

Kapittel	§	ledd	Fra	Merknad	Sjøfartsdirektoratets vurdering	Konklusjon
				Generelt sett synes vi det er veldig bra forskrift 1404 nå er ute på høring for revisjon. Se under for våre kommentarer til de forskjellige punktene i høringsbrevet for forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde. Merk også at det på slutten er lagt til noen punkter der vi har innspill på andre deler av forskriften som ikke er sendt på høring.		
		4/ 99a	Selfa Arctic AS		Vi tar den til etterretning	OK
			5 Selfa Arctic AS	Foreslår at løftekapasiteten som kan godkjennes av godkjent foretak bli inntil 1000 kg, da mange kraner brukt på små fartøy er begrenset til <1000 kg.	Forslaget er satt på 500 kg fordi vi mener at det er en størrølse som gjør at løfteinnretningene ikke er veldig komplekse og at kontrollen kan utføres av personer hos godkjent foretak som har riktig kompetanse. Dette må være en skipsingeniør.	Forslaget opprettholdes
		4	5 Cramaco AS	Paragrafen omhandler byggekrav. Sertifiseringsrutiner bør flyttes til § 99a	...skal uavhengig av fartøypes byggeår oppfylle kravene i forskrift 17. januar 1978 nr. 4 og sertifiseres av sakkyndig person.	Ny justert ordlyd
		4	6 Cramaco AS	I punkt e. bør «tau» erstattes med «ståltau». Erfaringene med bruk av f.eks. spectratau viser at denne typen tau ikke viser noen form for slitasje før de ryker. De tåler ikke sollys, olje eller varmgang. Tilstanden til ståltau er langt enklere å kontrollere visuelt.	Kravet til heisetau/mantel er ståltau (wire). Forslaget tas til følge.	§ 4 (6) revidert: Ny bokstav d. Mantel/heisetau skal være ståltau (wire). Ny bokstav e. Laste- og losseutstyr: Ståltau, kroker, sjakler, blokker, svivler, ringer osv. skal dimensjoneres med en sikkerhetsfaktor mot brudd på 5. Tauverk skal ha en sikkerhetsfaktor mot brudd på 7.
		4	1 Marin Design AS	Vi mener det blir vanskelig for oss som godkjent foretak å sette oss inn i de ulike standarder. Et kontrollskjema bygd opp slik at det viser forskjell på de ulike standarder. Kontrollskjemaet burde da bygges opp slik at det hensyntar at man sjekker et fartøy etter forskjellig standard.	Sjøfartsdirektoratet har lagt til rette at det kan brukes flere standarder enn i dag. Godkjente foretak står fritt til å vurdere om de har kompetanse og ressurser til å sertifisere fartøy etter alternative standarder til NBS 1990 dersom dette skulle bli tatt opp av en kunde. Det kan ikke påregnes at Sjøfartsdirektoratet kan bidra med ressurser ved en eventuell forespørsel med tanke på en GAP - analyse. Det kan finnes flere ulike standarder som ev. kan benyttes som alternativ. Det er ikke aktuelt å tilpasse kontrollskjema for å kunne bruke andre standarder enn NBS før det er framkommet et behov for det.	Innspillet tas ikke til følge
		5a	Cramaco AS	Andre ledd: Dersom godkjent foretak skal kontrollere dimensjoneringen av blokker, sjakler og annet løst utstyr, må det enten stilles kompetansekrav til godkjent foretak eller kontrollskjemaene må angi hvordan kontrollen skal utføres. Tredje ledd: Trålvaiere må kunne låses når tråldøren er oppe i galgen	Andre ledd: Sjøfartsdirektoratet stiller kompetansekrav til godkjente foretak, blant annet i forhold til personell som skal vurdere skrog og styrkemessige forhold herunder denne typen arrangement. Tredje ledd: Foreslår at det presiseres i tredje ledd at trålvaiere ikke skal kunne låses under tråling.	Revidert tredje ledd siste setning: Trålvaiere skal ikke kunne låses under tråling.
