

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Kommentarer som knytter seg til enkelte kapittel eller flere deler i forslaget.			
Elektro - kontroll	DSB (24)	<p>Foreslår ny paragraf: § NY Se kommentar i høringsbrevet.</p> <p>Kontroll av del elektriske anlegget ved akseptert elektroforetak</p> <p>Plikt til Fullstendig kontroll ved akseptert elektroforetak gjelder for følgende fartøyer</p> <p>1. Alle nye fartøy med største lengde på 8 meter og derover.</p> <p>2. Eksisterende fartøy med største lengde fra 8 meter til 10,67 meter.</p> <p>3. Alle fartøy med største lengde på 9 meter og derover som ikke har vært fremstilt for fullstendig eller periodisk forenklet kontroll i løpet av de siste 60 måneder.</p> <p>Plikt til Periodisk forenklet kontroll ved akseptert elektroforetak gjelder for følgende fartøyer:</p> <p>a) Alle fartøy fra 9 til 15 meter største lengde skal fremstilles for periodisk forenklet kontroll ved akseptert elektroforetak innenfor en periode på 60 måneder.</p> <p>b) Denne perioden regnes fra dato for siste fullstendig kontroll, eller dato for siste periodisk forenklet kontroll. Kontrollen kan finne sted inntil seks måneder før denne perioden er utløpt uten at dato for neste kontroll blir endret.</p> <p>Plikt til Annen kontroll ved akseptert elektroforetak gjelder for følgende fartøyer:</p> <p>1. Fartøy som ombygges eller forandres skal fremstilles for kontroll ved akseptert elektroforetak. Kontrollen skal sikre at fartøyets tilstand fortsatt er i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter.</p> <p>2. Fiske- og fangstfartøy skal også fremstilles for kontroll ved akseptert elektroforetak når det har lidt skade eller har gjennomgått reparasjoner. Kontrollen behøver normalt ikke omfatte andre deler enn de som har vært skadet eller gjennomgått reparasjoner. Kontrollen skal likevel ha det omfang som er nødvendig for å sikre at fartøyets tilstand fortsatt er i samsvar med de til enhver tid gjeldende forskrifter.</p> <p>All kontroll ved akseptert elektroforetak utføres slik det fremgår av kontrollskjema fastsatt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. For klassede fartøy kan kontrollen av det</p>	Innspillet tas til følge ved at bestemmelsene om elektrokontroll er innarbeidet i forskriftsforslaget.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

		<p>elektriske anlegget utføres ved anerkjente klasseinstitusjoner.</p> <p>Fotnote I: Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap administrerer ordningen med aksepterte elektroforetak for kontroll av det elektriske anlegget.</p>	
Generelt	Norges Fiskarlag (25)	<p>(1) Norges Fiskarlag savner drøftinger i høringsbrevet vedkommende om forskriften gis tilbakevirkende kraft i strid med GrL. § 97.</p> <p>(2) De økonomiske konsekvensene er meget betydelige og det er etter organisasjonens oppfatning ikke dokumentert i tilstrekkelig grad at de samfunnsmessige behovene for de skjerpede kravne er til stede i en sådan styrke at de overstiger ulempene.</p> <p>3) Det stilles også spørsmål ved statistikken som er brukt, deriblant at det ikke framgår hvor mange ulykker som kan relateres til fartøyets stabilitet.</p> <p>(4) Organisasjonen ber om at det foretas en gjennomgang av hele høringen. (NHD sammen med Sjøfartsdirektoratet)</p>	<p>(124.)</p> <p>(1) Se kommentar nr. 49.</p> <p>(2) Se kommentar 134. og 158.</p> <p>(3) Direktoratet mener at dette blant annet fremgår av rapportene fra Statens Havarikommisjon for Transport. (SHT) En rekke av forlisulykker kan føres tilbake til fartøyets stabilitetsegenskaper, gjerne kombinert med mangel på kunnskap angående fartøyets stabilitetmessige begrensninger. Utover dette kan en del forlis også knyttet til værtetthet, vannfylling og utilstrekkelig drenering. Fra SHTs granskninger kan blant annet Fjordgårdsbuen, Marina, Holmen og Monica IV nevnes.</p> <p>(4) Høringsuttalelsene med Sjøfartsdirektoratets kommentarer blir sendt til NHD for uttalelse. (står denne fortsatt ved lag før ny høring?)</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	Bodø Fiskarlag (28)	<p>(1) Fiskarlaget forlanger at det nedsettes en arbeidsgruppe og mener at forslaget vil rasere den minste del av norsk fiskerinæring.</p> <p>(2) Krav om linjetegninger og stabilitetsberegninger for fartøy under 10,67 m anses ikke som økonomisk forsvarlig. For fartøy bygget fra 2012 er fiskarlaget mer tilbøyelig til å godta ordningen.</p> <p>(3) Fiskarlaget er for øvrig fornøyd med dagens ordning med egenkontroll og uanmeldte stikkprøver. Kommentarene fra Bø Fiskarlag punkt 1-7 støttes.</p> <p>(4) Det foreslås at det opprettes en kondemneringsordning for fartøy under 10,67 m dersom kravene blir satt i verk.</p>	<p>(125.)</p> <p>(1) Sjøfartsdirektoratet er kjent med at Norges Fiskarlag har satt i gang med et forskningsprosjekt som skal se på utfordringer knyttet til stabilitet og kravet om stabilitetsberegninger for fartøy bygget før 1. januar 1992. Vi vil i forskriftsforslaget fortsatt holde fast på kravet om stabilitetsberegninger også for fartøy som er bygget før 1992, men ettersom kravene for denne gruppen innføres fra 2016 er det åpent for å gjøre eventuelle endringer som følge av prosjektet.</p> <p>(2) Se kommentar nr. 127 og 141.</p> <p>(3) Se kommentar nr. 128.</p> <p>(4) Sjøfartsdirektoratet mener at det må være opp til den politiske ledelse å ta stilling til hvorvidt det bør opprettes en kondemneringsordning for fiskefartøy under 10,67 meter dersom kravene blir satt i verk.</p>
----------	---------------------	--	--

