Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
26.10.2026	2026/74096-2	Veronica Rage
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
	074.0	489 99 199

Høringsinstanser

Høring om forslag til endringer i forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger og forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer for å gjennomføre «Cape Town-avtalen av 2012» og forslag til endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjon for norske skip og flyttbare innretninger

I. Generelt om forslaget

1. Høringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring forslag til endringer i følgende forskrifter:

- forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger
- forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer
- forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjon for norske skip og flyttbare innretninger.

Høringsfristen er satt til **26. januar 2027**, og eventuelle høringsinnspill sendes til post@sdir.no.
Høringen er tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sdir.no. Spørsmål om høringen kan rettes til seniorrådgiver Veronica Rage på telefon 48999199 eller e-post vera@sdir.no.

Forskriftsforslaget blir også sendt på EØS-høring, jf. lov 17. desember 2004 nr. 101 om europeisk meldeplikt for tekniske regler mm. (EØS-høringsloven) § 4, jf. § 3.

2. Om endringsforslaget

Generelt

Den internasjonale maritime organisasjonen (IMO) kunngjorde 24. februar 2026 at «Cape Town-avtalen av 2012 om gjennomføring av bestemmelsene i Torremolinosprotokollen av 1993 vedrørende Den internasjonale Torremolinos-konvensjon om fiskefartøyers sikkerhet av 1977» (Cape Town-avtalen) trer i kraft 24. februar 2027. Cape Town-avtalen etablerer et globalt minimumsnivå for sikkerheten om bord på fiskefartøy, blant annet gjennom tekniske konstruksjonskrav og operasjonelle krav. Som følge av at Cape Town-avtalen trer i kraft 24. februar 2027, er det behov for å endre forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger og forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer.

De mest sentrale endringene som følge av at Cape Town-avtalen inntas i norsk rett, er knyttet til tilsyns- og sertifikatregimet for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, hvor den største endringen er kravet til årlig

tilsyn. Kravet om årlig tilsyn gjelder for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere.

For å harmonisere tilsyns- og sertifikatregimet foreslår Sjøfartsdirektoratet, som nærmere omtalt i merknader til de enkelte bestemmelser, at enkelte av endringene også skal gjelde for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer og lengde (L) under 24 meter.

Utover de foreslåtte endringer som følge av Cape Town-avtalen, foreslår Sjøfartsdirektoratet også flere nasjonale endringer for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Disse endringene innebærer blant annet kodifisering av gjeldende forvaltningspraksis, og er eksempelvis knyttet til maksimal slagside i forslag til § 3-7 tredje ledd ny nr. 8 og baughøyde i § 3-12 fjerde ledd i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer.

I tillegg foreslår Sjøfartsdirektoratet at fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer innlemmes i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. Bestemmelsene i §§ 7-13 og 7-14, samt kapittel 9 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer, som per i dag regulerer krav til radiokommunikasjonsutstyr på norske fiskefartøy med største lengde på 15 meter eller mer, foreslås opphevet fra samme tidspunkt. Dette forslaget er ikke ment å innebære materielle endringer i kravene til radiokommunikasjonsutstyr for denne fartøygruppen.

Da rådsdirektiv 97/70/EF av 11. desember 1997 (Direktiv 97/70/EC) om etablering av en harmonisert sikkerhetsordning for fiskefartøyer med en lengde på 24 meter og over ble tatt inn i norsk rett, ble transformasjon benyttet. Transformasjon innebærer at reglene er omarbeidet og fastsatt som egne bestemmelser i norsk rett, i hovedsak i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at transformasjon beholdes som gjennomføringsmetodikk, slik at de nødvendige endringene i norsk rett som følge av Cape Town-avtalen inntas i aktuelle forskrifter gjennom transformasjon.

Bruttotonnasje og lengde (L)
Cape Town-avtalen åpner for at Sjøfartsdirektoratet kan likestille bruttotonnasje med lengde (L) som angitt i Cape Town-avtalen regel I/1 andre ledd. Sjøfartsdirektoratet har ikke benyttet denne ekvivalensmuligheten, men utelukkende videreført lengde (L) som gjeldende måleparameter. I denne sammenheng viser Sjøfartsdirektoratet til at også direktiv 97/70/EC opererer med lengdegrenser, og Sjøfartsdirektoratet erfarer at dette hittil har fungert tilfredsstillende og skapt forutberegnelighet, både for næringen og Sjøfartsdirektoratet.

International Fishing Vessel Safety Certificate
Cape Town-avtalen viser i flere bestemmelser til «International Fishing Vessel Safety Certificate» (internasjonalt sikkerhetssertifikat for fiskefartøy). Ettersom Sjøfartsdirektoratet utsteder sertifikat basert på maler som er utarbeidet av EU, og vil fortsette å benytte dette, inntas ikke referansen til «International Fishing Vessel Safety Certificate» i norsk rett.

Om begrepet «nytt fartøy» i Cape Town-avtalen regel I/2
Cape Town-avtalen definerer nytt fartøy («new vessel») som et fartøy som på eller etter datoen når Cape Town-avtalen trer i kraft, blir bygget eller gjennomgår en større ombygging («major conversion»), jf. Cape Town-avtalen regel I/2 bokstav a. Et fartøy regnes også som et nytt fartøy dersom byggekontrakten eller kontrakten om en større ombygging er inngått før Cape Town-avtalen trer i kraft, men leveransetidspunktet er tre år eller mer etter ikrafttredelsen. Dersom kontraktsdato ikke foreligger, regulerer Cape Town-avtalen regel I/2 bokstav c hvilke tidspunkt som skal legges til grunn ved vurderingen av om fartøyet kan regnes som et nytt fartøy.

I forskriftsforslaget er ordlyden «bygget 24. februar 2027 eller senere» brukt for å referere til nye fartøy.

Om gjeldende krav til førstegangstilsyn, mellomliggende tilsyn og periodisk tilsyn for fiskefartøy
Da forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer trådte i kraft 1. juli 2000 hadde dagjeldende forskrift en bestemmelse i § 1-10 som inneholdt kravene til førstegangsbesiktelse, fornyelsesbesiktelse og mellomliggende besiktelse, samt periodisk besiktelse av radioinstallasjoner. Denne bestemmelsen ble opphevet da kravene til tilsyn for fartssertifikat for fiskefartøy ble inntatt i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27. Endringen trådte i kraft 1. januar 2015. Denne regelverksendringen medførte imidlertid ingen vesentlige endringer i tilsynsregimet eller sjekklistene knyttet til Sjøfartsdirektoratets førstegangstilsyn, mellomliggende tilsyn og periodiske tilsyn av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Kravene som følger av Cape Town-avtalen knyttet til besiktelse og tilsyn av redningsutstyr og annet utstyr, struktur, maskineri og utrustning i forbindelse med førstegangstilsyn, mellomliggende tilsyn og periodisk tilsyn inngår derfor allerede som en del av dagens sertifikattilsyn. Årlig tilsyn for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere som beskrevet nedenfor er imidlertid et nytt krav som inntas i norsk rett som følge av Cape Town-avtalen.

Besiktelse og tilsyn av redningsutstyr og annet utstyr
Cape Town-avtalen regel I/7 inntar kravene til «surveys of life-saving appliances and other equipment». Annet utstyr omfatter utstyr som nevnt i Cape Town-avtalen regel I/7 andre ledd bokstav a, herunder brannsikringssystemer og -utstyr. Mange av kravene inngår som nevnt i sertifikattilsynet slik det utføres i dag, uten at bestemmelsene eksplisitt fremkommer av gjeldende forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27. Videre har heller ikke gjeldende § 27 bestemmelser om årlig tilsyn, da denne delen av tilsynsregimet ikke tidligere har vært gjeldende i norsk rett. Disse kravene er nå foreslått tatt eksplisitt inn i § 27. Bestemmelsen i § 27 gjelder ikke kun for fiskefartøy som omfattes av Cape Town-avtalen, men også for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer og lengde (L) under 24 meter. For denne fartøygruppen vurderes kravene i den foreslåtte § 27 som en videreføring av dagens sertifikattilsyn, bortsett fra bestemmelsene om årlig tilsyn. Når det gjelder bestemmelsene om årlig tilsyn vil disse kun komme til anvendelse for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som blir bygget 24. februar 2027 eller senere.

Cape Town-avtalen regel I/7 første ledd bokstav a krever at det skal gjennomføres førstegangstilsyn av redningsutstyr og annet utstyr som nevnt i Cape Town-avtalen regel I/7 andre ledd bokstav a før skipet settes i drift. Når det gjelder gjennomføringen av periodisk tilsyn, oppstiller Cape Town-avtalen regel I/ 7 første ledd bokstav c ulike mulige gjennomføringstidspunkt. Periodisk tilsyn skal enten gjennomføres i tidsvinduet tre måneder før eller etter hver årsdato *eller* i tidsvinduet tre måneder før eller etter den andre årsdatoen *eller* i tidsvinduet tre måneder før eller etter den tredje årsdatoen for sertifikatet. Alternativt kan Sjøfartsdirektoratet beslutte at periodisk tilsyn skal gjennomføres i tidsvinduet fra tre måneder før den andre årsdatoen til tre måneder etter den tredje årsdatoen for sertifikatet. I Sjøfartsdirektoratet foreslår at nasjonalt regelverk viderefører tidsvinduet som innebærer at mellomliggende tilsyn skal gjennomføres mellom den andre og tredje årsdagen i sertifikatperioden. Denne videreføringen av tidsvinduet for mellomliggende tilsyn etter gjeldende rett er en hybridvariant av alternativene som Cape Town-avtalen oppstiller som etter Sjøfartsdirektoratets vurdering oppfyller kravene i Cape Town-avtalen. Fornyelsestilsyn skal gjennomføres innen fem år fra dato for førstegangs- eller fornyelsestilsyn. Tilsynene skal påføres i fartssertifikatet.

Besiktelse og tilsyn av radioinstallasjoner
Cape Town-avtalen regel I/8 inneholder krav til tilsyn av radioinstallasjoner («surveys of radio installations»). Sjøfartsdirektoratet foreslår å ta inn kravet om førstegangstilsyn av radioinstallasjoner i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27 tredje ledd. Bestemmelsen vil komme til anvendelse for alle nybygg og innflagginger som er underlagt krav om førstegangstilsyn. Bestemmelsen krever at det skal gjennomføres førstegangstilsyn av radioinstallasjoner før fiskefartøyet settes i drift. Bestemmelsen er en videreføring av eksisterende bestemmelse i Torremolinos-protokollen av 1993 og en kodifisering av Sjøfartsdirektoratets forvaltningspraksis på området.

Når det gjelder gjennomføringen av periodisk tilsyn av radioinstallasjoner, er Cape Town-avtalen regel I/ 8 ivaretatt gjennom kravene til mellomliggende tilsyn i gjeldende forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27 tredje ledd. Denne bestemmelsen retter seg både mot fartøy bygget 24. februar

2027 eller senere som er omfattet av Cape Town-avtalen og eksisterende fartøy, og oppstiller krav om mellomliggende tilsyn av radioinstallasjoner og AIS om bord på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer og fartøy sertifisert for fartsområde bankfiske II innenfor et tidsintervall avgrenset til tre måneder før eller etter hver årsdag på sertifikatet. Det kreves at tilsynene skal påføres i fartssertifikatet. I norsk rett er bekreftelse på radiotilsynet en påtegning i fartssertifikatet, slik at gjennomført radiotilsyn utgjør en forutsetning for at selve fartssertifikatet skal være gyldig.

Kravet om at fornyelsestilsyn for radioinstallasjoner skal gjennomføres innen fem år, følger for fartøy med lengde (L) 24 meter eller mer bygget 24. februar 2027 eller senere av Cape Town-avtalen regel I/8 første ledd bokstav b og for øvrige fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer av gjeldende forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27 første ledd bokstav b.

Utover kravene til besiktelse og tilsyn som direkte følger av Cape Town-avtalen, foreslår Sjøfartsdirektoratet å innta krav om installasjonstest og mellomliggende tester av ferdsskriver (VDR) på fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer etter samme intervaller som gjelder for radioinstallasjoner og AIS etter forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27 tredje ledd.

Sjøfartsdirektoratet foreslår krav om besiktelse og tilsyn av VDR av hensyn til sjøsikkerheten. Sjøfartsdirektoratet viser til at tilsvarende krav allerede stilles til VDR på lasteskip og passasjerskip, jf. forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger § 21 tredje ledd. Hensikten med kontrollene er, med størst mulig grad av sikkerhet, å sikre at VDR-en fungerer slik at det er mulig å hente ut opplysninger dersom det skulle oppstå en uønsket hendelse om bord, herunder et forlis. Data fra VDR vil kunne bidra til å kartlegge hendelsesforløp knyttet til sjøulykker og andre uønskede hendelser, og Sjøfartsdirektoratet mener derfor at kontroll av VDR vil kunne være avgjørende blant annet for å redusere risikoen for fremtidige sjøulykker.

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at installasjonstester av VDR i dag blir utført av installatør eller produsentens representant selv om det ikke er uttrykt krav om en slik test i gjeldende regelverk. Årlig test ved mellomliggende tilsyn av radioinstallasjoner vil være et nytt krav som innebærer at rederiet må sørge for at produsenten av VDR-en eller en tekniker som har godkjenning fra produsenten, utfører slike tester hvert år innenfor tidsperioden fra tre måneder før til tre måneder etter sertifikatets årsdag. Tilsyn av VDR skal dermed ikke utføres av radioinspeksjonsforetak som Sjøfartsdirektoratet har inngått avtale om radiotilsyn med.

Besiktelse og tilsyn av struktur, maskineri og utrustning

Cape Town-avtalen regel I/9 inntar kravene til «surveys of structure, machinery and equipment». Det kreves at skipet gjennomgår utvendig bunntilsyn før skipet settes i drift. I tillegg kreves mellomliggende tilsyn i tidsvinduet tre måneder før eller etter den andre årsdagen *eller* innen tre måneder før eller etter den tredje årsdagen for sertifikatet, som skal sammenfalle med et av de årlige tilsynene som kreves etter Cape Town-avtalen regel I/9 første ledd bokstav d. Alternativt kan Sjøfartsdirektoratet beslutte at mellomliggende tilsyn skal gjennomføres i tidsvinduet tre måneder før den andre årsdatoen og tre måneder etter den tredje årsdatoen for sertifikatet. Sjøfartsdirektoratet foreslår at nasjonalt regelverk viderefører tidsvinduet som innebærer at mellomliggende tilsyn skal gjennomføres mellom den andre og tredje årsdagen i sertifikatperioden. Denne videreføringen av tidsvinduet for mellomliggende tilsyn etter gjeldende rett er en hybridvariant av alternativene som Cape Town-avtalen oppstiller, som etter Sjøfartsdirektoratets vurdering oppfyller kravene i Cape Town-avtalen. Fornyelsestilsyn skal gjennomføres innen fem år fra dato for førstegangs- eller fornyelsestilsyn. Tilsynene skal påføres i fartssertifikatet.

Videre kreves årlig tilsyn innen tre måneder før eller etter hver årsdag for sertifikatet. Kravet om årlig tilsyn er, som nevnt ovenfor, nytt i norsk rett og tas inn i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27 første ledd bokstav f. Kravet om årlig tilsyn vil gjelde for alle nye fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som blir bygget 24. februar 2027 eller senere.

Fornyelsestilsyn skal gjennomføres innen fem år. Kravet om at tilsyn knyttet til utvendig bunnbesiktelse skal påføres i sertifikatet, er et nytt krav som foreslås tatt inn i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27c første ledd. For klassede fartøy anses kravet om årlig tilsyn av konstruksjon, maskineri og utrustning å være dekket av klassereglene og klassens årlige besiktelser, forutsatt at tilsynene gjennomføres innenfor de tidsintervallene som følger av forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger.

De foreslåtte kravene til mellomliggende tilsyn og fornyelstilsyn vil etter Sjøfartsdirektoratets vurdering ikke innebære noen endring sammenlignet med dagens praksis med tanke på blant annet omfang og metodikk, og vil fortsatt være relativt omfattende tilsyn hvor blant annet tanker og rom i fartøyet må åpnes for inspeksjon og undervannsskroget må besiktes mens fartøyet står tørt på slipp eller i dokk. Imidlertid vurderer Sjøfartsdirektoratet at de årlige tilsynene i utgangspunktet vil være langt enklere og mindre omfattende tilsyn, som for eksempel ikke krever at fartøyet må slippsettes eller at tanker må åpnes for inspeksjoner. Noen av de årlige tilsynene vil trolig kunne gjennomføres som såkalte fjerntilsyn, hvor inspektøren ikke behøver møte om bord ved fysisk oppmøte. Om et årlig tilsyn vil kunne gjennomføres som fjerntilsyn vil måtte vurderes i hvert enkelt tilfelle, blant annet basert på fartøyets og rederiets risikoprofil i Sjøfartsdirektoratet.

Sentrale dispensasjonsbestemmelser
Cape Town-avtalen regel I/1 sjette ledd åpner for at Sjøfartsdirektoratet kan unnta et fartøy fra kravene til årlig tilsyn som beskrevet ovenfor dersom Sjøfartsdirektoratet anser at det årlige tilsynet er urimelig og upraktisk når fartøyets operasjonsområde og fartøytype tas i betraktning («is unreasonable and impracticable in view of the vessel's operating area and the type of vessel»). Sjøfartsdirektoratet foreslår å innta en bestemmelse som åpner for dispensasjon fra kravet til nevnte årlige tilsyn i forslag til ny § 27b i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger.

Videre inntar Cape Town-avtalen en dispensasjonsbestemmelse i regel I/3. Sjøfartsdirektoratet vurderer at dispensasjonsadgangen som følger av Cape Town-avtalen regel I/3 første ledd, allerede er dekket gjennom henholdsvis forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 1-3 første ledd, og at Cape Town-avtalen regel I/3 andre ledd er dekket gjennom forskriftens §§ 9-3 og 10-2. Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre gjeldende § 9-3 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. ny § 3b første og annet ledd.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å innta dispensasjonsbestemmelsen som følger av Cape Town-avtalen regel I/ 3 tredje ledd som ny § 1-3 andre ledd i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer, samtidig som gjeldende § 1-3 andre ledd foreslås opphevet fordi innholdet vurderes å være dekket av den foreslåtte nye bestemmelsen.

Når det gjelder de foreslåtte dispensasjonsbestemmelsene, er det etter ordlyden opp til Sjøfartsdirektoratet å vurdere om dispensasjon kan gis eller ikke. Selv om de foreslåtte dispensasjonsbestemmelsene etter sin ordlyd åpner for en noe videre dispensasjonsadgang enn gjeldende regelverk, vil Sjøfartsdirektoratet vise til at hovedregelen likevel er at regelverkets krav, herunder kravene til årlig tilsyn, skal oppfylles. Sjøfartsdirektoratet vil håndtere eventuelle dispensasjonssøknader individuelt, og vise til at dispensasjonsadgangen er en «kan-regel» som etter sin ordlyd må praktiseres restriktivt.

Radiokommunikasjonsutstyr for fiskefartøy
Sjøfartsdirektoratet viser til at Cape Town-avtalen kapittel IX inneholder regler om radiokommunikasjon for fiskefartøy og viderefører tilsvarende regelverk fra Torremolinos-protokollen av 1993, som ligger til grunn for kapittel 9 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet har vurdert at det foreligger rettsharmoni mellom bestemmelsene i Cape Town-avtalen kapittel IX og kapittel 9 i sistnevnte forskrift.

Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. gjeldende for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer for i størst mulig grad å harmonisere regelverket og forvaltningen av dette med kravene for øvrige fartøytyper som nevnt i forskriftens § 1. Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS), kapittel IV i konsolidert utgave 2024, gjeldende som forskrift for fiskefartøy med noen presiserte unntak. Fra samme tidspunkt foreslås det å oppheve §§ 7-13, 7-14 og kapittel 9 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer.

Sjøfartsdirektoratet foreslår i all hovedsak å videreføre kravene som følger av §§ 7-13, 7-14 og kapittel 9 i gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer, og har utarbeidet et forskriftsspeil som er gjengitt nedenfor for å vise hvor de ulike bestemmelser i §§ 7-13, 7-14 og kapittel 9 er foreslått videreført i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. For at de foreslåtte regelverksendringene i størst mulig grad skal samsvare med gjeldende rett, foreslås det også enkelte tilleggskrav og unntaksmuligheter for fiskefartøy.

Forskriftsspeil:

Forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer §§ 7-13 og 7-14 og kapittel 9	**Utkast til forskriftsmanus for endringer i forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjon for norske skip og flyttbare innretninger**
§ 9-1 (1)	§ 1 (1) f
§ 9-1 (2)	§ 2a (1)
9-2 (1)	§ 2a (1)
9-2 (2)	§ 2a (1)
9-3 (1)	§ 3b (1)
9-3 (2)	§ 3b (1)
9-4 nr. 1	§ 2a (1)
9-4 nr. 2	§ 2a (1)
9-4 nr. 3	§ 2a (1)
9-4 nr. 4	§ 2a (1)
9-4 nr. 5	§ 2a (1)
9-4 nr. 6	§ 2a (2)
9-4 nr. 7	§ 2a (1)
9-4 nr. 8	§ 2a (1)
9-4 nr. 9	§ 2a (1)
9-5 (1)	§ 2a (1)
9-5 (2) nr. 1	§ 2a (1)
9-5 (2) nr. 2	§ 2a (1)
9-5 (2) nr. 3	§ 2a (1)
9-5 (2) nr. 4	§ 2a (1)
9-5 (2) nr. 5	§ 2a (1)
9-5 (3)	§ 2a (1)
9-6 (1)	§ 2a (1)
9-6 (1) nr. 1 a) og b)	§ 2a (1)
9-6 (1) nr. 2	§ 2a (1)
9-6 (1) nr. 3	§ 2a (3)
9-6 (1) nr. 4	§ 2a (1)
9-6 (1) nr. 5	§ 2a (1)

9-6 (1) nr. 6	§ 6a (1)
9-6 (1) nr. 6 a)	§ 6a (1)
9-6 (1) nr. 6 b)	§ 2a (1)
9-6 (1) nr. 6 c)	§ 2a (1)
9-6 (1) nr. 6 d)	§ 6a (2)
9-6 (1) nr. 6 e)	§ 2a (1)
9-6 (1) siste setning	Ikke tatt inn fordi VHF-EPIRB ikke finnes
9-6 (2)	§ 6a (2)
9-7 (1)	§ 2a (1)
9-7 (1) nr. 1	§ 2a (1)
9-7 (1) nr. 2	§ 2a (1)
9-7 (1) nr. 3	§ 2a (1)
9-7 (1) nr. 4	§ 2a (1)
9-7 (1) nr. 5	§ 2a (1)
9-7 (2)	§ 2a (1)
9-7 (3)	Ikke tatt inn fordi VHF-EPIRB ikke finnes
9-7 (4)	§ 3b (2)
9-7 (5)	§ 3b (3)
9-8 (1)	§ 2a (1)
9-8 (1) nr. 1 a og b	§ 2a (1)
9-8 (1) nr. 2	§ 2a (1)
9-8 (1) nr. 3	§ 2a (1)
9-8 (1) nr. 3 a.	§ 2a (1)
9-8 (1) nr. 3 b.	§ 2a (1)
9-8 (1) nr. 3 c.	§ 2a (1)
9-8 (2)	§ 2a (1)
9-8 (3)	§ 2a (1)
9-8 (3) nr. 1	§ 2a (1)
9-8 (3) nr. 2	§ 2a (1)
9-8 (4)	§ 3b (4)
9-9 (1)	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 1 a.	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 1 b.	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 1 c.	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 1 d.	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 2 a.	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 2 b.	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 3	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 4 a.	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 4 b.	§ 2a (1)
9-9 (1) nr. 4 c.	§ 2a (1)
9-9 (2)	Et alternativ som ikke er spesifisert i SOLAS, men som likevel vil være godtagbart innenfor rammene av SOLAS kapittel IV.
9-9 (2) nr. 1 a.	Et alternativ som ikke er spesifisert i SOLAS, men

	som likevel vil være godtagbart innenfor rammene av SOLAS kapittel IV.
9-9 (2) nr. 1 b.	Et alternativ som ikke er spesifisert i SOLAS, men som likevel vil være godtagbart innenfor rammene av SOLAS kap. IV.
9-9 (2) nr. 1 c.	Et alternativ som ikke er spesifisert i SOLAS, men som likevel vil være godtagbart innenfor rammene av SOLAS kap. IV.
9-9 (2) nr. 2	Et alternativ som ikke er spesifisert i SOLAS, men som likevel vil være godtagbart innenfor rammene av SOLAS kap. IV.
9-9 (2) nr. 3 a.	Et alternativ som ikke er spesifisert i SOLAS, men som likevel vil være godtagbart innenfor rammene av SOLAS kap. IV.
9-9 (2) nr. 3 b.	Et alternativ som ikke er spesifisert i SOLAS, men som likevel vil være godtagbart innenfor rammene av SOLAS kap. IV.
9-9 (2) nr. 4	Et alternativ som ikke er spesifisert i SOLAS, men som likevel vil være godtagbart innenfor rammene av SOLAS kap. IV.
9-9 (3)	§ 2a (1)
9-9 (4)	§ 3b (4)
9-10 (1)	§ 2a (1)
9-10 (2)	§ 3b (4)
9-11 (1) nr. 1	§ 2a (1)
9-11 (1) nr. 2	§ 2a (1)
9-11 (1) nr. 3	§ 2a (1)
9-11 (1) nr. 4	§ 2a (1)
9-11 (2)	§ 2a (1)
9-11 (3)	§ 2a (1)
9-12 (1)	§ 10 (1) § 2a (1)
9-12 (2)	§ 10 (1) § 2a (1)

9-12 (2) nr. 1 og 2	§ 2a (1) og § 3b (6)
9-12 (3)	§ 2a (1)
9-12 (4)	§ 2a (1)
9-12 (4) nr. 1.	§ 2a (1)
9-12 (4) nr. 2.	§ 2a (1)
9-12 (5)	§ 2a (1)
9-12 (6)	§ 2a (1)
9-12 (6) nr. 1	§ 2a (1)
9-12 (6) nr. 2	§ 2a (1)
9-12 (7)	§ 2a (1)
9-12 (7) nr. 1	§ 2a (1)
9-12 (7) nr. 2	§ 2a (1)
9-12 (7) nr. 3	§ 2a (1)
9-12 (7) nr. 4	§ 2a (1)
9-12 (7) nr. 5	§ 2a (1)
9-12 (8)	§ 2a (1)
9-13 (1)	§ 2a (1), jf. også forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr
9-13 (2)	§ 3b (7)
9-14 (1)	§ 2a (1)
9-14 (2)	§ 2a (1)
9-14 (3)	§ 2a (1)
9-14 (4)	§ 2a (1)
9-14 (5)	§ 2a (1)
9-14 (6)	§ 2a (1)
9-14 (7)	§§ 2a (1) og 10 (1) og (4)
9-14 (8)	§ 2a (1)
9-14 (9)	§ 2a (1)
9-15 (1)	§ 10 (1) § 2a (1)
9-15 (2) nr. 1	Ikke videreført fordi forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk § 46 (1) dekker denne.
9-15 (2) nr. 2	Ikke videreført fordi forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk § 46 (1) dekker denne.
9-15 (3)	Ikke videreført fordi forskrift om kvalifikasjoner mv. for sjøfolk § 3 (4) dekker denne.
9-16 (1)	§ 2a (1), jf. § 6b (1)
9-16 (2) bokstav a	§ 6b (2)
§ 9-16 (2) bokstav b	§ 6b (3)
9-16 (3)	§ 6b (4)
Nødradioutstyr i §§ 7-13 og 7-14	§ 3c

Sjøfartsdirektoratet foreslår i all hovedsak å videreføre gjeldende krav til radiokommunikasjonsutstyr på fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.
Selv om Sjøfartsdirektoratet har foreslått noen språklige endringer i enkelte bestemmelser er dette ment som redaksjonelle endringer for å modernisere ordlyden, og ikke materielle endringer som påvirker innholdet i bestemmelsene. For fiskefartøy med bruttotonnasje 3000 eller mer som har krav om VDR, er det imidlertid foreslått krav om tilsyn av VDR som følge av de foreslåtte endringene i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27 tredje ledd.

Bestemmelser om radiokommunikasjonsutstyr for fiskefartøy som ikke videreføres
I noen få tilfeller har Sjøfartsdirektoratet foreslått at det materielle innholdet i enkelte bestemmelser ikke videreføres i de nye bestemmelsene for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. Dette beror fremfor alt på at Sjøfartsdirektoratet enten har erfart at bestemmelsene allerede er adekvat dekket gjennom annet regelverk, eller at bestemmelsene har liten praktisk betydning.

I denne sammenhengen vil Sjøfartsdirektoratet eksempelvis trekke frem at det i gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 9-3 første ledd vises til bestemmelsen i § 9-14 syvende ledd. Bestemmelsen i § 9-14 syvende ledd regulerer fartøy som foretar reiser i radiodekningsområdene A3 og A4. For disse fartøyene skal tilgjengeligheten sikres ved å benytte en kombinasjon av minst to metoder, som duplisering av utstyr, landbasert vedlikehold eller vedlikehold ombord. Bestemmelsen åpner for at Sjøfartsdirektoratet kan frita et fartøy fra kravet om å benytte to metoder og tillate å benytte kun én metode, når det tas hensyn til fartøytype og operasjonsmåte. Sjøfartsdirektoratet har erfart at denne konkrete unntaksmuligheten ikke benyttes i praksis. Muligheten for å søke om unntak etter § 9-14 syvende ledd som angitt i § 9-3 første ledd og unntak etter § 9-7 første ledd nr. 1 eller § 9-9 første ledd nr. 4 bokstav c anses dekket gjennom den generelle dispensasjonshjemmelen i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv., og disse konkrete henvisningene foreslås derfor ikke videreført.

Videre kreves det i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 9-4 første ledd nr. 7 krav om at et fiskefartøy både skal kunne sende og motta MSI-meldinger. Kravet om å kunne motta MSI-meldinger er dekket av funksjonskravene i Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS), kapittel IV i konsolidert utgave 2024. Utover dette videreføres ikke kravet om å sende MSI-meldinger. Sjøfartsdirektoratet vil tilføye at i enkelte tilfeller vil dette bli en lemping for fiskefartøy. I gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 9-6 første ledd inntas en referanse til bestemmelsen i forskriftens § 9-9 fjerde ledd. Sjøfartsdirektoratet har imidlertid erfart at unntaksbestemmelsen i § 9-9 fjerde ledd om fritak fra VHF med DSC i praksis ikke kommer til anvendelse, da alle fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer i praksis oppfyller disse kravene. Referansen til § 9-9 fjerde ledd foreslås derfor ikke videreført. Referansen i § 9-6 første ledd siste setning til VHF DSC-EPIRB foreslås heller ikke videreført, ettersom Sjøfartsdirektoratet ikke er kjent med at det er etablert produksjonsstandarder for denne type utstyr, eller at det finnes slikt utstyr som er tilgjengelig i markedet.

3. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt

Hjemmel
Både forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger, forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer og forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. er gitt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

Virkeområde
Cape Town-avtalen gjelder for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer eller bruttotonnasje på 300 eller mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere, med mindre annet er angitt, jf. Cape Town-avtalen regel I/1 første og andre ledd, jf. regel I/4 første ledd. Sjøfartsdirektoratet har som nevnt foreslått å videreføre lengde (L) som gjeldende måleenhet. Cape Town-avtalens bestemmelser vil dermed bli gjort gjeldende i norsk rett for

alle nye fiskefartøy med lengde (L) på 24 meter eller mer, også i tilfeller hvor fartøy i denne lengdegruppen eventuelt skulle ha en bruttotonnasje mindre enn 300.

For fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer gjelder forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger og forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer med mindre annet er angitt. Virkeområdet til Cape Town avtalen er fiskerfartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å gjøre de fleste endringene som følger av Cape Town-avtalens bestemmelser gjeldende for nye fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer. Hvor ikke annet er angitt vil imidlertid de foreslåtte forskriftsendringene gjelde for nye og eksisterende fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer, eksempelvis de foreslåtte bestemmelsene i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 35 fjerde ledd bokstav c og § 35 femte ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår dette fordi vi ønsker å formalisere krav til fastsettelse av sertifikaters gyldighet, også for fiskefartøy som ikke er omfattet av Cape Town-avtalen, når tilsyn utføres utenfor de angitte tilsynsvinduene. Forslaget er i all hovedsak basert på gjeldende forvaltningspraksis.

Sjøfartsdirektoratet viser til at Cape Town-avtalen kapittel IX inneholder regler om radiokommunikasjon for fiskefartøy, og viderefører tilsvarende regelverk fra Torremolinos-protokollen av 1993, som ligger til grunn for kapittel 9 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet har vurdert at det foreligger rettsharmoni mellom bestemmelsene i Cape Town-avtalen kapittel IX og kapittel 9 i den sistnevnte forskriften.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv., gjøres gjeldende for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer, ettersom §§ 7-13, 7-14 og kapittel 9 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer allerede gjelder for denne fartøygruppen etter dagens regelverk.

Pliktsubjekt
Både forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger, forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer og forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. retter seg mot rederiet. Av skipssikkerhetsloven § 6 første ledd går det frem at rederiet har en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av denne loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Cape Town-avtalen inneholder også ulike notifiseringsbestemmelser, herunder knyttet til bruk av dispensasjonsbestemmelsen. Ved bruk av dispensasjonsbestemmelsen plikter Sjøfartsdirektoratet å orientere IMO om dette i den grad det er nødvendig for å bekrefte at sikkerhetsnivået er tilstrekkelig opprettholdt, og IMO skal informere partene om dette, jf. Cape Town-avtalen regel I/3 fjerde ledd. Når Sjøfartsdirektoratet er pliktsubjekt innarbeides aktuelle bestemmelser enten i våre prosedyrer, prosesser eller rutiner.

II. Kommentarer til de enkelte bestemmelsene

1. Kommentarer til forslag til endringer i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

Til § 27 om tilsyn for fartssertifikat for fiskefartøy
Sjøfartsdirektoratet foreslår en redaksjonell endring i overskriften til § 27 slik at begrepet «fiske- og fangstfartøy» endres til «fiskefartøy» for å harmonisere begrepsbruken med Sjøfartsdirektoratets øvrige forskrifter som regulerer fiskefartøy. Begrepet «fiskefartøy» er innarbeidet, og skal tolkes på samme måte som i de øvrige forskrifter. I denne sammenhengen vises til forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 1-2 første ledd nr. 15, som definerer fiskefartøy som *«[f]artøy som er utrustet og som ervervsmessig benyttes til å fange fisk, herunder hval, sel, tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen.»*.

Første ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår en redaksjonell endring slik at begrepet «fiske- og fangstfartøy» endres til «fiskefartøy», jf. over.

Sjøfartsdirektoratet viser til at tilsyn av maskineri i praksis allerede inngår i dagens sertifikattilsyn for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet foreslår å tilføye begrepet «maskineri» i § 27 første ledd. For fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer vil dette være i samsvar med kravene som følger av Cape Town-avtalen regel I/9, samt en videreføring av gjeldende forvaltningspraksis. For fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer til lengde (L) under 24 meter, vil dette være en videreføring av gjeldende forvaltningspraksis.

Dette innebærer at fiskefartøy skal gjennomgå førstegangstilsyn, mellomliggende tilsyn mellom sertifikatets andre og tredje årsdag og fornyelsestilsyn hvert femte år som viser at kravene til maskineri er oppfylt, i tillegg til dagens tilsyn knyttet til konstruksjon og utrustning. For fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer foreslås § 27 første ledd bokstav f om årlig tilsyn med struktur, maskineri og utstyr som er tatt inn for å oppfylle kravene etter Cape Town-avtalen regel I/9 første ledd bokstav d. Sjøfartsdirektoratet viser til at rederiene vil kunne søke om unntak fra kravet til årlig tilsyn etter den foreslåtte dispensasjonsbestemmelsen i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27b.

Andre ledd
Bestemmelsen inntar kravene som følger av Cape Town-avtalen regel I/7 første ledd. Sjøfartsdirektoratet mener at kravene til førstegangstilsyn, fornyelsestilsyn og mellomliggende tilsyn av redningsutstyr allerede inngår i selve sertifikattilsynet for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet foreslår imidlertid å ta disse kravene eksplisitt inn i forslag til ny § 27 andre ledd for å tydeliggjøre kravene og følge samme struktur som Cape Town-avtalen regel I/7. Slik Sjøfartsdirektoratet ser det, innebærer denne ordlydspresiseringen likevel ingen innføring av nye materielle krav knyttet til besiktelse og tilsyn av redningsredskaper- og arrangementer, men er en videreføring av gjeldende rett. Bestemmelsen oppstiller også krav om tilsyn av brannsikringssystemer og -utstyr om bord på fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, og Sjøfartsdirektoratet mener at også dette kravet er en videreføring av gjeldende forvaltningspraksis.