2		5a	3 Fiskarlaget Nord	Arbeidsutvalget vil understreke at nytt regelverk ikke må ha tilbakevirkende kraft. I forhold til forslag om krav til trål-, snurpe-/kraftblokk- og snurrevadarrangement installert etter 1.januar 2023, påpekes det at regelverket må utformes med nødvendig dynamikk til å kunne møte utfordringer som kan vise seg. Tilgjengelig teknologi kan for eksempel bidra til utfordringer for fjordreketrålerne ved et forbud mot bruk av tyskertrekk.	Tredje ledd: Kravet gjelder som utgangspunkt for nybygg og for redskapsarrangement som i sin helhet monteres etter 1. januar 2023.	Tredje ledd: Ikke behov for endring. Fjerde ledd: "bygget" endres til "installert" i samsvar med tredje ledd.

Kapittel	§	ledd	Fra	Merknad	Sjøfartsdirektoratets vurdering	Konklusjon
	5a			<p>Styret mener at når det gjelder sikkerhet i fiskeflåten så er det en stadig utvikling på teknologisiden som det er viktig å følge opp også gjennom regelverket. Samtidig må en erkjenne at til tross for den utviklingen som har vært i fiskeflåten så er ulykkesfrekvensen fortsatt for høy og det må en søke å få rettet på. Imidlertid er det også sånn at selv om en har en nullvisjon om dødsulykker i fiskeflåten så må en også skjele til kostnadene ved de enkelte tiltakene som foreslås.</p> <p>Sett i lys av bl. a forannevnte vil styret uttrykke skepsis til forslaget om å utvide sommersertifikatet for de minste fartøyene til 1. november.</p> <p>Styret mener at de fleste endringene som er foreslått av Sjøfartsdirektoratet ligger innenfor det som er akseptable utgifter. Et unntak er de foreslåtte nye kravene til trål-, snurpe / kraftblokk- og snurrevadarrangement som skal installeres etter 1. januar 2023. Likevel anser styret det som viktig å få implementert i flåten denne typen arrangement.</p> <p>Alt i alt mener styret det, med unntak av den skepsis som er nevnt foran, er et fornuftig</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet forstår det slik at Nordland fylkesfiskarlag ikke ønsker å utvide perioden for sommerfartsområdet til 1. november. Videre registrerer vi at det uttrykkes en viss skepsis til dette, men at de støtter forslaget til nye bestemmelser om trål-, snurpe-, kraftblokk- og snurrevadarrangement som installeres etter 1. januar 2023. Det er ikke fremlagt begrunnelse for ikke å utvide perioden. Sjøfartsdirektoratet fastholder forslaget til forskriftsendring.</p>	Forslaget opprettholdes
	5a		3 Fylkesfiskalaga i Norges F	<p>3 Fylkesfiskalaga i Norges F</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet stiller kompetansekrav til godkjente foretak, blant annet i forhold til personell som skal vurdere skrog og styrkemessige forhold herunder denne typen arrangement. Dette blir et eget sjekkpunkt i kontrollskjemaet.</p>	Forslaget opprettholdes
	5a		Marin Design AS	<p>Ønsker ikke at godkjent foretak får ansvar for dette, det bør være en sakkyndig person som utfører kontrollen. Det bør være et eget punkt i kontrollskjemaet.</p>		Forslaget opprettholdes
	5a		3 Norges Fiskarlag	<p>«Landsstyret i Norges Fiskarlag er i all hovedsak positiv til endringsforslagene som Sjøfartsdirektoratet foreslår i forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde. Landsstyret vil imidlertid påpeke at et forbud mot bruk av «tyskertrekk» jf. forskriftens § 5a, fremstår utilstrekkelig utredet. Det er ikke opplagt hvilke alternative løsninger som flåten kan bruke både ut ifra økonomi (nødvendige investeringer) og skipsstabilitet. Sjøfartsdirektoratet bør utrede dette bedre sammen med næringen før evt. påbud gjennomføres.</p>	<p>Kravet gjelder for nybygg og for eksisterende fartøy som installerer helt nytt arrangement for tråling. Vi foreslår at tråvaier ikke skal kunne låses under fiske. Dette vil også følge av forslag om at ønsket trekkraft skal kunne justeres og at trålvaier skal slakke ut dersom den innstilte trekkraften overskrides.</p>	Forslaget opprettholdes
	15		Selfa Arctic AS	<p>Veldig bra, både at dette kravet kommer inn og at man kan bruke løsninger som ikke nødvendigvis er godkjent for større fartøy (slukkeappuller/tilsvarende), som påkrevd over 10,67 m.</p>	Innspill kun til orientering	OK
	16		2 Selfa Arctic AS	<p>Slik dette kravet er skrevet så vil alle fartøy under 10,67 m bygget før 2. januar 1988 få krav om de nevnte røyk- og varmedetektorene. Slik det er definert i §7 om kapittelets anvendelsesområde, så gjelder dette kravet i dag kun for fartøy etter 2. januar 1988. Det er også slik det er tolket i sjekklister for fullstendige og periodiske forenklede kontroller (ref. KS-0322 pkt. 6.1.6 og KS-0319 pkt. 6.1.4). Dersom det kommer krav om at alle fartøy bygget før 2. januar 1988, vil dette ikke anses kun som en presisering og vil innebære økonomiske konsekvenser for de fartøyene det gjelder.</p>	<p>For fartøy bygget før januar 1988 blir krav om branndetektorer. Vi anbefaler at de installerer rattmerkede brandetektorer når disse skal byttes ut. For fartøy bygget etter 1. januar 2022 vil det bli krav rattmerkede detektorer. Dette innebærer beskjedne kostnader for eksisterende fartøy under 10,67, som ikke har installert branndetektorer i dag, da disse kan ha detektorer som ikke er rattmerket.</p>	Vi opprettholder forslaget.
