Høringssvar nr. nr.	Arkiv nr.	fra	Paragraf	Innspill nr.	Innspill	Sjøfartsdirektoratets kommentar
1	7	Bureau Veritas Norway AS		1	Vi har ikke kommentarer til utkastet.	Tas til orientering
	9	Politidirektoratet		2	Vi har ingen merknader til høringen.	Tas til orientering
	10	Bjørn Ove Grønnevik	§9 første ledd	3	Her er to høringsuttalelse til §9 første ledd. Forslag til endret takst i kursiv. 1: «for at skip, hoved- og hjelpemaskineri og utstyr» 2: «gjeldende krav, samt fabrikantens anbefaling.» Grunnlag for uttalelse: 1: første ledd omfatter ikke hele fartøyet, det kan i verste fall forstås slik at det ikke omfatter hoved- og hjelpemaskineri. 2: gjeldende krav er lite konkret, samt det at det for maskineri og utstyr i den størrelsen det er snakk om i all hovedsak vedlikeholdes i henhold til fabrikantens anbefaling.	Vi takker for innspillet og vil presisere dette i veilederen.
	11	NHO Sjøfart	Generelt	4	De fleste av medlemsrederiene har allerede innarbeidet slike skip i sitt sikkerhetsstyringssystem for å ha likhet for alle skip. Også intern revisjoner gjennomføres ved disse skipene. NHO Sjøfart har ingen kommentarer til forslaget om ny forskrift om sikkerhetsstyringssystem for mindre lasteskip og passasjerskip.	Sjøfartsdirektoratet takker for innspillet, tas til orientering.
	12	Fiskebåt	Generelt	5	Fiskebåt er enig i formålet med forskriften og mener denne danner et godt grunnlag for å få på plass et regelverk som lar seg operasjonalisere om bord i fiskeflåten. Fiskebåt mener likevel at Sjøfartsdirektoratet må gjøre mer enn å sende ut forskrifter og viser til veiledningsplikten direktoratet har. Fiskebåt ber om at Sjøfartsdirektoratet lager en veileder som gjør fartøyeier og mannskap i stand til å utvikle/tilpasse et godt sikkerhetssystem, skreddersydd for det aktuelle fartøyet. Fiskebåt mener mye av sikkerhetsgevinsten vil ligge nettopp i at fiskerne selv er med på å utvikle/tilpasse systemet som skal brukes om bord. Fiskebåt ber dessuten om at Sjøfartsdirektoratet gir flåten tid til innfasing av forskriften, hvor en veileder heller enn å gi pålegg.	Som nevnt i høringsbrevet må Sjøfartsdirektoratet bidra til å foreta de nødvendige avklaringer, informere og presisere etter hvert i utviklingen av en ny og bedre sikkerhetsstandard for flåten. Dette vil for eksempel kunne gjøres i form av rundskriv eller temasider på internett og i papirversjon, som tar for seg fartøyspesifikke, utvalgte områder i sikkerhetsstyringen. Sjøfartsdirektoratet arbeider i disse dager med en veileder som skal publiseres i tillegg til dette rundskrivet. Særlig under innfasingen av det nye regelverket vil Sjøfartsdirektoratets fokus ved tilsyn ligge på veiledning, heller enn å gi pålegg, selv om også pålegg vil bli gitt der dette er nødvendig.
	13	Justis- og beredskapsdepartementet		6	Vi har ingen merknader.	Tas til orientering
	14	Landsorganisasjonen	Generelt	7	LO støtter forslaget til forskrift. Forskriften inneholder ikke et krav til revisjon eller sertifisering. Det innebærer at direktoratets virkemiddel for å få et innblikk i kvaliteten og gjennomføringen av forskriften er uanmeldte inspeksjoner. LO mener det tilsier at hyppigheten i inspeksjoner etter at kravet er innført bør være høyt og at resultatene av inspeksjonene offentliggjøres. Det er viktig at alle skip, uavhengig av flaggstat, som frakter gods langs norskekysten må følge regelverket.	Sikkerhetstyringssystem er et Fokusområde for Sjøfarttsdirektoratet i 2017. Sjøfartsdirektoratet takker for innspillet, tas til orientering.
	15	Sjømannsorganisasjonenes fellessekreariat	Generelt	8	Generelle merknader Sjømannsorganisasjonene i Norge er svært tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet følger opp skipssikkerhetslovens prinsipper om at samtlige rederier som driver næringsvirksomhet skal ha et minimum av krav til sikkerhetsstyringssystemer.For mindre fartøy er det klart et behov for enklere systemer, men - som SHT har påpekt - alle rederier har et behov for å jobbe med sikkerhet på en systematisk måte. Forslaget støttes således fullt ut.	Sjøfartsdirektoratet takker for innspillet, tas til orientering.
	15	Sjømannsorganisasjonenes fellessekreariat	§ 1	9	Forskriften skal gjelde tilsvarende for utenlandske skip som opererer i norsk territorialfarvann, jf. § 1. Dette støtter vi fullt ut. Vi vet at andelen norskregistrerte fartøy langs kysten vår er halvert de senere år. Det er ingen rasjonelle grunner til at sikkerheten skal være dårligere for utenlandske enn norske fartøy. Denne bestemmelsen er således helt fundamental for å oppnå formålet, nemlig høyere sikkerhet.	Sjøfartsdirektoratet takker for innspillet, tas til orientering.
