Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- ☐ Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- ☐ A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- ☐ U: Utvalgte utenriksstasjoner
- ☐ P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- ☐ OFF: Offshorerederier / plattformsjefer / operatører
- ☒ Hov Hovedorganisasjoner
- ☐ H.i. Høringsinstanser
- ☐ Andre:

Nr.: **RSR 02-2015**

Dato: 04.05.2015

Saksnr.: 2015/9201/TVI

Opphever:

Referanse til:

Rundskrivet innføres i egen tabell i regelverkssamlingen og oppbevares til neste regelverkssamling.

Forskrift om endring av forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde.

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt forskrift om endring av forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde.
Forskriften ble opprinnelig sendt på høring 23. desember 2014 med høringsfrist til 15. februar 2015. På bakgrunn av innspill i høringsprosessen ble det sendt ut tilleggsinformasjon i brev datert 30. januar 2015, samtidig som høringsfristen ble utsatt til den 1. mars 2015. Sjøfartsdirektoratet har mottatt åtte høringssvar, hvorav tre ikke hadde spesielle merknader til høringen. Fem av høringsuttalelsene inneholdt merknader til forslaget som er innarbeidet i dette rundskrivet. Se også vedlagte oversikt over høringskommentarer med Sjøfartsdirektoratets merknader.
Forskriften ble ikke sendt på EØS-høring da den i hovedsak er videreføring og forenkling av krav som allerede gjaldt.

1. Bakgrunn for endringen

Forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde trådte i kraft 1. januar 2014. Den forskriften er et resultat av et omfattende og ambisiøst arbeid, i hovedsak for å forenkle gjeldene regelverk ved å redusere 8 forskrifter til 2 forskrifter. Forskriften er omfattende og har en rekke overgangsbestemmelser som skal lette overgangen til de nye kravene.

Sjøfartsdirektoratet har siden fastsettelsen av forskriften 1. januar 2014 i samarbeid med næringen avdekket behov for noen justeringer i regelverket.

Endringene tar sikte på å gjøre overgangen til det nye regelverket lettere for næringen, ved til dels å lempe på krav og derved gi større fleksibilitet og større valgmulighet til rederiet i forhold til valg av kontrolltidspunkt med mer. Det er i denne sammenheng hovedsakelig snakk om lempinger i forhold til det som følger av forskriften i dag.

2. Nærmere om endringene

Hjemmel i skipssikkerhetslovens § 13 om sertifikater

Forskriftens hjemmelsfelt er oppdatert da den blant annet inneholder bestemmelser om sertifikater (fartøysinstruks) hjemlet i skipssikkerhetsloven § 13 om sertifikater. Den foreslåtte endringen berører ikke det materielle innholdet i forskriften.

Anvendelsesområdet til kapittel 2 og 3 ved reparasjon av fartøy

Bestemmelsene i §§ 3 og 7 om at et fartøy som repareres i vesentlig omfang, skal oppfylle kravene til nytt fartøy er fjernet. Gjeldende praksis er at fartøy som repareres som hovedregel ikke trenger å oppfylle kravene i nytt regelverk, men at de skal tilfredsstille de bestemmelser som var gjeldende for fartøyet før skaden inntraff.

Brannslokningsapparater

Ordlyden i § 17 første ledd er endret, slik at alle fartøy, uavhengig av byggeår, skal ha minst to godkjente brannslokningsapparat på minst 6 kg. Dette var opprinnelig intensjonen da forskriften ble sendt på høring første gang. Samtidig er ordlyden i § 7 annet ledd endret, slik at den også omfatter løst utstyr som ikke omfattes av konstruksjonen, slik som f.eks. brannslokkere.

Bruk av radartransponder og AIS-transponder

Note nr. 6 i tabell til § 68 tredje ledd er endret slik at det tydelig fremgår at AIS-transponder er likestilt med radartransponder. Fotnoten omhandler derfor kun transpondere generelt og ikke radartranspondere spesielt.