	29		Cramaco AS	<p>Det støttes at båter som bare opererer i fartsområdet Fjordfiske unntas fra GZ-kravene over 40 grader</p>	Tas til etterretning	OK
	29		2 Selfa Arctic AS	<p>Slik dette kravet er praktisert i dag kan man legge Nordisk Båt Standard (1990)-kriteriene fra Y3 og Y30 til grunn, som hjemlet i §29 (2), med redusert utstrekning av GZ-kurven. Slik denne endringen er skrevet vil reduksjonen av utstrekning av GZ-kurven for fartøy i Fjordfiske kun gjelde fartøy som legger kriteriene i §29 (1) til grunn. Vi ønsker at praksisen med å kunne legge Nordisk Båt Standard (1990)-kriteriene til grunn fortsetter i fremtiden.</p>	<p>Det er riktig observert.</p>	<p>Vi foreslår å ta med en endring i § 29 annet ledd som gir tilsvarende lemping for fartøy som vurderes etter NBS 1990 som for de båtene der kriteriene i forskriften (§ 29 første ledd) legges til grunn. Ny siste setning i § 29 annet ledd skal lyde: For fartøy som opererer i fartsområde fjordfiske behøver ikke NBS kap. Y30 pkt. 3.2 oppfylles.</p>

Kapittel	§	ledd	Fra	Merknad	Sjøfartsdirektoratets vurdering	Konklusjon
		33			Henvisningen slik den er brukt i § 33 er ikke ny, og brukt konsekvent også i de øvrige bestemmelsene i forskriften der fartsområdet er en begrensning.	Tas ikke til følge
		1	Cramaco AS	Det blir tydeligere hva som menes hvis teksten større fartsområde enn Kystfiske endres til fartsområde Bankfiske I eller Bankfiske II Endring av vintersesongen støttes.		
		33	Selfa Arctic AS	Veldig bra at det kommer inn i forskriften.		OK
		34		Ref. høringsbrev 2011/6970-129 - Forslag til endringer i forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde. Kommentarer til § 34 (2) c om krav til å vise «minste krengevinkel for første toppunkt på GZ-kurven...» Det er av vår oppfatning få redere under denne fartøygruppen som forstår meningen av denne krengevinkelen. Da det ofte kan være utfordrende å få plass til annen relevant informasjon på en standard stabilitetsplakat, foreslår vi at dette kravet bortfaller og formuleringen i bokstav c endres til «eventuelle begrensninger rundt bruk av vannballast og/eller rulledeмпningstank.»	Informasjon om første toppunkt på GZ-kurven vil ikke bidra til økt sikkerhet hvis ikke leseren har god kjennskap til stabilitetsteori. Plakaten inneholder ofte mye informasjon, og vi er enige med forslaget, og foreslår å fjerne kravet.	Tas til følge. § 34 tredje ledd bokstav c skal lyde: andre begrensninger som følger av vannballast eller rulledeмпningstank.
		NSK				
		34		Dersom stabilitetsplakaten skal angi minste krengevinkel for første toppunkt på GZ-kurven, bør det lages ny rubrikk for dette i den øvre delen av ks-0302. Vi forstår det slik at angivelse av minste krengevinkel for første toppunkt på GZ-kurven ikke gjelder for hver enkelt lastekondisjon, men for den minste krengevinkelen blant alle lastekondisjonene samlet. Ellers var punkt c noe uoversiktlig, og det foreslås at punkt c splittes i to, f.eks. som følger: c. minste krengevinkel for første toppunkt på GZ-kurven d. andre begrensninger som følger av vannballast eller rulledeмпningstank.	Se vurdering over	Foreslår å fjerne krav om at første toppunkt for GZ-kurvens skal angis, ref. konklusjon over.
