

Høringsmatrise Navigasjon

§	Høringsinstans	Hørings svar	Sjøfartsdirektoratets vurderinger
	Advokatforeningen	Advokatforeningen legger til grunn at forslaget har som formål å bringe forskrift 5. mai 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare fullt ut i samsvar med SOLAS kapittel V og forvaltningspraksis på området, og i tillegg innebærer forenkling på noen områder. Advokatforeningen støtter endringsforslaget i den form det foreligger og har ikke kommentarer utover det.	t.o.
	Forsvarsdepartementet	Forsvarsdepartementet har ingen merknader til høringen.	t.o.
	Justis- og beredskapsdepartementet	Vi forstår det slik at endringsforslaget ikke får noen praktisk betydning for passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard fordi det gjelder egne regler for Svalbard, jf. forskrift 2019-06-07-710 om passasjerskip på Svalbard. Vi stiller likevel spørsmål ved de nye kravene om brovaktalarm og AIS for norske lasteskip over 12 m mv., hvor det kan være andre vurderinger som bør gjøres for Svalbard enn for fastlandet. I utgangspunktet er det bra med mest mulig sikkerhet for skip uansett hvor de ferdes, men kravene har høye kostnader og kan f.eks. ha særlige konsekvenser for næringen på Svalbard som vi ikke har oversikt over. Vi mener derfor det er ønskelig med en egen vurdering av forslagets konsekvenser for Svalbard. Ta gjerne kontakt med Justis- og beredskapsdepartementets polaravdeling i forbindelse med en slik vurdering.	Totalkostnaden for brovaktalarm er mellom 26.500 og 47.510 kroner eks. mva. for innkjøp og installasjon. For AIS er totalkostnaden mellom 31.890 og 46.040 kroner eks. mva. for innkjøp og installasjon. Dette er relativt beskjedne engangskostnader, sett i forhold til den økte sikkerheten tiltaket gir. Kravene vil gjelde for norske lasteskip, uansett fartsområde. Dette er viktige sikkerhetstiltak som er like betydningsfulle på Svalbard som ved fastlandet.
	Helse- og omsorgsdepartementet	Helse- og omsorgsdepartementet har ingen merknader til saken.	t.o.
	Helsedirektoratet	Helsedirektoratet har ingen innspill til den utsendte høringen.	t.o.
	Klima- og miljødepartementet	Klima- og miljødepartementet har ingen merknader til høringen	t.o.
	Kystverket	Ingen innspill til høringen.	t.o.

Høringsmatrise Navigasjon

Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten	Miljødirektoratet ser svært positivt på at denne del av regelverket nå søkes forenklet og samlet i Forskrift 1853. Et nokså komplekst og uoversiktlig forskriftssystem for brukere knyttet til mindre lasteskip vil tjene på at regelverket forenkles, samordnes og oppdateres.	t.o.
Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten	Vi foreslår at foreslått ny 12 meters grense tas ut, og at krav knyttes til fartøy over 15 meter og dermed samordnes med eksisterende grenser som gjelder for mindre lasteskip. Foreslått komplisert og uhensiktsmessig regelverk knyttet til styrehus, sikt fra styrehus, AIS og brovaktalarm blir dermed gjeldende først for fartøyer fra og med 15 meter. Direktoratet mener en del av de foreslåtte krav knyttet til fartøy ned mot 12 meter vil få for store økonomiske konsekvenser i forhold til en kost/nytte vurdering. Å knytte kravene til fartøy over 15 meter vil kunne hindre dette.	Navigasjonsforskriften har per i dag ingen 15-metersgrense, med unntak av gjeldende § 13 om sikt fra broen. For annet utstyr har grensene per i dag vært knyttet til bruttotonnasje. Når det gjelder utstyrskrav er det bare for AIS og brovaktalarm det er gitt nye grenser. Dette er fordi det er bygget svært mange fartøy som er under 15 meter de siste årene. Direktoratet ønsker en grense under 15 meter for å øke sikkerheten også på de største av disse fartøyene.
NHO Sjøfart	NHO Sjøfart er i utgangspunktet positivt innstilt til skissert forslag, og støtter direktoratets intensjon om å revidere forskriften til fullt samsvar med SOLAS kap. V, samtidig som det åpnes opp for lempinger som tilpasses regler for norsk innenriks fartøy. Vi ønsker å fremheve utvidet krav til AIS på flere fartøy, samt større handlingsrom ved midlertidig svikt i navigasjonsutstyret og bruk av tabeller for å synliggjøre utstyrskravene ansees som hensiktsmessig.	t.o.
Norsk sjøoffisersforbund	NSOF ser positivt på store deler av forslaget, og forventer at de endrede tekniske kravene vil bedre sikkerheten, og de foreslåtte «oppryddingene» i regelverket vil gjøre det enklere å finne frem og å holde oversikt. Dette er som sagt positivt.	t.o.
Pelagisk forening	Av omsyn til sikkerheita på havet støttar Pelagisk Forening forslaga om at det blir innført krav om AIS på alle passasjerskip, og krav om AIS og bruvaktalarm på fleire lasteskip.	t.o.

Høringsmatrise Navigasjon

		Generelt er Pelagisk Forening tilhengar av enkelt regelverk, og støttar såleis endringane som blir foreslått for å få ei meir brukarvennleg forskrift.	
	Redningselskapet	Redningselskapet (RS) er i utgangspunktet positive til alle tiltak som bidrar til tydelighet i gjeldende regelverk, herunder harmonisering med internasjonale regler og et totalregelverk man kan orientere seg i på best mulig måte. Det er RS' oppfatning at forslaget bidrar til sikrere rammer og forutberegnelighet for relevante aktører. RS påpeker likevel omfanget av den norske skipsflåten, med et vidt spenn av fartøy med ulike formål. Forslaget bør således ikke gå lengre enn det som følger av internasjonale regler uten nøye vurderinger av hensiktsmessighet og konsekvenser dette vil ha av både administrativ og økonomisk karakter for den varierte skipsflåten.	Sjøfartsdirektoratet har vurdert det som nødvendig å innføre krav om utstyr utover det som følger av internasjonale regler for å øke sikkerheten for denne fartøygruppen. Det er tatt inn en overgangsordning i forskriften for installering av nytt utstyr.
	Samferdselsdepartementet	Samferdselsdepartementet har ingen merknader til forslaget om endring i forskrift om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger.	t.o.
	Statens vegvesen	Statens vegvesen har ingen kommentarer til høringen.	t.o.
	Sysselmeisteren på Svalbard	På samme måte som JD forstår heller ikke Sysselmeisteren det slik at forslaget til endringer vil få praktisk betydning for passasjerskip på Svalbard siden dette er regulert i en egen forskrift (FOR-2019-06-07- 710). Samtidig savner også vi en konkret beskrivelse og utkwittering av øvrige forhold og deres økonomiske og praktiske konsekvenser mv. for Svalbard. Høringslista retter seg heller ikke til aktører på Svalbard konkret, og vi har ikke kjennskap til i hvilken grad disse mottar høringen via bransjeorganisasjoner mv. Sett herfra er det derfor ønskelig at Sjøfartsdirektoratet i det videre arbeidet med reglene også gir en vurdering forslagets konsekvenser for Svalbard.	Se kommentar til Justis- og beredskapsdepartementets høringssvar.
1	Redningselskapet	RS vil komme med innspill når forslag til endring i forskrift 1853 kommer på høring i løpet av 2022, men vil allerede nå påpeke de økte kostnader de foreslåtte endringene vil medføre.	T.o

Høringsmatrise Navigasjon

		<p>Som nevnt er det viktig at hensiktsmessigheten av de foreslåtte krav vurderes nøye, sett hen til nytteverdi og kostnad, også tatt i betraktning omfanget av fartøy den vil gjelde for.</p> <p>RS peker i denne sammenheng på formuleringer brukt av Sjøfartsdirektoratet i andre forskrifter og rundskriv, hvor unntak er inntatt for «spesialfartøy», herunder redningsfartøy, på generelt eller konkret grunnlag. Tilsvarende tilnærming bør også utforskes for det foreliggende forslag, samt i arbeidet med endring til forskrift 1853.</p>	
3	Norsk sjøoffisersforbund	<p>Det er et punkt i forslaget som vekker bekymring. Det gjelder forslaget til ny § 3. Vi mener det er fornuftig at reglene i SOLAS kap. V, regel 16 gjenspeiles i norsk regelverk slik at man unngår mye unødvendig ekstraarbeid for kaptein, rederi og myndighet i forbindelse med midlertidig defekt navigasjonsutstyr. Men, man må forsikre seg om at slik forenkling ikke blir forstått som en aksept for, og åpner for en praksis der fartøyer kan seile med defekt navigasjonsutstyr utover det helt nødvendige. Man kan også se for seg at kapteiner kan komme under press om å unngå forsinkende reparasjoner av hensyn til kundeforventninger, økonomi og annet som i en del tilfeller er i konflikt med sikkerheten. Det bør derfor innføres tiltak som vil hindre disse mulige negative effektene.</p> <p>I NSOF har vi ikke noen bastant oppfatning av hvordan slike tiltak bør se ut, utenom at de bør være enkle og lite byråkratiske. Man kan se for seg et enkelt nettbasert rapporteringssystem der fartøy/rederi sender en kort melding om hva som er midlertidig defekt til Sjøfartsdirektoratet. Denne informasjonen kan direktoratets inspektører ha tilgang til, slik at dette kan følges opp under inspeksjoner/tilsyn. Alternativt kan fartøyene pålegges å føre inn opplysninger om defekter i dekkdagboken, noe som for øyeblikket ikke er spesifisert i dagbokforskriften. Rapportering via rederiets sikkerhetsstyringssystem er også et alternativ.</p>	<p>Det er også intensjon bak regelen at unntaket kun skal gjelde i spesielle tilfeller, i så kort tid som mulig.</p> <p>Her er det gjort en endring i ordlyden der det kreves dokumentasjon for risikovurderingen og bestilling av deler el.</p>

Høringsmatrise Navigasjon

15	Bergen brannvesen	Forslag om følgende unntaksregel i § 15 og i vedlegg 2 punkt 13: Lastebåter med kontinuerlig brovakt bestående av minst to personer fritas for krav om brovaktalarm.	Innspillet tas ikke til følge. Sjøfartsdirektoratet mener at dette kravet vil heve sikkerhetsnivået, og vil derfor at kravet skal gjelde for alle i denne fartøygruppen.
15	Redningsselskapet	Det noteres videre at det foreslås en overgangsordning på ett år for nye krav, fra planlagt ikrafttredelsesdato av forskriften. RS mener at denne tidslinjen er utfordrende. Dette er begrunnet i de opplevde utfordringer i leveringskjeder, særlig med tanke på omfanget av fartøy og rederi som vil måtte anskaffe samme type utstyr innenfor et kort tidsrom. Videre vil det være utfordrende for RS å utføre slike installasjoner i sommersesongen. Dette er høysesong for fritidsbåtflåten hvor RS' fartøy må være operasjonelle.	Her kan rederiet tilpasse monteringsstidspunkt selv. De trenger ikke vente til siste frist hvis det passer dårlig med sesongen.
15	NHO Sjøfart	<u>Første ledd:</u> Forskriftsutkastets setter via tabell krav til dagslyssignallampe i fartsområde 3 og større. For andre krav i forskriften som er differensiert etter fartsområde er det i stor grad nyttet "skip i liten kystfart eller større fartsområde" (t.d. §6 1. ledd og §15 6. og 7. ledd). Vi kan ikke se at det er hensiktsmessig å differensiere kravet til dagslyssignallampe strengere enn andre krav i forskriften som er differensiert etter fartsområde. Med bakgrunn i dette anbefaler vi at kravet til dagslyssignallampe blir gjort gjeldene for skip i liten kystfart eller større.	Som forklart i høringsnotatet, er forslaget en kodifisering av etablert praksis. Vi har ikke utredet en ytterligere utvidelse av unntaket. Forslaget tas ikke til følge.
15	NHO Sjøfart	<u>Tredje ledd:</u> Det er noe uklart hvordan kravet skal gjennomføres i praksis når det gjelder offisielle sjøkart på fartøy uten ECDIS med reservesystem, samt nautiske publikasjoner. Betyr dette at fartøyene må ha to sett med papirkart og nautiske publikasjoner om bord?	SOLAS V/19.2.6 bruker «piece of equipment» der vi har foreslått å bruke begrepet «hjelpemiddel». Vi har vurdert andre begrep som «navigasjonsutstyr» eller «utstyr». Vi mener den foreslåtte ordlyden gjengir innholdet i SOLAS-

			regelen korrekt. Vi har endret litt på ordlyden i § 15 tredje ledd.
15	NHO Sjøfart	<p><u>Femte ledd:</u> Fartøy med sertifikat for mindre fart enn liten kystfart bygd etter 01.07.2002, men før 15.09.2014 er bygd etter opphevet forskrift 701 fra 1992, ihht. §§12 og 16 i forskrift 701 var det ikke krav til logg og ekkolodd på disse fartøyene på byggetidspunktet. Det er uklart om utkast til ny forskrift §15 vil få tilbakevirkende kraft, eller om aktuelle fartøy kan benytte vedlegg 1. Dersom ny §15 får tilbakevirkende kraft for fartøy med sertifikat for mindre fart enn liten kystfart bygd etter nevnte tidsperiode, vil dette medføre vesentlig økonomiske konsekvenser for næringen. NHO Sjøfart mener her at det ikke bør være tilbakevirkende kraft.</p>	Alle skip som var omfattet av forskrift 1992/701 skulle oppfylle SOLAS kap. V som endret til og med res. MSC.202(81), jf. § 8. Bestemmelsen hadde krav om logg og ekkolodd for skip bygget etter 1. juli 2002. §§ 12 og 16 inneholdt krav for skip med tidligere byggedatoer og videreføres i FOR 2014/1157 vedlegg I.
	Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten	Forskrift 1157 er en relativt gammel forskrift som på mange områder ikke er i harmoni med dagens teknologiske utvikling. Vi mener derfor at den bør revideres og forenkles med tanke på kravene til lasteskip under 15 meter.	Forskriften er revidert for å harmonisere med dagens teknologiske utvikling.
	Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten	<p>Skip under 15 meter som har oppdaterte kartplottere med sjøkart basert på kartdata fra Statens Kartverk installert, bør unntas fra kravet om oppdaterte offisielle sjøkart, GNSS og magnetkompass klasse B. Vedlegg II, punkt 11 om Sjøkart og nautiske publikasjoner nr. 6 foreslås endret til: Skip med største lengde under 15 meter kan bruke kartplotter med sjøkart basert på kartdata fra Statens Kartverk.</p>	<p>Innspillet tas ikke til følge. Kravet om oppdaterte offisielle kart gjelder i dag for alle skip uavhengig av størrelse, og dette videreføres. Det er nå gitt en mulighet i nr. 11.5 for at skip med største lengde under 8 meter kan bruke kartplotter med sjøkart basert på kartdata fra Statens kartverk for å ivareta dette kravet. Dette kravet er tilpasset de aller minste fartøyene, og gjør det mulig å bruke en elektronisk løsning for å ivareta krav om sjøkart.</p> <p>Se begrunnelse for krav om magnetkompass klasse B i rundskrivet til forskriften.</p>

Høringsmatrise Navigasjon

	Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten	Vedlegg II, punkt 2 om Internasjonal signalbok og IAMSAR-håndbok: Det foreslås at kravet bare skal gjelde for båter over 15 meter.	<p>Sjøfartsdirektoratet har etter høringen endret kravet nr. 2. 2 om å ha om bord Den internasjonale signalboken til å kun gjelde for skip med bruttotonnasje 300 eller mer i utenriksfart som har radioanlegg installert.</p> <p>Når det gjelder kravet i nr. 2.1 om IAMSAR-håndboken har Sjøfartsdirektoratet gitt en lemping for fartøy med største lengde under 8 meter.</p>
	Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten	Vedlegg II, punkt 10 om radarreflektor: Her foreslås kravet om radarreflektor til å gjelde bare fartøy under 8 meter.	<p>Kravet må ses i sammenheng med kravet om AIS. Radarreflektor kan være nødvendig for større fartøy enn 8 meter. Ulike fartøy kan ha ulike refleksjonsevne. I den grad kravet er uvesentlig på et konkret fartøy viser vi til dispensasjonsregelen. Dagens krav videreføres.</p>
	Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten	De fleste mindre lasteskip under 15 meter er fartøy som opererer på dagtid og svært sjelden på lengre seilaser. SGT sine fartøy er helt unntaksvis i aktivitet ut over ordinær landbasert arbeidstid. Forslaget om brovaktalarm ned til 12 meters grense vurderes som lite formålstjenlig og lite hensiktsmessig ut fra en kost/nytte vurdering. Miljødirektoratet anbefaler derfor krav om brovaktalarm kun for fartøy over 15 meter.	<p>Sjøfartsdirektoratet ønsker en grense under 15 meter for å øke sikkerheten også på de største av fartøyene under 15 meter.</p>
	Miljødirektoratet og Skjærgårdstjenesten	AIS klasse B er i dag installert i mange av SGT og SNO sine fartøyer. AIS klasse A er unødvendig omfattende for disse mindre fartøyene. Etter vår sin vurdering løses dette best ved å beholde 15 meter som grense for dette regelverket, og dette gjør det fortsatt mulig å frivillig montere AIS klasse B for fartøy under 15 meter.	<p>AIS klasse A og klasse B har ulike egenskaper. Sjøfartsdirektoratet vil beholde kravet om AIS klasse A som er rattmerket, jf. forskrift 1042 også for denne fartøygruppen.</p>

Høringsmatrise Navigasjon

			Det er gitt en overgangsordning i 10.8 for skip med bruttotonnasje under 300 og med største lengde 12 meter eller mer som har AIS klasse B som er tatt om bord før ikrafttredelse av endringsforskriften.
	NHO Sjøfart	<p><u>Vedlegg II regel 10:</u> Tabellen i nr. 10 1. ledd, krav om AIS på fartøy med lengde over 12 meter og mer. Ihht til forslaget om krav til AIS vil flere båter under 12 meter (klassifisert som arbeids/laste båter) ikke bli omfattet av endringsforslaget. Det bør være samme krav som til GNSS (over 8 meter). Dette samsvarer også bedre med virkeområdet til forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip, jmfør § 1 1. ledd. Sjøfartsdirektoratet skriver i høringsbrevet at intensjon med AIS systemet er å øke skipssikkerheten, samt forenkle identifiseringen av skip og gi en bedre oversiktlig situasjonsforståelse. NHO Sjøfart mener derfor at kravet bør senkes til 8 meter.</p>	Vi noterer oss forslaget fra NHO Sjøfart om at AIS-kravet burde omfattet enda flere fartøy. Forslaget er en vesentlig skjerping av forslaget som var på høring. Vi har også fått høringsinnspill som går i motsatt retning, dvs. å endre fra 12 til 15 meter. Ordlyden er fastsatt slik den var på høring.
15	Redningsselskapet	<p>RS nevner også de skjerpede krav til AIS for fartøy over 12 meter, jf. forslagens vedlegg II, punkt 10. Dette er utstyr som regnes som relevant for RS' virksomhet og allerede er innført på våre fartøy. Vi ber imidlertid at øvrige krav relatert til blant annet drift og testing av AIS holdes på et hensiktsmessig nivå, der nytteverdien balanseres opp mot kostnaden og administrasjonen ved dette.</p>	Direktoratet mener at dagens nivå for testing er hensiktsmessig.
15	Redningsselskapet	<p>RS vil særlig påpeke det skjerpede krav til brovaktalarm for fartøy over 12 meter, jf. forslagens vedlegg II, punkt 10. RS anerkjenner begrunnelsen for forslaget, men savner en avgrensning for fartøy der nytteverdien er klart begrenset sammenlignet med kostnaden. RS' fartøy utfører primært assistanse til andre fartøy, samt søk- og redningsoperasjoner.</p>	RS-fartøy utøver mange ulike operasjoner. Det kan også være lengre oppdrag eller flere påfølgende korte oppdrag. Muligheten for fatigue er like stor for denne gruppen fartøy, og

Høringsmatrise Navigasjon

		<p>Dette innebærer i hovedsak kortere oppdrag, som tilsier en mindre risiko for båtførers søvnighet. Videre gjør utformingen av RS' fartøy, hvor hele besetningen normalt befinner seg på bro ved fremdrift, at formålet med brovaktalarmens hensikt allerede er ivaretatt.</p> <p>Vi kan derfor ikke se den faktiske sikkerhetsmessige nytteverdi kravet om brovaktalarm vil ha for RS' fartøy. Kravet vil imidlertid påføre RS en betydelig merkostnad, sannsynligvis utover estimatet som følger av høringsbrevet.</p>	<p>direktoratet mener derfor at dette kravet er hensiktsmessig.</p>
--	--	---	---