	15	Sjømannsorganisasjonenes fellessekreariat	§ 4	10	Til § 4 Utkastet lyder: "§ 4 Skipsførerens ansvar og myndighet Rederiet skal definere og dokumentere skipsførerens ansvar og myndighet. Skipsfører har det utøvende ansvaret for gjennomføring og oppfølging av sikkerhetsstyringssystemet om bord og for å ta avgjørelser med hensyn til sikkerhet og hindring av forurensning. " Her er det brukt en uheldig terminologi. Overskriften bruker ordet "ansvar". Det er et forfeilet uttrykk i denne sammenhengen. Juridisk sett betyr"ansvar" enten økonomisk eller strafferettslig ansvar. Det er imidlertid ikke hva som menes med § 4. Bestemmelsen er nemlig en pliktbestemmelse om hva rederiet og skipsføreren skal gjøre. Overskriften bør endres til "Rederiets og skipsførerens plikter". Videre må innholdet i annet punktum justeres. Det står at "skipsføreren har det utøvende ansvaret...for sikkerhetsstyringssystemet...". Dette stemmer ikke med systematikken i lovens § 7 som fastslår at "Rederiet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem i rederiets organisasjon". I lovens § 8 har skipsføreren en medvirkningsplikt. Det bør også ses hen til skipssikkerhetsloven § 6 om å legge forholdene til rette for skipsføreren og ISM koden mht. definering av pliktbestemmelsen. Vi foreslår følgende formulering i 4: "§ 4 Rederiets og skipsførerens plikter Rederiet skal sørge for å etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart og verifiserbart sikkerhetsstyringssystem. Rederiet skal sørge for at forholdene legges til rette for at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, har mulighet for å oppfylle sine forpliktelser etter loven. Skipsføreren skal anmode rederiet om bistand når vedkommende finner det nødvendig for å oppfylle sine plikter."	Direktoratet har endret ordlyden på bestemmelsen.
	15	Sjømannsorganisasjonenes fellessekreariat	§ 5	11	Til § 5 § 5 annet ledd bruker ordet "skipsarbeidstakere". Dette er en betegnelse som verken skipssikkerhetsloven eller skipsarbeidsloven benytter og vi ber om at det erstattes med "arbeidstakere" eller "sjøfolk".	Tas til følge, "skipsarbeidstakere" er erstattet av "arbeidstakere".
	15	Sjømannsorganisasjonenes fellessekreariat		12	Tilsyn Når det gjelder tilsyn så har vi forståelse for at det ikke gjøres systematiske revisjoner, men det er viktig at uanmeldte tilsyn prioriteres. Videre legger vi til grunn at det også etter denne forskriften kan gis pålegg og eventuelt tvangsmulkt. Informasjon Det er viktig å informere rederier, norske og utenlandske, om den nye ordningen.	Sjøfartsdirektoratet vil i tiden fremover prioritere økt kontroll med skipssikkerhetslovens krav om sikkerhetstyringssystem. Tilsyn med sikkehetsstyringssystem er en prioritert oppgave og et fokusområde for 2017. Det er riktig at det også etter denne forskriften kan gis pålegg og eventuelt tvangsmulkt. Vi kommer til å informere om ordningen bl. annet på våre nettsider. Informasjonen vil være tilgjengelige for både norske og utenlandske rederier.
	16	Petroleumstilsynet	Generelt	13	Vi har ingen kommentarer til forslaget.	Tas til orientering.
	17	Cefor	Generelt	14	Vi henviser til nedenstående e-post hvor høringsdokumentene var vedlagt. Cefor er skuffet over innholdet i denne forskriften. Den gir ingen som helst veiledning til skipperredere som er den kategorien redere som trenger veiledning for utarbeidelse av sikkerhetsstyringssystem mest. I høringsbrevet under overskriften "Behov for veiledning / ytterligere informasjon" skriver direktoratet "Det konkrete innholdet i de enkelte sikkerhetsstyringssystemene må utarbeides av rederiene og tilpasses rederiets behov ut i fra driften om bord på det enkelte fartøy. Sjøfartsdirektoratet eller andre kan på ingen måte overta denne oppgaven på rederienes vegne." Cefor har forståelse for at direktoratet ikke kan påta seg oppgaven å utarbeide sikkerhetsstyringssystemer for skipperredere, men det bør etter vårt skjønn kunne gis en viss veiledning. Direktoratet går allerede langt i sin veiledning om risikovurdering og behovet for å sikre fiskefartøyet på direktoratets nettside "yrkesfisker.no" og undersiden FiskRisk. Informasjonen på disse sidene er akkurat den informasjonen som er nødvendig for å utarbeide et sikkerhetsstyringssystem. Hvorfor ikke utvikle tilsvarende veiledninger for redere av passasjerbåter, lastebåter og fartøy som benyttes i havbruksnæringen? Direktoratet peker i sitt høringsbrev at organisasjoner utvikler sikkerhetsstyringssystemer og fremhever med rette det utmerkede arbeidet Norges Fiskarlag har gjort med maler for sikkerhetsstyringssystemer. Der kan være grunn til å minne om at ikke alle småbåtredere er tilknyttet bransjeorganisasjoner. Cefor oppfordrer derfor direktoratet til å utarbeide tilsvarende veiledninger som man finner på nettstedet yrkesfisker.no for redere av passasjerbåter, lastebåter og fartøy som benyttes i havbruksnæringen.	Sjøfartsdirektoratet er i gang med arbeidet med å lage en veileder for de ulike fartøykategoriene. Veilederen vil bestå at en mer generell den som gir en innføring i sikkerhetsstyring og risikovurdering og en spesiell del som tar for seg de ulike bestemmelsene i forskriften og forsøker å gi en avklaring i forhold til de enkelte fartøykategoriene på utvalgte områder. Det er ikke mulig for Sjøfartsdirektoratet å gi en uttømmende veileder for alle spørsmål som måtte dukke opp i forbindelse med etableringen og gjennomføringen av sikkerhetsstyringssystem om bord på de ulike fartøytyper, da det er stor bredde i type fartøy og måten de opererer på. Sjøfartsdirektoratet skal imidlertid forsøke å bidra med nødvendige avklaringer underveis. Det er igjen grunn til å minne på at de ter viktig å komme i gang med sikkerhetsstyringen om bord og at vi ser for oss en myk start der fokuset er at rederinene skal lykkes med etableringen av sitt sikkerhetsstyringssystem. Det kommer mer informasjon om sikkerhetsstyringssystem etter hvert. Det vil også komme til tilsvarende portal som Fiskrisk for lasteskip, under navnet Lastrisk.