		35	Cramaco AS	Tredje ledd gjenantar deler av første ledd. Det foreslås derfor følgende tekst for tredje ledd (3) Fribordet midtskips skal angis i fartøyinstruksen. Innholdet i femte ledd er ikke endret. Men innholdet er umulig å forstå, så kan dere benytte anledningen til å forklare bedre eller forenkle?	Tredje ledd. Vi er enige med innspillet. Femte ledd: Dette er tidligere tredje ledd og tar hensyn til at dekk innvendig i for eksempel en værtett bakk ikke må være tett så lenge de utvendige barrierene er ivarettatt.	Revidert § 35 tredje ledd skal lyde: Fribordet midtskips skal angis i fartøyinstruksen. Femte ledd: Tas ikke til følge. Forslaget opprettholdes
		38		Dette vil få en økonomisk kostnad, da en ikke-ubetydelig andel av fartøy med ISO-flåte har en slik hydrostatutløser (https://www.cmhammar.com/catalogue/hr-0200/) eller tilsvarende type, som er lik den rattmerkede typen (https://www.cmhammar.com/catalogue/hr-0100/) på alle måter utenom at bruddstyrken til den svake linken er nesten halvert (selv om en ISO9650-flåte vil også bryte den svake linken i en rattmerket hydrostatutløser).	Det er riktig at rattmerket hydrostatutløser er designet for flåter med kapasitet for 6 personer og større.	Forslaget endres, og vi foreslår å krevetypegodkjent hydrostatutløser for redningsflåter med kapasitet for 6 personer eller mer. Teksten til forslag til ny § 38 femte ledd skal lyde: Dersom det benyttes surringer, skal disse ha hydrostatisk utløsning. Utstyr for hydrostatisk utløsning av flåter med kapasitet for seks personer eller mer skal være typegodkjent.
		38	Selfa Arctic AS			
		2	Selfa Arctic AS	Vi foreslår å fjerne begrensningen om at flåter produsert i henhold til ISO 9650 kun kan monteres maksimalt tre meter over vannlinjen. Begrensningen for monteringshøyde fremgår av flåtesertifikatet. Forskriften kan heller referere til begrensningen i flåtesertifikatet, for å poengtere at denne ofte er lavere enn det som forekommer på rattmerkede flåter.	Dette er ikke en del av endringsforslaget, men vi har i tilsvarende bestemmelser for mindre lasteskip begrenset monteringshøyden til seks meter.	Vi foreslår å endre ordlyden i § 38 annet ledd til: Fartøy med maksimalt tre personer om bord kan som alternativ til typegodkjent redningsflåte benytte redningsflåte som er beregnet for minst fire personer og som er produsert i henhold til ISO 9650-1 (Group A), forutsatt at flåten er plassert maksimalt seks meter over vannlinjen i ugunstigste lastetilstand.
		43	Selfa Arctic AS	Veldig bra at språket her blir rettet opp i, og at kravet dermed blir klarere.	ok	Forslaget opprettholdes

Kapittel	§	ledd	Fra	Merknad	Sjøfartsdirektoratets vurdering	Konklusjon
		47				Forslag til endret tredje ledd: Dekket fartøy med største lengde 8 til 10,67 meter kan ikke bli sertifisert for større fartsområde enn Bankfiske I. I perioden 15. mai til 31. oktober kan fartøy med største lengde 8 til 10,67 meter bli sertifisert for Bankfiske II, begrenset til 100 nautiske mil fra grunnlinjen. Forslag til nytt fjerde ledd bortfaller, og eksisterende fjerde ledd består som fjerde ledd.
			3 Cramaco AS	Endret (3) pluss ny (4) blir til sammen nokså omstendelig tekst. Kan disse slås sammen?	Vi forsøker å slå sammen endret tredje ledd og nytt fjerde ledd.	
		47		Landsstyret er positiv til en utvidelse av perioden for sommerfartsområde jf. forskriftens § 33 og § 47. Videre ber Landsstyret Sjøfartsdirektoratet om å også utvide perioden av sommerfartsområdet på vårsiden med bakgrunn i dorgefiske og drivgarnsfiske i Skagerak og kystflåtens blåkveitefiske i nord, med oppstart 1. mai».	Vi forsøker å implementere forslaget, men må se dette i sammenheng med øvrige krav der datoen er brukt.	Endringene fra 15. mai til 1. mai må endres i alle bestemmelser der denne datoen er brukt.
			3 Norges Fiskarlag			
		67		Hva med kartmaskiner? Som dere selv har sagt så er noen av kartmaskinene for unøyaktige og ikke er hensiktsmessig for bruk. Burde ikke disse være rattmerket for å få skiftet ut maskinene som ikke er sikkerhetsmessig god nok?	Dette er en oppdatert henvisning til regelverk som gjelder maritimt radioutstyr, og berører ikke krav til navigasjonsutstyr.	Tas ikke til følge. Krav til kart, inkl. aksepterte elektronisk løsninger, er tydeliggjort i RSV 10-2018 og 12-2019.
			1 Marin Design AS			
		68		Det er bra det kommer en presisering for hva som kan erstatte NAVTEX-mottaker, men, i motsetning til hva som står i høringsbrevet, så er ikke dette bare en presisering, men også en skjerping, da ordlyden endres fra "radiodekningsområde A1" til "fartsområde Bankfiske 1", som da betyr at de som har fartøyinstruks og sikkerhetsattest for radio for Bankfiske 2/A1 vil få en skjerping, der de får krav om å måtte montere NAVTEXmottaker. Vi foreslår at ordlyden med "radiodekningsområde A1" beholdes.	Enig med innsender	Forslaget endres. Endret forslag til note 4 til § 68 blir da: NAVTEX-mottaker kreves ikke i radiodekningsområde A1 dersom fartøyet på annen måte kan ivareta samme sikkerhetsfunksjon ved å innhente relevante vær- og navigasjonsvarsler gjennom VHF kystradio, offentlig elektronisk system eller annen offentlig kringkasting.
			3 Selfa Arctic AS			
		68		Vi foreslår at punktet om MF-DSC for radiodekningsområde A2 endres til at i stedet for MF-DSC kan ha typegodkjent satellittelefon godkjent for A2 eller høyere radiodekningsområde. Dette fordi inntoget av Iridium i GMDSS gjør dette til et mye mer attraktivt alternativ til MF, da: 1) Det er plass- og radiostøymessig mer egnet for bruk om bord i små fartøy, 2) en del små fartøy har allerede Iridium satellittelefon for å bruke i områder med dårlig GSM-dekning, og de er i så måte allerede kjent med trygg på teknologien, og 3) monteringskostnaden vil være betraktelig lavere i forhold til MF, og 4) fordi en satellittelefon vil brukes oftere enn man vil bruke en MF, så vil brukerterskelen senkes betraktelig, og mannskap vil være mer kjent med utstyret hvis det noen gang må brukes i sikkerhets- eller nødsituasjon.	Iridium har av IMO fått godkjenning for utstyret sitt som Skip-jord-utstyr, og det er definert en nytt radiodekningsområde ("A3-iridium"). Systematikken i GMDSS-systemet er slik at denne type utstyr ikke kan erstatte MF, blant annet fordi det har annet bruksområde og begrensninger med tanke på kommunikasjon med andre fartøy som forholder seg til GMDSS.	Forslaget opprettholdes
			note Selfa Arctic AS	Mvh		
		95		Totalt uenig, egenkontrollene bør vedvare som en dobbelsikring for at sikkerhetsutstyr blir levert inn til service. Mange om ikke de fleste vil satse på at de ikke får uanmeldt kontroll og sløyfer sertifisering av sitt utstyr som i verste fall ikke fungerer hvis de skulle komme i en ulykke.	Sjøfartsdirektoratet har vurdert om egenkontrollskjema bør beholdes og konkludert med at dagens ordning for egenkontroll skal videreføres.	De foreslåtte endringene gjennomføres ikke, dagens ordning videreføres i § 95.
			Marin Design AS			
		97		Nå som godkjent foretak sjekker ut alle kontrollpunkter, har «forenklet» mistet sin betydning i begrepet «periodisk forenklet kontroll ved godkjent foretak». Det foreslår derfor at denne kontrollen nevnes som «periodisk kontroll ved godkjent foretak». Gjennomgående endring i §96, § 97 og § 98. Når Det viktigste er vel at fartøyet har fullført en kontroll, ikke at fartøyet har vært fremstilt for kontroll. Det foreslås derfor at punkt a) endres som følger. Tilsvarende endring også for punkt a) i § 96 a) gjennom en fullstendig kontroll ved godkjent foretak dersom fartøyet ikke har fullført fullstendig eller periodisk forenklet kontroll i løpet av de siste 30 månedene. De grønne kontrollpunktene er tatt bort fra kontrollskjemaene ks-0319 og ks-0322 slik at godkjent foretak nå sjekker ut alle kontrollpunkter i fullstendig og periodiske forenklet kontroll. Reders forberedende egenkontroll er ikke lenger relevant og det foreslås derfor at punkt c) fjernes. Tilsvarende også for punkt c) i § 96.		Vi endrer fra periodisk forenklet kontroll til periodisk kontroll som en redaksjonell endring.
			Cramaco AS			
		98		Forenklingen støttes.		OK
			Cramaco AS			

Kapittel	§	ledd	Fra	Merknad	Sjøfartsdirektoratets vurdering	Konklusjon
		99				
			Marin Design AS	Tilleggskommentar: Innføre fartstillatelse for prøveturer ved nybygg som for fartøy over 15 m? Hvem sitt ansvar er det hvis båten kantrer under sjøprøve. Kan godkjente foretak få ansvar for å utstede midlertidig fartstillatelse for å kvalitetssikre og forebygge evt ulykke?	Sjøfartsdirektoratet har åpnet for dette for å forenkle prosessen og gjøre den mer effektiv. Direktoratet har tidligere utstedt fartstillatelsene på grunnlag av godkjent foretak sine faglige vurderinger.	Tas ikke til følge
	99		Cramaco AS	Endringene støttes.		OK
	99a			Vi stiller spørsmål ved at løfteutstyr med løftekapasitet til og med 500 kg skal kunne godkjenne godkjent foretak. Vi kan ikke se at dette er i overensstemmelse med forskrift 17. januar 1978 ILO 152. Dersom godkjent foretak skal kunne godkjenne løfteutstyr, må kontrollboka oppdateres og de stilles nye kompetansekrav til de godkjente foretakene. Dersom man ønske å åpne opp for at godkjente foretak skal godkjenne løfteutstyr, bør det refe lastemoment som er den viktigste størrelsesparameteren for løfteutstyr. Det foreslås følgende i § 99a. (1) På fartøy med største lengde 9 meter eller mer skal løfteutstyr med løftekapasitet under 500 kg og lastemoment under 2,0 tonn-meter, godkjennes av godkjent foretak eller sertifiseres a sakyndig person.	Motivene og hensynene som ligger til grunn for ILO 152 er å ivareta sikkerheten til havnearbeidere som skal operere laste- og losseinretninger på fartøy under lossing/lasting i havn. Det følger av ILO 152 at fartøyet skal kunne framlegge dokumentasjon på at laste- og losseinretningene er kontrollert slik det følger av kravene i ILO 152. Konvensjonen regulerer ikke andre løfteinnretninger enn slike som brukes av havnearbeidere ifbm. lasting eller lossing av fartøyet last mens fartøyet ligger i havn. Eksempelvis skal ikke proviantkraner og løfteinnretninger plassert f.eks. i fartøyets maskinrom kontrolleres iht. ILO 152. På fartøy hvor kranene kun opereres av mannskapet ombord er det følgelig ikke noe til hinder for at godkjente foretak kan kontrollere kranene på vegne av Sjøfartsdirektoratet. Som det foreslås, er det også Sjøfartsdirektoratets vurdering at det er fornuftig å sette en øvre	§ 99 (1) revidert: På fartøy med største lengde 9 meter eller mer skal løfteutstyr med løftekapasitet til og med 500 kg og 2 tonn-meter godkjennes av godkjent foretak i samsvar med kravene i denne forskriften i forbindelse med førstegangskontroll og periodiske kontroller. Dette kravet gjelder også fartøy med største lengde 8 inntil 9 meter som skal sertifiseres første gang som fiskefartøy etter 1. januar 2023. Alternativt kan godkjenning av kran gjennomføres av sakyndig person i samsvar med forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinretninger på skip.
			Cramaco AS			
	99a		Selfa Arctic AS	Se vår kommentar på § 4 femte og sjette ledd.		