

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

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

Nr.: **RSR 11-2013**

Dato: 22.11.2013

Saksnr.: 2011/06970-100/TVI

Opphever: –

Referanse til:

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

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

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde.

Forskriften ble opprinnelig sendt på høring 18. mars 2011 og var på høring i seks måneder. På bakgrunn av innspillene i høringsprosessen, samt møter med Norges Fiskarlag og Norges Kystfiskarlag, ble det gjort til dels store endringer før forskriften ble sendt på ny høring 10. oktober 2012, med frist i begynnelsen av januar 2013. Sjøfartsdirektoratet oversendte de kommenterte høringsinnspillene samlet til uttalelse til Nærings- og handelsdepartementet i brev datert 8. mai 2013. Nærings- og handelsdepartementet ba Sjøfartsdirektoratet i brev datert 5. juli 2013 å finne løsninger gjennom dialog med næringen. De her foreslåtte endringene er kommet som et resultat av en dialog med Norges Fiskarlag, der Norges Fiskarlag i brev datert 18. oktober 2013 gir uttrykk for at de slutter seg til dette forslaget. Forslaget er oversendt departementet i brev datert 21. oktober 2013.

1. Bakgrunn for endringen

Sikkerhetsregelverket for norske fiskefartøy under 15 meter består i dag av en rekke forskrifter, og brukerne av regelverket har i lengre tid gitt uttrykk for at det er vanskelig å orientere seg i hvilke krav som gjelder for det enkelte fartøy. Det samme ble også fremhevet av Statens havarikommisjon for Transport, seksjon for Sjø (SHT) i rapporten etter arbeidsulykken om bord på fiskefartøyet Bjørnar¹. Gjennom forskriftsforslaget blir nå 8 forskrifter slått sammen til én for denne flåtegruppen, noe som etter vårt syn vil gjøre det lettere å finne frem i regelverket. Videre har man sett et behov for en del endringer av regelverket (spesielt for fartøy over 8 meter).

Formålet med forskriften er å heve sikkerhetsnivået i flåten, samt å samle regelverket for den minste gruppen fiskefartøy slik at aktørene i næringen lettere skal kunne orientere seg i regelverket. Forskriften er i hovedsak en videreføring av eksisterende krav. Det som er nye krav er spesifisert i dette rundskrivet.

Det har gjennom mange år vist seg at det å være fisker i den minste fiskeflåten innebærer en høy risiko for liv og helse, og fiskeryrket blir ofte karakterisert som Norges farligste yrke. Det er ved forskriften gjennomført enkelte innstramminger i regelverket for å redusere denne risikoen. Dette er innstramminger som først og fremst berører flåtegruppen under 10,67 meter største lengde. Innstramminger vil medføre kostnader for den enkelte fartøyeier.

¹ SHT rapport Sjø 2009/03 – Sikkerhetstilråding 2009/12

Totalt var det ca 5 900 norske fiskefartøy under 15 meter da det første forslaget til ny forskrift ble sendt ut på høring. Av disse er ca 4500 under 10,67 meter hvorav 500 er under 6 meter største lengde. Mellom 6 og 8 meter er det ca. 1600 fartøy, mellom 8 og 9 meter er det ca. 900 fartøy og mellom 9 og 10,67 meter er det ca. 1500 fartøy.

Fiskeflåten under 15 meter er en variert flåte, og en flåte som ikke har sertifikat fra Sjøfartsdirektoratet. En stor grad av fartøyene er sjarker med kun én mann om bord, mens det er mer vanlig med flere manns besetning i fartøygruppen fra 10,67 til 15 meter. Flåtegruppen under 10,67 meter er igjen veldig differensiert med en blanding av helt åpne og mer eller mindre lukkede fartøy, det siste spesielt for fartøy under ca. 8 meter største lengde.

En gjennomgang av ulykkesstatistikkene for fiskefartøy viser at en stor del av ulykkene skjer i flåtegruppen over 8 meter og særlig i den delen av flåten som er under 10,67 meter største lengde.

Både Statens Havarikommisjon for Transport (SHT) og tidligere den faste havarikommisjonen for ulykker i fiskeflåten har påpekt behovet for en revisjon av regelverket, blant annet på bakgrunn av ulykkesomfanget i flåtegruppen.

For fartøyene under 10,67 meter har Sjøfartsdirektoratet siden 2005 kartlagt sikkerhetsstandarder i flåten med spørreskjema og uanmeldte tilsyn, og denne kartleggingen har avdekket at store deler av flåten har omfattende mangler i forhold til krav som blir stilt i sikkerhetsregelverket.

Vi vil i det følgende kort gjøre rede for regelendringene og begrunnelsen for disse, samt hvilke konsekvenser dette medfører. Vi vil også oppsummere høringsinnspillene i de to høringsrundene. Det vises for øvrig til vedlagte matrise over høringsinnspill og Sjøfartsdirektoratets kommentarer til disse.

2. Nærmere om endringene

Kontrollordning

Forskriftsforslaget innebærer at ordningen med krav om kontroll ved godkjent foretak utvides til også å omfatte flåtegruppen fra 8 til 10,67 meters største lengde.

Fartøy i gruppen fra 8 til 9 meter skal gjennom en førstegangskontroll hos godkjente kontrollforetak. Deretter skal det kun gjennomføres egenkontroller for fartøy av denne størrelsen, med mindre det gjøres vesentlige endringer med fartøy som endrer på forutsetningene for godkjennelsen og dermed betinger ny kontroll. Kontrollene skal først og fremst sikre at sikkerhetsmessige krav til fartøyene er oppfylt.

Fartøy fra 9 - 10,67 meter skal gjennomføre en førstegangskontroll hos godkjente kontrollforetak, deretter periodiske kontroller med 5 års kontrollintervaller, mens fartøy i gruppen 10,67 til 15 meter største lengde har 2,5 års kontrollintervaller som det er i dag. Forslaget innebærer at ca. 2 400 nye fartøy blir underlagt krav om førstegangskontroll og at nærmere 1500 flere fartøy blir underlagt krav om periodisk kontroll.

Kravet om kontroll for nye fartøy fra 8 til 10,67 meter blir faset inn 1. juli 2014. Kravet om kontroll for eksisterende fartøy fra 8 til 10,67 meter blir faset inn over en periode fra 1. januar 2016 til 1. januar 2021, avhengig av byggeår. Uavhengig av byggedato kommer kravene i kapittel 9 om kontroll og dokumentasjon til anvendelse for fartøy med største lengde 8 til 15 meter fra 1. januar 2016 for alle fartøy som skal operere i fartsområde Bankfiske I og 1. januar 2019 for alle fartøy som skal operere i fartsområde kystfiske.

Fiskefartøy under 10,67 meter er i dag ikke underlagt krav om periodiske kontroller, men er gjenstand for uanmeldte tilsyn.

Flåtegruppen mellom 10,67 og 15 meter blir kontrollert regelmessig hver 30. måned av foretak som er godkjente av Sjøfartsdirektoratet. Kontrollen skjer ved verifikasjon av dokumentasjon og ved inspeksjon av fartøyene på bakgrunn av sjekklister utarbeidet av Sjøfartsdirektoratet, og fartøyene får utstedt en fartøyinstruks med informasjon om begrensinger på bruk av fartøyet når kontroll er gjennomført. Fartøyinstruksen skal være gyldig og finnes tilgjengelig om bord for at et fartøy i den aktuelle flåten kan operere lovlig.

Flere av de alvorligste ulykkene de siste årene har vist seg å være direkte relatert til manglende oppfylging av sikkerhetsmessige krav. Av Sjøfartsdirektoratets ulykkestall går det også frem at fartøy som er underlagt periodisk kontroll har færre totalhavariulykker.

Statens havarikommisjon for transport – sjøfart har siden opprettelsen i 2008 gjennomført undersøkelse av flere ulykker i fiskeflåten, og flere av rapportene har inneholdt sikkerhetstilrådingen om å utvide kontrollgrensen til også å gjelde fartøy under 10,67 meter største lengde.

Det har ved utarbeidelse av forskriften blitt vurdert å legge opp til en kontrollordning ned til 6 meter, og det har blitt vurdert å legge opp til periodisk kontroll for alle fartøy over denne størrelsen. Ved å sette grensene for førstegangskontroll på 8 meter og periodisk kontroll på 9 meter får man etter Sjøfartsdirektoratets vurdering kontrollert den delen av flåten som har vært mest ulykkesutsatt. Denne delen av flåten har i større grad drift hele året og den har dermed også et bedre økonomisk grunnlag til å bære kostnadene ved innføring av kontroll.

For fartøy mellom 8 og 10,67 meter som er bygget før 1. januar 1992 var det ikke konkrete konstruksjonsmessige krav til bygging av fartøyene, men fartøyene ble ofte bygget på bakgrunn av byggeskikk, erfaring og kunnskap. Av den grunn vil det for mange eldre fartøy ikke være dokumentasjon på bygging og utførelse. Det legges ikke opp til at det for disse fartøyene skal fremlegges detaljert dokumentasjon som viser hvordan fartøyene er bygd opp. Direktoratet finner heller ikke at dette er svært vesentlig på grunnlag av at årsakene til de fleste av de mest alvorlige ulykkene i denne flåtegruppen og som har medført tap av fartøy og menneskeliv ikke er relatert til konstruksjonsmessig svikt. For disse eldste fartøyene legges det derfor opp til en mindre omfattende kontroll av selve fartøyet, men kontrollen vil likevel rette fokus mot en del konstruksjonsmessige forhold, som å sikre drenering av dekk og at oppdriftsgivende volumer er tilfredsstillende sikret mot vanninntrengning, forhold som er helt avgjørende for å ivareta tilfredsstillende stabilitet og flyteevne.

Det finnes nå 12 foretak som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet for kontroll av fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter største lengde, og ytterligere ett som ventes å bli godkjent før utgangen av 2013. Flere av disse har underleverandører/kontorer. Totalt vurderes deknningen langs kysten å være tilfredsstillende. Videre vil en utvidelse av kontrollordningen trolig medføre at det vil være mer attraktivt å bli godkjent foretak, slik at deknningen vil styrkes ytterligere.

Nye krav som følger av forskriften blir innført samtidig med at kontrollordningen blir innfaset blir.

Stabilitetsberegninger

Det enkeltstående tiltaket som etter Sjøfartsdirektoratet sitt syn vil bidra til å heve sikkerhetsstandarden i flåten mest og som vi mener vil være svært viktig for å begrense antall kantringsulykker, er innføring av krav til stabilitetsberegninger på fartøy med største lengde 8 til 10,67 meter bygget før 1. januar 1992.

SHT har ved gjentatte undersøkelser² av forlis for fartøy under 10,67 meter funnet at for dårlig stabilitet og manglende stabilitetsberegninger var årsak til hendelsen. Fiskeren har dermed også manglet kunnskap om hvilke begrensinger fartøyet har for å kunne operere innenfor trygge marginer.

Flere av kantringsulykkene i denne flåtegruppen har skjedd som følge av for store vekter om bord. enten i form av for tung utrustning/redskap eller for mye last i rommet og/eller på dekk, noe som har ført til at fartøyet ikke har hatt den stabiliteten som var nødvendig for å kunne operere trygt. Granskninger SHT har gjennomført har vist at flere av de fartøyene som har forlist har hatt stabilitetsmarginer som ligger langt under dagens minimumskrav. Granskningene til SHT har også vist at det at et fartøy har driftet i mange år uten uhell ikke er noen garanti for at fartøyet har nødvendige stabilitetsmarginer under vanlige driftsforhold. Når det ikke er utført stabilitetsberegninger på en båt er det ikke kjent hvorvidt fartøyet kan opereres innenfor trygge marginer med vekter som vil være aktuelle å benytte for en gitt driftsform.

Krav om stabilitetsberegninger for fartøygruppen 6 til 10,67 meter største lengde ble gjennom forskrift 15. oktober 1991 nr. 708 innført for fartøy bygget etter 1. januar 1992, men på grunn av at denne fartøygruppen ikke har vært underlagt krav om førstegangskontroll, mangler stabilitetsberegninger også på mange fartøy bygget etter denne datoen.

Stabilitetsberegningene skal, for fartøy over 8 meter, kontrolleres av godkjent foretak i forbindelse med gjennomføring av førstegangskontroll. For fartøy mellom 6 og 8 meter, som har vært underlagt krav om stabilitetsberegninger siden 1. januar 1992, stilles det ikke krav om at beregningene skal kontrolleres av godkjent foretak, siden disse fartøyene ikke inngår i kontrollordningen.

Ved eventuelle ombygginger som endrer forutsetningene for godkjenningen av stabilitetsberegningene må stabiliteten vurderes på nytt.

Når det skal utarbeides stabilitetsberegninger må informasjon om fartøyets skrogform innhentes, enten gjennom et eksisterende tegningsgrunnlag eller gjennom en oppmåling av fartøyet. Denne informasjonen blir lagt inn i et stabilitetsberegningsprogram sammen med informasjon om vekt og plassering av utstyr og utrustning på fartøyet. Dataprogrammet gir så informasjon om hvilke begrensinger fartøyet har for maksimale mengder last, dekkslast, utrustning og utstyr ved ulike lastetilstander, samtidig som tilstrekkelige marginer for å unngå kantring er ivarett. Resultatene av stabilitetsberegningene sammenstilles så på en svært enkel måte på en stabilitetsplakat som skal slås opp ombord. Fører av fartøyet har da, uten behov for spesiell kunnskap om stabilitet, kunnskap om hvor mye last og utstyr det maksimalt kan være om bord for å kunne operere fartøyet innenfor trygge marginer.

Kravet om innføring av stabilitetsberegninger for fartøy under 10,67 meter bygget før 1. januar 1992 er det forslaget til innstramming av regelverket for fartøy under 15 meter som har blitt møtt med størst motstand fra næringen. Bakgrunnen er at dette er et tiltak som medfører en ikke ubetydelig engangskostnad. Se nærmere redegjørelse om kostnader nedenfor.

² SHT rapport Sjø 2012/14 Ariel, Sjø 2012/02 Holmen, 2011/02 Monika IV og 2009/05 Marina

Sjøfartsdirektoratet har i arbeidet med utarbeidelse av forskriften vurdert om det finnes alternative forenklete metoder som i samme grad kan bidra til en sikrere flåte.

Alternativ til stabilitetsberegninger

Når det gjelder spørsmålet om alternativ til stabilitetsberegninger, er direktoratets klare vurdering at det ikke finnes noen egnet forenklet metode.

Som en del av diskusjonen med næringen omkring alternativ til stabilitetsberegninger har blant annet en såkalt forenklet krengeprøve blitt vurdert. Svakheten med slike forenklete prøver er at de gir svært begrenset og usikker informasjon om et fartøys stabilitet sammenlignet med ordinære stabilitetsberegninger som bygger på et nøyaktig underlagsmateriale. En forenklet krengeprøve gir kun en svært begrenset og omtrentlig informasjon om stabiliteten til et fartøy i den tilstanden som fartøyet har når prøven foretas og kun ved små krengevinkler. En får ikke noe informasjon om stabiliteten til et fartøy ved andre aktuelle lastetilstander et fartøy kan ha, og en fanger generelt ikke opp hvordan stabiliteten til et fartøy er når det krenses til større krengevinkler eller ved hvilke krengevinkler fartøyet kantrer. Det vil si at det generelt vil være stor uvisshet omkring stabiliteten til mange fartøy når de under normal drift blir utsatt for større krengevinkler pga. bølger, vær og vind.

Vi er også av den formening at ettersom resultatet av en slik prøve er beheftet med stor usikkerhet kan det medføre en falsk trygghet i det at et fartøy tilsynelatende kan ha tilstrekkelige stabilitetsmarginer i henhold til resultater fra en slik prøve mens fartøyet i realiteten ikke har god stabilitet. Sjøfartsdirektoratet vil også bemerke at en forenklet krengeprøve også medfører kostnader for den enkelte fartøyeier.

Forenklet krengeprøve var tillatt benyttet som alternativ til stabilitetsberegninger på mindre fiskefartøy i perioden 1983 til 1992. Etter den tid har det ikke vært tillatt for nye fartøy. Fra 1. januar 1992 kom det krav om stabilitetsberegninger for nye fiskefartøy fra 6 meter største lengde, og i perioden 1998-2003 fikk alle eksisterende fiskefartøy med største lengde over 10,67 meter største lengde, som ikke hadde stabilitetsberegninger fra før, krav om å utarbeide stabilitetsberegninger, herunder de fartøy som hadde forenklet krengeprøve.

Sjøfartsdirektoratet har i forbindelse med arbeidet med forskriften hatt kontakt med mange konsulentfirmaer som utfører stabilitetsberegninger for å klarlegge hva den faktiske kostnaden ved gjennomføring av stabilitetsberegninger medfører, og vi har i denne forbindelse erfart at dette er et område hvor kostnaden varierer stort mellom konsulentene.

Norges Fiskarlag har i sitt arbeid med forskriften initiert et forskningsprosjekt for å se på alternative måter å kartlegge fartøyets stabilitetsmessige begrensninger på.

Sjøfartsdirektoratet mottok den 19. november 2013 prosjektrapport³ fra SINTEF Fiskeri- og havbruk. Rapporten inneholder en oversikt over flåten, gjør rede for ulykkesbildet/ulykkesårsaker og beskriver fire alternative metoder for forenklet stabilitetskontroll. De fire metodene innebærer alle at det gjøres en svært forenklet kontroll av stabiliteten til et fartøy sammenlignet med ordinære stabilitetsberegninger. Metodene gir imidlertid begrenset informasjon om fartøyets stabilitet og resultatene er beheftet med usikkerhet, bl.a. fordi vurderingene er gjort uten at linjetegning og beskrivelse av fartøyets skrog foreligger. I tillegg er det gjort undersøkelser omkring kostnaden med gjennomføring av oppmåling og stabilitetsberegninger på fiskefartøy, og i rapporten anslås disse kostandene til å være omkring 35-45 000 kroner for oppmåling av skrog og nødvendige stabilitetsberegninger. Dersom det

³ SINTEF rapport, Halvard L. Aasjord og Birger Enerhaug: Stabilitet og stabilitetsmarginer for mindre fiskefartøy

nødvendige tegningsgrunnlaget foreligger for fartøyet, vil kostnaden være mellom 10 000,- til 15 000,- kroner lavere.

Rapporten viser ulykkesstatistikken for den aktuelle flåtegruppen over tid, hvor kantringsulykker for flåten under 10,67 meter har økt noe i siste periode.

Tre av metodene innbefatter at det må brukes kran og diverse tilleggsutstyr som må leies inndersom prøven ikke kan gjennomføres på et sted hvor det er tilgang til kran og nødvendig utstyr. Også dette vil medføre kostnader for rederiet.' Ut fra en kost-nyttevurdering anbefales det i rapporten en rulleprøve på fartøy i havn.

Direktoratet er av den oppfatning at det i rapporten ikke fremkommer nye momenter i forhold til forenklete metoder som gjør forenklete metoder mer aktuelle som alternativ til fullstendige stabilitetsberegninger.

Sjøfartsdirektoratet skal sammen med Norges Fiskarlag og andre aktører jobbe sammen for å legge til rette for at næringen (konsulenter og godkjente foretak) tar i bruk nye og mer effektive løsninger for oppmåling av fartøy, samt utarbeidelse av linjetegninger og stabilitetsberegninger.

Direktoratet har etter siste høringsrunde, for å komme næringen i møte, valgt å foreslå at eksisterende fartøy, bygget før 1. januar 1992, som opererer i fartsområde fjordfiske gis en utvidet frist med å få utarbeidet stabilitetsberegninger, bortsett fra fartøy som fisker med not og som tar om bord fangsten. Grunnen er at denne flåtegruppen er vurdert å ha et noe dårligere økonomisk grunnlag. Det gis for denne fartøygruppen frist med utarbeidelse av stabilitetsberegninger til 1. januar 2020 for fartøy med største lengde 10,67 til 15 meter, til 1. januar 2021 for fartøy med største lengde 9 til 10,67 meter og 1. januar 2022 for fartøy med største lengde 8 til 9 meter.

Radio

Forskriften endrer noen krav til radioutstyr, men dagens virkeområde i ulike fartøy som skal ha radioutstyr om bord blir ikke endret.

Mulighet for alarmering

Sjøfartsdirektoratet har i forskriften foreslått å endre på eksisterende krav til radioutrustning for å tilpasse dem til det globale maritime nød- og sikkerhetssystemet (GMDSS), og dermed bidra til at sikkerheten til både fiskefartøy og andre fartøy blir bedre. Dette innebærer at et fartøy skal ha radioutstyr om bord som gir mulighet til å alarmere landstasjon i en eventuell nødsituasjon basert på hvilket utstyr som kan «bære» en slik alarmering fra det området fartøyet faktisk er i. Videre stilles det for fartøy som skal operere i områder utenfor fjordfiske krav til en sekundær alarmeringsmulighet basert på de samme kriteriene.

I dag er kravene til radioutstyr for fiskefartøy mindre enn 15 meter ikke basert på at det skal være mulig å oppnå kontakt med en kystradiostasjon i alle områder fartøyet befinner seg, og for fiskefartøy mindre enn 10,67 meter samt fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter i fartsområde mindre enn bankfiske 1 er det i dag ikke krav om noen sekundær alarmeringsmulighet. Dette innebærer at enkelte fartøy, som kun har VHF-radio om bord, kan operere utenfor et område der de har mulighet for å alarmere direkte til land dersom det skulle være behov for akutt bistand, uten å bryte gjeldende regler. I andre tilfeller kan dagens regelverk kreve utstyr som ikke er nødvendig for å ha denne muligheten, noe som kan være tilfellet for fartøy mellom 10,67 og 15 meter som opererer i bankfiske 2 i områder av Nordsjøen der dekning for VHF med DSC fra kystradiostasjoner strekker seg langt inn i bankfiske 2.

Maritim VHF

For det minste radiodekningsområdet⁴ vil det kreves en maritim VHF, som det er krav om i dag, men i tillegg må VHF-en ha mulighet for å sende digitale meldinger i forbindelse med nød, sikkerhet og hastetraffikk, såkalt DSC-meldinger (digital selective calling). I dag stilles det ikke krav om DSC for fiskefartøy mindre enn 15 meter største lengde.

DSC-meldinger utløses ved å aktivere en alarmknapp på apparatet i fem sekunder, og alle kyststasjoner og fartøyer innenfor rekkevidde av radioen får øyeblikkelig informasjon om hvem som sendte meldingen⁵ og fartøyets posisjon (apparatet må kobles til en posisjonsmottaker, f.eks. GPS).

Meldingen vil komme frem til kystradiostasjoner og andre fartøyer som har DSC-mottakere uten forsinkelser.

Er det en hendelse som ikke er «akutt» kan operatøren velge bestemte meldinger som er forhåndsprogrammert i radioen, og som i tillegg til alarmeringen forteller hvilken hendelse det gjelder. I forbindelse med utsending av viktig informasjon, som f.eks. navigasjonsvarsel, værmeldinger m.v. annonseres dette gjerne med DSC-meldinger fra kystradiostasjoner, slik at mottakerne ikke behøver å stille inn sin VHF-radio på riktig kanal for å motta slik informasjon.

MF-radio

For det radiodekningsområdet som ligger utenfor VHF-rekkevidde fra landstasjon vil det kreves en MF⁶-radio med DSC.

I dag stilles det krav om MF-radio (uten DSC) for fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter største lengde som skal ha fartøyinstruks for større fartsområde enn bankfiske 1. Sjøfartsdirektoratet legger nå opp til at det vil være fartøyets radioutstyr som skal være begrensende for hvor langt ut fra kysten et fartøy kan gå. Radiodekningsområde og fartsområder er ikke sammenfallende. I noen områder ligger Bankfiske 1 i radiodekningsområde A2, mens i områder som i Nordsjøen ligger store deler av Bankfiske 2 i radiodekningsområde A1. Slik kravene er i dag må en rekke fartøyer som opererer i bankfiske 2 i bl.a. Nordsjøen, og som er innenfor det minste radiodekningsområdet, ha utstyr som ikke er nødvendig for å kunne sikre kontakt med landstasjon i tilfelle en nødsituasjon skulle oppstå. Dette fordi områder av Nordsjøen har dekning for VHF med DSC fra kystradiostasjoner som strekker seg langt inn i bankfiske 2. Forslaget innebærer at et fartøy som kun skal operere innenfor radiodekningsområde A1 ikke trenger å ha mellombølgeradiostasjon. Forskriften innebærer således en lettelse på dette området. DSC-funksjonaliteten vil i prinsippet være de samme som for VHF-radio med DSC, slik som beskrevet ovenfor.

Friflyt nødpeilesender

I tillegg til DSC-funksjon på VHF-radioen krever forskriften at alle fiskefartøyer med radioutstyr skal ha en såkalt friflyt nødpeilesender, som ved et ev. forlis utløses og aktiveres automatisk slik at en nødalarm sendes ut med informasjon om fartøyets identitet og posisjon. Dette som en sekundær alarmeringsmulighet i fall et forlis skjer så hurtig at det ikke er tid til, eller andre forhold forhindrer mannskaper fra, å sende nødmelding på annen måte. SHT har kommet med tilråding om at det vurderes å innføre krav til å ha nødpeilesender som i tillegg til varsling også avgir posisjonsinformasjon⁷. En slik varsling sendes via satellitt til en landbasert jordstasjon. En alarmering via en slik nødpeilesender skjer normalt hurtig, men i motsetning til alarmering via radio (VHF eller MF), er det noe forsinkelse i systemet dersom satellitten(e) som mottar signalet ikke samtidig har forbindelse med jordstasjon som skal motta signalene (gjennomsnittlig 45

⁴ Radiodekningsområde A1. Strekker seg fra ca. 30 til 50 nautiske mil fra kysten. Definert som et havområde innenfor radiotelefondekningen til minst én VHF-kystradiostasjon hvor kontinuerlig DSC-alarmering er tilgjengelig.

⁵ Maritime Mobile Stasjon Identifikasjon (MMSI). MMSI er et nifiret tallkode som identifiserer radiostasjonen/fartøyet.

⁶ Medium Frequency radio

⁷ Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2012/03T

minutter). Videre kan det under spesielle forhold hende at nødpeilesenderen ikke utløses, f.eks. dersom et fartøy ikke synker (f.eks. forlis på grunt vann eller kantring), eller dersom nødpeilesenderen blir sittende fast i hindringer slik at den ikke kommer opp til overflaten etter å ha blitt frigjort fra fartøyet. Vi er derfor av den formening at mulighet for hurtig alarmering ikke alene kan ivaretas av en friflyt nødpeilesender.

En friflyt nødpeilesender kreves i dag ikke for fiskefartøy mindre enn 10,67 meter eller fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter som opererer i fartsområde mindre enn bankfiske 2. Det er heller ikke krav om at en friflyt nødpeilesender skal kunne avgi posisjonsinformasjon.

Reservekraftkilde

Videre innfører forskriften krav om egen reserve energikilde for VHF-radio også om bord på fiskefartøy under 15 meter største lengde, bygget før 1. januar 1994, samt at det stilles minimumskrav til kapasiteten til denne. For et fartøy som utrustes for det minste radiodekningsområdet⁸ vil reservekraftkilden kunne være et vanlig marinebatteri. I dag er det for fartøy mindre enn 15 meter bygget før 1. januar 1994 og som kun har VHF, ikke krav til en egen energikilde/reservekraftkilde for radiostasjonen.

Inspeksjon av radioutstyr

Forskriften innfører krav om besiktelse/kontroll av radio på alle fartøy som har radiostasjon om bord, dette for å sikre at påbudt utstyr er om bord og at det fungerer slik det skal. Samtidig får en kontrollert at det finnes påkrevde lisenser for det utstyret som er om bord, samt at operatøren har de nødvendige kvalifikasjoner for å betjene utstyret. I forbindelse med utstyr som skal sende fartøyidentitet er det svært viktig at dette er korrekt registrert (lisens) slik at korrekt identitet er knyttet til utstyret. Etter endt kontroll blir det utstedt et sikkerhetssertifikat for radio som har gyldighet i 30 måneder i fartsområde bankfiske 2, og 60 måneder i fartsområde bankfiske 1 eller mindre.

Ingen fiskefartøy under 10,67 meter er i dag underlagt krav om sertifisering eller kontroll av radioutstyret. Det samme gjelder fiskefartøy mellom 10,67 og 15 meter som opererer innenfor fartsområde kystfiske (til ca. 12 nautiske mil fra grunnlinjen). Dette innebærer at ingen i dag har oversikt over om påkrevd radioutstyr er om bord, eller om radioutstyret som er om bord fungerer eller har påkrevde lisenser.

Personelle krav

En VHF-radio uten DSC kan betjenes av personell som har et VHF-sertifikat. En VHF-radio med DSC vil kreve minst et SRC (short range certificate), og et slikt sertifikat kan erverves enten ved bestått eksamen etter kurs eller selvstudie. VHF-sertifikat som er tatt i 2002 eller senere kan konverteres uten å avlegge ny prøve. Kompetansekravene vil bli tatt inn i riktig regelverk.

Redningsmidler

Kravene til redningsmidler endres slik at alle dekkede fartøy under 15 meter med en besetning på tre personer eller mindre skal ha redningsflåte som er produsert i henhold til en standard for redningsflåter beregnet for større lystfartøy på lengre turer.

Dette innebærer at det ikke stilles krav til å ha redningsflåte som er typegodkjent om bord i disse fartøyene. Imidlertid tar standarden som Sjøfartsdirektoratet ønsker å legge til grunn ikke høyde for at flåtene må kunne flyte opp dersom et fartøy synker, og vi har derfor tatt inn et krav om flyteegenskaper som må dokumenteres av produsent. Flyteegenskapene er helt avgjørende for at en redningsflåte skal kunne frigjøres ved hjelp av en hydrostatisk utløser, som frigjør flåten når

⁸ Radiodekningsområde A1. Strekker seg fra ca. 30 til 50 nautiske mil fra kysten. Definert som et havområde innenfor radiotelefondekningen til minst én VHF-kystradiostasjon hvor kontinuerlig DSC-alarmering er tilgjengelig.

den kommer ned på ca. fire meters dyp. Hydrostatisk utløser er pr. i dag ikke påkrevd for redningsflåter på fiskefartøy mindre enn 10,67 meter, men direktoratet velger å innføre et slikt krav for å sikre at redningsflåten frigjøres dersom et forlis skjer hurtig. Dette er også i henhold til SHTs tilråding⁹.

I henhold til dagens regelverk må alle fiskefartøy over 10,67 meter, samt mindre fiskefartøy som opererer i fartsområde utenfor kystfiske, ha om bord typegodkjent redningsflåte. Kravet til redningsflåter blir i så måte en lemping for de nevnte fartøyene, mens det for de øvrige fartøyene som ev. ikke har flåte som tilfredsstillende gitte kravene gis en frist på hhv. 24 måneder i kystfiske og 36 måneder i fjordfiske for å innfri kravene.

Dagens anledning til å benytte lettboat som redningsmiddel opphører. Dette fordi vi er av den formening at lettboat ikke er like bra som oppblåsbare redningsflåter. Det er til dels ikke mulig å vite sikkert om oppdriftskravene i forskriften er oppfylt siden det ikke finnes kravspesifikasjoner for en slik lettboat, og det har også vist seg vanskelig å kunne ha gode utsetningsløsninger slik at hurtig sjøsetting skal være mulig.

I forskriften legger vi opp til at intervallet for kontroll av redningsflåter økes fra 12 måneder til 24 måneder dersom produsenten tillater et slikt intervall. Dette vil etter vårt syn kunne bidra til å redusere servicekostnadene for denne type redningsmidler betraktelig.

Brannsikring

Det blir innført et krav om at alle fartøy skal ha minst to brannslukningsapparat på 6 kilo, og minst ett av disse skal plasseres utenfor maskinrom. Dette vil gi en bedre sikkerhet mot eventuell brann på fartøyene. Fartøy med styrehus eller innredning får dermed krav om et ekstra brannslukningsapparat. Kravet innføres for å kompensere for at fartøy under 10,67 meter ikke har krav om fast brannslukkingsanlegg.

På bakgrunn av høringsinnspill å utvides krav om branndeteksjonsutstyr for fartøy med lengde under 10,67 meter. Det foreslås at nye og eksisterende fartøy med lengde under 10,67 meter skal være utstyrt med minst en røyk- og en varmedetektor i maskinrom, minst en røykdetektor i oppholdsrom, og minst en røykdetektor i styrehus. Dette blir et enklere anlegg enn det som kreves for fartøy over 10,67 meter, men innebærer likevel en skjerping i forhold til eksisterende regelverk. For øvrig er bestemmelsene en videreføring av krav fra eksisterende forskrifter.

Elektro

Direktoratet senker, på bakgrunn av høringsinnspill fra bl. a. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, grensen for periodisk kontroll av det elektriske anlegget hvert 5. år senkes fra 10,67 til 9 meter. Kontroll av det elektriske anlegget foretas i dag av elektroforetak akseptert av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap på fartøy større enn 10,67 meter.

Sjøfartsdirektoratet mener at den sikkerhetsmessige gevinsten ved installasjon av branndeteksjonsutstyret, krav om ekstra brannslukker og periodisk kontroll av det elektriske anlegg må veie tyngre enn den relativt beskjedne merkostnaden dette medfører for næringen.

Fartsområdebegrensing

Fiskefartøy har gjennom fartssertifikat eller fartøyinstruks fått anledning til å operere i et maksimalt fartsområde, basert på konstruksjon og utrustning, og ettersom fartøy under 10,67 meter ikke har hatt krav til slike dokument, har det heller ikke vært noen slik begrensing for denne fartøygruppen. Denne manglende begrensingen har medført at fartøy under 10,67 meter har kunnet operere uhindret, mens større fartøy har måttet holde seg innenfor fartsområdet. Forskriften bestemmer nå at dekkede fartøy fra 8 til 10,67 meter maksimalt kan operere i

⁹ Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2009/28T

fartsområde Bankfiske 1 (til ca. 35 nautiske mil av grunnlinjen), men åpner for at dette kan utvides til 100 nautiske mil av grunnlinjen i perioden 15. mai til 30. september. Denne åpningen er et resultat av innspill fra enkelte av høringsinstansene, og gjør at det ikke legges hindringer for fartøy i den aktuelle fartøygruppen i fisket etter makrell og blåkveite. Videre blir det også presisert et maksimalt fartsområde for fartøy under 8 meter som ikke er gjenstand for kontroll og ikke får tildelt noen fartøyinstruks.

Andre forhold

Direktoratet har funnet det hensiktsmessig å presisere i forskriften at løsskott ikke tillates ved føring av fisk i vann. Dette blir etter gjeldende forvaltningspraksis allerede i dag tolket inn i de sikkerhetsmessige normer og gjelder uansett byggedato.

Direktoratet har funnet det nødvendig å presisere i en ny § 46 at det ikke er tillatt å ha redningsmidler om bord som ikke tilfredsstiller kravene i forskriften. Bestemmelsen tar ikke sikte på å regulere redningsmidler og annet utstyr om bord som ikke er nevnt i forskriften.

Forslagets § 79 om brovaktalarm åpner for at IMO standarden i Res. MSC. 128(75) kan brukes alternativt til forskriftens bestemmelser, for å tilpasse forskriften til eksisterende brovaktsystemer på markedet i dag.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser

Generelt

Gjennom høringsrundene har kritikken mot Sjøfartsdirektoratet sitt forskriftsforslag i stor grad omhandlet de økonomiske konsekvensene dette vil medføre for næringen. Det er på det rene at forskriften vil medføre kostnader for den enkelte fartøyeier, og vi har i prosessen frem mot det endelige forslaget forsøkt å begrense kravene, og dermed kostandene, så mye som mulig, samt fordele de utover flere år. Etter vårt syn er deler av kritikken basert på uriktig grunnlag. Sjøfartsdirektoratet har i hele prosessen med forskriften forsøkt å kartlegge kostnadene ved forslaget, og vi vil i det følgende gjøre rede for dette.

Når det gjelder administrative konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet vil forskriften medføre at kontrollordningen utvides til å omfatte et betydelig større antall fartøy slik at direktoratet sannsynligvis vil få flere godkjente kontrollforetak å følge opp i forhold til revisjoner, innrapportering og veiledning.

Kontrollordning

Kontroll hos Godkjent Foretak medfører normalt en kostnad på 5 000 til 8 000 kroner i henhold til priser som Sjøfartsdirektoratet har innhentet fra godkjente foretak. Dette innbefatter da inspeksjon om bord på fartøyet, samt for- og etterarbeid.

Direktoratet legger til grunn at godkjente foretak vil håndtere det økte antallet fartøy. Det er pr. i dag allerede en betydelig overkapasitet i de godkjente foretakene, blant annet fordi mange foretak har søkt om og er blitt godkjent som en følge av forventninger om at kontrollordningen blir utvidet. Videre legger vi til grunn at den lange innfasingstida også vil bidra til å sikre at det er god kapasitet til å håndtere det økte antallet fartøy som skal kontrolleres.

Stabilitetsberegninger

Kostnader knyttet til oppmåling (de fartøy som det ikke finnes tegninger av må måles opp) og gjennomføring av stabilitetsberegninger er det området der kostandene har variert i størst grad, med et spenn fra 20 000 og opp til 120 000 kroner. Vi har i våre vurderinger valgt å holde oss til en sum på 35 – 45 000 kroner, da dette var kostnaden de fleste av firmaene vi hadde kontakt med opplyste som en aktuell pris. Den nevnte SINTEF- rapporten bekrefter dette anslaget. Vi legger til grunn at hele jobben med oppmåling av fartøy på slipp, utarbeidelse av en linjetegning (en

tegning som gir en geometrisk beskrivelse av et fartøy), avholdelse av krengeprøve og utarbeidelse av stabilitetsberegninger normalt lar seg gjennomføre i løpet av 5 virkedager, pluss minus 10 timer. Det er også mulig å redusere kostnadene til oppmåling og utarbeidelse av stabilitetsberegninger ved at dette forenkles i forhold til i dag. Sjøfartsdirektoratet har blitt kontaktet av firma som vil se på hvordan prosessen med oppmåling og utarbeidelse av tegningsunderlag kan forenkles for å kunne gjøre dette mer effektivt og rimeligere.

Når tegningsunderlag finnes fra før vil kostnaden kunne bli redusert, anslagsvis tilsvarende ca. 10-15 timer.

Sjøfartsdirektoratet har i dialogen med Norges Fiskarlag sagt at vi vil jobbe sammen for å legge til rette for at næringen tar i bruk nye og mer effektive løsninger for oppmåling av fartøy, samt utarbeidelse av linjetegninger og stabilitetsberegninger. Sjøfartsdirektoratet er hovedansvarlig for dette.

Radio

På kravene til radio må man skille mellom de som får krav til utstyr for område A1 og de som får krav til utstyr for område A2. For fartøy som utelukkende opererer i radiodekningsområde A1 vil de nye kravene innebære kostnader på opp mot ca. 40 000 kroner dersom alt utstyr må skaffes og monteres nytt. For fartøy som opererer i radiodekningsområde A2 vil de nye kravene innebære kostnader på opp mot ca. 140 000 kr. Direktoratet vil imidlertid bemerke at eksisterende fartøy i stor grad kan benytte den antenneutrustning som allerede er montert og at den reelle investeringskostnaden derfor for mange fartøy blir vesentlig lavere. Forskjellen i innkjøpsprisen på en VHF radio med / uten DSC funksjon er i dag svært liten.

Direktoratet vil påpeke at kravene til radioutstyr i forskriftens kapittel først kommer til anvendelse fra 1. januar 2025 for fartøy med største lengde under 8 meter og 10 år etter utstedelse av fartøysinstruks for fartøy med største lengde 8 til 10,67 meter. Dette bør gi rederne god tid til å innrette seg, samt planlegge og fordele kostnader etter det nye regelverket.

Øvrig

Kostnadene ved installasjon av pålagt ekstra branndeteksjonsutstyr og krav om ekstra brannslucker for fartøy under 10,67 meter vil beløpe seg på ca. 1000 kr totalt, mens den periodiske kontroll av det elektriske anlegg beregnes i gjennomsnitt å koste ca. 2000 - 3000 kroner. En ISO 9650 -1 sertifisert redningsflåte koster ca. 10 000 kr eksklusive moms.

Konklusjon

Det vedlagte forslaget til forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde er et resultat av et langvarig arbeid i Sjøfartsdirektoratet, og baserer seg på en vurdering av hvilke tiltak som må gjennomføres for å redusere risikoen i den aktuelle flåtegruppen, veiet mot konsekvensene disse tiltakene medfører. I denne vurderingen har vi lagt vekt på det store antallet alvorlige ulykker i flåtegruppen, de forhold SHT har avdekket som årsak til mange av ulykkene og hvilke tilrådinger som har kommet ut av disse undersøkelsene. Det er vår vurdering at risikoen i den aktuelle flåten er for høy og at mange av de alvorlige ulykkene kunne vært forhindrede med anerkjente og effektive tiltak. Sjøfartsdirektoratet mener at de foreslåtte tiltakene er det som må gjennomføres for å få risikoen ned på et akseptabelt nivå.

I vår vurdering legger vi også vekt på at det har vært kjent i næringen siden 2009 at vi ville komme med forslag om disse kravene, og næringen har da gjennom flere år hatt anledning til å forberede seg. Det er også slik at for eksisterende fartøy blir kravene innfasert over tid med de eldste fartøyene til slutt i innfasingsperioden.

4. Ikrafttredelse

Endringene trer i kraft 1. januar 2014.

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør

Vedlegg:

- 1) Forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde
- 2) Tabell over dato for innfasing av krav om kontroll, dokumentasjon og radioutstyr
- 3) Høringsmatriser med kommentarer etter første høring
- 4) Høringsmatriser med kommentarer etter andre høring