Tidsvindu for kontroll av fartøy med største lengde 9 til 10,67 meter

Ordlyden i § 96 med § 97 er endret for å etablere samme tidsvindu for å gjennomføre kontroll ved Godkjent Foretak for fartøy med største lengde 9 til 10,67 meter som for fartøy over 10,67 meter. Ved fastsettelse av forskriften falt beklagelivis tidsvinduet for å gjennomføre kontroll ved Godkjent Foretak (GF) for fartøy med største lengde 9 til 10,67 meter ut. Slik bestemmelsen fremsto tidligere skulle gyldigheten på fartøyinstruks ved fornyelse være fem år fra kontrolltidspunktet, noe som ikke var tilsiktet. En rigid praktisering av bestemmelsen slik den fremsto tidligere ville være strengere enn for fartøy med største lengde fra 10,67 til 15 meter.

Kontrollen kan etter forskriftsendringen gjennomføres innenfor et tidsvindu på 6 måneder før utløpsdato for fartøyinstruksen uten at dette påvirker utløpsdato for ny fartøyinstruks. Dette medfører heller ingen endring av fartøyinstruksens varighet. Fartøygruppa skal ha 5 års kontrollintervaller hos Godkjent Foretak som før.

Overflødig bestemmelse i § 102

§ 102 annet ledd bokstav e er dekket av bokstav d.

Endringen medfører ingen innskjerping eller endring av krav. §102 annet ledd bokstav e er fjernet fordi den er dekket av bokstav d.

Endring i overgangsregler – krav om dokumentasjon i § 102

§ 102 gir bestemmelser om dokumentasjon som skal oppbevares om bord og som det har vært krav om i tidligere forskrifter. Slik § 105 opprinnelig ble fastsatt i forskriften var den utilsiktet formulert slik at den opphevet kravene til dokumentasjon i § 102 fram til det tidspunktet fartøyet skulle framstilles for kontroll hos Godkjent Foretak. Det var ikke intensjonen, og det har heller ikke vært meningen at de tidligere kravene om dokumentasjon skulle oppheves. Bestemmelsen i § 105 om overgangsregler skulle i utgangspunktet kun utsette kravene til kontroll hos godkjent foretak og stabilitetsdokumentasjon, men ble i sin utforming gjort gjeldende for all dokumentasjon, også for fartøy som allerede skal ha dette på plass.

Forskriftsendringen vil gjøre kravene om dokumentasjon som nevnt i § 102 gjelder tydligere. Kravet om stabilitetsdokumentasjon følger de tidsfrister som er fastsatt i overgangsbestemmelsene. Dette innebærer en lemping på kravene for fartøy fra 8 til 10,67 meter bygget etter 1. januar 1992 som har hatt krav om stabilitetsberegninger.

Endring i overgangsregler – tidsvindu for kontroll i § 105

Fartøy mellom 9 - 10,67 meter gis i § 105 et tidsvindu på 18 måneder før innfasingsdatoene uten at dato for neste forenklede kontroll ved godkjent foretak endres. Det legges dermed til rette for at førstegangskontroll kan utføres inntil 18 måneder før fristen for kontroll hos Godkjent Foretak uten at dette får noen konsekvens for utløpsdatoen på fartøyinstruksen. Et fartøy som eksempelvis skal inn i kontrollordningen fra 1. januar 2019 kan da kontrolleres i perioden 1. juli 2017 til 1. januar 2019 og få fartøyinstruks som er gyldig i fem år fra 1. januar 2019.

Slik bestemmelsen fremsto før endringen, ville gyldigheten av fartøyinstruksen være fem år fra avsluttet kontroll, noe som medførte at de som ønsket å være ute i god tid med kontroll av fartøyet måtte foreta fornyelseskontroll tidligere enn de som venter til like før fristen for førstegangskontroll utløper. Endringen medfører en lemping på kravene i og med at kontrollen kan utføres innenfor et tidsvindu på 18 måneder før frist for førstegangskontroll trer i kraft uten at dette får konsekvenser for utløpsdatoen til fartøyinstruksen.