	18	Samferdselsdepartementet	Generelt	15	Samferdselsdepartementet har ingen merknader.	Tas til orientering.
	19	Kystrederiene	Generelt	16	Vi takker for muligheten til å gi innspill til ovennevnte høring. Vi har i overkant av 100 medlemsfartøy under 500 BT, og ser absolutt betydningen av innføring av sikkerhetsstyringssystem for disse fartøyene. Vi understreker at vi er positive til at Sjøfartsdirektoratet legger seg på et nivå som er gjennomførbart for mindre rederier/fartøy. Samtidig ser vi også behovet for at det innføres krav om system, ikke minst med tanke på risikovurdering som et viktig ulykkesforebyggende tiltak. Vi setter også pris på det grundige forarbeidet som er gjort fra direktoratets side når det gjelder informasjon og mulighet til å gi innspill underveis.	Tas til orientering
	19	Kystrederiene	Generelt	17	Det foreslås ikke innføring av rutinemessig revisjon av sikkerhetsstyringss ystemet Forskriften gjelder ulike fartøykategorier under 500 BT. Vi mener det det vil være hensiktsmessig at direktoratet vurderer de ulike sikkerhetsutfordringer fartøygruppene har. For de minste fartøyene kan det være mest formålstjenlig med et helt enkelt system/veiledning, mens det for fartøy med f.eks. løftetutstyr bør legges opp til et noe mer omfattende system som ivaretar den aktuelle risikoen. Vi går ut fra at dette blir tatt hensyn til i forskriftsbestemmelsene. Vi er usikre på hvordan gjennomføring og oppfølging av sikkerhetsstyringssystemet vil fungere dersom det ikke innføres rutinemessig kontroll på et eller annet nivå. Det er fullt mulig at en slik rutinemessig kontroll gjennomføres ved egenrapportering. Vi mener også at grensen på 500 BT i noen tilfeller blir for høy, og ber om at direktoratet i alle fall vurderer et skille ved 300 BT. Dette handler om flere ting, bl.a. oppdragene som utføres på disse fartøyene og konkurransemessige forhold (f.eks. fartøy like under og over like over 500 BT).	Det vil være stor variasjon i omfanget av sikkhetstyringssystemet om bord på de enkelte fartøy. Det er grunn til å anta at sikerhetsstyringssystemene jevnt over er vesentlig enklere på de minste fartøyene enn på de som er rett under grensen for krav om ISM- sikkerhetsstyringssystem, selv om kravene i forskriften i hovedtrekk er de samme. Rederiene må i utgangspunktet selv vurdere de sikkerhetsutfordringene deres fartøy og operasjoner medfører, men direktoratet går ut fra at det etter hvert vil danne seg standarder i de ulike bransjene som gir en avklaring hvor listen bør ligge. Sjøfartsdirektoratet ser frem til å ta del i denne utviklingen sammen med næringene. Sjøfartsdirektoratet holder fast ved det foreslåtte skillet på 500 BT for lasteskip og fiskefartøy i forhold til kravet om et sikkerhetsstyringssystem etter ISM- normen.
	19	Kystrederiene	Generelt	18	Nærmere om pliktene i sikkerhetsstyringssystemet Fartøy under 15 m har foreløpig ikke bemanningsoppgave, og vi ser utfordringer ved beskrivelse av skipsførers plikter. Vi er også enige at det ien overgangsperiode vil være uvant for enkelte selskap å omtale seg selv som rederi, og det er viktig at disse rederiene gis tid og romslighet til å komme på plass.	Sjøfartsdirektoratete holder på å utarbeide en veileder til regelverket som blant annet skal klargjøre en del begreper som er brukt. Det er foreslått en periode på 6 måneder fra forskriften trer i kraft til sikkethetsstyroingssystemet skal være etablert.
	19	Kystrederiene	Generelt	19	Behov for veiledning/ ytterligere informasjon Vi er helt enige i at det legges opp til at rederiene har stor påvirkning på omfanget av et system, det primære er at systemet inneholder de mest vesentlige elementer og er mulig å etterleve. Vårt datterselskap Nautilus Sjø har levert ISM-system i ca. 15 år til medlemsrederier og andre. Vi har også levert system tilpasset mindre fartøy, og vi har god erfaring med dette. I vår medlemsmasse ser vi en viss økning av servicefartøy, og det er naturlig at vi kommer til å ha et samarbeid med disse rederiene om levering og oppfølging av sikkerhetsstyringssystem. Ser vi tilbake på innføring av ISM på lasteskip over 500 BT, vet vi at der var noen skjær i sjøen. Imidlertid har ting utviklet seg,og i dag er det ingen av disse rederiene som kunne tenke seg å operere uten dette systemet. Det er viktig at rederiene som nå omfattes får mulighet til å tilpasse seg,og det er positivt at direktoratet legger til rette for dette. Vi ser frem til fortsatt god dialog med Sjøfartsdirektoratet om spørsmål knyttet til implementering og oppfølging av sikkerhetsstyringssystem.	Forslaget til Sjøfartsdirektoratet forutsetter til en viss grad at private og organisasjoner bidrar ti l å lette overgangen til de nye kravene til sikkerhetsstyringssystem for de respektive fartøykategoriene. Sjøfartsdirektoratet anser det som verdifullt at Kystrederiene med dattersalskapet Nautilus ønsker å ta del i denne utviklingen. Vi ser også frem til en fortsatt god dialog og samarbeid med Kystrederiene om spørsmål knyttet til implementering og oppfølging av sikkerhetsstyringssystem.