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	<p>Nordland fylkes fiskarlag (30)</p> <p>(1) Fiskarlaget mener at forslaget innebærer en betydelig endring og skjerping av krav som skal stilles til fartøy under 15 m og førere av disse.</p> <p>(2) Forslaget sies å ha lite å gjøre med fiskernes hverdag og innebærer økte kostnader uten å bidra til å øke sikkerheten. Mange vil måtte legge ned virksomheten og egenkapitalen som ligger i fartøyene vil gå tapt fordi fartøyene ikke lenger er salgbare.</p> <p>(3) Fiskarlaget kan ikke akseptere at Sjøfartsdirektoratet illegger gebyr samtidig som det er henvist til godkjent foretak som skal foreta gjennomgang av fartøyet. Gebyret må frafalles.</p> <p>(4) Fiskarlaget mener videre at det er forkastelig at det kreves at fartøy som er bygget før Nordisk Båtstandard ble gjort gjeldende skal oppfylle standarden. Fiskarlaget er av den oppfatning at ikke at det å tre et rigid regelverk ned over den enkelte fartøyeier er veien å gå.</p> <p>(5) Derimot må man analysere årsaksforhold for de havariene som har vært.</p> <p>(6) Mange av havariene skyldes forhold som har med overlasting, feillasting og stabilitet og gjøre. Dette betyr at det meget langt på vei er den menneskelige faktoren som er avgjørende. Dersom ikke ansvarshavende om bord i fartøyet har en forståelse av hva han eller hun holder på med hjelper det ikke med et regelverk. Evt. nye tiltak må skyves frem i tid og i mellomtiden må representanter fra næringen og myndighetene sammen diskutere saken.</p>	<p>(126.)</p> <p>(1) Forskriften viderefører i stor grad gjeldende regelverk. Skjerpningen av regelverket består først og fremst i kravet om stabilitetsberegninger for fartøy bygget før 1992, en utvidelse av dagens kontrollordning for fartøy mellom 10, 67 meter og 15 meter og kravet om redningsflåte. Kravet om ROC sertifikat for radiopersonell i radiodekningsområde A1 er lempet i det nye forslaget til forskrift.</p> <p>(2) Se kommentar nr. 127. og 141.</p> <p>(3) Fiskefartøy mellom 10,67 -15 meter betaler i dag et årsgebyr (grunngebyr) som skal dekke Sjøfartsdirektoratet kostnader ved godkjenning og revisjon av godkjente foretak, veiledning til godkjente foretak og redere, uanmeldte tilsyn m.m.. Årsgebyret er hjemlet i forskrift 1. januar 2009 om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff). Når Sjøfartsdirektoratet setter ned grensen til 9 meter vil det være naturlig at også båter mellom 9-10,67 betaler årsgebyr for ovenstående tjenester. Fiskefartøy fra 9 til 10 meter vil få et årsgebyr på kr. 2852 og fiskefartøy fra 10-15 meter vil få et årsgebyr på kr.4278 etter dagens satser. Direktoratet vil imidlertid samle inn data over kostnader som er forbundet med de ulike fartøygrupper for å få et mer nøyaktig anslag over kostnadsnivået som er forbundet med tjenester for det enkelte fartøyet. Direktoratet vil benytte innhentede data til å vurdere om gebyrnivået bør justeres i forhold til dagens nivå. Gebyrene har årlig en prisnivåjustering. På bakgrunn av ovenstående kommer Sjøfartsdirektoratet ikke til å forandre på eksisterende gebyrsystem i forbindelse med fastsettelsen av forskriften, med unntak av at man skal betale årsgebyr for fartøy fra 9 meter.</p> <p>(4) Se kommentar nr. 132.</p> <p>(5) Direktoratet viser til undersøkelser gjort av SHT og den tidligere faste undersøkelseskommisjonen for sjøulykker.</p> <p>(6) Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at det er helt nødvendig å stille krav om stabilitetsberegninger. Mange ulykker har skjedd som en følge av for dårlig stabilitet. Bakgrunnen for å utarbeide</p>
----------	--	---

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	Fjordfiskernes forening - Pollen (31)	Fjordfiskernes forening ser med bekymring på forslaget. Engangsutgift anslås til 150 000 - 250 000 kr - pluss oppgraderingskostnader. Dette svarer ikke til inntekten for båter under 10,67 m. Dersom forslaget gjennomføres må det gjennomføres ulike støtteordninger (se høringsbrev- ikke vårt regelverk). Uten hjelp fra det offentlige ser foreningen for seg at halvparten av flåten blir fratatt livsgrunnlaget.	(127.) Kostnadene som vil kunne følge av de nye kravene i forslaget vil være relatert til stabilitet og radio for de fartøyene som ikke har stabilitetsberegninger og radioutstyr i henhold til nye krav. I følge opplysninger Sjøfartsdirektoratet har innhentet vil kostnader for utarbeidelse av stabilitet beregninger inkludert full oppmåling for de fleste fartøy ligge mellom 20000 og 50000 kroner. Med de alvorlige ulykker som har vært med fartøy under 10,67 meter og hvor mange beviselig har vært relatert til dårlig stabilitet mener direktoratet at kostnadene forbundet med stabilitetsberegninger er en god investering og som er helt nødvendig for å sikre et akseptabelt sikkerhetsnivå for de som skal ha sitt virke som fisker. Investeringer i radioutstyr vil, for de fartøyene som ikke har radioutstyr i henhold til nye krav og må kjøpe og installere alt nytt, komme på ca. 40 000 kr for de fartøy som skal operere i radiodekningsområde A1. Dette dekker fartsområde kystfiske og størsteparten av bankfiske 1. I store deler av Nordsjøen vil også store deler av fartsområdet bankfiske 2 være dekket av A1. Direktoratet har undersøkt med Hovedredningsentralen angående responstider dersom man sammenligner stemmealarmering / opprop og automatisk alarmering og fordelene kontra stemme. Hovedredningsentralen har opplyst at det ligger sikkerhetsmessige fordeler innebygget i DSC – systemet og at systemet har vesentlige fordeler, særlig i områder med dårlig radiodekning. For fartøy over 10, 67 meter som etter dagens regelverk har krav om mellombølgeradio (bankfiske 2) vil de nye kravene for de fleste innebære en lemping av regelverket.
----------	---------------------------------------	---	---

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	Norges Fiskarlag (33)	<p>Norges Fiskarlag er positiv til at det utarbeides en samleforskrift for mindre fartøy, at det har vært for mange ulykker i den minste flåten og at tiltak må iverksettes.</p> <p>1) Fiskarlaget mener likevel at det ikke har vært nødvendig dialog og at forslaget er lite tilpasset flåtegruppen. Forslaget ser ut til å fokusere mest på de forholdene som påvirker fartøyets flyteevne direkte.</p> <p>2) Fiskarlaget ønsker også en bred gjennomgang av regelverkets tilbakevirkende kraft. En er kritisk til dokumentasjonskravene på eldre fartøy og mener at dette innebærer store kostnader. De eldre fartøy har vist deg å være godt skikket som driftsmiddel gjennom mange år og mange vil avvike pga. store kostnader. Flåten er viktige kulturbærere i kystnæringen. Det etterlyses mer fokus på fiskernes kompetanse gjennom skoling innen teoretisk stabilitet og lastelære, kanskje en påbyggingsdel ti repetisjonskurset. En utredning om dette bør foretas med Sjøfartsdir og andre kompetente parter. Utarbeide en informasjonskampanje. Om det likevel innføres en stabilitetskontroll må denne bedre tilpasses driftsform. Krav om krengeprøve og forenklet stabilitetsrapport- eks DNV lystbåter eller yrkesbåter. Stabilitetsberegninger bør kun kreves for tungt riggede etter faglig skjønn. Ønskelig med mer stabilitetskunnskap i den minste flåten- FoU -program? Bør se nærmere på sammenheng - skrogform, redskapsvalg, dekkslast, bæreevne, marsjfart, overising og ulykkesfrekvens.</p> <p>3) Kravet om økt radioutrustning og personell kompetanse vil ikke gi økt sikkerhet. For korte frister til å implementere regelverket. Det er fornuftig at regelverket fases inn for de nyeste først. Ber om at det avholdes et møte hvor høringsinnspillene blir gjennomgått.</p>	<p>(128.)</p> <p>1) Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et forslag til ny forskrift for fartøy under 15 meter med utgangspunkt i at sikkerhetsstandarden for de minste fartøy er for dårlig, underbygget av ulykkesstatistikk, sikkerhetstilrådnings fra SHT, og resultater fra uanmeldte tilsyn. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at næringen har fått rimelig tid til å uttale seg om forslaget til ny forskrift. Høringsfristen ble også forlenget fra 15. juni til 7. september 2011 etter ønske fra Norges Fiskarlag. Direktoratet mener for øvrig at det har vært nødvendig å innskjerpe krav og tilsyn for de minste fartøyene. Utvidelsen av kontrollordningen ned til 8/9 meter bygger på ulykkesstatistikk og en vurdering av hvilke fartøy som har fiske som hovednæring, gjerne på helårsbasis.</p> <p>2). 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. Når det gjelder eldre fartøys egnethet er dette kommentert i kommentar nr. 141. og 148. Direktoratet er enig i at det også bør fokuseres på fiskernes kompetanse og holdninger til egen sikkerhet, men vil understreke at operasjonelle begrensninger for fartøyet i forhold til maks. tillat last, redskapsvekt og rigging kun kan oppnås gjennom å foreta en beregning av fartøyets stabilitet. Uten å kjenne de faktiske begrensningene til eget fartøy har kunnskap om stabilitet begrenset verdi. Direktoratets er av den oppfatning at det finnes mange fartøy i denne gruppen som har for dårlig stabilitet, er farlig å bruke og slik at fartøyeier neppe hadde benyttet fartøyet om han hadde kjent de faktiske forhold.</p> <p>3) Sjøfartsdirektoratet har undersøkt med hovedredningsentralen, som opplyser at radio som er utstyrt med DSC vil kunne gi raskere responstider, særlig i områder med dårlig dekning. Radiokravene bygger foruten dette i stor grad på internasjonale system for alarmering, radioutrustning og kompetanse, som reflekterer ønsket om og behov for økt sikkerhet for alarmering ved hendelser ombord på fartøy. Det er allerede en gradvis innfasing i tidligere forslagens overgangsordninger i § 68 (nåværende § 102 i forslaget). Det er videre blitt avholdt et møte med næringen i desember 2011 og januar 2012.</p>
----------	-----------------------	---	--

