

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
1	DSB	Uteglemt "gjelder" - redigeringsfeil	(1.) Innspillet er tatt til følge. Ordlyden er endret.
2	Justisdepartementet (22)	<p>1) Opplistingen av classeselskapene tas ut.</p> <p>2) Metodisk kan ikke en definisjonsbestemmelse utformes slik som bokstav f. Det er også grunn til å stille spørsmål ved behovet for å skille mellom de ulike typene godkjenning. Er poenget at det stilles krav om den ene, andre eller tredje typen godkjenning, dvs. at utstyret skal være godkjent på en eller annen måte, og at det følger av andre regler hvilken måte den type utstyr skal godkjennes på? Eller er det slik at et og samme utstyr kan ha to eller alle tre godkjenningstypene og at det etter denne forskriften bare stilles krav om den ene? Det er bare i sistnevnte tilfelle behov for å skille. I motsatt fall vil det vel heller ikke være behov for å definere de ulike typene? Det vil da mao. være nok å skrive godkjent/typogodkjent i de enkelte bestemmelsene uten noen nærmere kommentar. Dersom det er nødvendig å definere hva som er en godkjenning, fordi det ikke følger av annet regelverk, er det grunn til å gi bestemmelsen en annen utforming. Er det ellers behov for begrepet "akseptert"? Dette er bare brukt i § 48 og inneholder vel en type godkjenning fra Sjøfartsdirektoratet? Er det behov for en egen betegnelse her, foreslår jeg at innholdet i definisjonen (komprimert) inntas i § 48.</p> <p>Definisjonene i bokstav b og e synes unødvendige.</p> <p>Definisjonen i bokstav c foreslås sløyfet, men slik at det for eksempel der fartøyinstruks brukes presiseres "fartøyinstruks med fartøydata og bruksbegrensninger".</p> <p>Definisjonen i bokstav d foreslås inntatt som en del av avgrensningen av virkeområdet for forskriften.</p> <p>Dersom dere gjør om slik at det ikke blir noen definisjon av de ulike typene godkjenning, synes det ikke lenger behov for en definisjonsbestemmelse. Definisjonen i bokstav a innarbeides da best som en egen bestemmelse om anerkjente klasseinstitusjoner.</p>	<p>(2.)</p> <p>1) Innspillet er tatt til følge.</p> <p>2) Definisjonsbestemmelsen er blitt endret i tråd med innspillet, slik at alternativene for godkjenning kommer tydeligere frem og innholdet er blitt komprimert.</p>
3	Norges	Videre er hval og sel ikke fisk, men sjøpattedyr	(3.) Innspillet er tatt til følge

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
	Fiskarlag (33)		
3	Justisdepartementet (22)	En dispensasjonsbestemmelse bør ikke gis videre omfang enn nødvendig og bør brukes med forsiktighet. Ut fra hensynet til forutsigbarhet og likebehandling, er det ønskelig at adgangen til å dispensere begrenses til konkrete tilfeller der behovet er reelt. Det er videre ønskelig at kriterier for når det kan dispenseres angis så langt det er mulig, se Lovteknikk og lovforberedelse side 49. Bestemmelsen bør utformes i tråd med dette. Paragrafen plasseres i kapittel 10.	(4.) Sjøfartsdirektoratet har presisert adgangen til unntak fra bestemmelsene ved å angi nærmere kriterier og samtidig tatt et alternativt for aksept av likeverdige løsninger
4	Norges Fiskarlag (33)	Norges Fiskarlag opptatt av at ikrafttreddelsen av regelverket blir utsatt. Bakgrunnen for det er at båteierne gjennom utsatte frister bedre kan tilpasse seg nytt regelverk og fordele kostnadene knyttet til dette over en lengre periode.	(5.) Fristene vil bli forskjøvet i tråd med ny ikrafttreddelsesdato.
4	Norges Kystfiskerlag (8) (37)	Det må generelt gis tilstrekkelig tid til implementering av nye krav — minimum 2-5 år for krav som medfører store økonomiske kostnader og/eller vesentlig oppdatering av utstyr og sertifisering.	(6.) Fristene vil bli forskjøvet i tråd med ny ikrafttreddelsesdato.
4	Justisdepartementet (22)	Hele den innledende bestemmelsen i § 4 om ikrafttreddelse foreslås flyttet til siste paragraf.	(7.) Innspillet er tatt til følge.
5	Nordland fylkes fiskarlag (30)	1) Fiskarlaget mener at en omfattende kontroll utført på små fartøy av godkjent foretak ikke er hensiktsmessig verken ut fra et sikkerhetsmessig synspunkt eller ut fra et kostnadsaspekt. Det bør i stedet, for fartøy under 10,67 meter etableres en egenkontrollordning og med stikkprøve-kontroll fra Sjøfartsdirektoratet. 2) Det direktoratet legger opp til i forskriften er en oppblomstring av nye godkjente foretak som skal betales av fiskerinæringen. Fiskarlaget kan ikke se at en kontroll om bord av representant fra et godkjent foretak er en avgjørende faktor forhold til sikkerheten.	(8.) 1) Ut fra erfaringer fra uanmeldte tilsyn og ulykkesstatistikk har det vist seg at de fartøy som er underlagt periodiske kontroller holder en høyere sikkerhetsstandard og er mindre representert i forhold til alvorlige ulykker enn mindre fartøy som ikke er underlagt periodisk kontroll. 2) Sjøfartsdirektoratet har ingen annen agenda enn å høyne sikkerhetsnivået. Sjøfartsdirektoratet er fortsatt av den oppfatning at kontroll om bord, av en bemyndiget person, er en avgjørende faktor for sikkerheten.
5	Norges Fiskarlag (33)	Foreslår en endring fra 30 til 36 måneder fordi man dermed vil kunne unngå at kontrollen må utføres i sesong hvor fisket pågår.	(9.) Det er ikke noe i veien for å ta kontrollen etter for eksempel 24 måneder for å unngå at kontrollen må utføres i sesong hvor fisket pågår.
5	Polarko	Endret virkeområde foreslått...mindre fartøy, se	(10.)

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
	nsult (21)	forslag i høringsuttalelsen.	Sjøfartsdirektoratet vil ikke endre virkeområdet i forhold til det som opprinnelig ble foreslått.
5	Justisdepartementet (22)	<p>Det er uklart for oss hva som menes med begrepene "Fullstendig kontroll ved godkjent foretak" "Periodisk forenklet kontroll ..." og "Annen kontroll ..." Dersom begrepene har et helt presist innhold, kan det være grunn til å vurdere å angi hva som menes med hver av dem.</p> <p>I bestemmelsens fjerde ledd første punktum fremgår at kontroll skal utføres slik det går fram "av kontrollskjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet". Avhengig av innholdet i kontrollskjemaet vil dette i seg selv kunne være en forskrift. Det er derfor grunn til å vurdere om skjemaet bør inntas som vedlegg til forskriften. For øvrig er det vanskelig å forstå om punktene i første ledd delvis overlapper hverandre. Det er uklart når den ene, andre og tredje typen kontroll kreves etter første, andre og tredje ledd. Andre ledd er utformet med punkttopstilling uten at innholdet i bokstav b er knyttet til den innledende teksten, slik at leddet ikke er egnet for punkttopstilling. Paragrafen foreslås klargjort ved en omfattende omarbeiding. Se vedlagte forslag.</p>	(10a.) Paragrafen er omarbeidet med sikte på å gjøre innholdet lettere tilgjengelig for brukeren.
6	Maritime & Marine Center (3)	Reders egenkontroll - hvem kontrollerer egenkontrollen?	(11.) Dette er en egenkontroll som eventuelt kan overprøves ved uanmeldt tilsyn.
6	Polarkonsult (21)	Reders egenkontroll - foreslås å utgå - se merknad § 5	(12.) Dette er en egenkontroll som eventuelt kan overprøves ved uanmeldt tilsyn.
6	Cefor (34)	Ordlyden bør være i aktiv form.	(13.) Sjøfartsdirektoratet har gjennomgått forskriften og forsøkt i størst mulig grad å benytte aktiv form i ordlyden.
6	Justisdepartementet (22)	I første ledd sies det at det skal foretas årlig egenkontroll i samsvar med skjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. Som nevnt i kommentaren til § 5 kan slike skjemaer lett måtte regnes som forskrift, slik at de bør vedtas som del av selve forskriften.	(13a.) Sjøfartsdirektoratet velger en løsning der forskriften henviser direkte til skjema på Sjøfartsdirektoratets internettsider. Sjøfartsdirektoratet anser det som upraktisk å ta skjema med som en del av forskriften, da innholdet endres. Skjemaene inneholder imidlertid ikke krav utover de som følger direkte av forskriften.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
8	Maritime & Marine Center (3)	Egenkontrollen skal forevises for senere kontroll - hvilken senere kontroll?	(14.) Dette kan for eksempel være uanmeldt tilsyn.
8	Norges Fiskerilag (33)	For fartøy under 8 meter, og til dels også for fiskefartøy over 8 meter, er «laste- og losseinnretninger» helt fraværende, eller særdeles begrenset, og Fiskerilaget finner det derfor unødvendig at det skal føres egen bok over dette. Forhold knyttet til dette kan føres i dekkdagboken.	(15.) Forskriften som regulerer laste og losseinnretninger stiller eksplisitt krav om en kontrollbok. Det stilles ikke krav om føring av dekkdagbok for fartøy med en bruttotonnasje på mindre enn 50. Det er hensiktsmessig at sakkyndige personer kan forholde seg til enhetlig dokumentasjon på alle typer fartøy.
8	Fiskeridirektoratet (35)	<p>1) For å kunne ivareta praktisk gjennomføring av den planlagte dokumentkontroll som Fiskeridirektoratet skal gjennomføre ved sin behandling av søknader om ervervstillatelse og innføring av fartøy i merkeregisteret, foreslås det at gyldig fartøyinstruks med opplysninger om fartøyets lengde, bredde m.v. også skal oppbevares om bord for fartøy mellom 8 og 9 meter. Dokumentasjonen bør også inneholde opplysninger som kan identifisere fartøyet (kjenningssignal).</p> <p>2) Sjøfartsdirektoratet foreslår videre at forskrift av 15. oktober 1991 nr. 708 om bygging og utrustning av fiske- og fangstfartøy fra 6 meter og opptil 15 meter største lengde skal oppheves. Krav i § 10 om at fartøy fra 6 til 10,67 meter største lengde som har nordisk godkjennelse skal ha godkjenningsdokument om bord vil da falle bort og tilsvarende er ikke foreslått i den foreslåtte § 8 i ny forskrift. Likeledes vil krav om byggebekreftelse for fartøy i denne størrelse som ikke har nordisk godkjennelse også falle bort, uten at tilsvarende er tatt med i forslaget til ny forskrift. For å kunne ivareta praktisk gjennomføring av den planlagte dokumentkontroll som Fiskeridirektoratet skal gjennomføre ved sin behandling av søknader om ervervstillatelse og innføring av fartøy i merkeregisteret, foreslås det derfor at det for fartøy fra 6 meter største lengde opp til 8 meter største lengde settes krav til at det skal være dokumentasjon om bord minst tilsvarende det som er i dagens forskrifter. Fiskeridirektoratet foreslår videre at</p>	(16.) 1) Det er ikke ønskelig å senke grensen for fartøyinstruks. Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide et kontrollskjema som inneholder de opplysninger om fartøyets dimensjoner og identitet. 2) Sjøfartsdirektoratet foreslår at bestemmelsene i tidligere kapittel 2 (kapittel 9 i det nye forslaget) deles inn etter fartøystørrelse for å gjøre det mer oversiktlig. Krav vedrørende byggebekreftelse i byggeforskrift 1991 nr. 708 må videreføres for fartøy fra 6-8 meter (tatt inn i nytt forslaget § 99). For fartøy fra 8 til 9 m og 9-10,67 m må dagens ordning med byggebekreftelse videreføres inntil førstegangs kontroll er gjennomført.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		<p>denne dokumentasjonen bør være på et godkjent formular, at opplysningene skal være godkjent av Sjøfartsdirektoratet eller av godkjent foretak og at det går frem av denne at fartøyet tilfredstiller de nødvendige krav i den foreslåtte forskrift § 10 (byggekrav). Dokumentasjonen bør også inneholde opplysninger om fartøyets største lengde og opplysninger som kan identifisere fartøyet (kjenningssignal).</p>	
8	DSB (24)	<p>Det vises til DSBs forslag til en ny ordlyd. Den foreslåtte tekst impliserer at alle fartøy fra 8 til 15 meter skal gjennomgå en 5-årlig periodisk kontroll og en førstegangskontroll ved en akseptert virksomhet slik vi foreslår i § NY. Dette gjelder både for anlegg over og under 50V. Dessuten skal fartøy fra 6 inntil 8 meter utføre kontroll ved installatør og få installasjonsbevis. Vi vurderer det dit hen at fartøy mellom 6 inntil 8 meter i all hovedsak har anlegg under 50V med mindre 230V forsyning fra land. For øvrig vil teksten gi DSB anledning til selv å utføre kontrollen dersom en finner dette nødvendig eller at akseptert virksomhet ikke er tilgjengelig i rimelig geografisk nærhet. I så henseende vil kontroll og utstedelse av tilsynserklæring erstatte installasjonsbevis eller kontrollskjema.</p>	<p>(17.) Sjøfartsdirektoratet har innarbeidet innspillet i en ny § 94 om kontroll av fartøy, § 97 om kontroll av det elektriske anlegget ved akseptert elektroforetak og § 99 om dokumentasjon om bord på fartøyet.</p>
9	DNV (36)	<p>Det mangler punktum etter 1. ledd § 9. 1. ledd står det at kapitlet gjelder for fartøy over 6 meter bygget etter 1. januar 1992. Det finnes en rekke enkeltparagrafer i kapitlet som gjelder fartøy bygget før denne dato, hvilket kan oppfattes som uklart.</p>	<p>(18.) Omformulering av virkeområdet tidligere § 9 (forslagets § 3): (1) Dette kapitlet gjelder for fartøy med største lengde 6 til 15 meter, bygget etter 1. januar 1992. (2) Fartøy bygget før 1. januar 1992 skal følge de krav til fartøyer som gjaldt på den tid</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
			<p>fartøyet ble bygget. Disse bestemmelser behøver likevel ikke håndheves strengere enn det som følger av denne forskrift så fremt sikkerhetsmessige normer blir ivaretatt.</p> <p>(3) Når et fartøy repareres, forandres eller ombygges i vesentlig omfang, skal fartøyet oppfylle kravene til nytt fartøy.</p>
10	Nordland fylkes fiskarlag (30)	<p>Fiskarlaget kan ikke akseptere at byggekrav gis tilbakevirkende kraft. Dersom en anerkjent klasseinstitusjon har etablert et krav etter at fartøyet er bygd, kan dette nye kravet ikke gjøres gjeldende for et fartøy bygd før det etablerte kravet. Det vil virke helt urimelig og vil ikke bli oppfattet som særlig rasjonelt.</p> <p>Fiskarlaget kan heller ikke akseptere at fartøy som er bygd før Nordisk Båtstandard ble innført skal være konstruert, dimensjonert og utrustet i henhold til denne standarden. Det er standarden på byggetidspunktet som må legges til grunn.</p>	<p>(19.)</p> <p>Direktoratet har i forslaget til ny forskrift ikke foreslått at det skal utarbeides ny dokumentasjon for eldre fartøy (bygget før 1. januar 1992) utover dokumentasjon som er relatert til utarbeidelse av stabilitetsberegninger. Dokumentasjon som det pr. i dag er krav om må dog påregnes å bli fremlagt i forbindelse med kontroll hos Godkjent Foretak.</p> <p>Forslaget innebærer ikke at det er foreslått nye konstruksjonsmessige krav. Fartøy som er bygget før 1. januar 1992 trenger ikke å tilfredsstille konstruksjonsmessige krav i Nordisk Båtstandard. Andre ledd i § 10 strykes (nåværende § 4).</p>
10	Norges Fiskarlag (33)	Som ovenfor i dok 30	(20.) Se kommentar nr. (19).
10	Cefor (34)	<p>Annet punktum er uklart. Er meningen med setningen at alternativt kan fartøyet være bygget i henhold til reglene til en klasseinstitusjon uten at den er klasset der? Hva menes med "anerkjent" klasseinstitusjon? Er det de klasseinstitusjoner som Sjøfartsdirektoratet har gitt fullmakt til å utføre kontroller på direktoratets vegne eller er det f. eks. de klasseinstitusjoner som er medlemmer i IACS?</p>	<p>(21.)</p> <p>Fartøyet kan alternativt dimensjoneres i henhold til regler fra anerkjent klasseinstitusjon. Anerkjent klasseinstitusjon er definert i § 2. Dette innebærer imidlertid ikke at fartøyet behøver å være klasset. Ordlyden i § 2 er revidert.</p>
10	DNV (36)	<p>1) I § 10 åpnes det for anvendelse av anerkjente classeselsapenes regler for byggekrav (klassestandard), som alternativ til Nordisk Båtstandard 1990 (NBS). DNV antar at hensikten med § 10. 2. ledd er at eventuelt alternativt regelverk til NBS skal følges fullt ut dersom dette er benyttet ved bygging av fartøy før 1. januar 1992 og etter 1. desember 1968.</p> <p>2) Det kan være hensiktsmessig å gjennomgå forskriften med tanke på å vise til alternative klassestandarder eller annet regelverk der dette er relevant som følge av fartøyets alder.</p>	<p>(22.)</p> <p>1) Det er riktig at forslaget innebærer at fartøyet konstruksjonsmessig skal tilfredsstille ett regelverk fullt ut, det vil si enten Nordisk Båtstandard eller regelverk til anerkjent klasseinstitusjon. Sjøfartsdirektoratet foreslår ny ordlyd i § 4 første ledd:</p> <p><i>(1) Fartøy skal være konstruert, dimensjonert og utrustet i henhold til Nordisk Båt Standard for yrkesbåter under 15 meter (1990) (Nordisk Båt Standard). Alternativt kan et</i></p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		<p>Eksempel på paragrafer der dette kan være aktuelt:</p> <p>§ 10, 5. om trefartøy. § 10, 7. ledd om is. § 10, 8. ledd om løfteinnretninger. § 11, 1. ledd om vanntett integritet. § 13, 1. ledd om brannsikring. § 20 om maskineri og rørsystemer (som alternativ til NBS). § 21 om elektrisk anlegg. § 22 siste ledd om nødkraftkilde og nødlys. § 23, 1. ledd om stabilitet. § 24 generelt. § 25 stabilitet for lukkede fartøyer. § 26 stabilitet og fribord for åpne fartøyer § 30 fribord. § 40 fartsområdebegrensninger.</p>	<p><i>samlet regelverk fra anerkjent klasseinstitusjon benyttes, når sikkerhetsstandarden er likeverdig med Nordisk Båt Standard.</i></p> <p>Kommentarer vedrørende §§ 10.5, 10.7, 10.8, og 11.1 omfattes av oven nevnte. Når det gjelder tidligere § 10 8. ledd så er det i en ny § 4 sjetten lett presisert at Nordisk Båt Standard Y15 kan anvendes alternativt. Virkeområdet er omformulert slik at den nye § 25 også åpner for at forskrift 13. juni 2000 nr. 660 også alternativt kan legges til grunn. Direktoratet har lagt opp til at stabilitetsberegninger skal utarbeides i henhold til Nordisk Båtstandard eller eksisterende byggeforskrifter for eksisterende fartøy. Å åpne for DNV sine krav vil ikke innebære noen lemping i forhold til det foreslåtte regelverket og Sjøfartsdirektoratet ser det derfor ikke som hensiktsmessig å endre den foreslåtte bestemmelsen.</p>
10	DNV (36)	<p>1) 1. ledd. Det bør presiseres at denne paragrafen gjelder for nybygg. 2. ledd om byggekrav gjøres klaseselskapenes regler gjeldende for fartøy bygget for 1992. DNV er usikre på i hvilken grad klaseselskapenes regler er benyttet av båtbyggerne og hvor godt kjent regelverket er blant fartøyeierne. DNV antar at det vil bli vanskelig for fartøyeierne å dokumentere hvilke byggregler som er fulgt. Dette vil kunne skape-betydelige utfordringer i forbindelse med godkjenning av fartøy (ref. § 5). I 3. ledd benyttes "m.v" som formulering. DNV mener at denne formuleringen er upresis.</p> <p>2) I siste ledd om lasteutstyr omfattes også fartøy som er bygget før 1992, med henvisning til NBS eller forskrift av 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger. I praksis vil dette bety at NBS kan anvendes for fartøy eldre enn 1992 hva gjelder løfteutstyr, men ikke for konstruksjon generelt.</p>	<p>(23.)</p> <p>1) Direktoratet har endret virkeområdet i tidligere § 9 (nå § 3) for å gjøre bestemmelsen klarere.</p> <p>Hele tidligere § 10 annet ledd er foreslått strøket, fordi fartøy mellom 10,67 og 15 meter, bygget før 1. januar 1992, ikke har vært fulgt opp med hensyn til konstruksjon og styrke og det ikke er blitt stilt krav om dokumentasjon vedrørende skrog, jf. 1983-byggeforskriften § 6 pkt. 1. Krav til maskineri og rør er dekket i kapittel 4.</p> <p>2) Det vil være urimelig å kreve at NBS skal oppfylles for fartøy bygget før 1. januar 1992. Laste og losseforskriften gjelder alle fartøy uavhengig av byggeår. Direktoratet ønsker også å åpne for at NBS kan legges til grunn for eldre fartøy.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
10	DSB (24)	Forslag til henvisning: Fartøy skal være konstruert, dimensjonert og utrustet i henhold til Nordisk Båt Standard. Alternativt kan regler fra anerkjent klasseinstitusjon legges til grunn. For elektriske anlegg vises til § 21.	(24.) Direktoratet har ikke tatt med en henvisning til tidligere § 21 i det nye forslaget (nå § 4 og § 22).
13	Bø Fiskarlag (10)	Det eksisterer ikke noen godkjenningsordning for oljefyrt ovn.	(25.) Det er korrekt at det ikke finnes noen godkjenningsordning for oljefyrte ovner. Sjøfartsdirektoratet forslår revidert tekst i det nye forslagets §§ 8 og 9.
13	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Kommentaren til 1. ledd må bli den samme som til § 10. Når det gjelder kravet om at oljefyrte ovner skal være godkjent er dette punktet umulig å oppfylle når det ikke finnes en eksisterende godkjenningsordning. Kravet må utgå og dersom det blir etablert en slik godkjenningsordning må dette gjøres gjeldende for nye installasjoner der installasjonen blir inspisert ved den påfølgende periodiske kontroll. For fartøy som ikke er underlagt periodisk kontroll må det være tilstrekkelig med et installasjonsbevis fra det firmaet som monterer ovnen.	(26.) Se direktoratets kommentar i pkt. (25.)
13	Norges Fiskarlag (33)	Som ovenfor i dok 30	(27.) Se direktoratets kommentar i pkt. (25.)
13	Cefor (34)	Annet ledd: Vi stiller spørsmål om det i dag finnes etater som godkjenner slike ovner. Så vidt vi vet, avvirket DSB typegodkjenningordningen i 2007 og erstattet det med krav om CE-merking. Under enhver omstendighet bør "(av hvem)" fjernes fra teksten. Tredje ledd: Vi stiller spørsmål om ikke de sentrale kravene i forskrift 20. oktober 1983 nr. 1580 om sikringstiltak for gassfyrte anlegg bør tas inn i nærværende forskrift for å øke tilgjengeligheten.	(28.) Direktoratet har forandret ordlyden til av godkjent foretak skal kontrollere installasjonen av ovnen. Sjøfartsdirektoratet viser for øvrig til forslag om ny tekst i pkt. (25.)
13	DSB (24)	Oljefyrte (ikke oljefylte) ovner skal være godkjent (av hvem). Når ovnen er montert, prøvet og kontrollert, skal reder eller fører innen seks måneder få kontrollert installasjonen hos godkjent foretak.	(29.) Se direktoratets kommentar i pkt. (25.)
14	Polarkonsult (21)	Krav om brannslukkingsanlegg i maskinrom endres til fartøy 8 - 15 m	(30.) Direktoratet ønsker ikke å ta denne til følge pga. fartøyets begrensede størrelse. Det er imidlertid krav om eget

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
			<p>brannsløkkingsapparat utenfor maskinrom i det nye forslaget § 14.</p> <p>Ordlyden i paragrafen foreslås endret til:</p> <p><i>§ 14 Brannsløkningsanlegg i maskinrom</i></p> <p><i>(1)Fartøy med største lengde mellom 10,67 og 15 meter, bygget etter 2. januar 1988, skal ha brannsløkningsanlegg. Når det er personer om bord skal brannsløkningsanlegget bare kunne utløses manuelt.</i></p> <p><i>(2)Sløkningsmiddel skal være av godkjent type. Mengden sløkningsmiddel fastsettes i hvert enkelt tilfelle avhengig av maskinrommets størrelse.</i></p> <p><i>(3)Sløkningsanlegget skal bare kunne utløses utenfor maskinrommet. Utløserutstyret skal være tydelig merket, utstyrt med bruksinstruksjon og beskyttet mot utilsiktet utløsning.</i></p> <p><i>(4)Fartøy med største lengde mindre enn 10,67 meter bygget etter 1. januar 1992 kan alternativt være utstyrt med brannsløkningsanlegg i samsvar med retningslinjer fastsatt i kapittel Y14 i Nordisk Båt Standard.</i></p>
15	Bø Fiskarlag (10)	Krav om brannvarsling må gjelde alle fartøystørrelser.	<p>(31.)</p> <p>Innspillet er tatt til følge. Forslag til ny utforming:</p> <p><i>§ 15 Brannoppdagelsesanlegg og brannalarmanlegg</i></p> <p><i>(1)Fartøy mellom største lengde 10,67 og 15 meter, skal ha brannoppdagelsesanlegg og brannalarmanlegg for maskinrom og røykvarslingsanlegg for lugarene i samsvar med vedlegg 5.</i></p> <p><i>(2)Fartøy mellom største 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.</i></p>
15	Polarkonsult (21)	Krav om brannvarslingsanlegg endres til fartøy 8 - 15 m	<p>(32.)</p> <p>Direktoratet viser til vår kommentar i pkt. 31.</p>
15	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Kravet om brannvarslingsanlegg bør gjelde alle fartøystørrelser. I maskinrom og rom med rørgjennomføring under vannlinjen bør det kreves alarm for vannstand.	<p>(33.)</p> <p>Direktoratet viser til kommentar ovenfor i pkt. 31. vedrørende brannvarsling.</p> <p>Tidligere forslaget § 20 og nåværende forslaget § 21 dekker krav om vannstandsalarm i maskinrom via pkt 5 i kap. Y6 i NBS. Direktoratet ønsker ikke å ta</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
			kommentaren til etterretning, da en anser de foreslåtte krav som tilstrekkelig. Alle fartøy bygget etter 1. januar 1992 skal tilfredsstillende kapittel Y6 i Nordisk Båt Standard <u>når det gjelder lense-systemer</u> . Fartøy bygget før 1. januar 1992 skal så langt dette er praktisk mulig tilfredsstillende kapittel Y6 i Nordisk Båt Standard <u>når det gjelder lense-systemer</u> .
15	Justisdepartementet (22)	<p>1) Det synes uklart hvilke fartøyer det siktes til med "nytt fartøy" i § 15 andre ledd.</p> <p>2) Gjelder bestemmelsen uavhengig av lengden på fartøyet? Kapittelet gjelder for fartøyer over 6 meter, mens § 15 første ledd gjelder fartøyer mellom 10,67 og 15 meter. Hva gjelder § 15 andre ledd for?</p> <p>3) I tredje ledd blir det sagt at typegodkjennelse av brannoppdagelses- og brannalarmanlegg skal være i samsvar med "retningslinjer fastsatt av Sjøfartsdirektoratet". Denne bestemmelsen synes å innebære at de aktuelle retningslinjene i seg selv blir å anse som forskrifter som må fastsettes i forskrifts form.</p>	<p>(34.)</p> <p>1) Ordlyden er endret til å gjelde fartøy under 10,67 meter.</p> <p>2) I det nye forslaget foreslår direktoratet blant annet å utvide 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 styrhus. 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 og det tidligere forslaget som har vært på høring.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet mener at den sikkerhetsmessige gevinsten ved installasjon av branndeteksjonsutstyret her må veie tyngre enn den relativt beskjedne merkostnaden dette medfører for næringen.</p> <p>3) Henvisning i vedlegg 5 som samsvarer med retningslinjer fastsatt i forskrift 4. september 1987 nr. 743 er innarbeidet i forskriften.</p>
17	Bø Fiskarlag (10)	Krav om dobbel ventilasjon i lugar og motorrom er unødvendig	<p>(35.)</p> <p>I og med at ventilasjonskravet også gjelder for passasjer.- og lasteskip (NBS) bør kravet bestå.</p>
17	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Fiskarlaget mener det er unødvendig med 2 ventilatorer til maskinrom og lugar. Det bør være et tilfredsstillende at ventilasjonsanlegg skal være dimensjonert slik at det gir tilstrekkelig lufting.	<p>(36.)</p> <p>Direktoratet ønsker ikke å ta denne til følge. I og med at ventilasjonskravet også gjelder for passasjer.- og lasteskip (NBS) bør kravet bestå.</p>
19	Justisdepartementet (22)	<p>1) I første ledd er det uklart hva som menes med "retningslinjer". Er det ment å være noe annet enn krav? I vedlagte utkast er det lagt til grunn at det her gjelder krav.</p> <p>2) I første ledd bokstav c vises det til "ovennevnte krav til isolasjon". Siktes det her til krav nevnt i bokstav a og b, eller også til</p>	<p>(37.)</p> <p>1) Hele paragrafen er omformulert slik at det fremgår tydelig av alle fartøy skal ha dørk av stål eller aluminiumsplater. Dette er ikke noen skjerping av gjeldende krav.</p> <p>2) Ordlyden er omformulert i ny § 12 og 13 for å klargjøre innholdet i bestemmelsen.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		kravene i første ledd første punktum? Dette er uklart. Vi har også vanskelig for å forstå sammenhengen mellom bokstav c og kravet om brannslukningsanlegg i § 14.	
21	DNV (36)	Om elektrisk anlegg angir intet regelverk for fartøy bygget før 1992.	(38.) Tatt til følge. På fartøy mellom 6-15 meter største lengde bygget før 1. januar 1992 med elektriske anlegg med spenning inntil 50 V skal være i henhold til regelverket som gjaldt ved byggetidspunktet. Ved endringer eller reparasjoner av det elektriske anlegget vises det til § 3 i forskriften.
21	DSB (24)	"På fartøy mellom 6 og 15 meter største lengde med elektriske anlegg med spenning inntil 50 V og som er bygget etter 1. januar 1992 skal være utført etter krav fastsatt i Nordisk Båt Standard (Y11). På fartøy mellom 6 og 15 meter største lengde med elektriske anlegg med spenning over 50 V og som er bygget mellom 1. januar 1992 og 1. januar 2002 skal være utført etter krav fastsatt i forskrifter for elektriske anlegg — maritime installasjoner av 1990 utgitt av Produkt- og Elektrisitetstilsynet. På fartøy mellom 6 og 15 meter største lengde med elektriske anlegg med spenning over 50 V og som er bygget etter 1. januar 2002 skal være utført etter krav fastsatt forskrift om maritime elektriske anlegg utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap." For elektriske anlegg gjelder Nordisk Båt Standard (NBS) kun opp til 50 V DC. Derfor må det spesifiseres hvilket annet regelverk som må benyttes. Siden denne paragrafen gis tilbakevirkende kraft, må vi spesifisere hvilket regelverk som gjaldt hvis ikke NBS kunne benyttes som nevnt ovenfor.	(39.) Tatt til følge. Se kommentar under punkt 38.
22	Bø Fiskarlag (10)	Det er et umulig krav at små fartøy utrustes med fire forskjellige batterianlegg	(40.) Dette er heller ikke tilfellet. Det kreves ett startbatteri og et belsningsbatteri. I praksis kan vi vel si at det er belsningsbatteriet som er nødbatteriet.
22	Polarkonsult (21)	Krav om nødkraftkilde endres til fartøy 8 - 15 m	(41.) Det er krav til startbatteri og belsningsbatteri. I praksis kan vi vel si at det er belsningsbatteriet som er nødbatteriet.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
22	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Hvis Sjøfartsdirektoratet i denne paragrafen mener at en skal ha en helt separat nødstrømkilde er dette ikke akseptabelt. Alle fartøy har et batterianlegg gjerne fordelt med ett anlegg for start og ett for forbruk. Det bør være tilfredsstillende at ett av disse anleggene er dimensjonert slik at det tilfredsstiller det fastsatte kravet til nødstrømkilde.	(42.) Det er krav til startbatteri og belsningsbatteri. I praksis kan vi vel si at det er belsningsbatteriet som er nødbatteriet.
22	Norges Fiskarlag (33)	Som ovenfor i dok 21	(43.) Det er krav til startbatteri og belsningsbatteri. I praksis kan vi vel si at det er belsningsbatteriet som er nødbatteriet.
22	DNV (36)	2. ledd. For fartøy eldre enn 1. jan 1992 skal nødskraftkilden og nødbelysningen være tilfredsstillende. Dette kan gi grunnlag for subjektive vurderinger.	(44.) Det er krav til startbatteri og belsningsbatteri. I praksis kan vi vel si at det er belsningsbatteriet som er nødbatteriet.
22	DSB (24)	"Dersom nødskraftkilden plasseres i maskinrommet skal den anbringes over dørk og på et godt ventilert sted. Batterier og fordelingstavler som tjener som nødskraftkilde bør fortrinnsvis anbringes over dekk." Siden denne paragrafen gis tilbakevirkende kraft, må vi spesifisere hvilket regelverk som gjaldt hvis ikke NBS kunne benyttes som nevnt ovenfor.	(45.) Sjøfartsdirektoratet har presisert ordlyden til at nødskraftkilder skal oppfylle kravene som gjaldt på byggetidspunktet.
23	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Fiskarlaget aksepterer ikke et krav om at det skal utarbeides stabilitetsberegninger for eksisterende fartøy under 10,67 meter. Når det i høringsnotatet hevdes at det har vært et krav at fartøy over 6 meter bygget etter 1. januar 1992 skal ha fullstendige stabilitetsberegninger så har dette vært ukjent for fiskerne. Man burde i det minste kunne ha forventet at båtbyggeriene fulgte opp en slik bestemmelse, noe de ikke har gjort. Det er ikke akseptabelt at en nå etter så mange år skal begynne å håndheve en slik bestemmelse. Fiskarlaget er klar over at fire forlisulykker de senere årene kan relateres til fartøyets stabilitet slik Sjøfartsdirektoratet antyder i høringsnotatet. Imidlertid vil det alltid være slik at det er båtførerens ansvar å sørge for at fartøyet lastes innenfor de rammer som fartøyet tåler uten at det går ut over stabiliteten. Fiskarlaget har ingen tro på at en stabilitetsberegning vil føre til noen endringer i forhold til kunsten å utøve sjømannskap. Det er nemlig der nøkkelen til sikker ferdsel på havet ligger. Den ligger ikke i en kostbar teoretisk beregning av hvilken stabilitet fartøyet har. Det er den menneskelige	(46.) 1) Se ovenfor kommentar nr. 127, 128 og 141.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		faktoren som er avgjørende. Kravet om linjetegning og fullstendige stabilitetsberegninger må derfor bare gjelde fartøy som bygges etter ikrafttredelse av forskriften.	
23	Norges Fiskarlag (33)	Som ovenfor i dok 30	(47.) Se kommentar nr. 19.
23	Cefor (34)	Annet ledd, nr 2 og 3: Vi forstår at kravet om stabilitetsberegninger for fartøy bygget før 1.1.1992 har skapt reaksjoner hos sjarkeierne og deres organisasjoner, ikke minst på grunn av omkostningene ved slike beregninger. Det er også stilt spørsmål om dette kravet er å forskriften tilbakevirkende kraft. Sjøassurandørene ser den klare sikkerhetsgevinsten ved å innføre dette kravet. Hva gjelder spørsmålet om tilbakevirkning, vil vi bemerke at kravet er i realiteten en ny kontrollordning på linje med andre kontrollordninger. Vi kan ikke erindre at det ble stilt spørsmål om tilbakevirkning da kontrollforskriften for fiskefartøy av 3.10.2000 ble innført. Det kan kanskje være hensiktsmessig å vurdere å be Justisdepartementets Lovavdeling om en uttalelse i tilbakevirkningsspørsmålet.	(48.) Forslaget innebærer en utvidelse av eksisterende kontrollordning til også å omfatte fartøy fra 9 til 10,67 meter, samt at fartøy fra 8-9 meter skal gjennomgå én fullstendig kontroll hos godkjent kontrollforetak. Å utvide en eksisterende kontrollordning til andre eksisterende fartøygrupper er ikke tilbakevirkende kraft i grunnlovens forstand. (jf. Grunnlovens § 97) Det vises til at næringen gis romslige frister for å gjøre det mulig å innrette seg etter de nye kravene.
23	DNV (36)	Virkeområde kan etter vår oppfatning virke litt uklar. 1. ledd heter det at kapittel 5 gjelder for nye og eksisterende fartøy som gjennomgår endringer som påvirker oppdriftsgivende volum eller som innebærer at nedlasting økes. I § 23, 2 ledd er det listet opp tre punkter over forhold som gjelder eksisterende fartøy. Uklarheten går på om § 23, 2 ledd gjelder alle eksisterende fartøy, uavhengig av om det er gjort endringer nevnt i § 23, 1 eller ikke.	(49.) Paragrafen er omformulert.
32	Norges Fiskarlag (33)	Vedrørende trykkprøving av redningsdrakter; "Redningsdrakt som er 8 år eller eldre, skal trykktestes/tetthetsprøves ved godkjent servicestasjon. Drakten skal deretter trykkprøves/tetthetsprøves med intervaller som ikke overstiger 30 måneder". Foreslås endret til "Redningsdrakt som er 8 år eller eldre, skal trykktestes/tetthetsprøves ved godkjent servicestasjon. Drakten skal deretter trykkprøves/tetthetsprøves med intervaller som ikke overstiger 36 måneder". Norges Fiskarlag foreslår en endring fra 30 til 36 måneder, fordi	(50.) Tidsintervallet på 30 mnd. er en videreføring av dagens krav. Direktoratet foreslår imidlertid å akseptere 36 mnd. Forutsatt at dette er innenfor anbefalingene fra den enkelte produsent.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		dette er med på å unngå at kontrollen over tid må uføres i sesong hvor fisket pågår. Dette er svært uheldig og lite hensiktsmessig. Det er viktig å legge opp til et regelverk som medfører at båteierne kan fremstille fartøyet for kontroll i perioder hvor det normalt sett er liten fiskeriaktivitet. Dette vil bidra til at konsekvensen av regelverket reduseres positivt.	
33	Maritime & Marine Center (3)	1)Setningen med 12 - 24 mnd bør tas bort. 2)Flåter til fartsområde 1 og 2 kan godkjennes av fabrikantene til å gå inn i en slik ordning.	(51.) 1)Setningen ble fjernet i forslaget før høring. 2) Det er næringen selv som må ta stilling til om serviceintervallet kan utvides.
33	Bø Fiskarlag (10)	Redningsflåter godkjent etter forskrift nr. 709 må kunne brukes for fartøy i fjord og kystfiske	(52.) Forslaget legger ikke opp til på generelt basis å kunne akseptere bruk av flåter av udefinert standard, etter at innfasingsperioden i forskriftsforslaget er over.
33	Norges Fiskarlag (33)	Foreslås endret til: "Når fartøyet, før ikrafttredelsen av denne forskrift, har redningsflåter om bord, som ikke er typegodkjent, men er produsert i henhold til krav som tilfredsstiller § 12 nr. 1 i forskrift 15. oktober 1991 nr. 709, skal disse ha flåter i henhold til første ledd eller annet ledd innen:	(53.) Direktoratet har forskjøvet innfasingstidspunktet i det nye forslaget.
33	DNV (36)	I 5 ledd er det angitt 24 måneders kontrollintervall. Sjøfartsdirektoratet bes å vurdere lenger intervall for utstyr der produsentene tilrår dette.	(54.) Dagens krav innebærer et kontrollintervall på 12 måneder, med mulighet for inntil 5 måneders utsettelse etter søknad for fartøy over 15 meter. Den foreslåtte ordning innebærer en utvidelse av kontrollintervallet til maksimalt 24 måneder. Sjøfartsdirektoratet vil imidlertid vise til høringsbrevet, hvor det er presisert at flåteprodusenten må godkjenne utvidelse av kontrollintervallet utover 12 måneder. Direktoratet vil endre ordlyden i tidligere forslagets § 33 femte ledd (ny § 37), slik at dette fremgår klart. Sett i forhold til gjeldende krav for kontrollintervaller, også sett hen til internasjonalt regelverk (IMO), som maksimalt tillater 17 mnd. kontrollintervall, vil ikke Sjøfartsdirektoratet åpne for en ytterligere utvidelse av kontrollintervallet.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
34	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Fiskarlaget mener at fartøy som driver kystfiske og fjordfiske må kunne bruke flåte som ikke er typegodkjent, men som tilfredsstillende kravene i § 12 nr. 1 forskrift av 15. oktober 1991 nr. 709. Det er unødvendig og fordyrende å kreve typegodkjent flåte i disse tilfellene.	(55.) I forskriftsforslaget er det lagt opp til at redningsflåter, som under de forutsetningene som er spesifisert i forskriftsforslaget kan være i henhold til ISO 9650, ikke behøver å være typegodkjent. Imidlertid vil ikke direktoratet åpne for at gamle flåter som ikke tilfredsstillende denne standarden kan benyttes lenger enn det forslaget legger opp til.
35	Cefor (34)	Reagerer på skjønnsstemaet "tilfredsstillende". Dette er vel en så viktig bestemmelse at den bør være mest mulig uttømmende eller beskrivende. Kan en reder straffes for ikke å ha truffet "tilfredsstillende tiltak" utover de som er nevnt i bokstavene a — c?	(56.) I det nye forslaget er følgende ordlyd foreslått: <i>§ 40 Bording av redningsmidler</i> <i>Fartøy hvor høyden fra vannflaten til der redningsmidlene skal bordes er mer enn to meter i minste driftsdyppgående i ballast, skal ha leider eller annet godkjent utstyr som gir adkomst til redningsmidlene når de ligger på vannet.</i>
36	Cefor (34)	Hvem er pliktsubjektet når rederen ikke er om bord? Bestemmelsen inneholder et krav om at redningsutstyret skal være "i god stand". Er det direktoratet eller rederen som skal vurdere om redningsutstyret er "i god stand"? En mer hensiktsmessig formulering kunne kanskje være "vedlikeholdes slik at de fungerer etter sitt formål".	(57.) Det er rederens ansvar etter skipssikkerhetsloven §§ 6 og 11 å sørge for at fartøyet og utstyret vedlikeholdes i tråd med regelverket og forutsetningene som ligger til grunn for sertifikatutstedelsen. Vi mener at det er selvsagt at redningsmidler minimum må fungere etter sitt formål for å kunne sies å være i god stand. Vi mener at det er unødvendig å presisere dette ytterligere.
38	Justisdepartementet (22)	I bestemmelsen brukes begrepet "fartsområder" uten at begrepet eller de ulike fartsområdene synes nærmere definert eller forklart. Heller ikke andre steder synes det å framgå hva som avgjør inndelingen i ulike fartsområder. Det må vises til slik inndeling for at begrepene skal gi mening.	(58.) Innspillet er tatt til følge. Fartsområde er definert i definisjoner.
39	Bø Fiskarlag (10)	1) Kravet om eget alarmanlegg som kan utløses manuelt av mannskap må utgå på fartøy mellom 8 - 15 m. 2) Vurdere krav om redningsdrakt og redningsvest - frita fartøy u/ 9 m for redningsdrakt av plasshensyn	(59.) 1) Det er ikke riktig at dette kravet gjelder fra 8 meter. Kravet om brannvarslingsanlegg gjelder fartøy fra 10,67 meter og beholdes. Høringskommentar tas ikke til følge. 2) Kravet er en videreføring av eksisterende krav. Av sikkerhetsmessige hensyn vil direktoratet opprettholde kravet.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
39	Norges Fiskarlag (33)	Angående punktet knyttet til utarbeidelse av alarminstruks. Norges Fiskarlag ber om at flåten under 8 meter slipper å utarbeide alarminstruks som foreslått. I de fleste tilfeller vil slike fartøy være bemannet med en person som kjenner fartøyet svært godt. Fiskarlaget finner det derfor unaturlig at det skal utarbeides en instruks for et lite fartøy med ett besetningsmedlem etter de normer som gjelder for større fartøy med flere besetningsmedlemmer. Det vises for øvrig til det arbeidet som er på gang med å lage en egen sikkerhetsmanual for fiskefartøy under 15 meter. Den vil bli ferdigstilt og distribuert i løpet av kommende kvartal, og vil kunne dekke behovene på dette området uten at det skal nedfelles i egen instruks.	(60.) Det tidligere forslaget § 39 gjelder for fartøy som har to eller flere besetningsmedlemmer. Direktoratet har tydeliggjort at kravet om alarminstruks gjelder fartøy med besetning på mer enn en i nåværende § 44.
39	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Fiskarlaget mener at et alarmanlegg for varsling av besetning på små fartøy ikke er en hensiktsmessig investering. Fiskarlaget kan likevel akseptere at fartøy som nybygges og som skal tilfredsstille § 15 om brannalarmanlegg også har et alarmanlegg, men å kreve at slikt installeres i eksisterende fartøy er overflødig. Eksisterende fartøy har alarm for ulike situasjoner og det bør dekke behovet som en har for alarmanlegg.	(61.) Kravet om brannvarslingsanlegg for fartøy over 10,67 meter har eksistert fra 02.01.1988 i kraft av forskrift av 1987 nr. 743 og foreslås videreført, nå tatt inn via vedlegg 5 i det nye forslaget.
39	DNV (36)	1. ledd, om alarmanlegg angir at fartøy med mer enn en person om bord skal ha alarmsystem tilknyttet brannalarmsystemet om bord. I § 39 er det ikke angitt lengebegrensning, mens § 15 gjelder kun for fartøy mellom 10,67 og 15 meter. Dette bør harmoniseres. § 39 kan vurderes omformulert og tilpasset en manns sjarker i tillegg til fartøy med mannskap.	(62.) Ordlyden i forslaget er revidert og tilpasset enmannssjarker, ved at kravet om alarminstruks bare gjelder fartøy med besetning på mer enn en.
40	Polarkonsult (21)	Det foreslås fartsområdebegrensning: 6-8 m = kystfiske, 8-10,67 m = Bankfiske 1	(63.) Det ligger allerede en skjerping av dagens regelverk i forhold til maksimalt tillatt fartsområde i forslaget. Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å innskjerpe kravene og detaljregulere dette ut over det som er foreslått.
40	Justisdepartementet	Tilsvarende som i § 38 benyttes ulike fartsområder uten nærmere forklaring.	Innspillet er tatt til følge. Fartsområde er definert i definisjoner.
41	Cefor (34)	Igjen et ullent skjønnsstema "vedlikeholdes på en forsvarlig måte". Dersom direktoratet ikke finner det hensiktsmessig å spesifisere vedlikeholdskravene, bør bestemmelsen vel	(65.) Direktoratet mener at formuleringen er lett forståelig og dekkende.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		formuleres i retning av: "Faste og flyttbare atkomstmidler skal vedlikeholdes slik at de fungerer etter sin hensikt, jfr. annet og tredje ledd."	
42	Bø Fiskarlag (10)	Adkomstmidler - der er ikke mulig for fartøygruppen å ha landgang om bord. Fartøy over 11 m foreslås taustige, under 11 m er det vanskelig å få til noe fornuftig	(66.) Direktoratet har stilt et funksjonskrav som ikke spesifiserer konkrete arrangement for i land- og ombordstigning. Arrangementet må vurderes av fører i forhold til det som er hensiktsmessig for fartøyet og hvor det anløper.
42	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Det må avklares hva som er tilfredsstillende atkomstmiddel for om bord- og ilandstigning. Det presiseres at for den fartøygruppen denne forskriften skal gjelde for er det ikke mulig å ha om bord landgang, leider el. 1. med sikkerhetsnett.	(67.) Direktoratet har stilt et funksjonskrav som ikke spesifiserer konkrete arrangement for i land- og ombordstigning. Arrangementet må vurderes av fører i forhold til det som er hensiktsmessig for fartøyet og hvor det anløper.
42	Cefor (34)	Forslag til formulering: "Fartøyet skal være utstyrt med atkomstmiddel som er laget for sikker iland- og ombordstigning."	(68.) Direktoratet er av den oppfatning at formuleringen i forslaget er dekkende.
44	DNV (36)	3. ledd. Garn- og line spill hører sannsynligvis ikke hjemme under denne paragrafen. Det bør etableres en egen paragraf som dekker krav til sikring av slikt utstyr ettersom forskrift av 15. oktober 1991 nr. 710 utgår.	(69.) Innspillet er tatt til følge. "Garn og linespill" er fjernet i ordlyden. Krav til sikkerhetsinnretninger for garn og linespill er dekket av ASH- forskriften.
45	Norges Fiskarlag (33)	Angående punktet "Føring av dekkslast og fisk løs i rom". "Fisk skal bare føres i rom eller tanker som er dimensjonert, utført og anordnet for dette formålet", foreslås endret til "Fisk skal bare føres i binger eller tanker som er dimensjonert, utført og anordnet for dette formålet". For fartøy som har tilstrekkelig stabilitet til å føre dekkslast må det fremdeles være mulighet til å føre fisk på dekk. Norges Fiskarlag foreslår at en bruker begrepet binger i tillegg til rom, da rom oftest forbindes med lasterom. Med denne den sist nevnte forståelsen kan forskriften forstås dit hen at det ikke er tillatt å føre dekkslast.	(70.) Ordlyden i ny § 52 er presisert for å tydeliggjøre skillet mellom last på dekk og last i rom, i tråd med innspillet, samtidig som ny § 5 om krav til lasterom for føring av fisk i vann og i bulk er flyttet inn i konstruksjonskapittelet.
46	DNV (36)	1) Siste ledd må ikke kunne leses som et generelt forbud mot å føre fisk som dekkslast. 2) Krav til utførelse av lasterom beregnet for føring av bulklast bør inkluderes i forskriften, som f.eks. bredde av lasterom, langskipsskott, drenering m.v.	(71.) 1) Tatt til følge, se kommentar nr. 7. 2) For nye fartøy gjelder krav i det nye forslagens § 5 annet ledd om at lasterom på nytt fartøy, som skal benyttes for føring av fisk i bulk skal arrangeres og dimensjoneres i samsvar med regler fra anerkjent

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
			<p>klasseinstitusjon. Eksisterende fartøy bygget etter 1. januar skal oppfylle Nordisk Båt Standard. Og fartøy bygget før denne dato skal følge de krav til fartøyer som gjaldt på den tid fartøyet ble bygget, se det nye forslaget § 3 annet ledd. Disse bestemmelser behøver likevel ikke håndheves strengere enn det som følger av denne forskrift så fremt sikkerhetsmessige normer blir ivaretatt. Ved vesentlig ombygging gjelder reglene for nytt fartøy, jf. tredje ledd.</p>
48	Cefor (34)	<p>Dette er en bestemmelse hvor det er viktig å få presisert hvem som er som er pliktsubjektet ved siden av rederen. Første ledd foreskriver at "før noengår inn i tank, lasterom...., skal <i>man</i> ha forvisset seg om". Hvem er "man"? Er det rederen, dersom han er om bord; er det den som har kommandoen om bord i rederens fravær; eller har den personen som begir seg inn i disse rommene et selvstendig ansvar for å forvise seg om at luften er ufarlig? Og hvem skal foreta målingene som er omtalt i første ledd, siste punktum? Hvem skal sørge for utluftingen som omtales i annet ledd, rederen eller den som skal arbeide der? I tredje ledd, første punktum mangler også pliktsubjektet.</p>	<p>(72.) Direktoratet har omformulert ordlyden for å tydeliggjøre pliktsubjektet.</p>
54	Bø Fiskarlag (10)	<p>Refleks for fartøy over 11 m virker ufornuftig</p>	<p>(73.) Direktoratet mener at forslaget er fornuftig spesielt med tanke på søk og redning, nedsatt sikt og innebærer små kostnader i forhold til sikkerhetsgevinsten. Dette kravet er en videreføring av eksisterende krav og vi mener at det er krav som er enkelt å oppfylle.</p>
54	Nordland fylkes fiskarlag (30)	<p>Dette punktet er ikke mulig å etterleve i praksis.</p>	<p>(74.) Direktoratet mener at forslaget er fornuftig spesielt med tanke på søk og redning, nedsatt sikt og innebærer små kostnader i forhold til sikkerhetsgevinsten. Dette kravet er en videreføring av eksisterende krav og vi mener at det er krav som er enkelt å oppfylle.</p>
56	Nordland fylkes fiskarlag (30)	<p>Det har tidligere vært tilstrekkelig med løs leder som henges over rekka. På fartøy med kutterdekk er det ikke mulig å montere leder. Pålegget kan derfor ikke gjøres gjeldende for alle fartøy. Gjeldende bestemmelse om å tillate</p>	<p>(75.) Direktoratet viser til kommentar nr. 76.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		en løs leder bør derfor videreføres.	
56	Bø Fiskarlag (10)	Kravet om ledere lar seg ikke overholde på alle fartøy. Muligheten for løse ledere bør opprettholdes	(76.) Videreføringen av tidligere krav for fartøy bygget etter 1. januar 1992. Det har tidligere vært dødsulykker forbundet med fartøy som ikke har hatt installert fastmonterte ledere. Direktoratet kan ikke se at dette er et praktisk problem å installere leder. For fartøy hvor det ikke er mulig å anbringes fast leder, åpner forskriften gjennom fraviksbestemmelsen for at forskriftens krav i spesielle tilfeller kan fravikes etter søknad, dersom dette er sikkerhetsmessig forsvarlig.
56	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Det har tidligere vært tilstrekkelig med løs leder som henges over rekka. På fartøy med kutterhekk er det ikke mulig å montere en leder. Pålegget kan derfor ikke gjøres gjeldende for alle fartøy. Gjeldende bestemmelse om å tillate en løs leder bør derfor videreføres.	(77.) Videreføringen av tidligere krav for fartøy bygget etter 1. januar 1992. Det har tidligere vært dødsulykker forbundet med fartøy som ikke har hatt installert fastmonterte ledere. Direktoratet kan ikke se at dette er et praktisk problem å installere leder. For fartøy hvor det ikke er mulig å anbringes fast leder, åpner forskriften gjennom fraviksbestemmelsen for at forskriftens krav i spesielle tilfeller kan fravikes etter søknad, dersom dette er sikkerhetsmessig forsvarlig.
56	Norges Fiskarlag (33)	På fartøy med kutterhekk er det ikke mulig å montere en leder. Pålegget kan derfor ikke gjøres gjeldende for alle fartøy. Gjeldende bestemmelse om å tillate en løs leder bør derfor videreføres.	(78.) Videreføringen av tidligere krav for fartøy bygget etter 1. januar 1992. Det har tidligere vært dødsulykker forbundet med fartøy som ikke har hatt installert fastmonterte ledere. Direktoratet kan ikke se at dette er et praktisk problem å installere leder. For fartøy hvor det ikke er mulig å anbringes fast leder, åpner forskriften gjennom fraviksbestemmelsen for at forskriftens krav i spesielle tilfeller kan fravikes etter søknad, dersom dette er sikkerhetsmessig forsvarlig.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
56	Kjell Nilsen (20)	Ikke hensiktsmessig å ha ledere stikkende 30 cm under vannlinja. Alternativ innretning foreslått.	(79.) Dette er ikke et nytt krav. Kravet er ikke et den skal være under vannlinjen til en hver tid, men at den skal kunne nå 30 cm under vannlinjen når den er utslått, ved minste dypgående.
57	Polarkonsult (21)	GMDSS - skal ikke dekningskart og operation guidance være om bord?	(80.) Se kommentar nr. 160.
57	Telenor (4/5)	Krav til tegninger to ganger	(81.) Innspillet er tatt til følge.
59	Telenor (4/5)	Kravet om typegodkjent med § 59 1. ledd samsvarer ikke med § 2 definisjoner	(82.) Se kommentar nr. 160.
60	Polarkonsult (21)	Hvorfor stilles det ikke krav til fri flyt nødpeilesender og krav om to veis VHF radiotelefoniparater i fartsområde fjordfiske?	(83.) De fartøy som driver i fjordfiske er typisk den minste fartøysgruppen. Direktoratet ønsker ikke å skjerpe forslaget på dette punktet, blant annet også etter en kost nytte vurdering. Vi anser på det nåværende tidspunkt at mulighetene for alarmering vil ivaretas tilfredsstillende uten friflyt nødpeilesender.
60	Nordland fylkes fiskarlag (30)	<p>1), Kravene som stilles til radioutstyr og sertifikater er etter fiskarlagets mening alt for rigide. Styret stiller seg uforstående til at det skal kreves ROC eller GOC sertifikat all den tid fartøyet kun er pålagt å ha en alminnelig VHF om bord. Det bør kun være i de tilfellene der det kreves full GMDSS — utrustning at det stilles krav til slike sertifikater.</p> <p>2) I praksis betyr forannevnte bestemmelse at når en har tatt ROC eller GOC og ikke tjenestegjør på fartøy med GMDSS så må man hvert femte år avlegge ny prøve. Det er ikke akseptabelt.</p> <p>3) Kravet om full GMDSS — utrusting for fartøy til og med bankfiske I avvises av styret. I stedet bør det for fartøy i fartsområde kystfiske og bankfiske I være tilstrekkelig med VHF med DSC og vaktmottaker kanal 70 og friflyt nødpeilesender.</p> <p>4) For bankfiske I kan en også akseptere radar- eller AIS- transponder. For fjordfiske bør det være tilstrekkelig med DSC. Styret mener at øvrige krav må utgå.</p>	<p>(84.)</p> <p>1) Det vil i forbindelse med endringer i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk bli vurdert om fartøy som skal sertifiseres for radiodekningsområde A1 kan ha radiooperatør med SRC (Short Range Certificate).</p> <p>2) Direktoratet ønsker å opprettholde kravet om Radartransponder og håndholdt VHF i fartsområde kystfiske og større. Formålet er at det skal være mulig å varsle og kommunisere fra redningsmidler.</p> <p>3) Se ovenfor om tilpasning til landbaserte fasiliteter.</p> <p>4) I Fjordfiske er det ikke behov for NAVTEX dersom værvarsel og nødvendig navigasjonsinfo formidles på annen måte, f.eks. via offentlig kringkasting.</p> <p>Se for øvrig kommentar nr. 160.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		<p>Som et alternativ til å uttale seg til denne saken nå kan Norges Fiskarlag ta initiativ til å få nedsatt en arbeidsgruppe som kan gjennomgå og konkludere med hva som er hensiktsmessige løsninger for krav til radioutstyr ombord på de enkelte fartøygruppene.</p>	
60	Norges Fiskarlag (33)	<p>1)Kravene som stilles til radioutstyr og sertifikater er etter Norges Fiskarlags mening alt for rigide. Norges Fiskarlag stiller seg uforstående til at det skal kreves ROC eller GOC — sertifikat, all den tid fartøyet kun er pålagt å ha en alminnelig VHF om bord. Det bør kun være i de tilfellene der det kreves full GMDSS — utrustning at det stilles krav til slike sertifikater.</p> <p>2)I praksis betyr forannevnte bestemmelse at når en har tatt ROC eller GOC, og ikke tjenestegjør på fartøy med GMDSS, så må man hvert femte år avlegge ny prøve. Det er ikke akseptabelt.</p> <p>3)Kravet om full GMDSS — utrusting for fartøy til og med bankfiske I avvises av Norges Fiskarlag. I stedet bør det for fartøy i fartsområde kystfiske og bankfiske I være tilstrekkelig med VHF med DSC og vaktmottaker kanal 70 og frilyt nødpeilesender.</p> <p>4)For bankfiske I kan en også akseptere radar- eller AIS- transponder. For fjordfiske bør det være tilstrekkelig med VHF med DSC. Norges Fiskarlag mener at øvrige krav må utgå. (OBS: Som et alternativ til å uttale seg til denne saken nå, kan Norges Fiskarlag ta initiativ til å få nedsatt en arbeidsgruppe som kan gjennomgå og konkludere med hva som er hensiktsmessige løsninger for krav til radioutstyr ombord på de enkelte fartøygruppene.)</p>	(85.) Se kommentar nr. 84.
61	Bø Fiskarlag (10)	<p>Krav om radiokommunikasjon fra alle manøverposisjoner bør utgå. Lyttemulighet bør være nok.</p>	(86.) Det er ikke foreslått krav om å ha mulighet for radiokommunikasjon fra alle manøverposisjoner. Sjøfartsdirektoratet har presisert forskriftsteksten i forhold til kommunikasjonsmulighet fra alternative kommandoplasser. Direktoratet er ikke enig i at lyttemulighet alene alltid er godt nok når fartøyet periodevis kontrolleres fra manøverposisjoner utenfor styrehus.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
61	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Kravet til at en skal kommunisere på radio fra hver manøverposisjon om bord er praktisk ikke gjennomførbart og er for så vidt også uhensiktsmessig. Styret mener det må være et tilstrekkelig krav at radio kan avlyttes fra alle manøverposisjoner.	(87.) Se kommentar ovenfor under punkt 86.
61	Norges Fiskarlag (33)	Kravet til at en skal kunne kommunisere på radio fra hver manøverposisjon om bord på så små fartøy, er ikke gjennomførbart i praksis, og er for så vidt også uhensiktsmessig. Styret mener det må være et tilstrekkelig krav at radio kan avlyttes fra den sentrale manøverposisjonen.	(88.) Se kommentar ovenfor under punkt 86.
62	Bø Fiskarlag (10)	Kravet om reservekraftkilde må utgå for fartøy med fartsområde kystfiske.	(89.) Se kommentar nr. 76.
62	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Kravet om reservekraftkilde må frafalles. Alle fartøy har i dag en kraftforsyning når hovedmotor stopper. Denne kraftkilden må kunne aksepteres som reservekraftkilde dersom den tilfredsstillende foreslåtte krav til minimumskapasitet. Blyakkumulatorer har som regel en levetid på langt over 5 år. Det er derfor feil å skulle kreve disse utskiftet etter 5 år. Her må det være akkumulatorens aktuelle tilstand som er avgjørende.	(90.) Det har vært krav om egen energikilde til radioinstallasjoner siden 1994, uavhengig av fartøystørrelsen. Bakgrunnen for kravet er at man skal sikre at radiostasjonen har en sikker strømforsyning etter at en eventuell nødsituasjon har oppstått. Direktoratet kan derfor ikke lempe på kravet om egen nødkraftkilde. Direktoratet har imidlertid sløffet kravet om av blyakkumulatorer må byttes ut etter 5 år, da ukentlig kontroll bør kunne sikre driftssikkerheten, i tillegg til produsentens anbefalinger.
62	Norges Fiskarlag (33)	Kravet om reservekraftkilde må frafalles. Alle fartøy har i dag en kraftforsyning når hovedmotor stopper. Denne kraftkilden må kunne aksepteres som reservekraftkilde dersom den tilfredsstillende foreslåtte krav til minimumskapasitet. Blyakkumulatorer har som regel en levetid på langt over 5 år. Det er derfor feil å skulle kreve disse utskiftet etter 5 år. Her må det være akkumulatorens aktuelle tilstand som er avgjørende.	(91.) Se kommentar nr. 90.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
64	Telenor (4/5)	Foreslås endret til "Radioutstyr for radiodekningsområde A1 og A2..."	(92.) Tatt til følge og innarbeidet i forskriften før høring.
64	Norges Fiskarlag (33)	"Fartøy skal være utstyrt med reservedeler og verktøy, som er tilstrekkelig til at radioutstyret vedlikeholdes". Norges Fiskarlag må påpeke at dette er en flåtegruppe som i all hovedsak driver kystnært med daglige landinger, og finner forslaget om reservedeler og verktøy for reparasjoner av radioutstyr om bord på denne flåtegruppen som lite nyttig sett opp mot de kostnader dette representerer. Videre er det ofte plassmangel for lagring om bord.	(93.) Direktoratet har tatt ut første ledd i paragrafen og endret bestemmelsen slik at den nå kun stiller krav om vedlikehold. Det er reders ansvar å påse at det nødvendige vedlikeholdet utføres, blant annet i henhold til leverandørens anbefalinger. Det vises i den sammenheng til skipssikkerhetsloven § 11, jf § 6.
65	Telenor (4/5)	Har vi ment SRC ikke ROC?	(94.) Direktoratet vil vurdere å innarbeidet forslaget til Telenor i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.
65	Norges Fiskarlag (33)	I forslaget til forskrift er det lagt opp til at radiooperatør minimum skal inneha radiooperatørsertifikat ROC for radiodekningsområde A 1 og GOC for radiodekningsområde A2-A4. Norges Fiskarlag ber om at en beholder dagens krav knyttet til radiooperatørkvalifikasjoner. Fiskarlaget kan ikke se at en oppnår tilstrekkelig sikkerhetsgevinst sett opp mot den belastning tilegnelse og vedlikehold av slike sertifikater medfører. Om fiskerne skal pålegges krav til kompetanseheving for å øke sikkerheten foreslår Fiskarlaget at fokuset bør legges på økt kunnskap om elementær stabilitet fremfor radio som foreslått.	(95.) Direktoratet vil vurdere å lempe på kravet fra krav om ROC til Krav om SRC i radiodekningsområdet A1, men fastholder kravet om GOC for radiodekningsområde A2-A4. se kommentar nr. 94.
66	Norges Fiskarlag (33)	Foreslås tatt ut, jf kommentar under § 65	(96.) Bestemmelsen er endret. Dette er et eksisterende krav etter forskrift om radioanlegg og radiotjeneste i fiske og fangstfartøy 22. desember 1993 nr. 1242. Bestemmelsen går ut ved opphevelsen av denne forskriften når den nye forskriften for fartøy med største lengde under 15 meter trer i kraft.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
67	Telenor (4/5)	Posisjonsoppdatering bør gjelde uansett fartsområde.	(97.) Sjøfartsdirektoratet har med bakgrunn i høringsinnspillet og sikkerhetstilråding fra Statens havarikommisjon for transport (SJØ nr. 2012/03T) valgt å innføre krav til at fiskefartøy under 10,67 m skal ha nødpeilesender som i tillegg til varsling også avgir posisjonsinformasjon. Det foreslås imidlertid at nødpeilesendere som er anskaffet før forskriftens ikrafttredelse fortsatt skal kunne benyttes frem mot 1. januar 2018.
68	Norges Fiskarlag (33)	Bestemmelsen om ikrafttredelse av de nye kravene og overgangsordninger utgår jf. punkt over eller det foreslås lengre frister.	(98.) Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å imøtekomme forslaget om at radiokravene i den nye forskriften ikke skal gjøres gjeldende, men vil utvide fristene for ikrafttredelse av de nye kravene. Foruten dette er kravene til personlig kompetanse redusert i forhold til det opprinnelige forslaget.
69	Bø Fiskarlag (10)	Krav om korrigert magnetkompass. Det kan være vanskelig å finne korrigerør. En må vurdere om kurs fra rate, Flus eller GPS kan godtas.	(99.) Forskriften stiller ikke krav om at kompasset skal korrigeres av en "autorisert person". Sjøfartsdirektoratet vil ikke åpne for aksept av alternativer som Fluxgate- kompass og GPS- kompass som eneste kursreferanse. De nevnte systemer er blant annet avhengig av strømforsyning. De nevnte systemer kan brukes som supplement til anerkjente kursreferanser, men er ikke tiltenkt å kunne brukes alene i forbindelse med navigering.
69	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Kravet om et magnetkompass korrigert innenfor + - 5 gr. deviasjon er vanskelig å etterleve på små fartøy. Det er begrenset plass i styrhuset for korrigeringsmidler og det blir ikke tilstrekkelig avstand mellom kompass og forstyrrende instrumenter / annet. Styret mener at andre hjelpemidler for å holde fartøyets kurs må kunne godkjennes. Når det gjelder deviasjonstabell bør det aksepteres at båteier selv setter opp en slik tabell.	(100.) Kravene som er gitt i forskriften er en videreføring av absolutte minimumskrav som direktoratet per i dag ikke finner å kunne fravike. Grensen på +/- 5 grader skal følges så vidt mulig, jf. Forskriftsteksten. Det er ikke noe til hinder for at fartøyseier selv foretar korrigering av kompasset og utarbeider derivasjonstabellen.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
69	Norges Fiskarlag (33)	Kravet om et magnetkompass korrigert innenfor + - 5 gr. Deviasjon, er vanskelig å etterleve på små fartøy. Det er begrenset plass i styrhuset for korrigeringsmidler og det blir ikke tilstrekkelig avstand mellom kompass og forstyrrende instrumenter / annet. Norges Fiskarlag mener at andre hjelpemidler for å holde fartøyets kurs må kunne godkjennes.	(101.) Se kommentar i punkt 100 ovenfor.
70	ProNav Maritim elektronikk (6)	Krav som stilles til selvstyreanlegg bør droppes for fartøy under 15 m	(102.) Direktoratet har redusert kravet i forslaget til at selvstyreanlegg skal være i henhold til anerkjente standarder.
70	DNV (36)	Om selvstyreanlegg viser til regler for fartøy over 10,67 m bygget etter 1/7-1997. Det bør angis hvilke regler skal gjelde for de fartøy som ikke faller inn under denne kategorien.	(103.) Det har ikke blitt stilt krav til selvstyreanlegg på fartøy mindre enn 10,67 meter eller bygget før 1/7 1997 i gjeldende regelverk. Direktoratet ønsker heller ikke å skjerpe regelverket på dette punktet.
71	Cefor (34)	Våre medlemmer dekker adskillige skader etter grunnstøtninger, fordi rormannen sovner som følge av at brovaktalarmen automatisk koples ut ved lavt turtall på motoren. Vi foreslår derfor at Sjøfartsdirektoratet tar kontakt med fabrikantene av brovaktalarmer for å undersøke om det er mulig å installere en innretning som gjør at alarmen manuelt kan koples inn ved lavt turtall i de tilfeller hvor båten ikke er i fangst, men går sakte forover.	(104.) Forslaget stiller minimumskrav til brovaktalarm. Det er ikke noe i veien for at montert utstyr kan dekke funksjoner ut over minimumskravene, heriblant mulighet for innkobling ved lav fart eller turtall. Sjøfartsdirektoratet ser det ikke som hensiktsmessig å innføre strengere krav enn de foreslåtte minimumskravene på det nåværende tidspunkt.
71	DNV (36)	§ 71 om brovaktalarm har en størrelsesgrense på 10,67 meter. 1 Forskrift om navigasjonshjelpemidler og broarrangementer på fiske- og fangstfartøy 2. november 1997, nr. 197 § 11 er det fartssertifikatet som er avgjørende for krav om brovaktalarm. Siden sistnevnte forskrift ikke står på listen over forskrifter som skal erstattes (ref. § 86) kan det oppstå misforståelser uten at disse reglene harmoniseres.	(105.) Virkeområdet i forskrift 2. november vil bli endret, slik at den ikke lenger omfatter fartøy under 15 meter etter at ny forskrift trer i kraft.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
73	ProNav Maritim elektronikk (6)	Plasseringsvansker for display og antenne på små fartøy se alternativt forslag i svaret.	(106.) Direktoratet har tatt inn en unntaksbestemmelse i annet ledd, som åpner for radar med display mindre enn 180 mm, dersom godkjent foretak finner dette sikkerhetsmessig forsvarlig. Ordlyden i første ledd er korrigert, slik at det går tydelig frem at kravene gjelder fartøy som på frivillig basis har montert radaranlegg.
73	Polarko nsult (21)	Foreslår at krav til radaranlegg relateres til fartsområde og ikke til fartøysstørrelse. Dvs. kystfiske eller større.	(107.) Kravet er et frivillig krav og omfatter bare fartøy fra 10,67 til 15 meter bygget etter 1. juli 1997.
74	ProNav Maritim elektronikk (6)	Krav til IMO Res A.818 (19) - utstyr for posisjonsbestemmelse bør droppes for fartøy under 15 m	(108.) Innspillet tas til følge, se ovenfor under punkt 102.
74	Polarko nsult (21)	Foreslår at krav til utstyr for posisjonsbestemmelse relateres til fartsområde og ikke til fartøysstørrelse. Dvs. kystfiske eller større.	(109.) Kravet er et frivillig krav og omfatter bare fartøy mellom 10,67 til 15 meter. Ordlyden i første ledd er korrigert, slik at det går tydelig frem at kravene gjelder fartøy som på frivillig basis har montert utstyr for posisjonsbestemmelse.
75	Polarko nsult (21)	Se merknad §§ 73 og 74	(110.) Se svar under pkt. 107 og 109 ovenfor.
76	Polarko nsult (21)	Se merknad §§ 73 og 74	(111.) Se svar under pkt. 107 og 109 ovenfor.
78	Norges Fiskarlag (33)	Norges Fiskarlag ber om at punktet knyttet til termometer fjernes. Fiskarlaget kan ikke se at dette kan være nødvendig å pålegge alle fartøy å anskaffe. Fartøy som evt. bruker dette til beslutningsstøtte kjøper dette uavhengig av påbud.	(112.) Innspillet tas ikke til følge. Kravet gjelder kun fartøy som opererer der det kan forekomme is. Kravet er et minimumskrav som ikke innebærer nevneverdige kostnader eller medfører noen ulemper for fartøy eller mannskap. Å ha mulighet for å måle sjøtemperatur anses fortsatt å være relevant som et minimum til grunnlag for beslutning i forhold til navigasjon i farvann der is kan forekomme
79	Bø Fiskarlag (10)	Kravet om kart og nautiske publikasjoner må kunne utgå for fartøy som driver på hjemhavet.	(113.) Innspillet tas ikke til følge. Kravet er en videreføring av eksisterende krav og gjelder kun i det området fartøyet opererer.
79	Norges Fiskarlag (33)	"Fartøy skal være utstyrt med tilstrekkelige og ajourførte kart, farvannsbeskrivelser, fyrlist, meddelelser til sjøfarende, tidevanntabeller og alle andre nautiske publikasjoner for fartøyets	(114.) Innspillet tas ikke til følge. Kravet er en videreføring av eksisterende krav og gjelder kun i det området fartøyet opererer.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		fartsområde. For fartøy med lengde under 10,67 meter godtas Norsk Fiskerialmanakk og nødvendige kart for fartøyets fartsområde" Norges Fiskarlag mener at kravene vedrørende navigasjonshjelpemidler for flåten mellom 10,67 og 15 meter må reduseres til å omfatte kart og andre navigasjonshjelpemidler for fartøyets fartsområde. Fiskarlaget finner det merkelig at det for fartøyer som opererer relativt lokalt, skal settes krav som er etter normer for handelsflåten Mange av fartøyene i denne flåtegruppen har også elektroniske sjøkart som et viktig navigasjonshjelpemiddel. En bør også merke seg at bestikken om bord på en sjark er langt mindre enn bestikken på et handelsfartøy!	
80	DSB (24)	Ny ordlyd: "Fartøy bygget etter 1. januar 1992 skal være utstyrt med lanternekontrolltavle eller lanternekontrollenhet som tilfredsstiller krav i Nordisk Båt Standard (Y11)."	(115.) Innspillet tas til følge, ordlyden er endret.
81	Kystverket (16)	Begrepet internasjonalt farvann kan ha ulike betydninger (eksemplifisert).	(116.) I det nye forslaget til forskrift er det presisert at fartøy som anvendes utenfor Norges økonomiske sone, skal ha det norske handelsflagg
81	Norges Fiskarlag (33)	"Alle fartøy skal være utstyrt med ett sett signalfigurer som beskrevet i sjøveisreglene", foreslås endret til "Alle fartøy over 10,67 meter skal være utstyrt med ett sett signalfigurer som beskrevet i sjøveisreglene" Fartøy under 10.67 meter har ikke plass til signaler som foreslått, og oppfordrer til at forslag til regelverk frafalles. Ellers vises det til forskriftens §38 (nødsignaler og pyroteknisk utstyr), som innebærer at fartøyene blir utrustet med andre signaler som kan brukes til å påkalle oppmerksomhet.	(117.) Sjøfartsdirektoratet har presisert at kravet om signalfigurer kun gjelder aktivitetene. Ankring, fiske og når fartøyet ikke er under kommando. Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at det er urimelig å kreve at disse signalfigurer er om bord uansett fartøystørrelse og vil forøvrig bemerke at størrelsen kan tilpasses i tråd med fartøystørrelses. Dette fremgår av vedlegg 1 nr. 6c i Sjøveisreglene.
82	Bø Fiskarlag (10)	Kravet til skipsklokke bør strykes om det ikke er fornuftig.	(118.) Innspillet tas til følge.
82	Polarkonsult (21)	Foreslår at kravet gjøres gjeldende for fartsområdet kystfiske eller større.	(119.) Kravet er en videreføring av eksisterende krav. Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å ta denne til følge.
83	Polarkonsult (21)	Foreslår at kravet gjøres gjeldende for fartsområdet kystfiske eller større.	(120.) Kravet er en videreføring av eksisterende krav. Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å ta innspillet til følge.
86	DSB (24)	Forskriften ser ikke ut til å nevne at FOR 2000-10-03 nr 985 blir opphevet. Ny ordlyd: " Denne	(121.) Forslagets § 101 om ikrafttredelse er

Oversikt over høringsinnspill etter første høring - Del 1

§	Høringsinstans	Merknad	Direktoratets kommentar
		forskrift trer i kraft 1. januar 2012. Fra samme tid oppheves: a) forskrift 15. oktober 1991 nr. 708 om bygging og utrustning av fiske- og fangstfartøy fra 6 m og opptil 15 m største lengde, b) forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på og fangstfartøy hva gjelder fartøy under 15 meter, c) forskrift 15. oktober 1991 nr. 710 om sikkerhetstiltak m.v. på fiske- og fangstfartøy, d) forskrift 22. desember 1993 nr. 1242 om om radioanlegg og radiotjeneste i fiske- og fangstfartøy hva gjelder fartøy under 15 meter, <u>e) forskrift 3.mars 2000 nr 985 om kontroll av fiske- og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde.</u>	oppdatert og forskrift 3.mars 2000 nr 985 om kontroll og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde er tatt med i oversikten over forskrifter som oppheves ved ikrafttredelse.
24 - 30	Nordland fylkes fiskarlag (30)	Se det som er kommentert over om fartøy bygd før etableringen av en Nordisk båt Standard, samt det som er uttalt om fullstendige stabilitetsberegninger og linjetegninger for eksisterende fartøy under 10,67 meter.	(122.) Se kommentar nr. (19.)
73 - 76	Justisdepartementet (22)	Bestemmelsene antas å gjelde fartøy mellom 10,67 og 15 meter. Bestemmelsen bør da utformes klarere, jf. kommentaren til § 9 ovenfor.	(123.) Ordlyden i de relevante bestemmelser er endret for å klargjøre innholdet for brukerne.