Tredje ledd
Cape Town-avtalen regel I/8 første ledd bokstav a inntar krav om førstegangstilsyn av radioinstallasjoner for fartøy med lengde (L) 24 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet foreslår å kodifisere kravet om førstegangstilsyn av radioinstallasjoner for fartøy med største lengde 15 meter eller mer i § 27 tredje ledd bokstav a fordi det vurderes at de samme sikkerhetsmessige hensyn gjør seg gjeldende for samtlige fiskefartøy som omfattes av forskriften. Et eksplisitt krav om førstegangstilsyn av radioinstallasjoner, inkludert AIS, har ikke tidligere vært tatt inn i forskriften. Sjøfartsdirektoratet viser imidlertid til at radioinspeksjonsforetak som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet likevel utfører førstegangstilsyn av både radioinstallasjoner og AIS. Denne forvaltningspraksisen er basert på Direktiv 97/70/EC og Torremolinos-protokollen av 1993, som inntar bestemmelser om førstegangstilsyn av bl.a. radiokommunikasjonsutstyr. Bestemmelsen antas derfor ikke å medføre praktiske konsekvenser eller økonomiske konsekvenser knyttet til radioinstallasjoner og AIS.

Utover kravene om tilsyn av radioinstallasjoner og AIS foreslår Sjøfartsdirektoratet et nytt krav om tilsyn av VDR for fartøy med bruttotonnasje 3000 og større som har krav til VDR om bord, jf. over om «Besiktelse og tilsyn av radioinstallasjoner» siste avsnitt. Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre samtlige tilsynsintervaller etter den foreslåtte § 27 tredje ledd gjeldende, slik at både radioinstallasjoner, AIS og VDR vil bli underlagt krav om førstegangstilsyn, fornyelsestilsyn og mellomliggende tilsyn. Sjøfartsdirektoratet viser til at både førstegangstilsyn og øvrige tilsyn med VDR vurderes som viktig for å sikre at VDR-en fungerer. Sjøfartsdirektoratet mener at en fungerende VDR er så viktig for å bringe klarhet i forløpet etter en eventuell uønsket hendelse om bord i et fartøy at dette vil kunne forsvare byrdene slike tilsyn vil kunne medføre for rederiet. Selve kravet om å ha VDR om bord vil imidlertid fortsatt kun gjelde for fartøy med bruttotonnasje 3000 og større.
Når det gjelder nåværende § 27 tredje ledd fremgår det av denne bestemmelsen at tilsynet ikke gjennomføres før Sjøfartsdirektoratet har mottatt rederiets erklæring på fastsatt skjema om at kravene i relevante forskrifter

er oppfylt. Sjøfartsdirektoratet foreslår at denne bestemmelsen utgår, ettersom denne bestemmelsen ikke lenger praktiseres eller håndheves. Skjema «KS-0103 Erklæring om rederiets egenkontroll» som tidligere ble benyttet i denne sammenhengen, utgikk i mars 2018.

Fjerde ledd
Krav om ekstra tilsyn etter reparasjon som beskrevet i den foreslåtte § 27 femte ledd eller når det er foretatt vesentlige reparasjoner eller utskiftninger., gjøres gjeldende for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer i Cape Town-avtalen regel I/7 første ledd bokstav e («surveys of life-saving appliances and other equipment»), regel I/8 første ledd bokstav d («suveys of radio installations») og regel I/9 første ledd bokstav f («surveys of structure, machinery and equipment»). Sjøfartsdirektoratet foreslår imidlertid at denne bestemmelsen også skal gjelde for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer og lengde (L) under 24 meter. Sjøfartsdirektoratet begrunner dette med at de samme hensyn gjør seg gjeldende også for denne fartøygruppen. I praksis vurderer likevel Sjøfartsdirektoratet at kravet vil være en videreføring av gjeldende rett, ettersom utstyret som er nevnt i bestemmelsen, herunder påkrevde redningsredskaper- og arrangementer, er en forutsetning for å få utstedt og opprettholde gyldig sertifikat. Uten at blant annet redningsredskaper- og arrangementer er i tilfredsstillende stand vil fartssertifikatet uansett være ugyldig, jf. forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger §§ 2 og 39 første ledd bokstav f. Sjøfartsdirektoratet ønsker imidlertid å tydeliggjøre kravene fordi blant annet påkrevde redningsredskaper- og arrangementer er av særlig stor viktighet for sjøsikkerheten, herunder trygge arbeidsvilkår for de som har sitt arbeid om bord.

Femte ledd
Bestemmelsen er ny og dekker kravene som følger av Cape Town-avtalen regel I/10 tredje ledd for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer. Bestemmelsen krever at rederiet sørger for at begjæring om tilsyn sendes til Sjøfartsdirektoratet etter at skade på fartøyet har oppstått. Begjæringen kan sendes inn av rederiet eller de representantene for rederiet som vanligvis sender inn begjæring om tilsyn til Sjøfartsdirektoratet. Sjøfartsdirektoratet mener at bestemmelsen vil være av mindre praktisk betydning, da det i mange tilfeller uansett vil være aktuelt med tilsyn om bord etter reparasjon eller skade for å fastslå at eventuelle mangler ved fartøyet er utbedret i en slik grad at gyldig fartssertifikat opprettholdes. Sjøfartsdirektoratet mener viktigheten av tilsyn etter reparasjon eller skade for å sikre at fartøyet er i forskriftsmessig stand før det på nytt settes i drift er tilsvarende for samtlige fartøy som omfattes av forskriften. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å gjøre denne bestemmelsen gjeldende for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer, selv om Cape Town-avtalen regel I/10 tredje ledd kun gjelder for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere.

Til § 27a om innflagging av fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer bygget 24. februar 2027 eller senere
Bestemmelsen inntar kravene som følger av Cape Town-avtalen regel I/13 åttende ledd, og kommer til anvendelse for nye fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer. Bestemmelsen krever at Sjøfartsdirektoratet gjennomfører et tilsyn som bekrefter samme sikkerhetsnivå som ligger til grunn for sertifikatet som ble utstedt av avgivende flaggstat før Sjøfartsdirektoratet kan utstede nytt sertifikat. For fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer og lengde (L) under 24 meter, samt fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som er bygget før ikrafttredelse av Cape Town-avtalen, gjelder fortsatt reglene om fullstendig førstegangstilsyn ved innflagging.

Til § 27b om dispensasjon fra årlig tilsyn for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer
Dette er en foreslått dispensasjonsbestemmelse som åpner for å gi dispensasjon fra kravet til årlig tilsyn som angitt i § 27 første ledd bokstav f og andre ledd bokstav d som kommer til anvendelse for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer. Bestemmelsen inntar dispensasjonsmuligheten som følger av Cape Town-avtalen regel I/1sjette ledd. Sjøfartsdirektoratet viser til at dersom det er aktuelt å søke om dispensasjon fra en slik årlig kontroll vil søknaden bli vurdert etter denne bestemmelsen, og ikke etter den ordinære dispensasjonsbestemmelsen i § 41.

Til § 27c om påtegninger i fartssertifikat for fiskefartøy

Første ledd
Bestemmelsen er en dokumentasjonsbestemmelse som erstatter gjeldende § 27 andre ledd. Bestemmelsen viser hvilke tilsyn som skal påtegnes i fartssertifikatet, og at påtegningene skal gjøres av Sjøfartsdirektoratet eller andre med tilsynsmyndighet, herunder radioinspeksjonsforetak. Det vil kun være fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere som har krav om påtegning av gjennomførte årlige tilsyn i fartssertifikatet etter § 27b første ledd, med mindre fartøyet er gitt unntak etter den foreslåtte dispensasjonsbestemmelsen i § 27a. Sjøfartsdirektoratet utsteder i dag bare nye fartssertifikater digitalt, og påtegningene i disse gjøres også digitalt.

Andre ledd
Bestemmelsen viderefører gjeldende forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27 fjerde ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår en redaksjonell endring hvor begrepet «fiske- og fangstfartøy» endres til «fiskefartøy», og viser til kommentarene til bestemmelsens første ledd.

Til § 35 om beregning av sertifikatenes utløpsdato
Fjerde ledd
Bestemmelsen i § 35 regulerer beregning av sertifikatenes utløpsdato. Sjøfartsdirektoratet foreslår en ny bokstav c i § 35 fjerde ledd som kun gjelder for fiskefartøy. Bestemmelsen regulerer tilfelle hvor sertifikatet har fått ny utløpsdato fordi et årlig, mellomliggende eller periodisk tilsyn har blitt fullført på et tidligere tidspunkt enn hva tidsvinduet som er oppstilt i forskriftens bestemmelser tilsier. Bestemmelsen fastslår at det skal tas utgangspunkt i den nye sertifikatdatoen når tidsvinduet for det påfølgende årlige, mellomliggende og periodiske tilsynet beregnes. For fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer er denne bestemmelsen hjemlet i Cape Town-avtalen regel I/13 syvende ledd bokstav b. For at samtlige fiskefartøy som er underlagt forskriftens bestemmelser skal ha samme beregning av sertifikatenes utløpsdato i tilfelle hvor et periodisk tilsyn har blitt fullført på et tidligere tidspunkt som beskrevet over, foreslår Sjøfartsdirektoratet at den også skal gjelde for fiskefartøy største lengde 15 meter og lengde (L) under 24 meter. Sjøfartsdirektoratet begrunner dette med at forskriften allerede gir et betydelig tidsvindu knyttet til gjennomføringen av de ulike tilsyn. Dersom rederiet selv velger å gjennomføre et gitt tilsyn forut for det tiltenkte tidsvinduet, vil det være nærliggende at de påfølgende tilsynsintervaller endres for å unngå lengre tid enn tiltenkt mellom de ulike tilsyn.

Femte ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår et nytt femte ledd som kun gjelder for fiskefartøy, ettersom det foreslås å regulere de tilfellene som er nedfelt i Cape Town-avtalen regel I/13 andre ledd bokstav b hvor fornyelsestilsynet blir ferdigstilt etter utløpet av det eksisterende fartssertifikatet. I slike tilfeller skal sertifikatet være gyldig fra og med datoen da fornyelsestilsynet ble fullført, men ikke lenger enn fem år regnet fra utløpsdatoen for det eksisterende sertifikatet. Dersom et fiskefartøy ikke rekker å få fullført fornyelsestilsynet før fartssertifikatet utløper, vil fiskefartøyet være uten gyldig fartssertifikat frem til fornyelsestilsynet er fullført. Dette innebærer at et fiskefartøy vil kunne være uten gyldig sertifikat i en periode frem til fornyelsestilsynet er fullført. For at samtlige fiskefartøy som er underlagt forskriftens bestemmelser skal ha samme beregning av sertifikatenes utløpsdato i tilfelle hvor fornyelsestilsynet blir ferdigstilt etter utløpet av det eksisterende fartssertifikatet, foreslår Sjøfartsdirektoratet at bestemmelsen både gjøres gjeldende for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som er underlagt Cape Town-avtalen regel I/13 andre ledd bokstav b, og fiskefartøy med største lengde 15 meter og lengde (L) under 24 meter.

Til § 37 om forlengelse av sertifikatets varighet
Første ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår at § 37 første ledd gjøres gjeldende for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer, slik at reglene for fiskefartøy harmoniseres med reglene for lasteskip, passasjerskip og flyttbare innretninger. For fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer samsvarer det materielle innholdet i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 37 første ledd med bestemmelsen i Cape Town-avtalen regel I/13 fjerde ledd. Sjøfartsdirektoratet vurderer imidlertid at dette er en administrativ bestemmelse som ikke vil medføre noen større praktisk betydning for fiskefartøy ettersom sertifikatene utstedes elektronisk, og foreslår derfor å gjøre denne bestemmelsen gjeldende for alle fiskefartøy som

omfattes av forskriften. Sjøfartsdirektoratet har også foreslått en redaksjonell endring i § 37 første ledd siste setning som innebærer å endre begrepet «fiske- og fangstfartøy» til «fiskefartøy».

Andre ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre denne bestemmelsen gjeldende for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, ettersom det materielle innholdet i bestemmelsen samsvarer med Cape Town-avtalen regel I/13 femte ledd. Dette innebærer en innskjerping for denne fartøygruppen, som etter gjeldende regelverk har vært omfattet av gjeldende § 37 fjerde ledd som tillater fem måneders forlengelse for fartøy som ikke er i havn når sertifikatet utløper.

Tredje ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre det materielle innholdet i någjeldende § 37 tredje ledd for fiskefartøy med største lengde 15 meter og lengde (L) under 24 meter. Denne fartøygruppen kan dermed fortsatt få forlenget gyldighetstiden av sertifikatet med inntil ett år, forutsatt at Sjøfartsdirektoratet vurderer at bestemmelsens vilkår er oppfylt.

Fjerde ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre någjeldende forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 37 fjerde ledd for fiskefartøy med største lengde 15 meter og lengde (L) under 24 meter, ettersom disse fartøyene ikke er omfattet av Cape Town-avtalen, og dermed ikke plikter å følge den foreslåtte regelen for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer i andre ledd.