Fartøy som tidligere ikke har vært i ervervsmessig fiske i Norge

Forskriften har fått et nytt § 105 åttende ledd, som tydeliggjør at fiskefartøy som ikke har drevet med ervervsmessig fiske i Norge skal kontrolleres ved godkjent foretak og oppfylle kravene til stabilitetsdokumentasjon før fartøyet kan benyttes i ervervsmessig fiske.

Eksisterende norske yrkesfiskefartøy, som står i Fiskeridirektoratets fartøyregister, skal ha gjennomført kontroll ved Godkjent Foretak og fått fartøyinstruks i løpet av en periode fra 1.1.2016 og fram til 1.1.2021. Fiskefartøy som flagges inn fra utlandet har etter vår forvaltningspraksis stort sett blitt behandlet slik at de skal oppfylle kravene som stilles til norske fiskefartøy av samme byggeår. Dette skiller seg fra fartøy som ikke tidligere har vært brukt til ervervsmessig fiske, det vil si konvertering fra en annen fartøystype. Ved konvertering skal fartøyet som konverteres oppfylle de samme kravene som stilles til nye fartøy som skal føres inn i Fiskeridirektoratets fartøyregister (merkeregisteret).

Hensynene som ligger bak bestemmelsene om innfasingstid for kontroll hos godkjent foretak og kravet om stabilitetsberegninger gjør seg i utgangspunktet bare gjeldende for fiskefartøy som er, eller har vært, registrert i merkeregisteret. Innfasingstiden bygger på et kompromiss med fiskeriorganisasjonene i prosessen med utarbeidelsen av forskriften. Hensikten var i utgangspunktet å lette innføringen av de nye kravene, og gi rederiene god tid til å innrette seg etter det nye regelverket, for i størst mulig grad å unngå driftsavbrudd og gjøre det mulig å fordele kostnadene over flere år.

De samme hensyn gjør seg ikke like sterkt gjeldende for fartøy som ikke tidligere har vært registrert i merkeregisteret. Fartøy som har vært benyttet til ervervsmessig fiske i utlandet kan også ha en veldig varierende standard sammenlignet med fartøy som er bygget med tanke på norske forhold. Det er grunn til å tro at dette særlig gjør seg gjeldende for mindre fartøy, blant annet fordi mindre fartøy i mange tilfeller ikke har vært underlagt myndighetskontroll i opprinnelseslandet i samme grad som større fartøy. Det er også et faktum at sikkerhetsstandarden i den norske fiskeflåten generelt er langt bedre enn i mange andre land. Direktoratet anser det derfor ikke som sikkerhetsmessig forsvarlig å la slike fartøy operere i norske farvann i flere år før de skal inn i kontrollordningen.

Selv om det tar noe tid før alle norske fartøy har blitt kontrollert av godkjent foretak har disse tross alt blitt brukt som fiskefartøy i en årrekke, og de aller fleste av dem er blitt bygget med tanke på å utøve fiske under norske forhold.

Det er grunn til å understreke at det bare er tidspunktet for kontroll hos godkjent foretak og kravet om stabilitetsberegninger som fremskyndes for fartøy som føres inn fra utlandet. Kravene til selve utformingen av fartøyet etter byggeåret vil fortsatt være den samme som for norske fartøy.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

For næringen

Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at endringene i forskriften innebærer særlige økonomiske konsekvenser for næringen, heller ikke konkurransemessige. Endringene innebærer på de fleste punkter en lemping av kravene i forhold til det tidligere forslaget.

For det offentlige

Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at endringene i forskriften innebærer konsekvenser for det offentlige.

4. Ikrafttredelse

Endringene trer i kraft 6. mai 2015.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

vedlegg:
1) oversikt over høringsinnspill med Sjøfartsdirektoratets kommentarer.
2) forskrift om endring i forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde