. Verksted 2.0 AS	Grovfjord Mek. Verksted 2.0 AS foreslår følgende tillegg i første ledd: Note a: På skip under 15 meter kan mindre oppholdsrom, messe, kontor, toalett, verksted og garderobe arrangeres is sammenheng med styrehus uten at det blir krav om brannpumpe. Note b: På skip under 15 meter som har mulighet for overnatting ombord, skal det uansett være minst en (1) brannpumpe med tilhørende krav. Dette bygger på slik kravene til brannisolasjon er beskrevet, og at disse er sammenfattet med kravet til brannpumpe. Samt at det kan ses opp mot tolking av "KS-0842" hvor det står at skip med kun styrhus ikke har krav om brannpumpe.	Forslaget tas ikke til følge. Unntaket fra brannpumpe er ment å gjelde for de fartøy som ikke har andre rom enn styrehus. Innspillet går helt klart utover dette.
93	2021/141456-51	§ 134	NSK Fartøykontroll	Det er uklart hva som er definisjonen av fartøy med 'kun styrhus'. Vi anbefaler at definisjonen endres til 'fartøy med lugar' eller tydeliggjøres.	Unntak fra krav om brannpumpe gjelder lukkede skip, som i utgangspunktet ikke har andre rom om bord enn ett styrehus. Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å ta inn definisjon som foreslått. Betydningen ville i et slikt tilfelle vært at så lenge man ikke har lugarer om bord, så vil det ikke være krav til brannpumpe. Det er ikke dette som er intensjonen med unntaket. Ett fartøy kan ha flere andre lukkede rom, som ikke er lugarer, der det kan være større behov for slukking.
94	2021/141456-51	§ 144	NSK Fartøykontroll	Vi foreslår å presisere at brannkontrollplanen skal utformes iht. SOLAS Ch.II-2 Reg 15 §2.4 da vi ser at det brukes varierende standarder i bransjen.	Dette er et krav som skal gjelde for eksisterende skip. Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke en slik presisering i forskriften. Planen skal være slik utformet at man lett får oversikt over skipets arrangement og utstyr. Det vil videre være en forklaring til hvert enkelt symbol som brukes i planen.

95	2021/141456-51	§ 150	NSK Fartøykontroll	Det vil etter vår mening være kompliserende for rederiene om kontroll av DSB godkjenning og Radiosertifikat skal være gyldig til utløp av neste fartøysinstruks. Disse godkjenningene varer i dag i 5 år, og basert på tilbakemelding fra våre kunder er det svært kompliserende om tre kontroller må samkjøres for hvert fartøy og ikke kan gjennomføres rullerende etter utløp. i foreslår å stryke «og minst frem til neste fornyelse»	Innspillet tas til følge. Etter høringen har Sjøfartsdirektoratet endret ordlyden i § 150 andre ledd.
96	2021/141456-48	§ 150	Sjømat Norge	Sjømat Norge støtter at disse dokumentene skal være gyldige på tidspunktet for utstedelse av fartøyinstruksen eller tidspunktet for fornyelse av fartøyinstruksens gyldighet. Sjømat Norge vil imidlertid understreke at det er behov for å ta ut kravet om at dokumentene skal være gyldige "minst frem til neste fornyelse" fra annet ledd. Etter vår vurdering, må prinsippet være at fartøyinstruks/seilingstillatelse er gyldig så lenge øvrige sertifikater om bord er gyldige og det bør være rederiets ansvar at alle kontroller og sertifikater blir gjennomført og fornyet innen det enkelte sertifikatets varighet. Slik bestemmelsen nå er utformet, vil eksempelvis DSB-kontrollen kun få gyldighet frem til tidspunktet for neste fornyelse av fartøyinstruks (dvs. kun 2,5 års varighet i stedet for 5 år som den vanligvis utstedes for). Rederiet får dermed ikke benyttet hele levetiden på DSB-kontrollen, men må ha betydelig hyppigere kontroll enn hva det i utgangspunktet er lagt opp til fra DSB sin side. Dette gjelder også andre sertifikater som radiosertifikat og sertifikat på div. redningsutstyr.	Tas til følge, se kommentaren over.
97	2021/141456-55	§ 152	Miljødirektoratet	I kapitel 14, om tilsyn med skip som skal ha fartøyinstruks, er Miljødirektoratet positive til endringen i § 152 om at Godkjent foretak overtar saksbehandlingen av fartstillatelser.	T.o.

98	2021/141456-51	§ 153	NSK Fartøykontroll	Det står opplyst i kontrollskjema pkt. 8.2.8 at §133 vil bli gjeldende for eksisterende fartøy ved oppdatering av forskriften. §153 i(iv) – Det er uklart for oss om båter levert før 2016 kan seile med kjetting iht §108 fjerde ledd, eller om de senest ved første kontroll må installere rekkestøtte i tråd med første- og andre ledd.	For skip under 15 meter som er levert før 1. januar 2016 tillates det at kjetting brukes for å oppfylle kravene i § 108 første ledd.
99	2021/141456-47	Kapittel 15	Moen Marin	Moen Marin støtter prinsippet om at forskriften i hovedsak skal gjelde for nye fartøy, og ser det som positivt at det er definert en tydelig overgangsordning. Samtidig ønsker vi å peke på at enkelte av kravene som foreslås å gjelde for eksisterende fartøy kan få store praktiske og økonomiske konsekvenser. Slik vi forstår forslget, skal enkelte krav gjelde ved «første periodiske eller fullstendige kotroll» etter ikrafttredelse for skip med fartøyinstruks. Vi legger til grunn at: Periodisk kontroll viser til kotroll gjennomført av godkjente foretak hvert annet år (som regel uten dokking), og Fullstendig kontroll gennomført hvert fjerde år inkluderere dokking og en grundigere gjennomg. For mange rederier vil dette innebære t omfattende og potensielt kostbar tiltak må gjennomføre på et tidspunkt hvor fartøyet eller kun skulle hatt en begrenset kontroll og begrenset nedetid på drift av båten. Særlig konstruksjonsbaserte endringer vil ofte kreve verkstedsopphold, som medførr både direkte kostnader og betydelig nedetid i drift. Dette er krevende, spesielt for mindre aktører med smale driftsmarginer. Vi anbefaler derfor at slike krav kun gjøres gjeldende ved fullstendig kontroll, og at det åpnes for dispensasjon eller forlengelse dersom tiltakene vurderes som uforholdsmessige ut fra fartøyets alder, tilstand og operasjonsområde.	Sjøfartsdirektoratet mener at rederiet kan planlegge de eventuelle avvikene som de har opp mot aktuelle bestemmelser i forskriften, i god tid før den periodiske kontrollen skal gjennomføres Vi mener at dette er viktige krav, og ønsker derfor ikke å utvide for når kravet må være oppfylt.
100	2021/141456-30		Telenor Kystradio	Spørsmål / tanker som nå oppstår i forbindelse med fremtidige forskriftsendringer: Bankfiske II og krav til GOC. "Vil det der være krav til GOC?"	Dette spørsmålet gjelder kvalifikasjonene til den som skal betjene utstyret, og hører under kvalifikasjonsforskiften. Innspill til endringer i denne

				Dersom Bankfiske II-fartøy kun bruker enklere GMDSS-løsninger (f.eks. VHF DSC + Iridium GMDSS), bør det vurderes å differensiere operatørkravet etter utstyrstype og kompleksitet. Et generelt krav om GOC kan bli en barriere uten at det gir reell sikkerhetsgevinst. Samtidig må man sikre at personellet faktisk kan bruke nød- og sikkerhetstjenestene korrekt. Forslag: Forskriften bør være tydelig på hvilke operatørkrav som gjelder for ulike typer GMDSS-utstyr, og åpne for forenklede krav ved bruk av lavkomplekse satellittsystemer, særlig i sesongbaserte fiskerier. En forbedring til dagens SRC krav, vil være å kreve ROC-sertifikat med et "satellitt"-tillegg for fartøy som skal ut i Bankfiske II i sommerhalvåret.	forskriften vil bli notert og videreformidlet til korrekt fagavdeling.
101	2021/141456-9		Samferdselsdepartementet	Ingen merknader.	T.o.
102	2021/141456-50		Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader.	T.o.