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	Fiskeridirektoratet (35)	<p>Fiskeridirektoratet er positiv til Sjøfartsdirektoratets forslag om å samle det meste av regelverket for fartøygruppen fiskefartøy under 15 meter største lengde og i hovedsak også til de foreslåtte endringene av regelverket. De foreslåtte endringer vil for enkelte eiere av fiskefartøy medføre store kostnader dersom de skal fortsette å drive ervervsmessig fiske med fartøyet de driver med nå. Det er imidlertid viktig at sikkerheten også i den minste flåten ivaretas i samsvar med de tilrådsninger som er gitt. Fiskeridirektoratet sendte 30.4.2010 forslag til nye forskrifter til deltakerloven på høring. Den nye forskriften er ennå ikke vedtatt. Det ble i forslaget § 4 tredje ledd foreslått at søknad om ervervstillatelse og innføring av fartøy i registeret over merkepliktige norske fiskefartøy (merkeregisteret) skal avslås dersom det ikke kan legges frem dokumentasjon på gyldige fartssertifikat, fartøysinstruks, godkjenning m.v. Fiskerimyndighetene vil ikke kunne utføre teknisk kontroll med fartøyene, dette er sjøfartsmyndighetenes ansvar. Forslaget bygger på at Fiskeridirektoratet og Fiskeridirektoratets regionskontor skal be om dokumentasjon på at det enkelte fartøy oppfyller gjeldende bestemmelser m.h.t. bl.a. bygging og konstruksjon, dvs. at vi kan be om henholdsvis gyldig fartssertifikat, oppdatert fartøysinstruks, godkjenning dokument eller byggebekreftelse for fartøyet avhengig av fartøyet størrelse.</p>	(129.) Med de foreslåtte kravene vil fiskerimyndighetene, etter at bestemmelsene ev. er trådt i kraft, ha mulighet til å be om dokumentasjon på at fartøyet tilfredsstillt krav til fiskefartøy også for <u>alle</u> fiskefartøy mellom 8 og 10,67 meter. Dermed kan det unngås å gi ervervstillatelse til fartøy som ikke tilfredsstillt sikkerhetsmessige minimumskrav. Sjøfartsdirektoratet står fast på forslaget i forhold til grensene som er satt i forhold til kontrollordningen og viser til begrunnelsen i høringsbrevet. Vurder om det er lempeligere krav for fartøy mellom 6-8 meter i forslaget enn det som følger av tidligere forskrifter. Direktoratet vil ta hensyn til bl. a. fiskeridirektoratets informasjonsbehov ved utformingen av kontrollskjema.
----------	--------------------------	---	---

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	<p>Norges Kystfiskerlag (8) (37)</p> <p>1) Økt fokus på holdninger og kompetanse knyttet til sikkerhet anses derfor å være av langt større betydning for sikkerheten enn en utvidelse av de tekniske krav som stilles til flåten.</p> <p>2) Det fremlagte forskriftsforslaget fremstår derimot som en innskjerping av regelverket, fremfor en regelforenkling. Det er videre viktig at de krav som stilles får legitimitet ved at de oppfattes å ha en reell sikkerhetsmessig effekt som står i forhold til de kostnader tiltakene innebærer på fartøynivå.</p> <p>3) Eksempelvis ville et tiltak som AIS trolig hatt langt større reell betydning for sikkerheten i kystflåten enn et utvidet krav til radiosertifikat, forutsatt at myndighetene etablerer en kontrollsentral etter modell fra Island og Danmark for overvåking av kystflåten.</p> <p>4) De krav som her fremmes i forhold til kontroll/godkjenning, stabilitet og radiosertifikat er samlet sett så kostnadskrevenende at de i mange tilfeller ikke vil stå i samsvar med fartøyenes driftsgrunnlag. Samtidig synes den sikkerhetsmessige effekten uklar.</p> <p>5) Norges Kystfiskerlag mener det gjennom langt rimeligere og enklere tiltak ville vært mulig å øke sikkerheten og forhindre ulykker i kystflåten mer direkte, uten de alvorlige økonomiske utslagene som forskriftsforslaget innebærer.</p> <p>6) - Økt fokus på holdninger og kunnskap om stabilitet/lasting ved at dette innarbeides i sikkerhetsopplæringen og i repetisjonskurs for fiskere.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Generelt holdningsskapende arbeid. - Økt fokus på bruk av sikkerhetsline på enmannssjarker. <p>7) - Forbud mot oppbevaring av løs fisk på dekk.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strengere krav til høyde på keising til luker og krav om lukking av disse. - Strengere krav om lenseporter på dekk. - Krav om horisontalt delte dører på fartøy med lav dørstokkhøyde. - Mer fokus på ansvaret for verksted som monterer dekksutstyr på fiskefartøy. 	<p>(130.)</p> <p>1) Gode holdninger alene er ikke tilstrekkelig til å sikre fartøy og mannskap. Uten å ha kjennskap til fartøyets begrensninger bl. annet i forhold til stabilitet er det ikke mulig å vite om en opererer innenfor trygge marginer.</p> <p>2) Forslaget har to hovedformål: Å forenkle regelverket og å øke sikkerhetsnivået for flåten, spesielt for flåtegruppen 8 - 10,67 meter. Se kommentar nr. 141.</p> <p>3) I forhold til de mest alvorlige ulykkene med kantring og forlis i denne fartøygruppen er direktoratet av den oppfatning at AIS ikke ville kunne forhindre disse.</p> <p>4) Se kommentar nr. 127 og 141 og kommentar lenger oppe.</p> <p>5) Se også tidligere kommentar nr. 127, 141 .</p> <p>6) Dette er et av punktene form vil bli berørt på møtet med næringen. Direktoratet anser dette likevel for å være et supplement til fartøyet innebygde stabilitet, se også kommentarer nr. 126., og 139.</p> <p>7) Direktoratet har omformulert bestemmelsen, slik at det tydeligere fremgår at last på dekk skal sikres forsvarlig.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Strengere krav til høyde på keising til luker og krav om lukking av disse. (Sjøfartsdirektoratet ser ikke nødvendigheten av å øke høyden på lukekarmen og terskler i forhold til eksisterende krav. Etter dagens krav skal luker og dører holdes værtett mens fartøyet er i sjøen.) - Strengere krav om lenseporter på dekk. Forslaget legger opp til strengere krav for eldre fartøy. - Krav om horisontalt delte dører på fartøy med lav dørstokkhøyde. (Det er ingen hindring i dagens regelverk eller i forslaget mot å benytte delte dører. Sjøfartsdirektoratet anser det ikke som nødvendig å skjerpe dagens krav til høyde på dørstokk og muligheter for værtett lukking utover dette.) - Mer fokus på ansvaret for verksted som monterer dekksutstyr på fiskefartøy. Her vil Sjøfartsdirektoratet vurdere tiltak for å gjøre rederiene og verksted oppmerksom på at det er rederiene som er ansvarlig for at montert dekksutstyr m.v. er i tråd med kravene etter regelverket overfor myndighetene, men at rederiene i sin tur kan ansvarlig gjøre verkstedet om den har levert utstyr som ikke egner seg for fartøyet, i henhold til avtalen som er inngått mellom verkstedet og rederiet. Forslaget tar imidlertid ikke sikte på å endre ansvarsforholdet slik det er i dag.
----------	--	---