Femte ledd
Bestemmelsen viser tilbake til forlengelser gitt etter første og andre ledd. For fiskefartøy gjelder bestemmelsen fortsatt kun for sertifikat for ballastvannbehandling, ikke fartssertifikater. Sjøfartsdirektoratet foreslår en redaksjonell endring i § 37 femte ledd siste setning som innebærer å endre begrepet «fiske- og fangstfartøy» til «fiskefartøy».

Sjette ledd
Bestemmelsen viderefører det materielle innholdet i gjeldende § 37 sjette ledd for fiskefartøy med største lengde 15 meter og lengde (L) under 24 meter ettersom disse fartøyene ikke er omfattet av den foreslåtte bestemmelsen for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer i andre ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår også en redaksjonell endring som innebærer å endre begrepet «fiske- og fangstfartøy» til «fiskefartøy».

Syvende ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår et nytt syvende ledd som kommer til anvendelse for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer, ettersom det materielle innholdet i bestemmelsen i all hovedsak samsvarer med Cape Town-avtalen regel I/13 tredje ledd. Utover de vilkår og forutsetninger for forlengelse av sertifikatets gyldighet som følger av Cape Town-avtalen regel I/13 tredje ledd, foreslår Sjøfartsdirektoratet at også tilsyn av AIS og VDR skal være gjennomført. Bestemmelsen innebærer en innskjerping for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer ettersom Cape Town-avtalen regel I/13 tredje ledd ikke åpner for å forlenge sertifikatets gyldighet for denne fartøygruppen som beskrevet i bestemmelsens tredje ledd.

2. Kommentarer til forslag til endringer i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer

Til § 1-2 om definisjoner
Sjøfartsdirektoratet foreslår i § 1-2 nr. 37 å tilføye hva som menes med «lang overbygning forut». Dette er en kodifisering av gjeldende praksis og definisjonen er hentet fra regelverk fra anerkjent klasseselskap. Begrepet «lang overbygning forut» er blant annet brukt i forskriftens § 2-1 femte ledd.

Sjøfartsdirektoratet foreslår en ny bestemmelse i § 1-2 nr. 37a og inntar definisjonen av «lukket overbygning» som følger av Cape Town-avtalen regel I/2 nr. 16. Begrepet «lukket overbygning» er blant annet brukt i forskriftens § 2-16 første ledd nr. 6. Utover fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som er omfattet av

Cape Town-avtalen, foreslås det også at denne definisjonen gjøres gjeldende for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer og lengde (L) under 24 meter. Dette innebærer at definisjonen gjelder for samtlige fartøy som er omfattet av forskriften.

Til § 1-3 om fritak
Sjøfartsdirektoratet foreslår å innta Cape Town-avtalen regel I/ 3 tredje ledd som nytt § 1-3 andre ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår at bestemmelsen i forskriftens gjeldende § 1-3 andre ledd ikke videreføres, da denne bestemmelsen anses dekket av forslaget til nytt andre ledd. Unntaksbestemmelsen åpner for å gi unntak i enkelttilfeller på bakgrunn av en skjønnsmessig vurdering ut fra de vilkår og forutsetninger som fremgår av bestemmelsen.

Til § 2-2 om vanntette dører
Tredje ledd
I gjeldende § 2-2 tredje ledd er det et krav om vanntette skyvedører på fartøy med største lengde (L) på 45 meter eller mer, uten dispensasjonsmuligheter.

Sjøfartsdirektoratet har i forbindelse med innflagging av fiskefartøy til Norge fra andre land i EU/EØS-området avdekket at fartøy er akseptert med hengslede vanntette dører hvor vi etter vårt regelverk har krevd vanntette skyvedører. Dette har gjort at Sjøfartsdirektoratet har tatt kontakt med enkelte andre flaggstater for å sjekke hvilke krav de stiller og hvordan de har implementert Direktiv 97/70/EC-direktivet og Torremolinosprotokollen av 1993. Det har framkommet at implementeringen av denne bestemmelsen i nasjonalt regelverk har blitt strengere sammenlignet med andre sammenlignbare flaggstaters regelverk.

Sjøfartsdirektoratet har dermed erfart flere tilfeller hvor kravet til vanntette skyvedører risikerer å påføre innflaggede fartøy svært høye kostnader uten at Sjøfartsdirektoratet i samtlige tilfelle kan peke på et vesentlig forhøyet sikkerhetsnivå.

I § 2-2 tredje ledd nr. 1 foreslås derfor at fartøy med lengde (L) på 45 meter eller mer fortsatt har krav om vanntette skyvedører i rom der dørene er beregnet på å åpnes i sjøen og dersom dørene er anbrakt med tersklene under dypeste driftsvannlinje, med mindre Sjøfartsdirektoratet vurderer at dette er upraktisk eller unødvendig når det tas hensyn til fartøystype og fartøyoperasjon. Sjøfartsdirektoratet viser til at kravet om vanntette skyvedører fortsatt er utgangspunktet, og at eventuelle unntak vil måtte vurderes konkret i hvert enkelt tilfelle ut fra kriteriene som fremgår av ordlyden.

Til § 2-3a om beskyttelse mot fylling gjennom åpninger i skroget under vannlinjen
Det er foreslått en redaksjonell endring i første ledd slik at «f.eks. sonar» kun står én gang, og ikke to ganger like etter hverandre i ordlyden.

Til § 2-3a fotnote 1 til andre ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å oppdatere den første fotnoten til § 2-3a andre ledd slik at fotnoten viser til «Recommendations of the International Conference on Safety of Fishing Vessels, 1993» som er vedlegg 3 til Cape Town-avtalen.

Til § 2-6 om lukedeksler som ikke er av tre
Sjøfartsdirektoratet viser til at henvisningen i femte ledd til andre ledd beror på en inkurie, og foreslår en redaksjonell endring som innebærer at henvisningen korrigeres til tredje ledd.

Til § 3-2 om stabilitetskriterier
Fjerde ledd
Det tillates i utgangspunktet ikke at fiskefartøy med lengde (L) under 45 meter benytter variabel ballast i dedikerte tanker som fartøyet er avhengig av i stabilitetsberegningene, jf. § 3-2 fjerde ledd. Dette kravet foreslås nå endret slik at fartøy under 24 meter kan benytte variabel vannballast siden Cape Town Agreement

gjelder fartøy over 24 meter. Dette innebærer at både fartøygruppen med lengde (L) under 24 meter og fartøygruppen med lengde (L) 45 meter eller mer kan føre variabel vannballast.

For fartøy med lengde (L) under 24 meter har Sjøfartsdirektoratet tidligere åpnet for at det kan søkes om fritak fra dette kravet i samsvar med forskriftens § 1-3 fjerde ledd ettersom internasjonale bestemmelser (innenfor EU/EØS-området) gjelder for fartøy med lengde (L) på 24 meter eller mer. Søknadene har blitt akseptert og dette er nå foreslått som en forskriftsendring. Det forutsettes at fartøyene har begrensning i fartsområdet til norsk økonomisk sone dersom de ikke har renseanlegg for vannballast i samsvar med ballastvannkonvensjonen. Den foreslåtte endringen er dermed i samsvar med gjeldende forvaltningspraksis.

Til § 3-7 om driftstilstander
Tredje ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår i nytt tredje ledd nr. 8 å innta et krav for fartøy bygget etter 24. februar 2027 om at slagside ikke skal være mer enn 1,5 grader. Dette kravet gjelder fartøy med største lengde 15 meter eller mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere. Dette begrunnes med at kravet kodifiserer gjeldende forvaltningspraksis for fiskefartøy, og samsvarende regelverk for ulike fartøygrupper ettersom kravet allerede er gjort gjeldende for mindre lasteskip gjennom forskrift 16. desember 2025 nr. 2652 om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip § 94 første ledd.

Videre foreslår Sjøfartsdirektoratet at eksisterende fartøy må, så langt det er mulig, rette opp fartøyet med tankinnhold ved utarbeiding av nye stabilitetsberegninger, og fartøyet må etterkomme forskriftskravene basert på reelle beregninger. Det åpnes ikke lenger for at fartøyet kan rettes opp med fiktive rettemomenter. Gjeldende stabilitetsberegninger er fortsatt gyldige for eksisterende fartøy.

Til § 3-12 om baughøyde
Fjerde ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å innta et nytt fjerde ledd i bestemmelsen. Bestemmelsen kodifiserer gjeldende forvaltningspraksis knyttet til aksept av baughøyde, særlig for trålere med innesluttet trålbane. Basert på endringen som her foreslås vil dagens fjerde ledd bli nytt femte ledd.

Til § 4-5 om midler for gange akterover
Første ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår i første ledd en språklig endring for å modernisere ordlyden.

Til § 4-17 om elektrisk nødkraftkilde
Andre ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre henvisningene fra de relevante bestemmelsene i kapittel 9 i forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer til de relevante bestemmelsene i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. med tanke på hvilket radioutstyr nødkraftkilden skal kunne forsyne. Dette som en følge av forslaget om å gjøre sistnevnte forskrift gjeldende for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.

Til § 5-2 om definisjoner
Tredje ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre ordlyden i § 5-2 tredje ledd første setning slik at skiller av klasse A defineres som skiller som «dannes av skott og dekk» for å sørge for en tydeliggjøring av ordlyden slik at den samsvarer ytterligere med den engelske ordlyden i Cape Town-avtalen regel V/ 2 tredje ledd, SOLAS og den norske, uoffisielle oversettelsen av SOLAS. Sjøfartsdirektoratet viser til at den foreslåtte endringen er ment som en redaksjonell endring som ikke er ment å endre det materielle innholdet i definisjonen av skiller av klasse A. Når det gjelder skiller av klasse A er det ikke angitt varighet av standard brannprøven i § 5-2 tredje ledd nr. 3, og Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å presisere at skiller av klasse A skal være slik bygget at de er i stand til å hindre gjennomtrengning av røyk og flammer til utgangen av den én-times standard brannprøven.

Fjerde og sjette ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår redaksjonelle endringer i definisjonen av skiller av klasse B i fjerde ledd første setning og skiller av klasse F i sjette ledd første setning for at denne ordlyden skal samsvare med den foreslåtte ordlydsendringen i definisjonen av skiller av klasse A som følger av tredje ledd første setning.

Til § 5-3 om byggemåte
Gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy § 5-3 tredje ledd nr. 1 angir at den begrensning i temperaturstigning som er fastsatt i annet ledd for slike bærende deler i områder hvor redningsfarkoster er plassert og skiller av klasse A, skal gjelde ved utgangen av en halv time. Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre kravet fra «en halv time» til én time for å oppfylle kravet som følger av Cape Town-avtalen regel V/5 tredje ledd bokstav a.

Til § 5-5 om beskyttelse av trapper og heissjakter i oppholdsrom, arbeidsrom og kontrollstasjoner
Sjøfartsdirektoratet foreslår i første ledd første setning å endre ordlyden slik at det er eksplisitt presisert at skillene som kreves etter denne bestemmelsen skal være minimum klasse B-0-skiller. Sjøfartsdirektoratet foreslår denne ordlyden for å tydeliggjøre kravet slik det fremgår av Cape Town-avtalen regel V/2 fjerde ledd. Sjøfartsdirektoratet viser til at dette vil kunne medføre en skjerping for enkelte fartøy, men antar at de fleste aktuelle fartøy allerede har minimum klasse B-0-skiller etter denne bestemmelsen. Sjøfartsdirektoratet mener derfor at denne presiseringen trolig ikke har noen større praktisk betydning.

Til § 5-7 om brannintegritet i skott og dekk
Andre ledd
I gjeldende § 5-7 andre ledd nr. 2 bokstav c er det henvist til § 1-2 nr. 37. Denne henvisningen beror på en inkurie og Sjøfartsdirektoratet foreslår å korrigere dette til riktig henvisning som er § 1-2 nr. 36 om oppholdsrom.

I § 5-7 andre ledd nr. 2 bokstav d er ikke «rulletrapper» inntatt, og Sjøfartsdirektoratet mener at dette må bero på en inkurie. Sjøfartsdirektoratet foreslår å innta «rulletrapper» i bestemmelsen, i tillegg til innvendige trapper og heiser, for fullt ut å oppfylle kravene som følger Cape Town-avtalen regel V/ VII andre ledd bokstav b punkt iv.

I definisjonen av «åpent dekk» i § 5-7 andre ledd nr. 2 bokstav j foreslår Sjøfartsdirektoratet å innta «enclosed promenades» og «the air spaces outside superstructures and deckhouses». Sjøfartsdirektoratet foreslår denne ordlyden for å tydeliggjøre kravet slik det fremgår av Cape Town-avtalen regel V/ 7 andre ledd bokstav b punkt x. Sjøfartsdirektoratet vil presisere at bestemmelsen refererer til «the airspace» utenfor dekkshuset, og ikke selve dekkshuset.