	20	Fiskeridirektoratet	Generelt	20	Fiskeridirektoratet har følgende merknader til forslaget: 1. Fiskefartøy Fiskefartøy med en bruttotonnasje 500 eller mer skal i henhold til forskrift 5. september 2014 nr.1191 om sikkerhetsstyringssystem for norske skip og flyttbare innretninger opereres av et rederi som har godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring (DOC). Fartøyene skal ha sikkerhetsstyringssertifikat (SMC) som skal oppbevares om bord. Forslaget til forskrift om sikkerhetsstyringssystem innebærer bl.a. at det skal etableres, implementeres og videreutvikles sikkerhetsstyringssystem for alle næringsfartøy, herunder fiskefartøy, med bruttotonnasje under 500. Det er rederiene som skal gjennomføre dette, og rederiet skal også, for å sikre forsvarlig drift, definere og dokumentere ansvar og myndighet for alt personell som kan påvirke helse, miljø og sikkerhet. Utformingen av forskriften er i en generell form. Det vil i stor grad være opp til det enkelte rederi å vurdere hvor omfattende sikkerhetsstyringssystemet skal være og det må tilpasses etter rederiets behov ut i fra driften om bord på det enkelte fartøy. Det er opplyst at Sjøfartsdirektoratet vil bidra til nødvendige avklaringer og dele informasjon om gode løsninger, gjennom dialog med næringen og organisasjonene, etter hvert som sikkerhetsstandarder utvikles. Fiskeridirektoratet ser positivt på Sjøfartsdirektoratets forslag til forskrift som tar sikte på å avklare og konkretisere innholdet i rederienes plikter etter skipssikkerhetsloven § 7 for fiskefartøy.	Tas til orientering.
	20	Fiskeridirektoratet	Generelt	21	2. Fartøy som nyttes i akvakultursekoren Fiskeridirektoratet er positiv til at det innføres en slik forskrift for denne typen fartøy. Lasteskip som kommer innenfor denne kategorien brukes i stor grad i akvakulturindustrien i forbindelse med svært komplekse og risikofylte operasjoner som håndtering av not, avlusing, levering/henting og sortering/splitting av fisk. Slike operasjoner utføres ofte i samarbeid mellom interne og eksterne aktører der ansvarsforhold, krav til internkontroll (opplæring, risikovurderinger, etc.) ikke er tilfredsstillende avklart og definert mellom de ulike aktørene. Dette gjør at det er stor risiko for at det skal oppstå ulykker under slike operasjoner med stor fare for tap både på menneske, miljø og materielle verdier. Fiskeridirektoratet har en myndighetsrolle ovenfor denne typen fartøy etter akvakulturloven, herunder brønnbåter og servicefartøy. Disse har et ansvar etter akvakulturloven § 12 og plikt til internkontroll etter forskrift av 19. mars 2004 nr. 537 om internkontroll for å oppfylle akvakulturlovgivningen (IK- akvakulturforskriften). Dette vil i noen tilfeller kunne medføre at det blir ført tilsyn med samme forhold etter flere regelverk, særlig når det gjelder krav til internkontroll og system for å forebygge uønskede hendelser som kan påvirke miljøet med etterfølgende tilsyn dersom dette skjer. Dette kan eksempelvis være rømming av fisk og utslipp av legemidler og kjemikalier som kan påvirke det omkringliggende miljøet. IK-akvakulturforskriften inneholder de samme elementer og krav til system som forskriften som nå er på høring. Særlig vil vi nevne at det etter IK-akvakulturforskriften § 5, 2. ledd bokstavene e) og f) skal kartlegges farer og problemer og på denne bakgrunn vurderes risiko, og utarbeides tilhørende planer og tiltak for å redusere risikoforholdene. Videre skal det sørges for at de krav som gjelder virksomheten og virksomhetenes internkontrollsystemer er tilgjengelige for arbeidstakerne, jf. IK-akvakulturforskriften § 5, 2. ledd bokstavene a) og b). IK-akvakulturforskriften plasserer også ansvar, setter krav til opplæring, krav til rutiner for å forebygge og rette opp avvik, krav til dokumentasjon og krav til systematisk overvåkning og gjennomgang av systemet for å oppnå kontinuerlig forbedring.	Sjøfartsdirektoratet er klar over at det er en viss overlapp i regelverket som regulerer ulike aktiviteter rundt akvakultur. Sjøfartsdirektoratet ser frem til en fortsatt dialog både med Fiskeridirektoratet og næringen i arbeidet med å kartlegge grensesnittet mellom de ulike aktørene.
	20	Fiskeridirektoratet	Generelt	22	Nærmere om vare- og tjenesteprodusenters plikter etter akvakulturloven § 12 Akvakulturloven § 12 og kapittel VI til VII gjelder for «vare- og tjenesteproduksjon til akvakulturnæringen», jf. akvakulturloven § 2, 3. ledd. Akvakulturloven § 12, 1. ledd gir vare- og tjenesteprodusentene en plikt til å utføre sine aktiviteter på en «miljømessig forsvarlig måte». «Miljømessig forsvarlig måte» er som kjent en rettslig standard, hvor innholdet i standarden avhenger av hvilke aktiviteter vare- eller tjenesteprodusenten utfører og hvor innholdet utvikles etter endret og økt kunnskapsgrunnlag. Akvakulturloven § 12 er en ren pliktbestemmelse til vare- og tjenesteprodusentene. Tilsynsmyndighetene skal føre tilsyn med at bestemmelsen blir overholdt, jf. loven § 21.	Tas til orientering.
	20	Fiskeridirektoratet	Generelt	23	Departementet er gitt myndighet til å gi nærmere bestemmelser i forskrift for å sikre forsvarlig gjennomføring av aktiviteter utført av vare- og tjenesteprodusenter. Inntil videre er det gjennomført ved at vare- og tjenesteprodusenter er omfattet av virkeområdet for forskrift av 19. mars 2004 nr. 537 om internkontroll for å oppfylle akvakulturlovgivningen (IK-akvakulturforskriften).	Tas til orientering.
	20	Fiskeridirektoratet	Generelt	24	Tilsyn med vare- og tjenesteprodusenters plikter etter IK-akvakulturforskriften og anvendelse av akvakulturloven § 12 IK-akvakulturforskriften, gjelder for alle virksomheter som omfattes av akvakulturloven, jf. IK-akvakulturforskriften § 2, 1. ledd, bokstav a). Servicefartøy, brønnbåter og andre vare- og tjenesteprodusenter som produserer varer og tjenester til næringen, er således omfattet av IK-akvakulturforskriften. 4 Den som er ansvarlig for virksomheter som omfattes av IK-akvakulturforskriften, skal sørge for at det innføres og utøves internkontroll i virksomheten, jf. IK-akvakulturforskriften § 4. Internkontrollen skal tilpasses virksomhetens art, aktiviteter, risikoforhold og størrelse i det omfang som «er nødvendig for å etterleve krav i eller i medhold av akvakulturlovgivningen», jf. IK-akvakulturforskriften § 5, 1. ledd. Det er stilt krav til vare- og tjenesteprodusenter til akvakulturnæringen i akvakulturloven § 12 som nevnt over. Ved utformingen av et internkontrollsystem, må således virksomheten ta utgangspunkt i forsvarlighetsnormen i akvakulturloven § 12 og den aktiviteten som skal gjennomføres ved levering av varen eller tjenesten til akvakulturnæringen, og tilpasse internkontrollsystemet til dette.	Tas til orientering.
	20	Fiskeridirektoratet	§ 12	25	3. Tidsfrist for gjennomføring av krav. Det er foreslått ikrafttredelse av forskriften 1. januar 2017 med krav om at rederiene skal ha etablert sikkerhetssystem i samsvar med forskriften og tatt dem i bruk innen 1. juli 2017. Frist for gjennomføring av kravet innen 1. juli 2017 kan virke noe knapp, sett i lys av at Sjøfartsdirektoratet ser for seg en utvikling av standarden for sikkerhetssystem over tid. Fiskeridirektoratet foreslår derfor at fristen for gjennomføring settes til 1. januar 2018. Året fra ikrafttredelse av forskriften til kravene skal være gjennomført for det enkelte fartøy bør benyttes til informasjon, samarbeid og dialog med næringen etter hvert som sikkerhetsstandarder utvikles innenfor de enkelte fartøytyper og fartøystørrelser.	Sjøfartsdirektoratet ønsker å holde fast ved den foreslåtte fristen for etablering og gjennomføring av sikkerhetsstyringssystem om bord. Dette gir ca. 6 mnd. Med forberedelser fra ikrafttredelse. Sjøfartsdirektoratet vil understreke at det er viktig at rederiene kommer i gang med sikkerhetsstyringen og får på plass det viktigste først, så kan standarden utvikle seg over tid etter at systemene er tatt i bruk.
	21	Norges Fiskarlag	Generelt	26	Som det refereres til i høringsbrevet ble Fiskarlaget invitert til et møte hvor utkast til forskrift ble gjennomgått. En av konklusjonene fra dette møtet var at Sjøfartsdirektoratet skulle gjennomgå hva som evt. kreves for at systemet for fartøy under 15 meter kan tas i bruk av alle fartøy som er omfattet av denne forskriften (opp til 500 BT). Norges Fiskarlag imøteser en slik tilbakemelding fra direktoratet.	Sjøfartsdirektoratet har i høringsbrevet uttalt at direktoratet blant annet vurdert sikkerhetsstyringssystemet som Norges Fiskarlag har utarbeidet for sine medlemmer til å være et godt utgangspunkt for å møte kommende krav og at dette med fartøyspesifikke tilpasninger også vil kunne være et godt utgangspunkt for å etablere et sikkerhetsstyringssystem for større fartøy. Så vidt vi kan erindre fra det refererte møtet skulle vi ikke gjennomgå manualen med tanke på å konkret peke på hva som eventuelt kreves for at manualen kan anvndes på fartøy over 24 meter, men helelr si noe om i hvilken grad manualen kan anvendes på fartøy over 15 meter. Sjøfartsdirketoratet minner om at det ikke anser det som sin oppgave å lage konkrete sikkerhetsstyringssystem og at en mal for sikkerhetsstyringssystem alltid kun vil være et utgangspunkt for å etablere et sikkethetsstyringssystem om bord på et konkret fartøy. Sikerhetstyringssystemet må alltid tilpasses fartøyet og dets operasjoner spesielt.
	21	Norges Fiskarlag	Generelt	27	For den minste flåten (fartøy under I I meter), er begrepsbruk, omtalt bemanning og brukte størrelsen lite treffende. Forskriften synes ikke å speile at virkeområdet dekker svært ulike fartøystørrelser og bemanningsbehov. For enefiskere vil det ikke være like relevant å definere rederiet plikter, skipsførers plikter, skrive avviksmeldinger og behandle aviksmeldinger når en og samme person i praksis er rederi, skipsfører, og er både sender og mottaker av slike aviksmeldinger. Med bakgrunn i dette er det derfor nødvendig at Sjøfartsdirektoratet lager et rundskriv som på en enkel måte forklarer hvordan den minste flåten skal forstå og forholde seg til regelverket. Dette vil bidra til bedre etterlevelse og skape større legitimitet for regelverket i næringen.	Sjøfartsdirektoratet vil gi avklaringer i veileder som blant annet spesielt retter seg mot begrepsbruken for de minste fartøyene.
	21	Norges Fiskarlag	Generelt	28	Norges Fiskarlag ønsker en tilbakemelding fra Sjøfartsdirektoratet som avklarer i detalj hva som kreves for at Fiskarlagets sikkerhetsstyringssystem for fartøy under 15 meter kan brukes på alle fartøy innenfor forskriftens virkeområde. Når en slik vurdering skal gjøres kan en for eksempel ta utgangspunkt i følgen de farføy I driftsform : A) Fiskefartøy på 21 meter, rigget for snurrekvad, med en besetning på inntil 5 personer og driver kystfiske innenfor Norsk økonomisk sone. B) Fiskefartøy på 34 meter, bruttotonnasje på 499, rigget for not og snurrekvad, en besetning på inntil 8 personer og som driver fiske langs store deler av Norskekysten, Nordsjøen, Norskehavet og Barentshavet.	Sjøfartsdirektoratet viser til kommentaren ovenfor (26) og kan dessverre ikke etterkomme ønsket om at vi i detalj avklarer hva som kreves for at Fiskarlagets sikkethetststyringssystem for fartøy under 15 meter kak brukes på alle fartøy innenfor forskriftens virkeområde, heller ikke på bakgrunn av de oppskisserte utgangspunkt.
	21	Norges Fiskarlag	Generelt	29	Norges Fiskarlag ber Sjøfartsdirektoratet om å lage en enkel veileder som gjør at båteier og mannskap får et nødvendig hjelpemiddel når en skal utarbeide et sikkerhetsstyringssystem som er godt tilpasset det aktuelle fartøyet. Bruk gjerne eksempler og illustrasjoner. Fiskarlaget oppfatter at mye av sikkerhetsgevinsten ligger i at fiskerne selv er med på å utvikle/tilpasse systemet som skal brukes om bord.	Sjøfartsdirektoratet er enig med Norges Fiskarlag i at mye av sikkerhetsgevinsten ligger i at fiskerne selv er med på å utvikle/tilpasse systemet som skal brukes om bord. Sjøfartsdirektoratet vil gi noen konkrete eksempler i en veileder som er under utarbeidelse.
	21	Norges Fiskarlag	Generelt	30	Norges Fiskarlag oppfordrer Sjøfartsdirektoratet til å bruke mer tid på å veilede fremfor å kontrollere i innledende fase. Ut over dette har ikke Norges Fiskarlag noen anmerkninger til høringen.	Som det fremgår av høringsbrevet vil Sjøfartsdirektoratet til å bruke mer tid på å veilede fremfor å kontrollere i den innledende fase. Sjøfartsdirektoratet takker for innspillene og ser frem mot videre dialog og samarbeid under innfasingen.
	22	Hurtigbåtforbundet HRF	Generelt	31	Hurtiggående skip skal oppfylle kravene i HSC-kodens kapitel 17 og 18. HRF går ut fra at dette kravet dekker den nye forskriften fullt ut og at forskriften derav ikke får innvirkning på denne typen skip. HRF har ingen innsigelser mot innføring av den nye forskriften og tror at den vil bidra til økt bevissthet rundt sikkerhet. Baser på erfaringen med innføringen av kravet om å dekke kapitel 17 og 18 er vi imidlertid kritisk til at det ikke legges opp til fast myndighetskontroll, men bare stikkprøvekontroll. Vi mener at dette vil svekke intensjonen med forskriften vesentlig. Denne forskriften vil berøre en mengde mindre rederi som ikke er vant med slikt arbeid og som derfor vil trenge korrigeringer under veis. Samtidig er det disse som vil ha størst nytte av innføringen av sikkerhetsstyringssystem. Vi mener Sjøfartsdirektoratet har en for defensiv tilnærming til innføringen, noe vi mener går frem av høringsbrevet der en uttaler at innføringen ikke vil føre til vesentlige utgifter for rederiet nettopp fordi det ikke vil bli rutinemessige kontroller.	Fartøy som i dag følger HSC koden vil i kraft av den langt på vei også dekke kravene i forskriftens. Det må likevel påregnes at rederiene må gjennomgå eksisterende sytemer for å sikre seg at de dekker kravene fullt ut og at de må foreta enkelte justeringer eller ta inn tillegg på enkelte områder. Dette vil variere fra fartøy til fartøy, til dels avhengig av hvor langt de har gått i sine vurderinger/analyser. HSC koden kap. 17 og 18 dekker nok et godt stykke på vei de fleste kravene, men det vil likevel være behov for en gjennomgang på hvert enkelt fartøy for å supplere med det som eventuelt mangler i forhold til forskriften. De som følger HSC koden har utvilsomt et godt utgangspunkt for å lage fullverdig sikkerhetsstyringssystem, men vi kan altså ikke med sikkerhet kan si at forskriften er dekket fullt ut gjenom koden, da dette er en kokret vurdering i hvert enkel t tilfelle. Sjøfartsdirketoratet vil i tiden fremover ha særlig fokus på rederienes overordnede kontroll, blant annet på sikkerhetsstyringen. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at etableringen og gjennomføringen ikke bør innebære vesentlige utgifter for rederiene og at denne totalt sett bør kunne gi gevinster på andre områder gjennom bedre planlegging og mer oversiktlig og stabil drift. - Om kravene i HSC Koden kapittel 17 og 18 dekker kravene til sikkerhetsstyringssystem som følger av forskriften. .
	23	Advokatforeningen	Generelt	32	Saken er forelagt lovutvalget for samferdsel og sjø-, luft- og annen transportrett inklusive sjøforsikring. Lovutvalget består av Geir Gustavsson (leder), Henrik Hagberg, Anders Svinø, Mats Erik Sæther og Amund Bjøranger Tørum. Advokatforeningen har ingen merknader til forslaget.	Tas til orientering.
	24	Norges Kystfiskarlag	Generelt	33	Forslaget legger opp til et forenklet sikkerhetsstyringssystem i forhold til kravene som følger av ISM-normen. Norges Kystfiskarlag er fra tidligere dialogmøter med Sjøfartsdirektoratet kjent med innfasingen av nytt regelverk for sikkerhetsstyring for fartøy som så langt ikke har hatt krav om ISM. Vi stiller oss derfor positive til den forestående konkretiseringen av skipssikkerhetsloven § 7, som er ment å lette etablering, gjennomføring, videreutvikling og tilsynet med sikkerhetsstyringssystemet for mindre fartøy. Videre er Norges Kystfiskarlag tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet ser for seg en utvikling av standard for sikkerhetssystem over tid, og i nær dialog med næringen og organisasjonene slik det fremgår av tidligere møter og høringsnotat. En innfasing basert på veiledning og informasjon heller enn straffeforfølgelse er en tilnærming Norges Kystfiskarlag anser som både fornuftig og nødvendig for å bidra til en lettere implementering av sikkerhetsstyringssystemet.	Sjøfartsdirektoratet takker for innspillene og ser frem mot videre dialog og samarbeid under innfasingen.
	25	Sjømat Norge	Generelt	34	Sjøfartsdirektoratet foreslår å innføre ny forskrift om sikkerhetsstyringssystem for mindre lasteskip, passasjerskip, fiskefartøy mv. Den nye forskriften vil bli utarbeidet med hjemmel i Skipssikkerhetslovens bestemmelser om dette. Fartøyer som er underlagt ISM normen har allerede krav om sikkerhetsstyringssystem og det foreslås nå at dette kravet utvides til å gjelde alle næringsfartøyer. Forslaget legger opp til et forenklet system i forhold til kravene som følger av ISM normen uten krav om ekstern revisjon eller sertifisering. Sjømat Norge sine medlemsbedrifter utgjør en stor gruppe fartøyeiere som berøres av dette forslaget og det antas at det finnes mellom 800 og 1000 slike båter innenfor havbruksnæringen. Det er en kjensgjerning at en del av oppdrettsfartøyene etter hvert er blitt større og kraftigere og utfører operasjoner som stiller nye krav til fartøyer og mannskap. Det er også kommet inn nye folk i næringen som har behov for systematisk opplæring og kunnskapstilførsel. Sjømat Norge er opptatt av at sikkerheten i havbruksnæringen skal være god for fartøy og mannskap. Det er likevel en ikke uvesentlig forskjell på de minste og de største fartøyene innenfor gruppen under 15 meter, og det vil være behov for et skille mellom de store og de mindre båtene i den praktiske gjennomføringen av forskriftskravene. Vi ber derfor om at Sjøfartsdirektoratet gjennom rundskriv gir en orientering om hvordan de minste båtene på en enkel måte kan oppfylle bestemmelsene i regelverket. Mange havbruksbedrifter har allerede utarbeidet sine systemer og rutiner for båt og mannskap. Disse systemene er utarbeidet på en enkel måte og tilpasset de aktuelle forholdene og kan således variere i omfang og utforming. Ved en slik tilnærming viser det seg også at systemene brukes og reglene følges. I den praktiske gjennomføringen av innholdet i ny forskrift om sikkerhetsstyringssystem for mindre lasteskip mv, er det også slik tankegang som må legges til grunn. Vi er opptatt av at forskriftskravene skal være enkle og fleksibel og gi rom for at de på en smidig måte kan implementeres i dagens system.	Mange av rederiene vil kunne bygge videre på eksisterende systemer når de skal etablere sitt sikkerhetsstyringssystem om bord. Sjøfartsdirektoratet er også opptatt av velfungerende enkle systemer som er tilstrekkelig fleksible og som brukes som et verktøy i den daglige driften. Sjøfartsdirektoratet vil på utvalgte områder gi nødvendige avklaringer i forhold til ulike fartøykategorier.
	26	Pelagisk Forening	Generelt	35	Pelagisk Forening vil bemerke at fiskeflåten stadig blir pålagt nye krav fra ulike offentlige instanser. Summen av disse kan være belastende. Foreningen er selvfølgelig positiv til at det skal være krav sikkerhet om bord i fartøy, men stiller spørsmåltegn om disse ressursene kunne være brukt bedre på andre måter. Sjøfartsdiretoratet foreslår at «Forskriften trer i kraft 1. januar 2017. Sikkerhetssystem i samsvar med forskriften skal være etablert og tatt i bruk innen 1. juli 2017.» Pelagisk Forening mener tidsfristen for når sikkerhetssystemet skal være etablert og tatt i bruk er for kort for fiskefartøy. Innføringen krever tid og fram til 1. juli er det høy fiskeriaktivitet. Det er flere redere som reiser og heller ikke har en administrasjon på land til å foreta denne gjennomføringen. Pelagisk Forening mener og at det nylig innførte sikkerhetsstyringssystemet for fartøy over 500 bt må få satt seg slik at en kan høste av disse erfaringene. Pelagisk Forening ber derfor om at krav til når systemet skal være etablert og tatt i bruk, blir satt til et langt senere tidspunkt enn foreslått, med tidligst krav til implementering 1. juli 2018.	Sjøfartsdirektoratet deler ikke oppfatningen av at valgte dato for innfasing er for tidlig og peker på at kravet om å ha et verrifiserbart og dokumenterbart sikkerhetsstyringssystem om bord allerede er et gjeldende krav etter skipssikkerhetsloven § 7 i dag. Det er viktig at rederiene nå kommer i gang med sitt sikkerhetsstyringssystem. Sjøfartsdirektoratet mener også at der er positivt, om ikke en forutsetning for å etablere sikkerhetsstyringssystemet om bord at fartøyet faktisk er i drift og under antivitet, og at mannskapet er tilgjengelig for å kunne delta aktivt i utviklingen av systemet. Sjøfartsdirektoratet vil igjen understreke viktigheten av at rederiene nå kommer i gang med sine sikkerhetstyringssystem og bruker dem aktivt.
	27	DNV GL	Generelt	36	Vedrørende høring – forslag til forskrift om sikkerhetsstyringssystem for mindre lasteskip, passasjerskip , fiskefartøy mm. DNV GL støtter Sjøfartsdirektoratets ønske og intensjon om å videreutvikle regler vedrørende skikkerhetssytyringssystem om bord på skip for å også omfatte mindre skip og fartøy, som påpekt i tiltrådninger fra Statens Havarikommisjon for Transport. Inspill til forskrift:	Sjøfartsdirektoratet takker for innspillet, tas til orientering.
	27	DNV GL	§ 1	37	§ 1. Den nye forskriften regulerer et brett spekter av skip med stor variasjon i type av operasjon og drift. DNV GL foreslår at Sjøfartdirektoratet vurderer å ta ut f) fartøy over 24 meter som brukes utenfor næringsvirksomhet og eventuelt regulere dette segment i en separat forskrift da drift av disse skipene vil være meget annerledes enn for eksempel et laste/passasjerskip eller fiskefartøy. Vi ser at det kan være problematisk å regulere et så stort område i en forskrift. Forskriftens virkeområde omfatter skip som hovedsakelig opererer i norsk territorialfarvann og DNV GL har full forståelse for at Sjøfartsdirektoratet ønsker at disse skip operer med samme sikkerhetsstandard som norske skip. Samtidig vil det være vanskelig å kontrollere at alle skip opererer i henhold til forskriften.	Sjøfartsdirektoratet holder fast ved at fartøy over 24 m som brukes utenfor næringsvirksomhet skal være omfattet av forskriften. Det er grunn til å peke på at fritidsfartøy over 24 meter største lengde uansett er omfattet av Skipssikkerhetsloven § 7.
	27	DNV GL	§ 3	38	§ 3. DNV GL foreslår at formuleringen i paragrafen vurderes. Formålet er å ivareta sikkerheten til sjøs, hindre skader og tap menneskeliv og eiendom og unngå skade på miljø etc. Dette burde kanskje bli tatt opp i paragrafens innledende setning. Deretter kan man nevne risikovurdering.	Paragrafen har gjeldende utforming blant annet med bakgrunn i innspill fra dialogmøtene. Utformingen er valgt med tanke på brukerne og er ment å løfte frem og synliggjøre den positive effekten av sikkerhetsstyringssystem. Vi ønsker på denne bakgrunnen å beholde den foreslåtte ordlyden.
	27	DNV GL	§ 5	39	§ 5. Forskriften nevner ressurser og andre som har sitt arbeid om bord, her ser vi et behov for å klargjøre hvem dette omfatter for å sikre forståelse i forhold til hvem som omfattes av kravene i paragrafen. Inspill til høringsbrev: På lik linje med Sjøfartdirektoratet, ser DNV GL at det bør være mulig for rederiene å etablere et sikkerhetssyringssytem på egen hånd. Samtidig mener vi at det burde være mange av de små rederiene som har behov for veiledning før de klarer å etablere og opprettholde ett sikkerhetsstyringssystem i henhold til forskriften. Særlig i begynnelsen, når forskriften trer i kraft. Norges Fiskarlags mal til ett sikkerhetsstyringssystem kan sikkert være et godt utgangskpunkt når et rederi skal utarbeide sitt eget system, men DNV GL's erfaring med maler er at disse kan resultere i at rederiet for eksempel ikke tar fullt eierskap til systemet. DNV GL er også av den oppfatning at et sikkerhetsstyringssystem tilpasset til for eksempel et fiskefartøy og dets virksomhet ikke enkelt kan tilpasses til for eksempel et skip med annen type av virksomhet. Vi tror derfor at det ikke er helt rett frem å anbefale en mal til rederiene. Veiledning om formålet med forskriften og dens grunnleggende prinsipper fra direktoratet vil sannsynligvis være den viktigeste hjelpen for rederiene når de skal utvikle, etablere og implementere et sikkerhetsstyringssytem.	Sjøfartsdirektoratet mener at manualen for sikkerhetststyring som Norges Fiskarlag har laget kan danne et godt utgangspunkt for det videre arbeidet med rederiets sikerhetsstyringssystem. Sikkerhetsstyringsstystemet må imidlertid konkret dekke fartøyet og de operasjoner fartøyet benyttes i. Den nevnte manualen er imidlertidig godt egnet for å eksemplifisere hvor listen bør ligge på fiskefartøy under 15 meter, og metoden og grunntanken er også overførbar på andre fartøykategorier. Sjøfartsdirektoratet vil etter hvert også komme med ytterliggere veiledning i forhold til andre fartøykategorier. Veilederen vil ha en mer teoretisk del om sikkerhetststyring generelt og en del som tar for seg eksempler og praktiske problemstillinger innenfor ulike fartøykatefgorier og driftsmåter. Dette er som tidligere nevnt en utvikling og manualen kan være et godt hjelpemiddel å se hen til for å komme i gang med eget system. Det er på det rene at en del av brukerne forskriften retter seg mot vil ha behov for eksempler for å gjøre det lettere å bryte de mer generellle kravene ned til et praktisk håndterbart sikkerhetsstyringssystem. Sjøfartsdirektoratet må ta hensyn til dette ved valg av virkemidler.
		Diverse språkelige endringer		40		Direktoratet har foretatt diverse redaksjonelle endringer etter høringen. Endringene er ikke ment å endre på innholdet i de foreslåtte bestemmelsene. Formålet med endringene å gjøre forskriften lettere tilgjengelig for brukerne.