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	Kystverket, hovedkontoret (16)	<p>1) Forskriften vil øke sikkerheten til sjøs og en ikrafttredelse som planlagt er ønskelig. Høringsbrevet kan gi inntrykk av at radiodekning alene er avgjørende for fartsområdet, noen som er betenkelig. Slik utkastet fremstår kan Bankfiske 1 gis til fartøy ned til 6 m og Bankfiske 2 til fartøy ned til 10,67 m. Kystverket peker her på polare lavtrykk som risikofaktor og den lave sjøtemperaturen.</p> <p>2) Et eventuelt bærekraftskrav til AIS klasse A antas å kunne øke sikkerheten ytterligere i forhold til de tiltakene som fremgår av det foreliggende høringsutkastet. Vi savner en nærmere drøfting av dette, herunder om dette er en realistisk mulighet i forhold til den angjeldende fartøysgruppen.</p>	<p>(131.)</p> <p>1) Det har tidligere ikke vært noe maksimalt fartsområde for fartøy under 10,67 meter største lengde. For fartøy mellom 10,67 og 15 meter største lengde er største tillatte fartsområde Bankfiske II. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at fartøy under 10,67 meter ikke bør gis anledning til og ikke har behov for å operere lenger ut enn til Bankfiske I.</p> <p>De minste fartøyene er naturlig nok mer utsatt for vær og vind og det er i så måte raskere å komme seg i havn og lettere å få hjelp fra andre fartøy om fartsområde for de minste begrenses. Direktoratet mener at største tillatte fartsområde ikke bør settes mindre enn til bankfiske I fordi vi er kjent med at det er fartøy under 10,67 m som driver fiske sommerstid i Bankfiske I. Det er et sterkt ønske fra næringen at denne fartøygruppen får mulighet til å operere til og med fartsområde Bankfiske 1. Vi mener dette er forsvarlig i mange situasjoner, men det vil selvsagt være slik at skipsfører må vurdere i hvilken grad eget fartøy er egnet til å operere under de gitte forhold. Dersom det ikke er vist overisingsberegninger for fartøy under 10,67 meter kan fartøyet ikke gå lenger ut en kystfiske i perioden 1. oktober til 15. mai. Tilsvarende gjelder for fartøy over 10,67 meter.</p> <p>2) Direktoratet er av den oppfatning at sikkerhetsgevinsten ved et eventuelt krav til AIS klasse A i dag ikke kan forsvare de kostnadene dette ville påføre næringen.</p>
----------	--------------------------------	--	---

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	Bø Fiskarlag (10)	Forskriften synes å bomme på fartøystørrelsen, forskriften vil føre til at mange vil legge opp. Forslag til sikkerhetstiltak i høringsvaret. Å prøve å implementere Nordisk båtstandard er uakseptabelt for fartøy som er bygget før standarden kom. Det må nedsettes en arbeidsgruppe.	(132.) Bakgrunnen for at kontrollgrensen er foreslått satt ned til 8/9 meter har sammenheng med ulykkesstatistikken, som viser at mange alvorlige ulykker har skjedd med fartøy mellom 8/9 og 10,67 meter. Mange av disse fartøyene mangler dokumentasjon som vil kunne bekrefte om fartøyene er trygge eller ikke. Det vises for øvrig til ytterligere utredning i høringsbrevet. Forskriften legger generelt ikke opp til at krav i Nordisk Båtstandard skal gjøres gjeldende for fartøy bygget før 1. januar 1992. Jf. forslaget kapittel 3 om konstruksjon og kapittel 4 om brann, maskineri og elektro. Det er altså i hovedsak, i forhold til stabilitet at krav gjøres gjeldende for fartøy bygget før 1. januar 1992. Det gis åpning for å kunne bruke NBS eller tidligere byggeforskrifter avhengig av byggeår, jf. nærmere redegjørelse for dette i det nye forslaget kapittel 4 om stabilitet.
Generelt	Roan Fiskarlag (14)	(1) De aller fleste ulykkene skyldes menneskelig svikt - en bør heller vurdere en ambulerende opplysnings og opplæringskampanje. Kostnadene blir for høye, fiskere vil legge opp og en del fartøy vil ende opp som fritidsfartøy. Sjøfartsdirektoratet bør arrangere regionalt grunnleggende kurs i laste- og stabilitetslære for mindre fartøy. (2) Det savnes en drøfting av om AIS er aktuell.	(133.) (1) Mange av de alvorlige ulykkene skyldes alvorlig svikt i forhold til fartøyenes innebygde sikkerhet, blant annet i forhold til stabilitet og sikkerhet mot vanninntrenging. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at fartøyets begrensninger i forhold til stabilitet og flyteevne må beregnes. Nye krav til opplæring (også om bord) og kompetanse ut over dagens krav må eventuelt komme i tillegg til tekniske krav. (2) Sjøfartsdirektoratet har ikke vurdert å innføre krav om AIS for denne fartøystørrelsen.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	Fiskerlaget Sør (18)	<p>Fiskerlaget Sør er særdeles kritisk til forslaget og mener at berørte fartøygruppe ikke er konsultert eller tatt med i utarbeidelsen. De mener at det burde bli nedsatt en arbeidsgruppe. Fokuset må etter deres oppfatning rettes mot å etterleve dagens regelverk før det innføres nye krav. Det opplyses at også de lokale fiskerlagene på Skagerakkysten er sterkt imot forslaget og at det vil bety slutten for mange fiskere, fiskemottak og fiskebutikker på Skagerakkysten. Det tas ikke hensyn til drift og driftsområdet til fartøyene. Mange fiskere vil måtte avslutte sitt yrke da de ikke har økonomi, nye sikkerhetskrav må være økonomisk realistiske. Den minste kystflåten har lave driftsmarginer. Fiskerlaget er kritisk til statistikken sjøfartsdirektoratet har kommet med og lagt fram alternative statistikker i høringsuttalelsen. Statistikken antyder at risikoen på mindre fartøyer er mindre enn for større fartøy. Det blir påpekt at den enkeltes vurdering i forhold til værforhold og utrusting har mest å si for sikkerheten og at dagens regelverk bør være tilstrekkelig så lenge det håndheves. Enkelthendelser som skyldes klanderverdige handlinger bør ikke gi utslag for hele næringen. Ber om innføring tidligst 2013.</p>	<p>(134.)</p> <p>Bakgrunnen for at Sjøfartdirektoratet ønsker å utvide kontrollregimet er blant annet manglende etterlevelse av viktige sikkerhetsmessige krav i eksisterende regelverk, avdekket hovedsakelig gjennom uanmeldte tilsyn og ulykkesstatistikk. Tilrådninger fra Statens havarikommisjon for transport (SHT) underbygger dette. Videre er det slik at sjarkflåten under 10,67 meter har en nedslående ulykkesstatistikk med mange dødsulykker som kunne vært unngått dersom sikkerhetsnivået hadde vært høyere. Det å være fisker på en sjark er 6,6 ganger farligere enn å være fisker på et havfiskefartøy i følge rapport fra Sintef "Den norske fiskeflåten - HMS - status pr. 2010". Statistikken bygger på registreringer i elleveårs perioden 2000 - 2010. Etter Sjøfartsdirektoratets mening er ulykkestallene uakseptabelt høye i sjarkflåten og er av den oppfatning at den sikkerhetsmessige gevinsten forsvarer kostnadene dette påfører og konsekvensene dette medfører for næringen.</p>
Generelt	DSB (24)	<p>DSB er generelt positiv til utvidelsen av kontrollordningen og vil harmonisere sin ordning med aksepterte elektroforetak og håper samtidig at de allerede aksepterte elektroforetak får god kontinuitet i arbeidet. Det blir pekt på at det i dag er ca. 100 kontroller per år, selv om antallet fartøyer skulle tilsa ca. 280. Det kan ha sammenheng med at 80 % av fartøy ved uanmeldte tilsyn manglet slik kontroll. DSB mener at det kanskje er nødvendig å ha en egen paragraf om elektrokontroll for å understreke viktigheten.</p>	<p>(135.)</p> <p>Sjøfartsdirektoratet takker for tilbakemeldingen. Kommentaren om egen paragraf for elektrokontroll tas til etterretning, se kommentar nr. 17.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	Justis- departem entet (26)	Justisdepartementet har kommet med omfattende endringsforslag. Det vises til endringsforslaget som i stor grad retter seg mot utformingen av forskriftsforslaget.	(136.) Innarbeidet i de enkelte bestemmelser
Generelt	Cefor (34)	Berømmer S-dir for nedlagt arbeid for å samle og forenkle sentrale forskrifter for fiske- og fangstfartøy under 15 meter. - til dels betydelige sikkerhetsmessige mangler i sjarkflåten. -håper at den nye samleforskriften vil gjøre reglene mer tilgjengelig for sjarkrederne og føre til større etterlevelse. - viktig at de enkelte bestemmelsene i forskriften utformes i et klart og konsist språk og hvor det går klart frem hvem pliktsubjektet er. De aller fleste av bestemmelsene i forskriften er formulert i passiv form. - det kan være problematisk å formulere handlingsregler i passiv form. Bruker man pass § 48 om kontroll av gassfare. Flere av bestemmelsene i forskriften inneholder skjønnsmessige formuleringer når det gjelder kvaliteten og standarden på utstyr m.m. Det er flere eksempler i forskriftsutkastet på slike uklare, skjønnsmessige formuleringer som med fordel kunne gjøres mer konkrete. Nedenfor følger kommentarer til de enkelte kapitler og bestemmelser.	(137.) Hele forskriften er gjennomgått for å luke ut passiv form og uklare pliktsubjekt i størst mulig grad.
Generelt	Justis- departem entet (26)	Tittel: Man bør unngå lange navn på forskrifter. "Forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter" skulle være dekkende nok som navn på forskriften. For øvrig er det en del innspill til utforming, ikke materielt innhold, se høringsinnspillet. (tas ikke med i matrisen)	(138.) Innspillet er tatt til følge, overskriften er endret i tråd med innspillet.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Generelt	<p>Sjøsamsisk Fangst- og fiskeriorganisasjon (32)</p>	<p>Organisasjonen er opptatt av sikkerheten og er bekymret for det store antall ulykker innenfor fiskeriflåten, men er likevel imot forslaget.</p> <p>1) Forslaget innebærer store økonomiske utgifter og har tilbakeførende virkning.</p> <p>2) Det må sette inn tiltak for å hindre at fiskere går ut i dårlig vær, overlaster o.l. Dette kan gjøres gjennom en sikkerhetsopplæring. Sjøfartsdirektoratet bør sette ned et utvalg der fiskernes organisasjoner er representert, som kan vurdere tiltak for å bedre sikkerheten.</p>	<p>(139.)</p> <p>1) Se kommentar nr. 16., 49., 127. og 141.</p> <p>2) Sjøfartsdirektoratet har de siste årene satt større fokus på holdningsskapende arbeid. Blant annet har vi hatt jevnlige møter med fiskeriorganisasjonene, opprettet en ny nettportal for yrkesfiskere, hatt jevnlige annonser i fiskeripressen med fokus på holdningsskapende arbeid. Videre er uanmeldt tilsyn en viktig arena for Sjøfartsdirektoratets holdningsskapende arbeid. Direktoratet har videre nedsatt en arbeidsgruppe med representanter fra blant annet fiskernes organisasjoner, som skal foreslå tiltak for å redusere antall ulykker i fiskeflåten. En rekke av tiltakene er relatert til holdningsskapende arbeid, blant annet ved at det skal produseres en film som informerer om hvilke elementer som har betydning for fartøyets stabilitet.</p>
Generelt	<p>Justisdepartementet (22)</p>	<p>Definisjonen i bokstav f har underpunkter i to nivåer. Dette gjør definisjonen vanskelig å forstå. Dessuten defineres det i underinndelingen tre nye begreper i tillegg til selve hovedbegrepet, noe som gjør at hovedbegrepet framstår som en overskrift i denne relasjonen. En slik utforming er etter vårt skjønn utilrådelig. Vi stiller videre spørsmål om hvilket formål definisjonene i bokstav f tjener og om en definisjon av begrepene "godkjent", "typegodkjent" og "akseptert" fører til en vesentlig klarlegging av begrepene innhold. Kan definisjonen av disse begrepene heller inngå som del av de materielle bestemmelsene der begrepene er relevante? Bokstav f bør uansett ikke bli stående slik den nå er.</p>	<p>(140.)</p> <p>Definisjonene i punktet er redigert og strukturert for å klargjøre hva som ligger i begrepene.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Godkjenningsordningen	Sogn og Fjordene Fiskarlag (13)	<p>(1) Dagens ordning med uanmeldte tilsyn bør fortsette og den årlige egenkontrollen som foreslås bør utvides fra 8 -9m til 10,67 m.</p> <p>(2) Kravet til stabilitetsberegning for fartøy under 10,67 m vil få for store økonomiske konsekvenser. Den bør erstattes av en krengeprøve.</p> <p>(3) Kravet om ROC- sertifikat for fartøy under 10,67 m i fjord- og kystfiske må fjernes. Fartøy som får dispensasjon for bankfiske 1 15. mai til 1. okt. skal ha utstyr for å operere i nevnte område.</p>	<p>(141.)</p> <p>(1) Sjøfartsdirektoratet fastholder ordningen som er foreslått, jf. redegjørelsen i høringsbrevet.</p> <p>(2) Kostnadene med stabilitetsberegninger er vesentlig lavere enn en del av de tall som har blitt fremsatt, jf. tall som er gitt i høringsbrevet. Resultatene fra krengeprøve gir liten informasjon om fartøyets stabilitetsmessige kapasitet. Å begrense krav vedrørende stabilitet til kun å omfatte krengeprøve vil få liten økonomisk "gevinst" fordi en uansett må benytte beregningsprogram og skrogbeskrivelse for å få et resultat av krengeprøven. Resultatet fra krengeprøven vil si svært lite om fartøyets stabilitetsmessige kapasiteter.</p> <p>(3) Det nye forslaget tar sikte på at det kun kreves SRC i radiodekningsområde A1 for bruk av VHF med digital selective calling (DSC). Bestemmelsen om radiokompetansekravet er imidlertid tatt ut av det nye forslaget og vurderes tatt inn i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk i stedet.</p>
Godkjenningsordningen	Polarkonsult (21)	<p>Polarkonsult mener at forslaget er defensivt, idet den periodiske kontrollen også bør omfatte fartøy mellom 8 og 9 m. Fartøy under 8 m faller fremdeles ikke under kontrollordningen, på tross at de kan operere på 12 nm. Alle merkeregistrerte fiskefartøy under 15 m bør underlegges samme kontrollregime (fullstendig og forenklet periodisk) som dagens mellom 10,67 og 15 m.</p>	<p>(142.)</p> <p>Sjøfartsdirektoratet står fast på forslaget i forhold til grensene som er satt i forhold til kontrollordningen og viser til begrunnelsen i høringsbrevet.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Godkjenningsordningen	Norges Kystfiskerlag (8) (37)	<p>1) Fartøy mellom 8 og 9 meter - det må etableres en enklere og rimeligere kontrollordning for den minste flåten enn det forskriftsforslaget legger opp til, dersom nye kontrollkrav skal innføres. Norges Kystfiskerlag har gjentatte ganger kritisert ordningen med godkjente foretak på bakgrunn av den kostnadsbelastning som konkurranseutsettingen av kontrollordningen har medført for flåteleddet, og de skjeve geografiske utslagene ordningen har gitt basert på tilgangen på godkjente foretak i de ulike regioner. Forskriftsforslaget forsterker behovet for en evaluering av kontrollordningen, og Norges Kystfiskerlag mener nye fartøygrupper ikke kan innlemmes i ordningen uten slik forutgående evaluering.</p> <p>2) Egenkontroll kombinert med muligheten for å gjennomføre varslede og/eller uvarslede kontroller/stikkprøver fra Sjøfartsdirektoratets side bør være tilstrekkelig for å ivareta nødvendige kontrollhensyn i flåtegruppen under 10,67 meter.</p> <p>3) I den grad flåten ned til 8 meter skal pålegges ytterligere kontroll, mener Norges Kystfiskerlag dette må kunne gjennomføres av Sjøfartsdirektoratets egne inspektører i forbindelse med ordinære slipopphold, og innenfor direktoratets gjeldende tilsynsgebyr.</p> <p>4) Alternativt bør det åpnes for at en forenklet kontroll av mindre fartøy kan gjennomføres av alle ordinære båtverksted/sliper etter modell av ordningen med EU-godkjenning av kjøretøy. I de tilfeller der mangler avdekkes må det videre gis rimelig tidsfrist for å få fartøyet i forskriftsmessig stand.</p>	(143.) <p>1) Direktoratet viser til kommentaren nr. 132 - 134 samt 127 og 128.</p> <p>2) Det er allerede lagt opp til en engangskontroll hos godkjent foretak i kombinasjon med egenkontroller og uanmeldt tilsyn for fartøy mellom 8 – 9 meter. Direktoratet har i det nye forslaget på bakgrunn av ønsker fra næringen utvidet perioden for kontroll hos godkjent foretak til 5 år for fartøy mellom 9 og 10,67 meter.</p> <p>3) Sjøfartsdirektoratet har per i dag ikke kapasitet til å foreta de nødvendige kontroller for denne flåtegruppen alene og ønsker derfor å utvide kontrollordningen hos godkjente foretak til også å gjelde disse fartøystørrelser.</p> <p>4) Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å etterkomme dette innspillet, men heller å utvide dagens kontrollordning til også å gjelde fartøy mellom 8 – 10,67 meter.</p>
-----------------------	-------------------------------	---	--

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Kap. 8	ProNav Maritim elektronik k (6)	GMDSS utstyret skal være typegodkjent i henhold til IMO/ SOLAS	(144.) Forskriften krever at slikt utstyr skal være typegodkjent, jf. definisjonen i § 2. Direktoratet vil presisere at typegodkjenningen skal utføres av teknisk kontrollorgan.
Kap. 2	Cefor (34)	Savner en "generalbestemmelse" som i skipsikkerhetslovens § 6 om rederiets alminnelige plikter. Det kan kanskje innvendes at dette er unødvendig siden det allerede står i loven, men da det er denne forskriften sjarkrederne kommer til å forholde seg til, kan det være nyttig å presisere hvem som er det primære pliktsubjektet for forskriften.	(145.) Direktoratet ønsker ikke å ta denne til følge, men ønsker gjerne å fremheve rederens plikter på annen måte, f.eks. på nettsidene og eventuelle veiledere.
Kap. 4	DNV (36)	1) Det er ikke angitt noen generell størrelsesbegrensning, hvilket betyr at alle fartøy er omfattet av dette kapitlet, med mindre det er unntak i enkeltparagrafer. Sjøfartsdirektoratet bør vurdere å ta inn lengdebegrensning i innledningen til dette kapitlet, slik det eksempelvis er gjort i kapittel 3. DNV antar at bestemmelse i en enkeltparagraf i dette kapitlet vil gjelde før bestemmelse i NBS, dersom det er konflikt mellom bestemmelsene. Det kan også være hensiktsmessig å henvise til klaseselskapenes regler spesielt for fartøy bygget før 1992. 2) Vi ber Sjøfartsdirektoratet å vurdere å flytte reglene for maskin og elektro til kapittel 3 Konstruksjon.	(146.) 1) Direktoratet ønsker å videreføre forslaget med en utforming der virkeområdet fremgår av de enkelte bestemmelsene. 2) Direktoratet ønsker ikke å flytte bestemmelsene, men har innarbeidet en krysshenvising fra konstruksjonskapitlet til kapitlet om elektriske anlegg.
Kap. 5	Bø Fiskarlag (10)	Kravet om Stabilitetskontroll/ linjetegning på eksisterende fartøy under 10,76 m må utgå	(147.) Se kommentar nr. 140

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Kap. 5	Polarkonsult (21)	Stabilitetskravene i forslaget vil være vanskelige å oppnå for enkelte båttyper uten vesentlig ombygging, også de som er bygget mellom 1992- 1994. Polarkonsult mener likevel at kravene har sin misjon og at økonomi ikke må komme foran sikkerheten.	(148.) Direktoratet er enig i at det antagelig er en del fartøy som vil måtte bygges om pga. for dårlig stabilitet. Kun gjennom å utføre stabilitetsberegninger vil det kunne avdekkes om fartøy har tilfredsstillende stabilitet eller om stabiliteten er for dårlig og det eventuelt må gjøres tiltak for å oppnå god nok stabilitet. Det at et fartøy har operert i en årrekke er ikke noen garanti for at det også i framtiden vil gå bra.
Kap. 5	Cefor (34)	1) Vi stiller spørsmål ved bruken av termen "tilhørende". Under enhver omstendighet bør termen "sjødyktighet" erstattes med et annet begrep, f. eks. "sjøegnethet" eller lignende. Det er etter vår mening uheldig å innføre begrepet sjødyktighet i en forskrift gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven hvor begrepet sjødyktighet ble besluttet utelatt i moderne skipssikkerhetsterminologi. Vi henviser i den forbindelse til NOU 2005:14 side 86 pkt 6.6.	(149.) 1) Kapitteloverskriften er endret til " Stabilitet og fribord".

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

<p>DNV (36)</p>	<p>DNV har valgt å gi noen generelle kommentarer i tilknytning forskriften kapittel 5 om stabilitet og tilhørende sjødyktighet. Disse kommentarene er i stor grad basert på forskning utført av SINTEF. Vi har merket oss at SINTEF har arbeidet spesielt med speedsjarker og at denne fartøytypen er spesielt utsatt for ulykker. Mange ulykker med speedsjarker er forårsaket av plutselig lekkasje eller hurtig kantring (SINTEF, HMS status pr. 2010). Samme rapport konkluderer med at mange av ulykkene kan ha vært forårsaket av forhold knyttet til fartøystabilitet. Årsaken til kantringsulykkene skal være for lite fast ballast og relativt mye dekkslast. Dette legitimerer etter vår oppfatning tiltak for å redusere risikoen for ulykker som følge av nevnte årsaker. Korrekt stabilitetsdokumentasjon, forbedret tilsyn, og kompetanse blant fiskerne vil være gode målrettede forslag til forbedring. 1 tilknytning til kompetanse kan det vektlegges fartøyers sjøegenskaper, fartøystabilitet, riktig lastehandtering og sikker fartøyoperasjon i forskjellige lastekondisjoner og driftsforhold. I forskriften er ikke hurtiggående fartøy behandlet særskilt. Stabilitetsberegningene utføres etter en metode der det ikke tas hensyn til operasjonelle forhold som endringer oppdriftsgivende volumer ved høy hastighet og varierende bølgeforld. Informasjon om risiko forbundet med slike forhold bør formidles til fartøyets reder sammen med informasjon nevnt under § 29. DNV legger til at kantringsproblematikken ikke bare er en konsekvens av fartøyets stabilitet. Det er relevant å vurdere operasjonelle forhold i denne sammenhengen også.</p> <p>(fortsetter på neste side)</p>	<p>(150.)</p> <p>Sikkerhetsstyringssystem er allerede i dag et lovpålagt krav, som vil bli formalisert i forskrift. Kompetansekrav i forhold til stabilitet vil bli tatt inn i sikkerhetsopplæringen for fiskere. Direktoratet kan ikke se at det er holdepunkter for påstanden om at det har vært mange ulykker med "speedsjarker" som kan relateres til stabilitet i forhold til andre skrogtyper. Selv om det er slik at et fartøys stabilitet og flyteegenskaper endres når det gjør fart, når det er sjøgang eller når det dels løftes opp av vannet er direktoratet av den oppfatning at de stabilitetskravene som er lagt til grunn i forskriftsforslaget vil ivareta den stabilitetsmessige sikkerheten på en tilfredsstillende måte. Kravene gjelder for fartøy i neddykket tilstand, i stille vann og er ikke "dekkende" for alle virkelige situasjoner, men erfaringer har vist at oppfyllelse av stabilitetskriteriene likevel ivaretar sikkerheten godt for alle fartøytyper.</p> <p>Krav til opplæring som fokuserer på bruk av fartøy og grunnleggende forståelse av stabilitet vil bli vurdert tatt inn i forskrift om kvalifikasjonskrav.</p>
-----------------	--	--

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

	forts.	Manglende fast ballast og for mye dekkslast er allerede nevnt som årsaker til kantring. Dette er faktorer som kan ha sin bakenforliggende årsak i operasjonelle forhold som håndtering av fiskeredskaper og fangst. SINTEF nevner at slike forhold kan oppstå som et resultat av for liten kompetanse knyttet til bruken av fartøyet. DNV vil derfor peke på to områder som kan bidra til å forbedre kompetansen og dermed redusere risikoen. Et hensiktsmessig sikkerhetsstyringsystem i tråd med Ssl. § 7 vil kunne fungere som risikoreduserende i forhold til kantring. Forskriftskrav? DNV ber S-dir å vurdere kompetansekrav etter en totalvurdering, eventuelt i samarbeid med næringen og GK.C87	
Kap. 6	Cefor (34)	Det primære pliktsubjektet for påbudene i dette kapitlet er som ellers i forskriften, rederen. Men enkelte av påbudene i kapitlet kan også gjelde andre enn rederen, for eksempel § 36. Pliktsubjektene bør derfor presiseres.	(151.) Forskriften er gjennomgått og redigert for å tydeliggjøre pliktsubjektet i de enkelte bestemmelser.
Radio	Roan Fiskarlag (14)	Båter med fartsområde fjord- og kystfiske bør fortsatt klarte seg med godkjent VHF sertifikat.	(152.) Se kommentar nr. 161.
Radio	Bodø Fiskarlag (28)	Dagens krav om VHF sertifikat må være tilfredsstillende.	(153.) Se kommentar nr. 161.
Radio	Norges Kystfiskerlag (8) (37)	Norges Kystfiskarlag stiller videre spørsmålstegn ved hensiktsmessigheten av de foreslåtte endringene i krav til radiosertifikat og radioutstyr, og ber om at gjeldende regelverk på dette området videreføres. Videre bør kontrollordningene for radioutstyr innenfor fartsområde At kunne forenkles slik at kontroll kan utføres av autorisert elektrofirma.	(154.) Se kommentar nr. 161. Kontroll av radio kan kun foretas av foretak med nødvendig kompetanse og som har fått bemyndigelse fra Sjøfartsdirektoratet.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Redningsmidler	Roan Fiskarlag (14)	I rent fjordfiske må en fortsatt kunne bruke godkjent lettboat/ redningsboat som et alternativ til redningsflåte.	(155.) Det er vanskelig å ta stilling til lettboats/ redningsboats egenskaper i forhold til kravene i forskriften. Erfaringsmessig har det visst seg at mange fartøy har vært utstyrt med lettboater som ikke tilfredsstillt kravene, uten at de selv har vært klar over dette. Av denne grunn er det ikke ønskelig å videreføre adgangen til å lettboat som redningsmiddel.
Redningsmidler	Norges Kystfiskerlag (8) (37)	Norges Kystfiskerlag støtter for øvrig en utvidelse av serviceintervallet for redningsflåter fra 12 til 24 måneder, samt at det stilles krav om hydrostatisk utløser. Det forutsettes at det gis tilstrekkelig tid til utfasing av eksisterende flåter.	(156.) Direktoratet legger opp til en gradvis innføring av kravet, jf. Forskriftsforslaget. Fristene for de nye kravene vil bli forskjøvet i tråd med forutsetningene i forslaget.
Tilbakevirkende kraft	Norges Kystfiskerlag (8) (37)	Tilbakevirkende kraft for fartøy, heller fokusere på sikkerhetsopplæring, store og delvis unødvendige omkostninger, krever at det settes ned en arbeidsgruppe. Det vil være vanskelig å etterleve kravene uten alvorlige konsekvenser for økonomi og lønnsomhet. Dette gjelder spesielt stabilitetsberegningene (opp til 120 000 kr). Ulykkene sies først og fremst å være i tilknytning til ombygginger og feil og for tungt montert utstyr og feil håndtering og bruk, personlige feilvurderinger, fremfor byggetekniske og konstruksjonsmessige forhold. Det er ikke hensiktsmessig å innføre et generelt krav om stabilitetsberegninger, linjetegninger og krengeprøve for eldre fartøy, som ikke har gjennomført vesentlige fartøymessige eller driftsmessige ombygginger som kan antas å ha betydning for fartøyetets stabilitet. Økt fokus på holdninger og kunnskap om stabilitet og lasting, ved at dette temaet implementeres og vektlegges i sikkerhetsopplæringen og i repetisjonskurs for fiskere. Det kan m.a.o ikke aksepteres at forskriftsendringen gis tilbakevirkende kraft slik det her forslås for fartøy bygget før 1. januar 1992.	(157.) På grunn av at det ikke har vært noe kontrollregime med oppfølging av båter under 10,67 meter, er det ikke mulig å si sikkert hvordan båtene har vært tidligere. Sjøfartsdirektoratet har i dag ikke muligheter for å kunne kontrollere hvor vidt et fartøy under 10,67 meter har vært ombygget eller ikke. Selv om et fartøy har operert i en årrekke uten uhell gir ikke dette noen visshet om hvilke begrensninger et fartøy har. At det ikke har oppstått uhell trenger ikke være fordi fartøyet har god stabilitet, men det kan like gjerne ha sammenheng med at det er utvist stor forsiktighet, at det kanskje er lagt inn større marginer enn hva som ville være normalt eller avhenge av mer tilfældige forhold.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Tilbakevirkende kraft	Roan Fiskarlag (14)	Forskriften må ikke få tilbakevirkende kraft for fartøy bygget før 1992.	(158.) Sjøfartsdirektoratet fastholder forslaget og er av den oppfatning at den sikkerhetsmessige gevinst ved å gi forskriften anvendelse på fartøy bygget før 1992 er stor. Det er blant denne gruppen fartøy større usikkerhet omkring hvorvidt fartøyene tilfredsstiller viktige sikkerhetskrav, bl.a fordi de ikke har blitt fulgt opp i samme grad som nyere fartøy. Disse fartøyene anses derfor å være eksponert for større risiko. Se for øvrig kommentar nr. 49.
	DNV (36)	DNV ser det som positivt at det innføres teknisk kontrolltilsyn for fartøy under 10,67 meter. Dette begrunnes blant annet med de mange alvorlige ulykker i denne fartøygruppen. Det er også positivt at regelverket følges opp med regelmessig tilsyn for å gi ønsket effekt. DNV støtter derfor i prinsippet at det utarbeides et nytt regelverk basert på den erfaringen Sjøfartsdirektoratet besitter og at tilsynet delegeres til GK. Det er også positivt at det foreslås å samordne flere forskrifter i den nye forskriften.	(159.) Direktoratet takker for tilbakemeldingen.
	Bø Fiskarlag (10)	Krav om ROC/GOC for fartøy uten full GMDSS utrustning er meningsløse - se alternativt forslag, Krav om full GMDSS for fartøy t.o.m. Bankfiske 1 må avvises - se alternativt forslag. Håndholdte VHF, Navtex mottaker, samt mesteparten av dokumentasjonen må utgå.	(160.) Direktoratet vil vurdere om kravene til kompetanse kan reduseres til SRC i radiodekningsområde A1 i forbindelse med endringer i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Vi ønsker å tilpasse krav til utstyr i forhold til fasilitetene på land og mulighetene til å håndtere alarmering. Radiokravene retter seg kun mot fartøy med dekk/ styrehus, herunder kravet om radiodokumentasjon. Dette innebærer en lemping i forhold til det tidligere forslaget.
	Cefor (34)	Forstår ikke betydningen av at "fartøy skal <i>generelt</i> tilfredsstille kravene i Nordisk Båt Standard...". i første ledd som spesifiserer hvilke noen av kravene og benytter termen "bl.a.". Det vises også til kravene i § 25. Det bør gå klart frem av forskriften hvilke deler av NBS som skal tilfredsstilles når det gjelder stabilitet.	(161.) Innspillet er tatt til følge. Direktoratet har strøket formuleringen i det nye forslaget.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Justis- departem enet (22)	<p>I første ledd går det fram at dokumentasjonsunderlag skal utføres ved hjelp av EDB-programmer “godkjent av Sjøfartsdirektoratet”. Hva ligger i denne godkjenningen? Dersom Sjøfartsdirektoratet skal godkjenne EDB-programmer, vil dette i seg selv kunne være å regne som forskrift (eventuelt enkeltvedtak).</p> <p>I andre ledd fremgår det at fartøy skal underkastes en krengeprøve “etter prosedyre fastsatt av Sjøfartsdirektoratet”. Også denne prosedyren vil lett få et innhold som gjør at den blir en forskrift. Prosedyren foreslås tatt inn i forskriften.</p>	(162.) Direktoratet mener at det er upraktisk å ta prosedyrene for godkjenning av EDB.- program for stabilitetsberegninger og prosedyre for krengeprøve inn i forskriften, men vil sørge for at disse blitt lett tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets internettsider og ved direkte henvendelser fra publikum.
Justis- departem enet (22) og (26)	<p>Justisdepartementet har kommet med en del tilbakemeldinger vedrørende utformingen av forskriften, som går både på oppsett, kategorisering og ordlyd. Det er upraktisk å gjengi alle innspill i denne matrisen, og det vises derfor direkte til høringsinnspillene i egne dokumenter.</p>	(163.) Sjøfartsdirektoratet har forsøkt å ta Justisdepartementets innspill i størst mulig grad til følge og innarbeide innspillene i det nye forslaget til forskrift.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

Sjøfartsdirektoratets egne kommentarer etter gjennomgang etter høring:

§	Merknad	Direktoratets kommentar
2	<i>Foreslått endret:</i> <i>d) Fiske- og fangstfartøy:</i> <i>Fartøy som er utrustet og som ervervsmessig benyttes til å fange fisk eller sjøpattedyr, samt høste tang og tare eller andre levende ressurser i sjøen .</i>	Tang og tare er levende ressurser i sjøen, men det er mer naturlig å si at de blir høstet enn fanget. Sjøpattedyr er ikke fisk.
5	Foreslått endring av kontrollintervallet for fiskefartøy.	Foreslått som endring i forskriften: 8-9 m: Førstegangskontroll hos GF. Deretter egenkontroller hver 30. mnd. som innrapporteres til Sdir gjennom. 9 - 10,67m: Førstegangskontroll hos GF, deretter kontroll hos GF hvert. 5. år med forutgående egenkontroll og mellomliggende egenkontroll midt i perioden. Kontrollordning som før. Det er viktig å få en førstegangskontroll for alle fartøy. Innfasingen av kontrollene fordeles jevnt over tid. Kontrollskjema som skal benyttes er som fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.
11	Overskriften forandres til "værtett integritet"	Bestemmelsens første ledd er flyttet inn i ny § 49 første ledd Bestemmelsens annet ledd: «På alle fartøy skal luker og dører som kan åpnes under fiske normalt være arrangert nær fartøyets senterlinje.» er fjernet , da dette er en anbefaling og ikke et ufravikelig krav. I en del tilfeller vil luker og dører av praktiske årsaker måtte plasseres ut mot borde. Direktoratet ser ikke at det er hensiktsmessig å videreføre denne bestemmelsen, bl.a. også fordi stabilitetskriteriene i § 28 tar hensyn til fylling gjennom luker og dører som har fyllingsvinkel mindre enn 40 grader. Direktoratet oppfordrer likevel til at luker og dører som åpnes under fiske normalt arrangeres nær fartøyets senterlinje, da dette medfører større fyllingsvinkel og dermed mindre risiko for fylling.

Oversikt over høringsinnspill etter første høring – Del 2

23	Henvisning til forskrift 7. januar 1983 nr. 12 om bygging av fiske- og fangstfartøyer er feil i forslag sendt på høring.	Henvisningen er oppdatert med riktig tittel på forskriften.
28	datoen 1.sept til 15. mai bør samordnes med § 28 tredje ledd 1. okt - 15. mai i § 40 annet ledd. § 28 siste ledd bør flyttes til § 40.	Datoene er samordnet i det nye forslaget.
40	Datoen 1.sept til 15. mai bør samordnes med § 28 tredje ledd 1. okt - 15. mai i § 40 annet ledd. § 28 siste ledd bør flyttes til § 40.	Datoene er samordnet i det nye forslaget.