Til § 5-9 om ventilasjonssystemer
I § 5-9 første ledd nr. 2 bokstav b første setning, som angir «fritt tverrsnittareal større enn 0,085 kvadratmeter» i samsvar med kravet i SOLAS, foreslår Sjøfartsdirektoratet at ordlyden endres slik at det vises til kanaler med fritt tverrsnittareal større enn 0,075 kvadratmeter. Sjøfartsdirektoratet viser til at dette innebærer en skjerping sammenlignet med dagens regelverk, men endringen foreslås for at bestemmelsen skal samsvare med kravene som følger av Cape Town-avtalen regel 5/ 9 første ledd bokstav b punkt ii.

Til § 5-16 om fast brannslokningsutstyr i lasterom med høy brannrisiko
Da forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer trådte i kraft 1. juli 2000 fastslo § 5-16 at lasterom med høy brannrisiko skal være utstyrt med fast brannslokningsanlegg med gass eller brannslokningsanlegg som gir tilsvarende beskyttelse og til Sjøfartsdirektoratets tilfredshet. Denne ordlyden er i samsvar med Cape Town-avtalen regel V/16 som angir at et fast brannslokningsanlegg i lasterom med høy brannrisiko skal være utstyrt med «a fixed gas fire-extinguishing system or by a fire-extinguishing system which gives equivalent protection, to the satisfaction of the Administration». Ved forskriftsendringen som trådte i kraft 1. januar 2021 ble § 5-16 endret, slik at bestemmelsen krever «tilsvarende beskyttelse i

henhold til kravene i vedlegg 2», uten å åpne for ytterligere handlingsrom knyttet til vurdering av likeverdige løsninger. Sjøfartsdirektoratet har i etterkant av nevnte forskriftsendring erfart at bestemmelsen får noe mer restriktive rammer enn tilsiktet, og foreslår derfor å endre ordlyden for å oppnå handlingsrommet forskriftsbestemmelsen hadde før forskriftsendringen som trådte i kraft fra 1. januar 2021, og som Cape Town-avtalen regel V/16 også åpner for.

Til § 5-17 om brannpumper
Tredje ledd
I gjeldende § 5-17 tredje ledd om brannpumpekapasitet inneholder formelen unøyaktigheter. Sjøfartsdirektoratet mener at disse unøyaktighetene må rettes opp slik at formelen lyder $Q = (0{,}15\sqrt{L(B+D)}$ *+ 2,25)² m³/h*. Når det gjelder «h»-en i formelen refererer dette til «hour», altså per time.

Sjøfartsdirektoratet foreslår videre å ta inn et nytt § 5-17 tredje ledd punkt 2 som lyder slik denne bestemmelsen lød forut for forskriftsendringen som trådte i kraft med virkning fra 1. januar 2021. Sjøfartsdirektoratet mener at det må bero på en inkurie at denne bestemmelsen ble tatt bort ved nevnte forskriftsendring, ettersom den foreslåtte bestemmelsen er forankret i både Cape Town-avtalen regel V/17 tredje ledd bokstav b og i tilsvarende bestemmelse i Torremolinosprotokollen av 1993.

Fjerde ledd
Gjeldende § 5-17 fjerde ledd nr. 3 viser til at «nødbrannpumpen» skal være plassert på et sikkert sted utenfor motorrommet og fortrinnsvis over arbeidsdekket. Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre ordlyden i denne setningen slik at den ikke lenger angir plassering av «nødbrannpumpen», men «nødkraftkilden». Den foreslåtte ordlydsendringen harmonerer med Cape Town-avtalen regel V/17 fjerde ledd bokstav c. Sjøfartsdirektoratet vil tilføye at ordlydsendringen kun omhandler påkrevd plassering av utstyr som rederiene allerede må ha, og som i praksis allerede plasseres i samsvar med den foreslåtte ordlydsendringen.

Til § 5-25 om brann- og sikkerhetsplan
Tredje ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre § 5-25 tredje ledd slik at det ikke lenger kreves i forskriften at Sjøfartsdirektoratet skal godkjenne brann- og sikkerhetsplanen. Dette innebærer i så fall at Sjøfartsdirektoratet ikke lenger vil sende ut et enkeltvedtak hvor brann- og sikkerhetsplanen godkjennes. Fartøyets brann- og sikkerhetsplan skal fortsatt være til Sjøfartsdirektoratets tilfredshet, og gjennomgå dokumentkontroll. Sjøfartsdirektoratet begrunner den foreslåtte endringen med effektivisering av saksbehandlingen, og harmonisering av dokumentbehandling for fiskefartøy, lasteskip og passasjerskip.

Fjerde ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre § 5-25 fjerde ledd slik at «samt at personellalarm i maskinrom er installert» tas bort. Sjøfartsdirektoratet viser til at det ikke finnes symbol for dette punktet, samt at det ikke er noe utstyr som skal hentes i en nødssituasjon. Det aktuelle sjekkpunktet gjenfinnes heller ikke i Sjøfartsdirektoratets sjekklister.

Til § 5-28 om konstruksjonsmessig brannsikring
Andre ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å sløyfe begrepet «maskinrom» i § 5-28 andre ledd første setning, fordi bestemmelsen ikke kun gjelder dekk og skott i maskinrom, men samtlige rom som nevnt i bestemmelsens andre ledd.

Til § 6-4 om skansekledninger, rekkverk og beskyttelsesanordninger
Femte ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår i femte ledd et krav om at kjetting eller annen beskyttelse skal være anordnet foran trålslippen når porten eller stengselet ikke står i lukket posisjon. Dette kravet følger av Cape Town-avtalen regel VI/3 femte ledd for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet vurderer at dette tiltaket vil kunne gi en sikkerhetsmessig gevinst, herunder ekstra sikring ved eventuelle fallulykker, ved

hjelp av forholdsvis enkle midler. Sjøfartsdirektoratet foreslår på denne bakgrunn at kravet gjøres gjeldende også for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer og lengde (L) under 24 meter.

Til § 7-5 om antall og type av redningsfarkoster og MOB-båter
Andre ledd
Etter gjeldende § 7-5 andre ledd er det tilstrekkelig med redningsmidler som har kapasitet til 100% av antall personer om bord på hver side av fartøyet. Bestemmelsen i § 7-5 andre ledd foreslås endret i samsvar med kravene i Cape Town-regel VII/5 sjette ledd, slik at det på fartøy med lengde (L) på 45 meter og mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere skal være redningsflåter med 100% kapasitet til alle om bord på hver side av fartøyet, også dersom én redningsflåte skulle gå tapt eller bli ubrukelig.

Sjette ledd
Cape Town-avtalen regel VII/ 5 sjette ledd forutsetter at flyttingen [av redningsflåten] skal være enkel («the transfer shall be easy to do»). Sjøfartsdirektoratet foreslår i denne sammenhengen å oppstille en vektgrense på 185 kilo for redningsflåten som skal kunne flyttes for å harmonisere kravene for fiskefartøy med kravene for fartøy som omfattes av SOLAS regel III/31.

Sjøfartsdirektoratet viser til at dersom en redningsflåte ikke har lavere vekt enn 185 kilo, må fartøyet ha minst en ekstra redningsflåte om bord. Det samme gjelder uavhengig av om redningsflåten har lavere vekt enn 185 kilo dersom redningsflåten ikke enkelt kan flyttes fra den ene siden til den andre siden av fartøyet på samme dekksnivå. Hensikten er å sikre redundans selv om én av redningsflåtene skulle gå tapt eller bli ubrukelig.

I en nødssituasjon hvor samtlige personer om bord må evakueres, skal én MOB-båt assistere maksimalt ni redningsflåter i sjøen. I gjeldende norsk rett har vi ingen slik begrensning, og vi foreslår derfor å ta inn denne begrensningen. Bestemmelsen i § 7-5 andre ledd vil, i likhet med Cape Town-avtalen regel VII/5 sjette ledd, gjelde for nye fiskefartøy med største lengde (L) på 45 meter eller mer.

Til § 7-6 om tilgjengelighet og anbringelse av redningsfarkoster og MOB-båter
Bestemmelsen foreslås endret slik at hvor avstanden fra innskipningsdekket til fartøyets vannlinje i letteste driftstilstand overstiger 4,5 meter, skal redningsfartøy, unntatt fri-flyt redningsflåter, kunne sjøsettes med daviter med et fullt antall personer om bord eller være utstyrt med tilsvarende godkjente innskipningsmidler. Dette kravet tas inn i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 7-6 for å oppfylle tilsvarende krav som følger av Cape Town-avtalen regel VII/6 andre ledd. På norske fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer benyttes per i dag, etter hva Sjøfartsdirektoratet er kjent med, kun flåter som er beregnet på «fri flyt»-utsetting og som oppfyller kravene i IMO-resolusjon MSC 81(70) (LSA-koden). Bestemmelsen antas dermed ikke å få konsekvenser av større betydning for den berørte fartøygruppen.

Til §§ 7-13 om nødradioutstyr og 7-14 om lokaliseringsinnretninger til søk- og redningsarbeid (SART)
Sjøfartsdirektoratet foreslår at det materielle innholdet i disse bestemmelsene inntas i forslag til ny § 12 i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv., og at forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer §§ 7-13 og 7-14 oppheves fra samme tidspunkt.

Til § 8-3 om båt- og brannøvelser og opplæring om bord
Generelt til § 8-3
Samtlige av de foreslåtte kravene i § 8-3 er operasjonelle krav knyttet til utstyr som allerede finnes om bord dersom det aktuelle fartøyet har krav om slikt utstyr. Av sikkerhetsmessige hensyn foreslår Sjøfartsdirektoratet derfor at kravet om å sjekke og instruere i bruk av redningsflåtens daviter dersom slike finnes eksplisitt tas inn i § 8-3 første ledd nr. 2 bokstav h og gjelder for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.

Til første ledd nr. 2 bokstav h

Cape Town-avtalen regel VIII/3 første ledd bokstav b punkt viii inntar krav om at øvelsen skal inkludere operasjon av daviter som brukes til å sette ut livbåter. Sjøfartsdirektoratet mener at dette er en viktig øvelse, og viser til nødvendigheten av at nøkkelpersonell får øvd på dette jevnlig i tilfelle det oppstår en nødssituasjon.

Til første ledd nr. 3 bokstav b
Cape Town-avtalen regel VIII/3 første ledd bokstav c punkt ii inntar krav om minimum antall slangeposter og spylemunnstykker som skal testes samtidig. Sjøfartsdirektoratet mener at dette kravet ikke er dekket tilfredsstillende i gjeldende rett, og at dette utstyret er sentralt og derfor bør sjekkes jevnlig. Sjøfartsdirektoratet viser til at dette kun innebærer en skjerping av operasjonelle testkrav, og ikke ytterligere krav til hvilket utstyr som kreves om bord.

Til § 8-3 andre ledd nr. 2 bokstav a
Sjøfartsdirektoratet foreslår en skjerping av operasjonelle krav ved å innta kravet fra Cape Town-avtalen regel VIII/3 andre ledd bokstav b punkt i angående forholdsregler knyttet til skarpe objekter med mer i tilknytning til oppblåsbare redningsmidler. Sjøfartsdirektoratet mener at dette bør inngå som del av opplæringen og øvelsen for bevisstgjøring av risiko knyttet til skarpe objekter. Dette vil kunne medføre redusert risiko for en situasjon hvor redningsflåten får uopprettelige skader som følge av skarpe objekter.

Til ny § 8-3 fjerde ledd nr. 1 bokstav r
Sjøfartsdirektoratet foreslår en ny bestemmelse som er tatt inn i Cape Town-avtalen regel VIII/3 fjerde ledd bokstav a punkt vi. Sjøfartsdirektoratet mener at denne bestemmelsen bør gjelde for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer for å sikre kravet til opplæringsmanual og tilfredsstillende opplæring knyttet til sikkerhetsutstyr som trengs i en nødssituasjon, og dermed øke sikkerheten for de som har sitt arbeid om bord.

Til kapittel 9 om radiokommunikasjon
Sjøfartsdirektoratet foreslår at fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer skal omfattes av forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv., og at forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer §§ 7-13 og 7-14 og kapittel 9 oppheves fra samme tidspunkt, jf. merknader til §§ 7-13 og 7-14 ovenfor og merknader under punkt 3 nedenfor.

Til § 10-3 om navigasjonsutstyr om bord på fartøy
Første ledd nr. 3
Bestemmelsen kodifiserer gjeldende forvaltningspraksis som innebærer at Sjøfartsdirektoratet aksepterer to gyrokompass som erstatning for magnetkompass om bord på fiskefartøy. Den foreslåtte endringen harmoniserer regelverket for fiskefartøy, lasteskip og passasjerskip, jf. forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger § 17 fjerde ledd.

Tredje ledd
Denne bestemmelsen gjelder krav til kommunikasjonsmiddel for å sende informasjon om fartøyets kurs til nødstyreplass. Bestemmelsen står i dag som et underpunkt under overskriften «Gyrokompassanlegg», og foreslås flyttet fra § 10-3 andre ledd punkt 3 til et nytt tredje ledd i paragrafen, og innebærer ingen skjerpinger eller lempinger sammenliknet med dagens regelverk.

Til § 10-4b om ferdskriver (VDR)
Til tredje ledd
Gjeldende § 10-4 b tredje ledd viser til at kravene til ferdskriver skal være i henhold til kravene som angitt i vedlegg 4. Henvisningen skal imidlertid være til vedlegg 2 ettersom vedlegg 4 ikke inneholder kravene til VDR, men gjelder redningsredskap.

Til § 11-11 om byssas størrelse, utstyr mv.
Fjerde ledd
Henvisningen i bestemmelsens fjerde ledd til forskrift 12. november 1997 nr. 1239 om næringsmiddelhygiene tas bort, ettersom denne forskriften er opphevet.

Til § 11-13 om sykerom
Fjerde ledd
Fjerde ledd endres slik at gjeldende forvaltningspraksis for hva vi etter søknad har akseptert kodifiseres i bestemmelsen. Etter gjeldende forvaltningspraksis kreves ikke tradisjonell sykehusseng, men kun at sengen har mulighet for å heve og senke både hode- og fotende, samt nedfellbare sengehester.

Til tiende ledd
Sjøfartsdirektoratet har erfart at sykerom om bord på fiskefartøy i enkelte tilfeller brukes til ordinær beboelse, og foreslår derfor å presisere at sykerommet om bord på fartøy bygget etter 1. januar 2028 ikke skal brukes til annet enn behandling av syke personer. Sjøfartsdirektoratet har foreslått 1. januar 2028 som ikrafttredelsestidspunkt for dette foreslåtte kravet slik at risikoen for at enkelte fartøy som er under prosjektering eller ombygging på nåværende tidspunkt ikke vil måtte endres som følge av dette kravet.

Til vedlegg 2 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer
Til henvisningene til §§ 5-22, 5-40 og 5-57 om brannslokningsutstyr i maskinrom
Sirkulærene som var henvist til er tatt bort da det er ansett som tilstrekkelig å kun bruke henvisningen til SOLAS II-2 slik som i andre henvisninger. SOLAS II-2 viser videre til FSS-koden og de aktuelle sirkulærene.

Tabellen i vedlegg 2 inneholdt en feil hvor det som skulle vært to rader var slått samme til én. Det gjaldt «Dører» og «Overflatemateriale, rørledning». Raden som omfatter dører omtalt i §§ 5-6, 5-28 og 5-45 har også fått korrekt leddhenvisning.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at henvisningen til § 6-13 første ledd knyttet til merking av tanker, rom mv. utgår, da § 6-13 er opphevet.

Sjøfartsdirektoratet foreslår også at henvisningene til §§ 7-13 og 7-14 utgår, ettersom disse bestemmelsene er foreslått opphevet. Det materielle innholdet i disse bestemmelsene er foreslått videreført i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. ny § 3c.

3. Kommentarer til forslag til endringer i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger

Til § 1 om virkeområde
Sjøfartsdirektoratet foreslår en ny bokstav f i bestemmelsen som gjør forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. gjeldende for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Fra samme tidspunkt foreslås det å oppheve §§ 7-13, 7-14 og kapittel 9 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer.

Til ny § 2a om krav om radiokommunikasjonsutstyr for fiskefartøy
Første ledd
Sjøfartsdirektoratet har foreslått å gjøre Den internasjonale konvensjonen om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS), kapittel IV i konsolidert utgave 2024 gjeldende for fiskefartøy ettersom det er denne konsoliderte utgaven som er gjort gjeldende for lasteskip og passasjerskip. Endringene knyttet til GMDSS som fremgår av SOLAS, Consolidated Edition, 2024 er inntatt i MSC.496(105).

Mens forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer utelukkende refererer til «Inmarsat skip-jord-stasjon», blant annet i § 9-7 første ledd nr. 5, viser SOLAS til «recognized mobile satellite service ship earth station». Etter ordlyden vil dette begrepet omfatte «Inmarsat skip-jord-stasjon», men også åpne for andre løsninger som for eksempel bruk av Iridium GMDSS fremfor Inmarsat, uten at rederiet vil måtte sende søknad om dispensasjon til Sjøfartsdirektoratet slik som i dag.

I gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 9-11 tredje ledd kreves at ethvert fartøy, når det er praktisk mulig, skal holde kontinuerlig lyttevakt på VHF-kanal 16. SOLAS

regel IV/12.3.2 krever også at fartøyet, når det er praktisk mulig, skal holde lyttevakt på andre aktuelle frekvenser for haste- og sikkerhetskommunikasjon for området fartøyet seiler i. Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre SOLAS regel IV/12.3.2 gjeldende for fiskefartøy, men ettersom denne bestemmelsen inntar et forbehold om at lyttevakt på andre frekvenser skal være praktisk mulig, mener Sjøfartsdirektoratet at dette i praksis ikke innebærer noen reell innskjerping eller praksisendring for fiskefartøy.

Andre ledd
Bestemmelsen presiserer at fotnoten til SOLAS kapittel IV Regel 4.1.1.6 ikke kommer til anvendelse for fiskefartøy, da denne fotnoten viser til SOLAS regel V/19.2.3.2 og 19.2.4 som ikke gjelder for fiskefartøy. Sjøfartsdirektoratet har foreslått å videreføre tilsvarende regler for fiskefartøy som den aktuelle fotnoten viser til, og disse reglene er inntatt i de foreslåtte bestemmelsene i §§ 2a, 3b, 3c, 6a og 6b som fortsatt skal gjelde for denne fartøygruppen.

Tredje ledd
Bestemmelsen viderefører forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 9-6 første ledd punkt 3.

Til ny § 3b om unntak for fiskefartøy
Første ledd
Bestemmelsen viderefører § 9-3 første ledd. Bestemmelsen er en «kan»-regel som ikke gir noe ubetinget krav på unntak, men som åpner for at fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer kan gis delvis eller betinget unntak fra bestemmelsene i SOLAS regel IV/7.1, 8 til 11 og 15 etter en konkret helhetsvurdering etter bestemmelsens andre ledd, og forutsatt at funksjonskravene i SOLAS regel IV/4 er oppfylt. Bestemmelsen i SOLAS regel IV/4 har det samme materielle innholdet som gjeldende § 9-4 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.

Bestemmelsen viderefører også § 9-3 andre ledd nr. 1 og 2 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer, og legger opp til samme skjønnsmessige vurderinger. Bestemmelsen i § 9-3 andre ledd nr. 3 som gjaldt fartøy som skulle tas permanent ut av tjeneste før 1. februar 2001 er sløyfet, ettersom denne datoen er passert.

Andre ledd
Bestemmelsen viderefører § 9-7 fjerde ledd i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.

Tredje ledd
Bestemmelsen viderefører § 9-7 femte ledd i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.

Fjerde ledd
Bestemmelsen viderefører §§ 9-8 fjerde ledd, 9-9 fjerde ledd og 9-10 andre ledd i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.

I forslag til ny § 3b femte ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet å videreføre dispensasjonsbestemmelsen i gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 9-14 syvende ledd. Sjøfartsdirektoratet viser til at det foreslås å erstatte begrepet «frita» med begrepet «gjøre unntak fra» for å harmonere med ordlyden i tilsvarende unntaksbestemmelser for øvrige fartøytyper i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv., men begrepsendringen er kun ment som en redaksjonell endring.

Sjette ledd

Med hensyn til nødkraftkilde bygges og besiktiges norske fiskefartøy i samsvar med forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 4-17, og ikke til tilsvarende bestemmelser som SOLAS kapittel IV viser til. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at nødkraftkilden på fiskefartøy ikke skal oppfylle kravene som det vises til i SOLAS regel IV/13.2.1 og IV/13.2.2, men derimot kravene i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 4-17 som gjelder fiskefartøy.

Syvende ledd
I gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 9-13 første ledd kreves det at alt utstyr som forskriftens kapittel 9 gjelder for, skal være i samsvar med bestemmelser «gitt av Post- og teletilsynet». Selv om SOLAS kapittel IV/Regel 14 angir at utstyret skal være av en type som er «approved by the Administration», videreføres samme materielle krav for fiskefartøy. Dette innebærer at utstyret skal være i samsvar med bestemmelser fra Nasjonal kommunikasjonsmyndighet. I forslag til ny forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. § 3b syvende ledd inntas at dersom utstyret om bord er installert forut for den foreslåtte endringsforskriftens ikrafttredelsestidspunkt, kan utstyret fritas å samsvare fullt ut med gjeldende ytelseskrav under forutsetning av at det er likeverdig med utstyr som oppfyller ytelseskravene. Den foreslåtte bestemmelsen i § 3b syvende ledd viderefører dermed innholdet i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 9-13 andre ledd.

Til ny § 3c om krav om nødradioutstyr, SART og håndholdt VHF-radio på fiskefartøy
Første ledd
Den foreslåtte bestemmelsen viderefører § 7-13 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet foreslår en ordlydsendring slik at det kreves «godkjent bærbart to-veis VHF» og «godkjent fastmontert to-veis VHF». Samtidig foreslås henvisningen til vedlegg 2 som følger av gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer § 7-13 andre ledd tatt bort. Den foreslåtte ordlydspresiseringen gjenspeiler at utstyret uansett må være rattmerket i kraft av forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 7-3.

Sjøfartsdirektoratet foreslår også en ordlydsendring hvor det presiseres at ethvert fiskefartøy minst skal ha ett godkjent bærbart to-veis VHF radiotelefonapparat for hver redningsfarkost og MOB-båt. Sjøfartsdirektoratet har erfart at det har oppstått enkelte uklarheter rundt dagens ordlyd som bruker begrepet «herunder MOB-båt», og ønsker derfor å tydeliggjøre at det kreves ett godkjent bærbart to-veis VHF radiotelefonapparat per redningsfarkost og MOB-båt.

Andre og tredje ledd
Bestemmelsene viderefører de materielle kravene som går fram av gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer § 7-14.

Til ny § 6a om særskilte krav for fiskefartøy
Første ledd
Bestemmelsen viderefører § 9-6 første ledd nr. 6 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.

Andre ledd
Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre innholdet i gjeldende forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 9-6 andre ledd i forslag til ny § 6a andre ledd i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. Bestemmelsen i § 9-6 andre ledd har tre fotnoter, hvorav det materielle innholdet i fotnote 1 og 2 er inntatt i den foreslåtte bestemmelsen. Den første fotnoten slår fast at nødradiopeilesenderen skal plasseres slik at den ikke fanges av fartøyets skrog eller overbygning, i tilfelle fartøyet skulle synke. Den andre fotnoten slår fast at bratt eller loddrett montert leider ikke anses som tilfredsstillende adkomst i en nødssituasjon. Tilgangen må i tillegg være slik at det ikke er fare for liv og helse når nødradiopeilesenderen må slås på manuelt, eller bringes av én person til en redningsfarkost.

Til ny § 6b om radioopptegnelser, håndbøker, manualer og annen dokumentasjon for fiskefartøy
Til første ledd
Bestemmelsen viderefører § 9-16 første ledd i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.

Andre ledd og tredje ledd
Den foreslåtte bestemmelsen i andre ledd viderefører § 9-16 andre ledd bokstav a i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.
Bestemmelsen i § 9-16 andre ledd bokstav b foreslås videreført i ny § 6b tredje ledd. Imidlertid har Sjøfartsdirektoratet foreslått å fjerne henvisningen til «A.80(IV)», som viser den versjonen som ble vedtatt 27. september 1965, da det etter vårt syn kan komme i konflikt med kravet om at håndboken skal være oppdatert.

De foreslåtte kravene i andre og tredje ledd samsvarer med kravene som gjelder for skip i forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger § 5.

Fjerde ledd
Bestemmelsen viderefører § 9-16 tredje ledd i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer.

III. Administrative og økonomiske konsekvenser

Konsekvenser for næringen og berørte instanser
Tilsyn
Fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer bygget 24. februar 2027 eller senere som skal gjennomgå årlig tilsyn etter de foreslåtte bestemmelsene i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 27 første og tredje ledd må stilles til disposisjon for den eller de som skal gjennomføre det årlige tilsynet. Sjøfartsdirektoratet forutsetter at samtlige fartøy som vil bli underlagt årlig kontroll i utgangspunktet allerede har utstyret som skal kontrolleres om bord, og at det er i forskriftsmessig stand. At fartøyet må tas ut av drift og være klart for inspeksjon vil sannsynligvis medføre tapte inntekter og ekstra arbeid for rederiet. Det er vanskelig for Sjøfartsdirektoratet å anslå denne kostnaden, da det blant annet må tas hensyn til eventuelt inntektstap som følge av at fartøyet må tas ut av drift. Sjøfartsdirektoratet vil i noen tilfeller vurdere om et årlig tilsyn kan gjennomføres uten fysisk tilstedeværelse av Sjøfartsdirektoratets personell om bord, blant annet basert på risikoanalyser og eventuelt ved bruk av fjerntilsyn.

Utover kravet om årlige tilsyn vurderer Sjøfartsdirektoratet at kravene om førstegangstilsyn, fornyelsestilsyn og mellomliggende tilsyn etter § 27 første og tredje ledd inngår i sertifikattilsynet som en forutsetning for å opprettholde gyldig fartssertifikat for fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Krav om ekstra tilsyn etter reparasjoner eller skader på skip som angitt i den foreslåtte § 27 fjerde ledd, anses i hovedsak som en videreføring av gjeldende rett, da det er en forutsetning at det utstyr som skal kontrolleres fungerer for at fartøyet skal få utstedt og opprettholde gyldig sertifikat. Tilsyn av VDR inngår ikke i sertifikattilsynet etter gjeldende rett, og er et nytt krav. Bortsett fra de ovennevnte krav om årlig tilsyn for fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer bygget 24. februar 2027 eller senere, samt tilsyn av VDR, mener Sjøfartsdirektoratet derfor at kravet om ekstra tilsyn etter reparasjoner ikke vil medføre nye eller økte kostnader for rederiene når den ses i lys av gjeldende forvaltningspraksis.

Kravet om førstegangstilsyn av radioinstallasjoner før fartøyet settes i drift, vil kunne medføre tilleggskostnader for rederiene knyttet til tilsyn av VDR dersom fartøyet har krav om dette. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at installasjonstester av VDR blir utført i dag av installatør eller produsentens representant selv om det ikke er uttrykt krav om en slik test i gjeldende regelverk. Krav om tilsyn av VDR vil kun komme til anvendelse for fartøy som har krav om VDR.

Tilsyn som utføres av Sjøfartsdirektoratet i forbindelse med opprettholdelse og fornyelse av fartssertifikat for fiskefartøy er dekket av årsgebyret som kreves etter Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift, hvor satsene er basert på Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff. Dersom et rederi velger å bestille en sertifikatbesiktelse utenom ordinær

arbeidstid ved Sjøfartsdirektoratets tilsynskontor vil kostnader knyttet til overtid og reisetid ikke være dekket av årsgebyret. I slike tilfeller vil rederiet bli belastet kostnader for overtid og reisetid basert på gjeldende satser i Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff.

Redningsflåter
For fiskefartøy med lengde (L) på 45 meter eller mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere vil kravet til redningsflåter som omtalt i merknader til § 7-5 kunne medføre ekstra kostnader knyttet til innkjøp og montering, samt løpende kostnader knyttet til service og vedlikehold av eventuelle ekstra redningsflåter. Det er vanskelig for Sjøfartsdirektoratet å anslå totalkostnaden, da dette blant annet vil bero på om redningsflåter som fartøyet må ha om bord for å oppfylle de grunnleggende kraven til 100 % kapasitet på hver side vil være tilstrekkelig fordi de har lavere vekt enn 185 kg og at de enkelt kan flyttes fra den ene siden til den andre på ett enkelt åpent dekksnivå, eller at det må tas om bord ekstra redningsflåte. I tillegg til kostnaden for selve redningsflåten vil det også påløpe årlige kostnader for service hos godkjent flåtestasjon.

Når det gjelder kravet om at en MOB-båt ikke skal betjene mer enn ni redningsflåter, vurderer Sjøfartsdirektoratet at dette i praksis ikke vil få noen betydning, da ingen norske fiskefartøy per i dag har mer enn ni redningsflåter etter det vi er kjent med. Sjøfartsdirektoratet påpeker at det antall redningsflåter det er snakk om er det antallet som er nødvendig for å evakuere alle om bord, og ikke medregnet eventuelle ekstra flåter som er om bord for å oppfylle krav til redundans. For de fartøyene som eventuelt har flere enn ni redningsflåter i sjøen i en eventuell nødssituasjon, vil en ekstra MOB-båt med utsettingsarrangement anslagsvis koste mellom 500 000 til 2 500 000 kroner.

Installasjonstest og årlige kontroller av VDR
Det foreslåtte kravet om installasjonstest og mellomliggende tilsyn av VDR innebærer en periodisk kostnad for fiskefartøy største lengde 15 meter eller mer. Krav til VDR gjelder for fiskefartøy med bruttotonnasje på 3000 eller mer. Det mellomliggende tilsynet skal, i samsvar med den foreslåtte bestemmelsen i § 27 tredje ledd i forskrift om tilsyn og sertifikater for norske skip og flyttbare innretninger, gjennomføres årlig. Den årlige testen (annual performance test – APT) må utføres av servicetekniker som har godkjenning fra servicetekniker som har godkjenning fra utstyrsprodusenten og et anerkjent klasseselskap og denne servicen, som inkluderer testing, verifisering av beacons/nødpeilesendere og utstedelse av sertifikat, vil koste cirka 9000 kroner. Selv om dette blir en gjentagende kostnad, antas rederiene å kunne bære denne kostnaden. Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at denne typen kontroll, for å sikre at VDR fungerer slik som tiltenkt, per dags dato inngår som en rutine i rederienes kvalitetsstyringssystem. En «annual performance test» av VDR kan utføres av foretak som har godkjenning fra produsenten.

Sjøfartsdirektoratet mener at den periodiske kostnaden kan forsvares ut fra sikkerhetshensyn fordi en fungerende, operativ VDR vil kunne gi avgjørende opplysninger som belyser en eventuell nødssituasjon om bord. Dersom VDR-en krever programvareoppdateringer, bytte av batterier, reparasjoner, annet vedlikehold eller må erstattes, kommer dette som en ekstra tilleggskostnad. Det samme gjelder eventuelle kostnader for teknikerens reise, reisetid og diett.

Vanntette skyvedører
Sjøfartsdirektoratet foreslår å åpne for å gi dispensasjon for kravet til vanntette skyvedører som følger av § 2-2 tredje ledd. Dersom dispensasjon gis, vil dette medføre økonomiske besparelser, da kostnaden for vanntett skyvedør antas å være minimum 200 000 kroner, og en eventuell lemping av dette kravet vil medføre reduksjon av økonomiske kostnader for næringen.

Maksimal slagside på 1,5 grader
Sjøfartsdirektoratet foreslår i § 3-7 tredje ledd ny nr. 8 at for fartøy bygget 24. februar 2027 eller senere skal slagsiden ikke overstige 1,5 grader. Sjøfartsdirektoratet forventer at dette er tilfredsstilt ved prosjekteringen av nye fiskefartøy, ettersom nøyaktighet i beregning av fartøyets vekt og tyngdepunkt gjennom hele fartøyets byggetid vil være både nødvendig og hensiktsmessig. Dersom verftet har god kontroll på slike beregninger mener Sjøfartsdirektoratet at kravet ikke medfører økte økonomiske kostnader.

Dersom det viser seg at fartøyets vekt- og tyngdepunkts beregninger har vært unøyaktige og at dette igjen resulterer i at slagsiden i stabilitetsberegningene overstiger mer enn 1,5 grader, kan det medføre det må gjøres fysiske tiltak for å rette opp fartøyet. Eventuelle økonomiske kostnader for å fysisk rette opp fartøyet avhenger hvor mye det må rettes opp, fartøystørrelse og metode for å rette opp fartøyet. Tidligere har det blitt akseptert noe fiktiv oppretting av fartøyet i stabilitetsberegningene, men dette aksepteres ikke lengre. Sjøfartsdirektoratet mener uansett at eventuelle økonomiske kostnader kan begrunnes med sikkerhetsmessige hensyn.

Elektrisk nødkraftkilde
Forslaget vil ikke innebære noen nye eller endrede krav, og vil derfor ikke medføre administrative eller økonomiske konsekvenser.

Plassering av nødbrannpumpe
Sjøfartsdirektoratet mener at nødbrannpumpen i praksis allerede plasseres i samsvar med den foreslåtte ordlydsendringen. derfor at den foreslåtte endringen ikke vil medføre økonomiske merkostnader for næringen.

Båt- og brannøvelser og opplæring om bord
Sjøfartsdirektoratet foreslår noen operasjonelle krav i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 8-3 for å innta tilsvarende krav som følger av Cape Town-avtalen regel VIII/3. Den økonomiske kostnaden antas å være beskjeden og begrenset til medgått arbeidstid knyttet til selve gjennomføringen av de foreslåtte tilleggskravene i øvelsen, samt eventuell opplæring knyttet til dette.

Gyrokompass
Den foreslåtte bestemmelsen i § 10-3 første ledd nr. 3 i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer som innebærer at Sjøfartsdirektoratet aksepterer to gyrokompass i stedet for magnetkompass oppstiller kun et mulig alternativ, og vil dermed ikke medføre ekstra kostnader. Den foreslåtte endringen medfører også at rederi som ønsker alternativet med to gyrokompass, ikke lenger må sende inn søknad om dispensasjon.

Radiokommunikasjonsutstyr
Sjøfartsdirektoratet sitt forslag om å innlemme fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer i forskrift om radiokommunikasjonsutstyr for skip mv. er ikke ment å medføre materielle endringer, og vil derfor ikke medføre administrative eller økonomiske konsekvenser.

Konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet
Som følge av nytt regelverk vil Sjøfartsdirektoratet kunne oppleve økt ressursbruk knyttet til veiledning i en periode, særlig med hensyn til de nye reglene om inspeksjon og besiktelse.

De foreslåtte regelverksendringene vil sannsynligvis medføre ytterligere administrativt arbeid for Sjøfartsdirektoratet knyttet til mengden dispensasjonssøknader, både søknader om dispensasjon fra kravene til årlig tilsyn etter den foreslåtte § 27b i forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger og dispensasjon fra materielle krav etter forskrift om konstruksjon, drift og utstyr av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 1-3 tredje ledd.

Videre inneholder Cape Town-avtalen flere notifiseringsbestemmelser, eksempelvis inntar Cape Town-avtalen regel I/3 tredje ledd bokstav c og fjerde ledd. Dette innebærer at Sjøfartsdirektoratet måtte notifisere IMO om dispensasjoner som er gitt etter unntaksbestemmelsen i forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer § 1-3.

Sjøfartsdirektoratet vil fortsatt føre tilsyn som i dag, men årlig tilsyn for nye fiskefartøy med største lengde (L) 24 meter eller mer som er bygget 24. februar 2027 eller senere må inkluderes i dagens tilsynsregime. Dette vil medføre økt arbeidsmengde for Sjøfartsdirektoratet som følge av økt tilsynsvirksomhet. Sjøfartsdirektoratet

legger til grunn at noen av de årlige tilsynene vil kunne gjennomføres som såkalte fjerntilsyn, hvor inspektøren ikke behøver møte om bord ved fysisk oppmøte. Om et årlig tilsyn vil kunne gjennomføres som fjerntilsyn vil måtte vurderes i hvert enkelt tilfelle, blant annet basert på fartøyets og rederiets risikoprofil i Sjøfartsdirektoratet, og det er dermed ikke mulig å anslå den totale økte ressursbruken som vil gå med for å gjennomføre årlige tilsyn. Om det anslås at det bygges cirka ti nye fiskefartøy per år som vil få krav om årlig tilsyn, og de første nye fiskefartøyene leveres fra byggeverft fra 2028, vil det da bli tale om ti årlige tilsyn i 2029, 20 årlige tilsyn i 2030, 30 årlige tilsyn i 2031 og så videre. Sjøfartsdirektoratet anslår etter dette at vi i løpet av en 10-årsperiode vil utføre totalt cirka 550 årlige tilsyn, men dette anslaget vil kunne påvirkes av antall dispensasjoner fra kravet til årlig tilsyn som eventuelt gis.

Sjøfartsdirektoratet sine sertifikatmaler, rutiner og sjekklister for fiskefartøy må oppdateres i samsvar med nytt regelverk, og dette vil også medføre økt mengde administrativt arbeid.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Alf Tore Sørheim
sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør
Regelverk og internasjonalt arbeid

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer