

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Tema / paragraf	Høringsinstans og dokumentnummer	Høringsinnspill	Sjøfartsdirektoratet kommenterer
Redningsmidler	Jan Henrik Nøstbakken (74)	<p>Se eget brev frå Nøstbakken:</p> <p>Notat:</p> <p>1)Innleiingsvis kom det fram at delar av motstanden mot forslaget til nytt regelverk var grunna misforståingar. Dette var mellom anna at kontrollgrensa er foreslått på 8 meter for førstegangskontroll og 9 meter for periodisk tilsyn. Vidare var Nøstbakken av den oppfatning at forskriftsforslaget medfører at mange fartøy vil måtte byggast om for å tilfredstille krava, noko vi fekk avklara at eventuelt berre ville gjelde for fartøy som viser seg å ha for dårleg stabilitet og difor må bygge inn oppdrift/stabilitet.</p> <p>2)Nøstbakken opplyste vidare at kravet til stabilitetsberekningar er den delen av forslaget til regelverk som skaper flest reaksjonar, og som han meiner er unødvendig regulering for eksisterande fartøy som har vist at dei er sjødyktige. Som eit alternativ foreslår han ein skjæringsdato, der kravet til stabilitetsberekningar gjeld for fartøy bygd etter ein viss dato. Det vart då informert om at dette vart gjort i samband med innføring av regelverk for fartøy under 10,67 meter frå 1991. Vidare vart det informert om bakgrunnen for kravet om stabilitetsberekningar, ulykker undersøkt av SHT med tilhøyrande sikkerhetstilrådingar, og at byggeår på fartøyet ikkje har vist seg å ha noko å seie. Til sist vart det kort informert om prosjektet som blir gjennomført av Norges Fiskarlag, og at eventuelle utfall av dette kan få innverknad omkring kravet når det gjeld fartøy bygd før 1. januar 1992.</p> <p>3)Det vart frå Nøstbakken si side vist til at han gjennom si driftsform alltid har tre fartøy med, og at ein del av sikkerhetskriteria som blir foreslått ikkje er naudsynte på alle fartøya. Mellom anna meiner han at det er i overkant med krav til redningsflåte</p>	<p>Kommentar 1:</p> <p>1)Tas til orientering</p> <p>2) Tas til orientering</p> <p>3)Vi foreslår at det ikke kreves redningsflåte om bord på åpne fartøy og dekkede fartøy under 6 meter, hjelpefartøy uansett størrelse. Hjelpefartøy unntas bare om mannskapet kun er om bord i hjelpefartøyet under fiskeriaktivitet og for øvrig befinner seg på hovedfartøyet.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

		på alle tre fartøya. Det vart lova å ta med desse innspela i den vidare prosessen, for å sjå om ein kan ta høgde for dette.	
Fartsområdet	Fiske rlage t Sør (71)	Flere lokallag har påpekt at det ifølge regelverket ikke vil være mulig for fartøy under 10,67 meter å få mer enn bankfiske 1 sertifikat, dvs. fiske ut til 30 n.m.. Under dorgefiske etter makrell foregår ofte fisket lengre fra norskekysten enn 30 n.m., og de senere år er det gitt dispensasjon til å fiske utenfor 30 n.m.. Dette er en særdeles viktig sesong for kystflåten og det må også i fremtiden være mulig å dispensere fra denne bestemmelse under dorgefisket. Forskriften må derfor utformes slik at det kan gis slik dispensasjon og fortrinnsvis bør dispensasjonen gjøres generell på dette punktet i forskriften.	Kommentar 2: Direktoratet foreslår at alle dekkede fartøy med største lengde mellom 8 og 10,67 skal kunne brukes i bankfiske 2, innenfor 100 nautiske mil i fra grunnlinjen, i perioden mellom fra og med 15. mai til og med 30. september, såfremt de fyller de øvrige vilkår for fartsområdet. Dette er dekkende for de fleste behov og tidsrommet samsvarer med innspill fra næringen i forbindelse med gjeldende praksis i forbindelse med fravik av krav til overisingsberegninger.
Generelt	Næri ngs- og hand elsde parte ment et (61)	Vi ber om at departementet holdes orientert om høringsinstansenes syn og Sjøfartsdirektoratets vurdering av disse etter at høringsfristen er utløpt den 1. desember. Vi ber spesielt om å bli informert om tilbakemeldinger knyttet til radio, stabilitet og tilsyn, herunder synspunkter knyttet til direktoratets vurderinger av økonomiske konsekvenser dette vil ha for næringen.	Kommentar 3: Tas til etterretning.

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Stabilitet	Fiske rlage t Sør (71)	Da resultatet av nevnte prosjekt kan få betydning for en konklusjon på dette området, og derved forskriften, så vil en foreslå at fastsetting av dette kravet utsettes til prosjektet er avsluttet. Det synes unødvendig å innføre en bestemmelse nå, med virkning fra 2016, når det pågår et forskningsprosjekt. Det er ikke påkrevd med noe hastverk.	Kommentar 4: Vi viser til høringssammenstillingen i tidligere høringsrunde, der temaet rundt stabilitetskrav er utførlig behandlet. Det finnes ikke noen annen egnet måte å bestemme et fartøys stabilitetsmessige begrensninger på enn å gjennomføre fullstendige stabilitetsberegninger. Det vises i denne sammenheng til at danske sjøfartsmyndigheter har utredet dette grundig i et prosjekt støttet av EU og klart har konkludert med at stabilitetsberegninger må gjennomføres for å kunne vurdere om et fartøys stabilitet er tilstrekkelig. Resultatet av dette arbeidet finnes i dokumentet [«Prosjektrapport for «stabilitetsundersøgelse af fiskefartøjer»] - Naturerhvervstyrelsens journal nr. 3744-09-k-0132. Konklusjonen støttes også av rapporten «Stabilitet for mindre fiskefartøy (sjarker)» fra Marintek, datert 25. mars 1988 (rapport nr. 234746.02.02.88). Rapporten belyser de problemstillingene som er trukket frem fra fartøyeierne i forbindelse med direktoratets forslag. Direktoratet vil igjen påpeke at bakgrunnen for kravene til stabilitetsberegninger har sitt opphav i flere alvorlige ulykker som er relatert til for dårlig stabilitet og at SHT har gitt sikkerhetstilrådninger om at kontrollordningen bør inkludere at det fremlegges skriftlig bekreftelse fra båtprodusenten om at fartøyet er bygget i samsvar med relevante Sikkerhetsforskrifter, herunder krav til utarbeidelse av stabilitetsdokumentasjon. Se blant annet sikkerhetstilrådninger som er gitt i Rapport Sjø 2009/05 (Marina), Rapport Sjø 2010/08 (Lill-Anne), Rapport Sjø 2011/02 (Monica IV), Rapport Sjø 2012/01 (Idarson) og Rapport Sjø 2012/02 (Holmen). Direktoratet anser ut fra dette at saken som tilstrekkelig opplyst til å fastsette forskriften som planlagt, men er åpen for å justere stabilitetsbestemmelsene dersom det etter ikrafttreddelsen fremkommer opplysninger som tilsier at kravene til stabilitet kan justeres.
------------	---------------------------------	---	---

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Generelt	Fiske rlage t Sør (71)	Konsekvensen av forslagene i forrige høring vil bli at enkelte eldre fartøy påføres kostnader på over kr. 100.000, og noen hevder vesentlig større beløp enn dette. For et eldre fartøy med svak lønnsomhet kan en slik kostnad bety "kroken på døren". En har inntrykk av at Sjøfartsdirektoratet søker å bagatellisere disse kostnadene og konsekvensene, og en vil derfor oppfordre direktoratet til å vise mer forståelse overfor de som rammes av de forskjellige forskrifter og krav som vurderes innført av direktoratet."	Kommentar 5: Når det gjelder bakgrunnen for krav om stabilitetsberegninger og radioutrustning viser Sjøfartsdirektoratet til redegjørelse i tidligere høringsdokumenter. Kostnadene til utarbeidelse av stabilitetsberegninger, inkludert oppmåling, har Sjøfartsdirektoratet vurdert til ca.40 000 kr, som et gjennomsnitt, basert på innhentede priser fra næringen. Kravet om stabilitetsberegninger for fartøy bygget før 1. januar 1992 er foreslått innfaset i perioden fra 1. januar 2017 til 1. januar 2019 i fartsområde fjordfiske. De som skal ha fartsområde Bankfiske eller Kystfiske må oppfylle kravene innen henholdsvis 1. januar 2015 og 1. januar 2017. Sjøfartsdirektoratet har tatt hensyn til innspill fra siste høringsrunde og lagt opp til at nye radiokrav for eksisterende fartøy under 8 meter innføres fra 1. januar 2025. For eksisterende fartøy fra 8 til 10,67 meter innføres radiokravene fem år etter at kravene om stabilitetsberegninger og kontroll av fartøy er innfaset. Dette innebærer at kostnadene forbundet med de nye radiokravene ikke kommer før ca. 5 år etter at kravene om stabilitetsberegninger og kontroll av fartøy er innfaset. Kostnadene kan dermed fordeles over en relativ lang tidsperiode. For eksisterende fartøy over 10,67 meter, som per i dag er omfattet av kontrollordningen, foreslås det å innføre radiokravene 30 måneder etter første fornyelse av fartøysinstruks. Pris for radioutrustning for radiodekningsområde A1 er vurdert til ca. 40 000 kr, basert på innhentede priser fra næringen. A1 vil dekke fartsområdet Bankfiske 1 og vil trolig være dekkende for de aller fleste fartøy i denne størrelsesgruppen. Sjøfartsdirektoratet vil påpeke at dagens krav til radioutrustning blant annet omfatter antenneutrustning, og til en viss grad strømforsyning til VHF. Dette innebærer at prisen for mange eksisterende fartøy vil være noe lavere enn 40 000 kr. Vi viser for øvrig til høringsssammenstillingen i tidligere høringsrunde, der temaet kostnader knyttet til kravet om stabilitetsberegninger, kontrollordningen og radioutrustning m.v. er utførlig behandlet.
----------	-------------------------------------	---	--

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Radio	Telenor (63)	<p>Det vises til kontakt med Ånund Haktorson i denne anledning. Nedenfor finner du våre synspunkter på saken(e).</p> <p>Generelt er ROC (og GOC) de sertifikatene som kreves på yrkesfartøyer, men vi ser at det av politiske eller for så vidt andre hensyn kan og bør gjøres vurderinger av dette generelle kravet. I hovedsak er det slik at krav til radioutrustning eller faktisk utstyr om bord, vil være det førende prinsippet for hvilket operatørsertifikat som kreves, altså hva en sertifisert person i praksis kan etter bestått eksamen. Dette må igjen henge sammen med blant annet hvilket fartsområde fartøyet opererer i – altså ikke nødvendigvis radiodekningsområdet da dette er en ganske vid definisjon som strengt tatt ikke sier annet enn hvilken type radiostasjon på land man er under dekning av. Nedenfor har vi forsøkt å drøfte forslagene som allerede ligger på bordet, samt en mer generell diskusjon omkring passasjerbåter.</p> <p>Høring - fiskefartøy under 15 meter</p> <p>Vi har tatt utgangspunkt i denne: http://www.sjofartsdir.no/om-direktoratet/aktuelt/horinger/horing-fiskefartoy-under-17-meter/</p> <p>På generelt grunnlag mener Maritim Radio at sertifikatkrav følger av fartøyets utstyrskrav, dette er i tråd med gjeldende konvensjoner. SDs generelle omtale av radiodekningsområde A1 og sertifikatkrav basert på en slik vid definisjon vil derfor være uriktig. I høringsbrevet fra SD 10.10.2012 er dette formulert slik:</p> <p><i>«Sjøfartsdirektoratet vurderer videre å endre forskrift 22. desember 2012 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk, slik at det blir krav om at en radiooperatør på fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde minimum må ha SRC (Short Range Certificate) i radiodekningsområdet A1. Dette vil innebære en lemping i forhold til det opprinnelige forslaget.»</i></p> <p>Dette kan vi ikke støtte på et generelt grunnlag da ROC i utgangspunktet er det sertifikatet som kreves om bord i slike fartøyer. Kravet til sertifikat må derfor knyttes tettere til fartsområdet som omtalt nedenfor.</p> <p>For Fjordfiske anser vi det uproblematisk å senke sertifikatkravet til SRC. For Kystfiske er det forhold som taler for både SRC og ROC. For at ikke prosessen med innføring av GMDSS skal stoppe opp, vurderer vi det likevel dithen at et minimumskrav – fremfor ingen krav – til GMDSS kompetanse, dvs SRC, også kan forsvares for operatører på gruppen fartøy i Kystfiske. Operatører ut over dette må som et minimum ha ROC. Når det gjelder A2 og de fartsområder som hører innunder denne har vi ingen kommentarer. Kun GOC sertifikat vil være et gyldig sertifikat ihht ITUs Radioreglement.</p> <p>Kapittel 7 i utkast til ny forskrift omhandler radio. § 69 omhandler funksjons- og utstyrskrav og bør etter vår vurdering endres noe.</p> <p>For fartsområder innenfor A1 dekning, mener vi at Fri-flyt EPIRB bør være obligatorisk utstyr for alle kategorier fartøy og fartsområder. Det samme gjelder håndholdt nødradio.</p> <p>Note 4 til tabellen bør også omformuleres slik at det ikke åpnes for et generelt fritak for Navtex i A1. Vi mener at mottak via Kystradios utsendelser over VHF dekker behovet for mottak av slike varsler for fartøy i Fjordfiske evt også for Kystfiske. Det er derfor bedre å fjerne kravet</p>	<p>Kommentar 6: Det ble i møte 25.02.2013 med Telenor Maritim Radio i Oslo avklart at det er forsvarlig å fastholde forslagetets krav om minimum SRC sertifikat i radiodekningsområde A1, selv om det er sterkt å anbefale at fiskerne selv legger seg på et kompetansenivå som ligger over minimumskravet (f.eks. ROC) for å øke sikkerheten ytterligere.</p>
-------	--------------	--	---

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Radio	Fiske rlage t Sør (71)	<p>"Sjøfartsdirektoratet vurderer videre å endre forskrift 22. desember 2012 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk, slik at det blir krav om at en radiooperatør på fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde minimum må 3 ha SRC (Short Range Certificate) i radiodekningsområdet A1. Dette vil innebære en lemping i forhold til det opprinnelige forslaget. Forslaget vil bli sendt ut på en separat høring i forbindelse med andre endringer i nevnte forskrift."</p> <p>Når dette skal sendes på egen høring senere synes det unødvendig at det tas med her. En vil foreslå at dette ikke innføres nå, men avventer den nevnte høring.</p>	<p>Kommentar 7:</p> <p>Dette ble tatt med i det nye høringsbrevet fordi dette var med i det opprinnelige forslaget.</p>
-------	---------------------------------	--	--

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

94	Næri ngs- og hand elsde parte ment et (61)	Paragraf 94 Kontroll av fartøy fremstår som tung og uoversiktlig. Vårt forslag er således å dele opp i flere paragrafer avhengig av båtstørrelse, slik at det blir en paragraf for fartøy under 8 meter, en for fartøy mellom 8-9 meter, en for fartøy mellom 9-10,67 meter og en siste for fartøy mellom 10,67-15 meter. Videre viser vi til dagens § 94 (5) bokstav a, andre punktum; her kan det se ut som ordet "foretak" er utelatt ved en inkurie.	Kommentar 8: Innspillet er innarbeidet i forskriften.
102	Næri ngs- og hand elsde parte ment et (61)	I § 102 (1) bokstav a mener vi det bør hete "... for fartøy bygget 1. januar 1998 eller senere".	Kommentar 9: Innspillet er innarbeidet i forskriften.
36	RMM C AS (epo st)	Ser i forslag til ny forskrift i punkt 5 "Redningsredskaper- og arrangementer" § 36 punkt 5 at drakter som er 8 år eller eldre skal inn til sjekk. Nå har ikke vi kjennskap til alle typer redningsdrakter som er på markedet, men de som er mest brukt i fiskeflåten her i vår region er Helly Hansen med Viking som en god nr. 2. I henhold til fabrikantenes spesifikasjoner på disse draktene anbefales det at de skal sjekkes hver 3 år. Er det noe å bry seg om/ta høyde for i ny forskrift?	Kommentar 10: Vi ønsker ikke å ta innspillet til følge. Forslaget bygger på eksisterende regelverk og Sjøfartsdirektoratet har ikke kjennskap til at det er sjøsikkerhetsmessige utfordringer knyttet til kravet om første gangs tetthetsprøving.
§ 2/I.le	DSB (66)	"akseptert foretak": bør defineres akseptert av Direktoratet for	Kommentar 11: Tas til følge
§ 2/I.le dd (NY)	DSB (66)	<i>Fullstendig kontroll:</i> For å lette teksten i kapittel 9 bør de forskjellige typene kontroller defineres her.	Kommentar 12: Vi mener at innholdet i begrepet går frem av bestemmelsen i nye §§ 95-97.
§ 2/I.le dd (NY)	DSB (66)	<i>Periodisk kontroll:</i> For å lette teksten i kapittel 9 bør de forskjellige typene kontroller defineres her.	Kommentar 13: Vi mener at innholdet i begrepet går frem av bestemmelsen i nye §§ 95-97.
§ 2/I.le dd	DSB (66)	<i>Egenkontroll:</i> For å lette teksten i kapittel 9 bør de forskjellige typene kontroller	Kommentar 14: Vi mener at innholdet i begrepet går frem av bestemmelsen i nye §§ 95-97.
§ 2/1.I edd (NY)	DSB (66)	<i>IMDG-koden:</i> (<i>International Maritime Dangerous Goods Code</i>). Internasjonale regler for frakt av pakket farlig gods til sjøs, vedtatt av IMO ved resolusjon	Kommentar 15: Nei, se pkt. nedenfor.

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§ 19/I.1.1 edd	DSB (66)	<p>første ledd: Brenselolje skal oppbevares på tanker av stål eller likeverdig materiale.</p> <p>1) Fat eller kanne for oppbevaring av brennbare væsker skal være i samsvar med kravene i IMDG-koden.</p>	<p>Kommentar 16:</p> <p>1)Paragrafen er omformulert «Dersom ekstra brennstoff eller andre brennbare væsker ikke kan anbringes på åpent dekk, skal de oppbevares i egnede beholdere i et godt ventilert rom/skap med dør kun til åpent dekk og uten elektriske eller andre tennkilder.»</p>
§ 19/N ytt ledd	DSB (66)	<p>Brennbare væsker med flammepunkt lavere enn 43 °C skal oppbevares i egnede beholdere i et godt ventilert rom/skap med dør kun til åpent dekk og uten elektriske eller andre tennkilder.</p> <p>Kommentar:</p> <p>Det tenkes her på spesielt på oppbevaring av maling og tynnere som erfaringsmessig kan være et problem med hensyn til lokalisering om bord (formuleringen er delvis hentet fra § 57). Spesielt ved nybygg vil en slik bestemmelse antas å være nyttig ved at man må tenke igjennom forhold vedrørende lagring av brannfarlige væsker</p>	<p>Kommentar 17:</p> <p>(1)Paragrafen er omformulert.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§ 22/1. ledd	DSB (66)	Elektriske anlegg, på fartøy med største lengde 6 til 15 meter, bygget etter 1. januar 1992 med spenning inntil 50 V skal oppfylle kravene i Nordisk båtstandard Y 11 om elektriske anlegg. Kommentar: Det er viktig å få frem at det er bygge tidspunktet eller ombyggingstidspunktet for det elektriske anlegget og ikke fartøyets byggetidspunkt som er avgjørende for hvilket regelverk anlegget skal være bygget etter.	Kommentar 18: Vi har gjennomgående forholdt oss til byggedato for fartøy. Byggedato for fartøy og det elektriske anlegg vil i stor grad sammenfalle. Nye § 97 regulerer elektriske anlegg som er ombygget eller forandret, har vært utsatt for skade eller gjennomgått reparasjoner. Vi ønsker derfor å holde fast ved tidligere ordlyd.
§ 22/2. 1ledd	DSB (66)	Elektriske anlegg, på fartøy med største lengde 6 til 15 meter, bygget før 1. januar 1992 med spenning inntil 50 V skal være i henhold til regelverket som gjaldt ved byggetidspunktet. Kommentar: Som over	Kommentar 19: Vi har gjennomgående forholdt oss til byggedato for fartøy.
§ 22/3. 1ledd	DSB (66)	Elektriske anlegg, på fartøy med største lengde 6 til 15 meter, bygget mellom 1. januar 1992 og 2002 med spenning over 50 V skal tilfredsstillende kravene fastsatt i den nå opphevede forskrift 1. mars 1990 nr. 125 for elektriske anlegg – Maritime installasjoner. Kommentar: Som over (Det kan synes å uheldig å referere til forskrift som er opphevet, men som informasjon til redere er dette nødvendig. Ev. kunne det opprettes et eget vedlegg med hvilke regelverk som gjaldt i forhold til byggetidspunkt. Dette gjelder ikke bare regelverk underlagt Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.)	Kommentar 20: Vi ønsker ikke å ta denne til følge. Sjøfartsdirektoratet har praksis for å vise til forskrifter som gjaldt etter byggetidspunktet. Å ta inn alle forskrifter tilbake i tid som vedlegg ville resultere i omfattende vedlegg til forskriften. Vi vil imidlertid forsøke å gjøre forskriftene tilgjengelige på Sjøfartsdirektoratets nettsider.
§ 22/4. .1ledd	DSB (66)	Elektriske anlegg, på fartøy med største lengde 6 til 15 meter, bygget etter 1. januar 2002 med spenning over 50 V skal tilfredsstillende kravene fastsatt i forskrift 4. desember 2001 nr. 1450 om maritime elektriske anlegg utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Kommentar: Som over	Kommentar 21: Vi har gjennomgående forholdt oss til byggedato for fartøy.
§ 23/2. .1led d/a)	DSB (66)	akkumulatorbatteri som kan tåle belastningen etter første ledd med en reduksjon i batterispenningen begrenset til 12 prosent av nominell spenning uten oppladning og som automatisk kobles til nødstrømtavla når hovedkraften svikter Kommentar: Presisering av kapasiteten til nødakkumulatoren. Dette i henhold til krav som er satt i SOLAS (II/Regel43/3.2.1). En konkret grense er gunstig i forhold til testing.	Kommentar 22: Vi mener at dette bør være opp til akseptert elektroforetak å vurdere dette i henhold til DSBs praksis.

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§ 71/1.led d	DSB (66)	Uklar beskrivelse av tilkobling. Skal radio være koblet mot tre strømkilder dersom fartøyet har nødstrømkilde, eller skal den være tilkopledd mot nødstrømskilden som i sin tur er forbundet med hovedkilden?	Kommentar 23: Sjøfartsdirektoratet har omformulert bestemmelsen ved å ta bort kravet om tilkobling til nødstrømkilde.
§ 94	DSB (66)	Det synes unødvendig å vise til § 95 gjennom hele § 94. Det er viktig å synliggjøre at det er snakk om periodiske kontroller og hvis man ikke overholder fristen for periodiske kontroller så blir den neste kontrollen en fullstendig kontroll. Se punkter nedenfor. 5.1edd/b): Det mangler angivelse av tidsavviket (for å framstille fartøyet for kontroll) i forhold til kontrollterminen 6.1edd/b): Som ovenfor 6.1edd/c): Som ovenfor En anbefaling ville være å ta inn bestemmelser om tidsavviket i en generell bestemmelse (f.eks. i § 94/2.1edd). Samtidig kan det stilles spørsmål om begrunnelsen for avviket på(++) 3 mnd. i 4.1edd/c) når andre tidsavvik er (-) 6 mnd?	Kommentar 24: Ordlyden er endret.
§ 94/3.1edd	DSB (66)	... 8 meter er ikke gjenstand regelmessig for kontroll ved godkjent foretak eller akseptert elektroforetak, men kan bli ... kommentar: Klargjøring av kravene	Kommentar 25: Ordlyden er endret.
§ 94/4.1edd/b)	DSB (66)	gjennom fullstendig kontroll ved akseptert elektroforetak dersom fartøyet ikke har gyldig installasjonsbevis for det elektriske anlegget utstedt før 01.01.2013 kommentar: Installasjonsbevis kan ikke legges til grunn som dokument etter 01.01.2013 da dette er et bevis som kan utstedes av alle registrerte elektroinstallatører. Dette vil undergrave DSBs ordning med akseptert elektroforetak. DSB kan se at forslaget til forskriftstekst er laget slik for å unngå at de som har fått utstedt gyldig installasjonsbevis skal slippe å gjøre dette på nytt innenfor et kort tidsintervall. Men på sikt vil det da bli to godkjenningsordninger med forskjellig krav til kompetanse til elektroforetakene. Alle registrerte elektroforetak kan søke om å bli akseptert elektroforetak, men bare de som fyller kravene som er beskrevet i avtalen mellom DSB og elektroforetaket vil bli akseptert.	Kommentar 26: Ordlyden er forandret, slik at det blir klarere at det bare er fartøy som eksisterer ved forskriftens ikrafttredelse som slipper en fullstendig kontroll ved akseptert elektroforetak dersom de allerede har et installasjonsbevis.

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§ 94/ S.Ie dd/ c)	DSB (66)	skal gjennomføre en egenkontroll før fartøyet blir fremstilt for fullstendig eller periodisk forenklet kontroll ved godkjent foretak. Kommentar: Forslag til tekst ble nesten uforståelig. Forlag til endring av tekst.	Kommentar 27: Ordlyden er omformulert.
-------------------------------	-------------	---	--

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Para		Forsla2 til endret tekst	Kommentarer
§ 94/S .ledd /d)	DSB (66)	Er mellomliggende egenkontroll og egenkontroll er like kontroller, selv om en av dem er mellom to kontroller av godkjent foretak? Det opereres med 5 år og 30 mnd gjennom teksten. Kan det brukes 5 år og 2,5 år for å lette forståelsen?	Kommentar 28: Innholdet i den mellomliggende egenkontrollen er ikke fastsatt per dags dato, men vil være kunngjort i god tid før dette blir aktuelt. Vi ønsker å beholde 30 måneder som periode da den er et innarbeidet begrep i eksisterende forskrifter.
§ 94/4 I ledd/ e)	DSB (66)	gjennom fullstendig kontroll ved akseptert elektroforetak dersom fartøyet ikke har gyldig installasjonsbevis for det elektriske anlegget utstedt før 01.01.2013. Kommnetar: Som over til § 94/4.ledd/b)	Kommentar 29: Ordlyden i paragrafen er omformulert og tidspunktet er lagt til førstegangs fullstendig kontroll ved godkjent foretak.
§ 97/1 .ledd	DSB (66)	All kontroll ved akseptert elektroforetak skal utføres slik det fremgår av kontrollskjema fastsatt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. For klassede fartøy kan kontrollen av det elektriske anlegget utføres av anerkjente klasseinstitusjoner.	Kommentar 30: Ordlyden er endret.
§ 99/2 .ledd /a)	DSB (66)	for fartøy med største lengde 6 til 8 meter skal det foreligge installasjonsbevis utstedt før 01.01.2013 for elektriske anlegg eller kontrollskjema fra et akseptert elektroforetak. Kommentar: I henhold til de forslag til endring av tekst som er gjort i § 94/4.ledd/b) og e)	Kommentar 31: Ordlyden er endret.

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Paragraf		Forslag til endret tekst	Kommentarer
§ 99/2.1edd/b)	DSB (66)	for fartøy med største lengde 8-15 meter største lengde skal det foreligge kontrollskjema for elektriske anlegg utstedt av akseptert elektroforetak. Dersom Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap aksepterer det kan installasjonsbevis, utstedt før 01.01.2013, og kontrollskjema erstattes av en tilsynserklæring. I henhold til de forslag til endring av tekst som er gjort i § 94/4.1edd/b) og e)	Kommentar 32: Ordlyden er endret.
§ 102	DSB (66)	Overgangsreglene som står i § 102 gjelder bare dokumentasjon på at anleggene, dvs. at eksisterende fartøy skal oppfylle kravene i forskriften fra ikrafttredelsesdato. Rederne har reelt sett ikke har fått en overgangsperiode på seg til å oppfylle kravene, men noe lenger tid på å fremskaffe dokumentasjon. Er dette hensikten eller en utilsiktet konsekvens?	Kommentar 33: Vi har ikke innført nye krav og eksisterende fartøy skal allerede i dag oppfylle forskriftens krav. Vi vil imidlertid ikke kreve fremlagt dokumentasjon fremlagt før fartøyene innføres etter overgangsreglene i nye § 105.

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§		Forslag til endret tekst	Kommentarer
Vedlegg 1	DSB (66)	I vedlegg 1 er ingen av de pålagte kontrollene med akseptert elektroforetak tatt med i oversikten. For å få en komplett oversikt bør disse med her.	Kommentar 34: Vedlegget er gjennomgått og justert. Pålagte kontroller ved akseptert elektroforetak er tatt med i oversikten.
Vedlegg 1, < 8 meter	DSB (66)	Ikke gjenstand for kontroll ved godkjent foretak eller akseptert elektroforetak.	Kommentar 35: Vedlegget er gjennomgått og justert.
Vedlegg 1, 8-9 meter	DSB (66)	<p>Fullstendig kontroll av godkjent kontrollforetak. Deretter kun krav om egenkontroller dersom fartøy ikke endres/bygges om.</p> <p>Fullstendig kontroll av akseptert elektroforetak, dersom fartøyet ikke har gyldig installasjonsbevis for det elektriske anlegget utstedt før 01.01.2013. Kommentar: Fullstendig kontroll jf. §94/4.ledd/a.</p> <p>Egenkontroll som skal rapporteres inn til Sjøfartsdirektoratet. (kontrollen utføres ved 30 mnd. etter dato for utstedt fartøyinstruks - 6 mnd.) Kommentar: -6 mndjf. § 94/5.ledd/d)</p>	Kommentar 36: Vedlegget er gjennomgått og justert.

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Vedlegg 1, 9-10,67 meter	DSB (66)	<p>Fullstendig kontroll ved godkjent foretak dersom fartøyet ikke har vært fremstilt for fullstendig eller periodisk forenklet kontroll ved godkjent foretak i løpet av de siste 5 år</p> <p>Fullstendig kontroll av akseptert elektroforetak, dersom fartøyet ikke har gyldig installasjonsbevis for det elektriske anlegget utstedt før 01.01.2013.</p> <p>Mellomliggende periodisk egenkontroll av reder. Kontrollen utføres ved 30 mnd. etter dato for utstedt fartøyinstruks - 6 måneder.</p> <p>Periodisk forenklet kontroll ved godkjent foretak innenfor en periode på 5 år. Periodisk forenklet kontroll ved akseptert elektroforetak innenfor en periode på 5 år for dato for siste periodiske eller fullstendige kontroll. (Kontrollen kan utføres inntil 6 måneder før innværende periode utløper)</p>	Kommentar 37: Vedlegget er gjennomgått og justert.
--------------------------	----------	--	--

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Vedlegg 1, 10,67-15 meter	DSB (66)	<p>Fullstendig kontroll ved godkjent foretak dersom fartøyet ikke har vært fremstilt for fullstendig eller periodisk forenklet kontroll i løpet av de siste 30 månedene</p> <p>Fullstendig kontroll ved akseptert elektroforetak dersom fartøyet ikke har vært fremstilt for fullstendig eller periodisk forenklet kontroll i løpet av de siste 5 år.</p> <p>Periodisk forenklet kontroll ved godkjent foretak innenfor en periode på 30 måneder.</p> <p>Periodisk forenklet kontroll ved akseptert elektroforetak innenfor en periode på 5 år for dato for siste periodiske eller fullstendige kontroll. (Kontrollen kan utføres inntil 6 måneder før innværende periode utløper)</p>	<p>Kommentar 38: Vedlegget er gjennomgått og justert.</p>
Vedlegg 2 § 94 3	DSB (66)	<p>Installasjonsbevis utstedt før 01.01.2013, tilsynserklæring eller kontrollskjema for elektriske anlegg</p>	<p>Kommentar 39: Vedlegg 2 er oppdatert i forhold til eksisterende og nye fartøy etter fartøystørrelse og tidspunkt for første</p>
Vedlegg 5 (punkt 3.3 og punkt 4.1)	DSB (66)	<p>som er angitt i IEC publikasjon nr. 60092-504, Kommentar: Feil referanse til EC-normer</p>	<p>Kommentar 40: Vedlegget er oppdatert.</p>
Vedlegg 5 (generelt)	DSB (66)	<p>Alle IEC publikasjoner bør gis korrekt nummerbetegnelse. Dette består av 60000 + normens nummer. Feks. blir normen om kapslingsgrader i punkt 3.3 korrekt angitt som: IEC 60529 og eksempel vis i punkt 5.4 angis: IEC 60068-1.</p>	<p>Kommentar 41: Vedlegget er oppdatert.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Generelt	Fiskerlaget Sør (71)	<p>Fiskerlaget Sør synes det er positivt at Sjøfartsdirektoratet har tatt en pause i fremdriften av det opprinnelige høringsforslaget, og at det nå fremmes noen reviderte forslag som til en viss grad imøtekommer protester fra forrige høring.</p> <p>Etter det en kan se er det ikke vesentlige endringer som nå foreslås, men noen tiltak foreslås utsatt i tid, noe en finner til en viss grad imøtekommende og selverkjennende.</p> <p>Det er positivt at direktoratet foreslår å utvide perioden for kontroll av fartøy 9 til 10,67 meter største lengde fra 30 måneder til 5 år, samtidig som det innføres en mellomliggende egenkontroll, og en støtter dette forslaget.</p> <p>Brann, elektro og maskin: En har ingen merknader til dette punktet.</p> <p>Radiokrav: Fiskerlaget Sør kan støtte forslaget om at nødpeilesendere på fartøy under 10,67 meter også skal ha posisjonsinformasjon. Det er viktig at de aktuelle fartøy gis god tid slik at de som nylig har kjøpt "feil" sender eller skiftet batteri ikke umiddelbart må kjøpe nytt, så en overgangsperiode til 1. januar 2018 som foreslått må være minimum.</p>	<p>Kommentar 42:</p> <p>Tas til orientering. Ingen innvendinger til forskriften i dette innspillet.</p>
----------	----------------------	---	--

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Generelt	Bø Fiskarlag (75)	<p>Kapittel 5 Radio:</p> <p>(1) Bø Fiskarlag kan ikke godta at det stilles krav til EPIRB friflyt med innebygd posisjonsangivelse. Dette er helt unødvendig fordi satellittene peiler en aktivisert sender med god nok nøyaktighet. Her kan en lure på om det er hensynet til landbaserte elektronikkforhandlere som veier tyngst.</p> <p>(2) Innebærer dette kravet en endring i kravet til EPIRB sendere hos fartøy som i dag har GMDSS utstyr, eller gjelder kravet bare for fartøy u/10,67 m?</p> <p>(3) Kravet om håndholdt VHF for fartsområde kystfiske må utgå hvis ikke sjøfartsdirektoratet kan påvise situasjoner hvor slikt utstyr har vært avgjørende for utfallet av en situasjon.</p> <p>(4) § 71 Elektrisk kraftkilde: I høringsmatrisen påstås det fra sjøfartsdirektoratet at det har vært krav om egen energikilde til radioinstallasjonene siden 1994 (kommentar 90). Forskriften som det her henvises til er: <i>Forskrift om radioanlegg og radiotjeneste i fiske og fangstfartøy av 1993 (FOR 1993.12.22.1242) fra nærings og handelsdepartementet.</i> I kapittel 4 § 11 står det:</p> <p>(5) I høringsmatrisens kommentar 90 fra Sjøfartsdirektoratet innrømmes det at blyakkumulatorer kan ha lenger levetid enn 5 år, og at det ikke skal settes krav om utskifting . Dette medfører at punkt 7 i § 71 må utgå. Her kreves det utskifting av blyakkumulator etter 5 år..</p>	<p>Kommentar 43:</p> <p>(1) Bestemmelsene er kommet etter tilrådninger fra SHT. Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å ta innspillet til følge.</p> <p>(2) Etter 1. januar 2018 skal alle fartøy under 15 meter ha EPIRP med innebygget posisjonsangivelse, jfr. forskriftsforslaget.</p> <p>(3) Sjøfartsdirektoratet anser det som viktig at man kan kommunisere med andre fartøy og eventuelt landstasjon, også etter en eventuell evakuering av fartøyet. Håndholdt VHF er ikke tiltenkt som alarmeringskilde. Forslaget tas ikke til følge.</p> <p>(4) Krav om egen kraftkilde/ reservekraftkilde for radio vil bli et nytt krav for fartøy bygget før 1. januar 1994. Forslaget om å videreføre bestemmelser i den tidligere forskrift om radioanlegg og radiotjeneste i fiske og fangstfartøy tas ikke til følge.</p> <p>(5) Sjøfartsdirektoratet takker for innspillet og vil endre forskriftens ordlyd slik at et ubetinget krav om utskiftning etter fem år utgår.</p>
----------	-------------------	---	--

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Generelt	Bø Fiskarlag (75)	<p>§ 75 Posisjonsoppdatering: (1)Hvorfor skal ikke fartøyer i fartsområde fjordfiske ha posisjonsoppdatering på VHF radioutstyret. Det er vel meget viktig at disse kan sende nødmelding som inneholder posisjon ved bare å trykke inn alarmknappen. Dette er spesielt viktig fordi fartsområde fjordfiske er fritatt fra kravet om EPIRB (nødpeilesender).</p> <p>§ 81 Radaranlegg:(2) Punkt 2 bør utgå. Enten er det tillatt med indikatorskjerm mindre enn 180mm eller så er det ikke. Det skal ikke være opp til en enkelt representant fra ett godkjent foretak å gi dispensasjoner. Godkjente foretak skal kun kontrollere etter fastsatte regler.</p>	<p>Kommentar 44:</p> <p>(1)Fartøy som utelukkende opererer i fjordfiske vil trolig være de fartøyene med den dårligste evnen til å bære kostnader som følge av nye krav. Sjøfartsdirektoratet ønsker derfor ikke å innføre dette kravet for denne fartøygruppen nå.</p> <p>(2) Sjøfartsdirektoratet har fjernet bestemmelsen om minstestørrelse på radarskjerm sett hen til at dette ikke er påbudt utstyr om bord. Bestemmelsen i forslaget er opprinnelig en videreføring av gjeldende rett. Sjøfartsdirektoratet har samtidig fjernet bestemmelsen angående båndbredde, da kravene til produksjon/godkjenning av slikt utstyr allerede blir ivaretatt av normer for produksjon av slikt utstyr, utenfor Sjøfartsdirektoratets forvaltningsområde.</p>
Generelt	Fiskeri- og kystdepartementet (57)	Fiskeri- og kystdepartementet er positive til tiltak som kan bedre sikkerheten for den minste flåten, men har ikke kommentarer ut over dette.	<p>Kommentar 45:</p> <p>Vi tar dette til etterretning.</p>
Generelt	Hovedredningssentralene (58)	Et pålegg om installasjon av fri- flyt nødpeilesender vil etter HRS` vurdering bidra til å redde menneskeliv.	<p>Kommentar 46:</p> <p>Tatt til orientering</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Radio	Fiskerlaget Sør (71)	<p>"Sjøfartsdirektoratet vurderer videre å endre forskrift 22. desember 2012 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk, slik at det blir krav om at en radiooperatør på fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde minimum må 3 ha SRC (Short Range Certificate) i radiodekningsområdet A1. Dette vil innebære en lemping i forhold til det opprinnelige forslaget. Forslaget vil bli sendt ut på en separat høring i forbindelse med andre endringer i nevnte forskrift."</p> <p>Når dette skal sendes på egen høring senere synes det unødvendig at det tas med her. En vil foreslå at dette ikke innføres nå, men avventer den nevnte høring.</p>	<p>Kommentar 47:</p> <p>Sjøfartsdirektoratet tok med bemerkningen angående kompetansekravene for radio da det opprinnelige forslaget inneholdt slike krav.</p>
-------	----------------------	--	---

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Radio	Nordland Fylkesfisk arlag (73)	<p>(1)Sjøfartsdirektoratet foreslår at fartøy med Fartøyinstruks for fartsområde Fjordfiske ikke skal ha krav om sekundær alarmeringskilde, jfr. § 69, pkt. 2. Arbeidsutvalget er uenig i forslaget og mener at kravet til å ha en sekundær alarmeringskilde bør gjelde <u>alle</u> dekkede fartøy.</p> <p>Arbeidsutvalget mener i likhet med Sjøfartsdirektoratet at fartøy under 10,67 meter skal ha nødpeilesender som også avgir informasjon om posisjon.</p> <p>Når det gjelder endrede krav til radiooperatører om bord på fiskefartøy registrerer en at disse vil bli gjenstand for en egen høring. Arbeidsutvalget fremmer derfor ikke noen kommentarer på dette temaet nå.</p>	<p>Kommentar 48:</p> <p>(1)Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å innføre krav om en sekundær alarmeringskilde på dette tidspunktet for fartøy som skal operere i fjordfiske.</p>
-------	--------------------------------	---	--

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Radio	Telenor Maritim Radio (72)	<p>Det gjenstår et (viktig) punkt, dette med kompetansekrav for radiooperatør på fiskefartøy under 15 meter i havområde A1. Sjøfartsdirektoratet opplyser i sitt høringsbrevet at forslag om krav til kompetanse skal sendes på egen høring, i form av forslag til endringer i forskrift av 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Vi avventer denne høringen.</p> <p>Med hensyn til forslagene til radiokrav i denne forskrift, kap. 7 § 65 til 76, er vi i hovedsak enig i Sjøfartsdirektoratets forslag, både når det gjelder utstys- og installasjonskrav, samt krav om sikkerhets sertifikat for radio (§ 67). Imidlertid har vi noen kommentarer og forslag til endringer, som følger:</p> <p>1)Kvalifikasjonskrav/bemanning: Vi har notert at det er planer om å sende ut på separat høring, hvilke kompetansekrav som skal settes til radiooperatør på fiske- og fangstfartøy under 15 meter. I den forbindelse vises til e-post 14.11.12 fra Telenor Maritim Radio angående synspunkter på SRC sertifikat kontra ROC sertifikat. Kompetansekrav innenfor radiokommunikasjon må vurderes inn i et samlet kompetansenivå for bemanning av et fiskefartøy. Problemet med å tillate SRC på bestemte fartøygrupper med radioutstyr for havområde A1, vil gjøre det vanskelig både å forklare og å forsvare hvorfor andre fartøygrupper i samme havområde (A1) må ha radiooperatør med ROC!</p> <p>2)§ 68 om krav til godkjenning: Vi mener det bør refereres til forskrifter om maritimt utstyr fastsatt av Post- og teletilsynet, dvs. forskrift nr. 709 av 15.06.1999 om EØS godkjenning av maritimt radioutstyr og forskrift nr. 628 av 20.06.2000 om EØS krav til radio- og teleterminalutstyr.</p> <p>3)§ 69, tabell til § 69 og note 2 til tabell i § 69 og § 74 om vedlikehold: 3a)Krav til fri-flyt EPIRB og spørsmål om årlig test av denne: Forslaget om utstedelse av radiosikkerhets sertifikat for en periode av 36 måneder for fartsområde Bankfiske I, jf. § 67 om sikkerhets sertifikat for radio, vil trolig bety at fri-flyt satellitt nødpeilesender (EPIRB) ikke vil bli testet årlig, slik som ellers er gjennomført på fartøy med krav om fri-flyt EPIRB. Denne fartøykategori vil da stå igjen med krav om 5-årig landbasert vedlikehold av fri-flyt EPIRB, jf. § 73 om vedlikehold.</p> <p>3 b) Dessuten mener vi at krav om fri-flyt EPIRB bør gjelde for alle fartsområder, dvs. fra og med Fjordfiske. Fri-flyt EPIRB er et rimelig sikkerhetshjelpemiddel, særlig når uhell kommer brått på, og tiden er knapp for en redningsaksjon (det er bare å lese Havarikommisjonens for fiskefartøy i sine mange rapporter etter forlis der fartøy trolig brått har gått ned, og ofte har det vært slik at ingen blir funnet!).</p>	<p>Kommentar 49:</p> <p>Angående nr. 1: Se kommentar nr. 6</p> <p>Angående nr. 2: Forskrift nr. 709 av 15.06.1999 om EØS godkjenning av maritimt radioutstyr gjelder ikke for fartøy under 15 meter (kun SOLAS)</p> <p>Det er imidlertid tatt inn en presisering om at utstyr som ikke er rattmerket skal være CE-merket i henhold til Forskrift om EØS-krav til radio- og teleterminalutstyr.</p> <p>Angående nr. 3: 3a) Krav til kontroll av radioutstyr er beskrevet i forskriften. 5 års intervall for kontroll av friflyt-EPIRB samsvarer med kontrollintervallet for denne typen utstyr om bord på andre fartøystyper. Direktoratet ønsker ikke å skjerpe kravene til kontroll av friflyt- EPIRB.</p> <p>3b) Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å skjerpe kravene i fjordfiske og viser til uttalelsene i forrige høringssammenstilling.</p>
-------	----------------------------------	--	---

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

<p>Forts.</p> <p>Telenor Maritim Radio (72)</p>	<p>4)§ 69 tabell og note 6 til tabell i § 69 om radio i redningsmidler:</p> <p>Videre mener vi at krav til håndholdt VHF for bruk i redningsredskaper ikke bør begrenses til fartøy som fisker utenfor fjordfiske, men må omfatte alle fartøy som kommer innunder denne forskrift. Mulighet for kommunikasjon har en betydelig betryggende virkning, om man må gå i en redningsflåte. For så vidt kunne man gjerne også behold krav om lokaliseringsmidler (RADAR-SART eller AIS- SART) i alle fartsområder. Viser i denne forbindelse til § 37 om krav til flåter og hvordan dette krav skal implementeres også for fartøy som skal operere i Fjordfiske. Vi er av den formening om at krav om flåte(r), bør følges opp med krav også til kommunikasjons- og lokaliseringsmidler.</p>	<p>Kommentar 50:</p> <p>Angående nr. 4) Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å skjerpe regelverket på dette punktet. Vi bemerker at kravet om håndhold VHF i fartsområde kystfiske eller større allerede innebærer en skjerping i forhold til gjeldende regelverk.</p>
---	---	---

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

	Statens Havarikommisjon for Transport (64)	Har ingen merknader	Kommentar 51: Tatt til orientering.
	Cefor (67)	Resultatet av direktoratets arbeid er blitt et langt bedre forskriftutkast som vi kan gi vår fulle støtte til.	Kommentar 52: Tas til orientering
	Fiskeridirektoratet (68)	Fiskeridirektoratet har ingen merknader til de aktuelle punkter som innebærer materielle endringer i forhold til det opprinnelige forslaget. Det vises for øvrig til vår høringsuttalelse 7.9.2011, vår ref. 2011/4338	Kommentar 53: Tas til orientering.
	Justis- og beredskapsdepartementet (69)	Justis- og beredskapsdepartementet har ingen merknader.	Kommentar 54: Tas til orientering.
Generelt	Nordland fylkes fiskarlag (73)	"Arbeidsutvalget i Nord land Fylkes Fiskarlag viser til ny høring fra Sjøfartsdirektoratet om ny forskrift om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy under 15 meter. Arbeidsutvalget er forbauset over at Sjøfartsdirektoratet ikke i alene grad har valgt å lytte til de råd som kom fra fiskerne ved forrige korsvei. De tilpasninger som er forslått med bakgrunn forrige høringsrunde er etter Arbeidsutvalgets syn nokså marginale i forhold til innspillene.	Kommentar 55: Tas til orientering.
Kontrollordningen	Nordland fylkes fiskarlag (73)	Arbeidsutvalget har som prinsipielt syn at en omfattende kontroll utført av 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 stikkprøvekontroll fra Sjøfartsdirektoratet. Styret kan ikke se at en kontroll om bord av representant fra et godkjent foretak er en avgjørende faktor i forhold til sikkerheten. Når det er sagt er Arbeidsutvalget tilfreds med at Sjøfartsdirektoratet nå foreslår å utvide perioden for kontroll av fartøy 9- 10,67 meter til 5 år med en mellomliggende egenkontroll. Dette vil som Sjøfartsdirektoratet anfører gi en halvering av de årlige kostnadene. Samordningen med godkjenning hos elektroforetak er en praktisk tilrettelegging.	Kommentar 56: Tas til orientering.

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Brann, elektro og maskin	Nordland fylkes fiskarlag (73)	<p>Arbeidsutvalget er tilfreds med at kravet til brannvarsling for fartøy under 10,67 meter er noe innskjerpet i forhold til forrige runde.</p> <p>1)I maskinrom og rom med rørgjennomføring under vannlinjen må det kreves alarm for varmstand. Slik varsling kan tilknyttes de fleste brannvarslingsanlegg.</p> <p>2)Også under dette punktet vil Arbeidsutvalget påpeke at en omfattende kontroll utført av små fartøy av godkjent elektroforetak 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 stikkprøvekontroll fra Sjøfartsdirektoratet.</p>	<p>Kommentar 57:</p> <p>1)Det er krav om vannstandsalarm i maskinrom i lukkede fartøy, ref. Nordisk Båt Standard Y 6 pkt. 5. (bestemmelsen er gjort gjeldende i forskriftens nye § 22)</p> <p>2)Ulykkesstatistikk ved brann viser gjentatte brann som skyldes feil på det elektriske anlegget. Dette er en av grunnene til at kontrollordningen for elektriske anlegg utvides.</p>
--------------------------	--------------------------------	---	---

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Stabilitetsberegninger	Nordland fylkes fiskarlag (73)	<p>1)Arbeidsutvalget mener at Sjøfartsdirektoratet går alt for langt med hensyn til å gi forskrifter tilbakevirkende kraft ved å sette nye krav til stabilitetsberegninger for fartøy under 10,67 meter.</p> <p>2)Arbeidsutvalget er selvsagt opptatt av at også fartøy under nevnte lengdegrense skal ha en best mulig stabilitet. Imidlertid må det være andre måter å gjøre dette på, f. eks gjennom en enkel praktisk krengeprøve for å sjekke om stabiliteten er tilfredsstillende. Arbeidsutvalget registrerer at Sjøfartsdirektoratet mener fartøy mellom 6- 10,67 meter bygget etter 1. jan 1992 skal stabilitetsberegnes etter en gammel forskrift som er beregnet for fartøy med største lengde på 15 meter og derover. Arbeidsutvalget mener at et fartøy på 6 meter på ingen måte kan sammenlignes med ett på over 15 meter og finner det svært urimelig at det fremmes et slikt forslag. Arbeidsutvalget mener at dersom fartøy under 15 meter skal stabilitetsberegnes må det skje ut fra en egen omforent forskrift som gjelder spesielt for denne flåtegruppen.</p> <p>3)Arbeidsutvalget registrerer videre at fartøy med største lengde 8 til 10,67 meter bygget før 1. mars 1983 bl. a skal stabilitetsberegninger ut fra forskrift 2. oktober 1968 nr. 8943 om bygging av fiske og fangstfartøy. Etter det Arbeidsutvalget kan se er denne forskriften opphevet for nye fartøy fra og med oktober 1991. Med bakgrunn i foranstående mener Arbeidsutvalget for d et første at det ikke er akseptabelt at en så gammel forskrift nå skal gjøres gjeldende for en ny fartøygruppe og som forskriften ikke var ment for. Dernest mener Arbeidsutvalget at en forskrift som til dels er opphevet ikke kan legges til grunn for en ny fartøygruppe.</p> <p>4)Ut fra bl. a foranstående mener Arbeidsutvalget at dersom fartøy under 10,67 meter skal stabilitetsberegnes må det gjøres ut fra omforente normer for denne fartøygruppen. Det er med andre ord urimelig og uakseptabelt at en regelverk som er tilpasset helt andre fartøystørrelser skal benyttes av helt andre fartøygrupper.</p>	<p>Kommentar 58:</p> <p>1)Se kommentar nr. 75</p> <p>2)Se kommentar nr. 4</p> <p>3)Nevnte forskrift er vist til for de eldste fartøyene fordi den inneholder de laveste stabilitetskrav for fartøy. Forskriftens bestemmelser om stabilitetsberegninger passer like godt for fartøy under 10,67 meter selv om virkeområdet tidligere omfattet større fartøy.</p> <p>4)Se kommentar 4 samt punkt 3 i denne kommentaren.</p>
------------------------	--------------------------------	--	---

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§ 4	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	<p>1)Pkt. 2: Det har tidligere vært tillatt å bruke forskjellige material er i utvendig skrog under vannlinjen. Dersom det skal innføres et forbud mot å bruke ulike materialer må det gjelde fra en gitt dato.</p> <p>2)Pkt. 4b: Fremlegging av byggebekreftelse som beskrevet i vedlegg 3 kan være umulig å etterkomme for mange. Grunnen til dette kan være at båtbyggeriene er oppløst eller ned lagt. Det kan også gjelde fartøy som er godkjent i dag. Dersom kravet blir stående må en spørre seg om hvem skal fylle ut dokumentasjonen når båtbyggeriet ikke lenger eksisterer?</p>	<p>Kommentar 59:</p> <p>1)Kravet er en videreføring av krav i forskrift 15. oktober 1991 nr. 708 om bygging og utrustning av fiske- og fangstfartøy fra 6 m og opptil 15 m største lengde § 8 nr. 2.2, jf. § 10 nr. 3.1.</p> <p>2)Kravet er en videreføring av eksisterende krav som ble innført 1. juli 2007. Kravet gjelder bare fartøy som er bygget etter denne dato. Vi har presisert dette i forskriften og tabellen. Kravet om å oppbevare byggebekreftelsen for fartøy 8- 10,67 meter bortfaller etter at fartøyet har vært gjennom en fullstendig kontroll hos godkjent foretak. § 4 fjerde ledd er strøket ettersom denne anses dekket av paragrafens bestemmelser i tredje ledd.</p>
§ 5	Nordland fylkes fiskarlag (73)	<p>Arbeidsutvalget registrerer Sjøfartsdirektoratets forslag om at løsskott i lasterom ikke aksepteres ved føring av fisk i vann.</p> <p>Arbeidsutvalget vil poengtere at det rent praktisk ikke er mulig å ha et fast midtskott i fartøy som også bruker containere. Det vil da ikke være mulig å få containere verken opp eller ned med et midtskott som ikke kan fjernes. Arbeidsutvalget krever derfor at bestemmelsen frafalles og at det tillates løsskott som kan fjernes når det ikke skal føres fisk i vann.</p>	<p>Kommentar 60:</p> <p>Det har heller ikke i tidligere bestemmelser vært tillatt å ha løsskott i lasterom ved føring av fisk i vann/ is, hvor andelen av vann/ is utgjør mer enn 30 prosent. Sjøfartsdirektoratet ser at det fortsatt kan være behov for å ha løsskott ved en begrenset mengde is/ vann i lasten og har derfor åpnet for å tillate løsskott når andelen vann/ is utgjør mindre enn 30 prosent av lasten.</p>
§ 8	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	<p>Arbeidsutvalget registrerer at Sjøfartsdirektoratet har utformet et detaljert regelverk som setter spesifikke krav til oljefylte ovner og installasjon av slike. Det må være tillatt å spørre om det produseres ovner som oppfyll er de foreslåtte krav? Arbeidsutvalget kan ikke akseptere at slike regler gis tilbakevirkende kraft og krever at det fastsettes et regelverk som er mulig å innfri på en grei måte. Arbeidsutvalget vil i tillegg også kommentere at det knapt nok kan påvises ulykker som har skjedd fordi kravene i §§ 8 og 11 ikke er innfridd.</p>	<p>Kommentar 61:</p> <p>Virkeområdet i kapittelet er presisert. Bestemmelsene for oljefyrte ovner er en videreføring av eksisterende regelverk for fartøy som var nytt fartøy 2.1. 1988. (Se forskrift 4. september 1987 nr. 743 om sikringstiltak mot brann på fiske- og fangstfartøy § 10).</p>
§ 17	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	<p>Arbeidsutvalget registrerer forslaget om at de skal minst være 2 ventilatorer i lugarer. Det vises i denne sammenhengen til begrunnelsen som Sjøfartsdirektoratet gir i høringsmatrisen om at når ventilasjonskravet også gjelder for passasjer- og lasteskip (NBS) bør kravet også bestå i forhold til små fiskefartøy. Arbeidsutvalget finner begrunnelsen meget søkt og krever at fartøy bygget før Nordisk Båtstandard trådte i kraft skal ha ventilasjon som sørger for</p>	<p>Kommentar 62:</p> <p>Virkeområdet i kapittelet er presisert. Bestemmelsene for ventilatorer i lugarer er en videreføring av eksisterende regelverk for fartøy som var nytt fartøy 2.1. 1988. (Se forskrift 4. september 1987 nr. 743 om sikringstiltak mot brann på fiske- og fangstfartøy § 21).</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

		tilstrekkelig luft, uavhengig om det er gjennom enkel eller dobbel ventilasjon.	
§ 23	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	Arbeidsutvalget mener at Sjøfartsdirektoratets presisering av nødskraftkilde bryter med det som er praksis i dag. Fartøy som har vært underlagt krav om nødskraftkilde har blitt pålagt to separate batterianlegg. Sjøfartsdirektoratet må sørge for at denne presiseringen av regelverket blir kjent blant elektroforetakene og de godkjente kontrollforetakene. Trenger en egen nødstrømtavle når det ikke kreves egne nødstrøm batterier?	Kommentar 63: Kravet om nødskraftkilde er videreføring av eksisterende krav fra redningsforskriften nr. 709, § 8. Det er også i NBS krav til 2 batterier. Et batteri til start og et batteri til belysning, ref. Y11.6. Kravene i § 23 er presisering av kravene til belysningsbatteriet som i praksis er nødskraftkilden.
§ 44	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	1) I § 44 kreves det alarmsystem tilknyttet brannalarmanlegget for å varsle de ombordværende ved fare. Arbeidsutvalget viser til at dagens regelverk tillater bruk av fløyte (tyfon) for å varsle mannskapet ved andre farer enn brann. Arbeidsutvalget mener at alarmering av besetningen ved hjelp av fløyte (tyfon) er fullt forsvarlig. Det er derfor ingen grunn til at det skal måtte investeres i nytt brannalarmanlegg for å tilfredsstille Sjøfartsdirektoratet forslag på dette området. Dersom dette påbudet blir stående betyr det at allerede godkjente fartøyer vil miste sin godkjennelse inntil nytt alarmsystem er på plass. Dette kan Arbeidsutvalget ikke akseptere. 2) Arbeidsutvalget mener videre at § 44 pkt. 3 med underpunkt c og d med fordel kan utgå. Det er skipper som er ansvarlig for at redningsutstyret er vedlikeholdt etc. Dette ansvaret kan ikke pålegges andre. Når det gjelder pkt. d må det være situasjonen der og da som er avgjørende for valg av stedfortreder etc. Dette kan ikke avgjøres på forhånd og det blir derfor en nokså meningsløs papirbestemmelse.	Kommentar 64: 1) Ordlyden er endret til at krav om tilknytning til brannalarmsystemet er blitt en kan bestemmelse. 2) Vi ønsker ikke å ta denne til følge, da dette gjelder fartøy med besetning på flere personer. Klare instruksjoner og prosedyrer for vedlikehold av redningsutstyr og håndtering av krisesituasjoner er grunnleggende i all sikkerhetstenkning.
§ 46	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	Når det gjelder fartsområdebegrensninger mener Arbeidsutvalget at åpne fartøy må kunne brukes til fiske utenfor områder definert som fjordfiske. Åpne båter har vært brukt i generasjoner, og det er ikke på slike fartøy at ulykkene inntreffer. Arbeidsutvalget mener at dersom det skal innføres restriksjoner på fartsområde for fartøy under 6 meter må det opprettes et fartsområde mellom fjordfiske og kystfiske (f. eks 4 n.m. av grunnlinja) hvor disse fartøyene kan drifte. Dersom det ikke er mulig må fartøy under 6 meter tillates brukt i fartsområde kystfiske.	Kommentar 65: Fartsområdebegrensningen for åpne fartøy er en videreføring av gjeldende regelverk og har vært en begrensning siden 1992. Direktoratet mener at begrensningen må opprettholdes blant annet med hensyn til større risiko for fylling og raskt forlis. Videreføring av eksisterende lempinger i forhold til krav om blant annet rednings- og radioutstyr er basert på eksisterende begrensninger. Vi mener for øvrig at fjordfiske er en nødvendig begrensning også for dekkede fartøy under 6 meter på norskekysten og dekker behovet for denne fartøygruppen. Etter det

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

			<p>direktoratet kjenner til eksisterer det per i dag svært få dekkede fartøy under 6 meter, jf. definisjon av lukket fartøy i Nordisk Båt Standard. Fartsområdet Fjordfiske innebærer at fartøy kan benyttes i fiske og fangst på den norske kyst hvor åpne havstrekninger ikke er over 5 nautiske mil eller åpent farvann inntil 3 nautiske mil fra havn eller annet beskyttet farvann, se forskrift om fartsområder 4. november 1981 nr. 3793 § 21.</p>
§ 48	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	Når det gjelder atkomstmiddel for sikker i land- og ombordstigning forstår en det slik at det er opp til fører av fartøyet å avgjøre hva som er sikkert; jfr. også Sjøfartsdirektoratets kommentar i høringsmatrisen. Det legges derfor til grunn at ingen kan overprøve skipsførerens avgjørelse.	<p>Kommentar 66: Hva som er sikker atkomstmiddel for i land- og ombordstigning vil være en skjønnsmessig vurdering som må vurderes konkret ut i fra forholdene der og da. Vurderingen vil kunne overprøves i tråd med rammene for god praksis og grunnleggende sikkerhetstenking.</p>
§ 64	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	I dagens kontrollskjema for fartøy i størrelsen 10,67- 15 m henvises det til forskrift 1 991.10.15 m. 0710 § 17 pkt. 5.1 og 5.2 der det bl. a kommer frem at det er anledning til å ha løse ledere. Arbeidsutvalget mener at denne forskriften må videreføres for fartøy bygd før denne forskriften trådte i kraft. Arbeidsutvalget påpekte ved forrige høringsrunde at det er meningsløst å pålegge kutterbygde fartøy montering av leder akterut. I tillegg er det neppe fornuftig å ha leder bak på fartøyet på grunn av faren ved propell samt at det er i akterskipet samt i baugen fartøyet har den største bevegelsen. Risikoen for å få fartøyet "i hodet" er dermed stor når leder skal være akterut. Dette står en fortsatt ved. Kravet om leder på hekken bør derfor frafalles.	<p>Kommentar 67: Dette er berørt i forrige høringsrunde. Vi ønsker å bemerke at det ikke er noe i veien for å benytte ekstra leder utover minimumskravet. Forskriftsteksten krever at lederen monteres i fartøyet akter del og gir således en viss frihet i forhold til plasseringen.</p>
§ 69	Nordland fylkes fiskarlag (73)	Arbeidsutvalget mener at kravet om håndholdt VHF for fartsområde kystfiske må utgå. En kan ikke se at kravet er hensiktsmessig og en kan heller ikke se at slikt utstyr skal ha vært avgjørende for utfallet av en nødsituasjon.	<p>Kommentar 68: Vi har svart på denne problemstillingen i forrige høringsrunde. (Se tidligere høringsmatrise kommentar nr 160. i matrisen over saksområder og 84. i matrisen over enkeltbestemmelser). Sjøfartsdirektoratet anser det som viktig at man kan kommunisere med andre fartøy og eventuelt landstasjon, også etter en eventuell evakuering av fartøyet. Forslaget tas ikke til følge.</p>
§	Nordland	1)I høringsmatrisen påstås det fra Sjøfartsdirektoratet	Kommentar 69:

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

71	fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	<p>at det har vært krav om egen energikilde til radioinstallasjonene siden 1994 (kommentar 90). Forskriften som det her henvises til er: Forskrift om radioanlegg og radiotjeneste i fiske- og fangs(fartøy av 1993 (FOR 1993.12.22. 1242).fra nærings og handelsdepartementet.</p> <p>I denne forskriftens kap. 4 § 11 fremkommer følgende: § 11. Krav til radioanlegg</p> <p>(1) VHF radiotelefonstasjon: Dekket fartøy samt åpne fartøy som har styrehus og/eller lugar, skal være utstyrt med maritim VHF radiotelefonstasjon. Stasjonen skal være plassert i øvre del av fartøyet. Energikilden skal være plassert slik at den i størst mulig grad er beskyttet mot vanninntrengning som kan medføre at utstyret blir satt ut av drift. Fartøy som bygges etter at denne forskrift har trådt i kraft, skal ha egen energikilde plassert i øvre del av fartøyet.</p> <p>Her går det frem at kun fartøy bygd etter forskriftens ikrafttredelse skal ha egen energikilde for radio. Etter Arbeidsutvalgets mening betyr det at § 71 må gis et tillegg som gjenspeiler kravene i forannevnte forskrift fra 1993, og derved fritar fartøy bygd før 01.01.1994 fra kravet om egen energikilde til radioutstyr</p> <p>2)I høringsmatrisens kommentar 90 fra Sjøfartsdirektoratet fremkommer det at blyakkumulatorer kan ha lenger levetid enn 5 år, og at det ikke skal settes krav om utskifting. Dette medfører at punkt 7 i § 71 der det kreves utskifting av blyakkumulator etter 5 år må utgå. Det blir meningsløst å skulle kreve utskifting av blyakkumulatorer når direktoratet i egen kommentar uttrykker at "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."</p>	<p>1)Det har vært et krav for fartøy bygget etter 1. jan. 1994 og vi ønsker å gjøre dette kravet gjeldende også for eksisterende fartøy. Bakgrunnen for bestemmelsen er behovet for å sikre kapasitet for nødstrøm til radiostasjonen uavhengig av øvrig forbruk. Vi ønsker ikke å ta dette innspillet til følge.</p> <p>2) Ordlyden er nå endret.</p>
§ 75	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	<p>Sjøfartsdirektoratet foreslår at fartøy i fartsområde fjordfiske ikke trenger å ha posisjonsoppdatering på VHF radioutstyret. Dette er ikke Arbeidsutvalget enig i. Det er viktig at også disse kan sende nødmelding som inneholder posisjon ved bare å trykke i alarmknappen. Dette er spesielt viktig fordi fartsområde fjordfiske er fritatt fra kravet om EPIRB (nødpeilesender).</p>	<p>Kommentar 70: Vi ønsker ikke å skjerpe dette kravet ytterligere.</p>
§ 81	Nordland fylkes fiskarlag (73) Bø Fiskarlag (75)	<p>Punkt 2 bør utgå. Det er meningsløst at godkjent foretak skal ha noen mening om radarskjermens størrelse. Enten er det tillatt med indikatorskjenn mindre enn 180 mm eller så er det ikke. Godkjente foretak skal strengt tatt kun kontrollere at fastsatte regler overholdes.</p>	<p>Kommentar 71: Se kommentar nr. 44.</p>
Ge ner	Nordland fylkes	<p>Arbeidsutvalget synes det er frustrerende å se at Sjøfartsdirektoratet vil innføre nye krav som fører til at</p>	<p>Kommentar 72: Vi viser til kommentarene i</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

elt	fiskarlag (73)	<p>allerede sertifiserte fartøyer må foreta ombygging eller nyinvestering i utstyr uten at en kan se at det representerer noen sikkerhetsmessig gevinst, for eksempel kravet til ventilatorer slik det fremkommer i § 17.</p> <p>Likeså er muligheten til alternative løsninger for redningsleder fjernet selv om det er poengtert at det er umulig å montere leder bak på alle fartøy. Så vidt vi kjenner til foreligger det ingen dokumentasjon på at fiskere som har falt over bord ute i åpent farvann har reddet seg ved hjelp av redningsleder montert akterut. En må også kunne stille spørsmål ved om leder bak ved propellen er fornuftig og en stiller spørsmål ved om det er foretatt en tilstrekkelig faglig utredning av dette spørsmålet.</p> <p>Det er også foran påvist uklarheter, gjentakelser og forskjeller mellom det Sjøfartsdirektoratet har kommentert fra forrige høring i sin høringsmatrise og det som foreslås i den nye forskriften. En kan dermed stille spørsmål ved hvor gjennomarbeidet og gjennomtenkt utkast til ny forskrift egentlig er. Særlig beklagelig er det når en vet at en gjennomføring av forskriften slik den ligger i dag vil skvise mange fiskefartøy ut av fisket samt at de som tar belastningen med å oppgradere sitt fartøy vil måtte bruke store summer først på oppgraderingen og senere på de ulike kontrollene som skal gjennomføres.</p> <p>Arbeidsutvalget i Nordland Fylkes Fiskarlag ser selvsagt at det er behov for ulike sikkerhetsiltak i fiskeflåten - også i den minste delen av flåten. Imidlertid er det viktig at de påleggene som gis oppfattes som legitime og at de er av en slik karakter at de fanger opp de årsaksforholdene som er mest fremtredende. Det kan dermed godt hende at andre tiltak enn de som Sjøfartsdirektoratet har skissert i forskriften ville ha gitt en enda større sikkerhetsgevinst."</p>	høringsmatrisen etter siste høringsrunde.
	Bø Fiskarlag (75)	<p>1)Det nye forslaget til forskrifter er på mange områder mer detaljert og rigid enn tidligere.</p> <p>2)Kan det være riktig at et forsøk på å få nye fartøyer inn under kontroll fører til at allerede godkjente fartøyer mister godkjenningen?</p> <p>3)Det er tydelig at noen i direktoratet ønsker et regelverk som fører til økt omsetning for den landbaserte servicenæringen, istedenfor et regelverk som skal øke sikkerheten på de områder hvor ulykkene skjer. Vi er enda mer overbevist på at reglene må gjennomgå av en gruppe bestående av brukere og representanter for Sjøfartsdirektoratet.</p>	<p>Kommentar 73:</p> <p>1)Det nye forslaget innebærer lempinger på flere områder i forhold til tidligere forslag. Det er imidlertid innført noen få nye materielle krav i forhold til første forslag. Disse er utfyllende beskrevet i høringsbrevet.</p> <p>2)Det er innført noen nye krav for eksisterende fartøy som per i dag er underlagt kontrollordningen. Disse kravene er på området redningsmidler, radio og brannvernutrustning.</p> <p>3)Direktoratet har ingen interesse i kommersielle foretak forslaget er</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

			følgelig ikke motivert av økonomiske interesser. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at forslaget til ny forskrift er tilstrekkelig utredet og viser til at høringsinstansene har hatt anledning til å komme med høringskommentarer innspill til endringer i to omganger.
§ 15	Bø Fiskarlag (75)	Vi har ingen innvendinger mot dette forslaget. Vi er derimot skuffet over at det ikke kreves alarmanlegg for vanninntrenging i alle rom med rørgjennomføring under vann. Det er flere eksempler på at vanninntrenging har ført til kritiske situasjoner fordi den ikke oppdaget før fartøyet var i ferd med å synke. Kostnaden ved et slikt påbud er minimale da de fleste brannalarmanleggene er konstruert for å alarmere ved vanninntrenging.	Kommentar 74: 1) Det er krav om vannstandsalarm i maskinrom i lukkede fartøy, ref. Nordisk Båt Standard Y 6 pkt. 5. (bestemmelsen er gjort gjeldende i forskriftens § 21)
§ 25	Bø Fiskarlag (75)	Bø fiskarlag kan ikke godta at forskrifter gis endret anvendelsesområde med tilbakevirkende kraft. Skal fartøy under 10,67 m bygd før 1992 stabilitetsberegnes, skal dette skje etter normer og regler mht fribord, stabilitetskriterier etc. som er tilpasset fartøystørrelsen. Det er helt urimelig å bruke samme kriteriene på en 9 meters båt og en på 15 meter mht. stabilitet og fribord.	Kommentar 75: Det er fra flere hold reist spørsmål om nye krav i den nye forskriften i fremtiden kan gis anvendelse på eksisterende fartøy. Særlig gjelder dette krav om stabilitetsberegninger for fartøy bygget før 1. januar 1992. Det blir argumentert med at forskriften dermed får «tilbakevirkende kraft». Direktoratet går ut fra at en her sikter til forbudet i Grunnloven § 97 mot å gi lover tilbakevirkende kraft. Direktoratet er av den oppfatning at vi i forhold til forskriftsforslaget klart befinner oss utenfor det som med rimelighet kan karakteriseres som «ekte» eller «uekte» tilbakevirkende kraft i Grunnlovens forstand. Det vises til at forskriftens bestemmelser bare gjelder fremover i tid etter ikrafttredelse. Forskriften kan verken sies å knytte nye byrder til allerede foretatte handlinger eller å gripe inn i etablerte rettsforhold. Grunnloven § 97 er for øvrig grundig behandlet i Høyesterett (se Rt 1996 s. 1415 på og HR 2006-03-08), samt i juridisk teori (se f.eks. hos Andenæs, Statsforfatningen og hos Helset/Storange Norsk statsforfatningsrett). Det er pr. i dag krav om at fartøy fra 6 til 15 meter største lengde, bygget

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

			<p>etter 1. januar 1992, skal ha stabilitetsberegninger utarbeidet i samsvar med Nordisk Båt Standard 1990 for yrkesbåter (NBS) eller forskrift 15. oktober 1991 nr. 712.</p> <p>Sjøfartsdirektoratet har i den nye forskriften tilsvarende lagt opp til at fartøy bygget før 1. januar 1992 skal ha stabilitetsberegninger i samsvar med NBS eller byggeforskrifter som spesifisert i den nye forskriften.</p> <p>NBS er utarbeidet for båter med største lengde fra 6 til 15 meter og inneholder også bestemmelser om krav til stabilitet og fribordsmessige forhold for denne fartøystørrelsen. Standarden dekker dermed også fartøy fra 8-10,67 meter største lengde.</p> <p>Pr. i dag har alle fiskefartøy fra 10,67 meter største lengde stabilitetsberegninger. Dette gjelder uansett byggeår. Sjøfartsdirektoratet mener at samme sikkerhetsstandard må gjelde for fartøy med største lengde 8-10,67 meter.</p>
Kapitte 15	Bø Fiskarlag (75)	<p>Bø Fiskarlag kan ikke godta at det stilles krav til EPIRB friflyt med innebygd posisjonsangivelse. Dette er helt unødvendig fordi satellittene peiler en aktivisert sender med god nok nøyaktighet. Her kan en lure på om det er hensynet til landbaserte elektronikkforhandlere som veier tyngst.</p> <p>Innebærer dette kravet en endring i kravet til EPIRB sendere hos fartøy som i dag har GMDSS utstyr, eller gjelder kravet bare for fartøy u/10,67 m? Kravet om håndholdt VHF for fartsområde kystfiske må utgå hvis ikke Sjøfartsdirektoratet kan påvise situasjoner hvor slikt utstyr har vært avgjørende for utfallet av en situasjon.</p>	<p>Kommentar 76:</p> <p>Kravet er tatt inn i regelverket etter anbefalinger fra SHT i sikkerhetstilrådingen (SJØ nr. 2012/03T). Ved innebygget posisjonsangivelse vil posisjonen bli formidlet hurtigere enn om nødpeilesenderen ikke har innebygget posisjonsangivelse.</p>
Generelt	Bø Fiskarlag (75)	<p>1)Vi har i dette dokumentet tatt for oss de ting som vi mener er mest graverende i forslaget til forskrifter for fiske og fangstfartøyer under 15 meter største lengde. Det er frustrerende å se at Sjøfartsdirektoratet vil innføre nye krav som fører til at allerede sertifiserte fartøyer må foreta ombygging eller nyinvestering i utstyr uten at det kan dokumenteres noen sikkerhetsmessig gevinst (eks. § 17 ventilasjon og kravet om EPIRB med posisjonsrapportering) Når</p>	<p>Kommentar 77:</p> <p>1)Se generell begrunnelse for forskriftsforslaget i høringsbrevet. Forslaget om EPIRB er dels basert på en sikkerhetstilråding fra SHT.</p> <p>2)Dette er berørt i forrige høringsrunde. Vi ønsker å bemerke at det ikke er noe i veien for å benytte ekstra leider utover minimumskravet.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

		<p>begrunnelsen i det ene tilfellet er at passasjer og lastefartøyer har det, og derfor skal fiskeflåten også ha det, må det være lov til å stille spørsmål ved seriositeten.</p> <p>2) Likeså er muligheten til alternative løsninger for redningsleder fjernet selv om det er påvist at det er umulig å montere leder bak på alle fartøyer. Så vidt vi vet foreligger det ingen dokumentasjon på at fiskere som har falt over bord ute i åpent farvann har reddet seg ved hjelp av redningsleder montert akterut - tvert om er det eksempler på det motsatte. En må også kunne stille spørsmål om leder bak ved propellen er fornuftig, eller om det er et påbud som er innført fordi det ser flott ut på papiret, og uten at nødvendig faglig vurdering er foretatt.</p> <p>3) Det er også påfallende at det i høringsmatrisen fremsettes påstander fra Sjøfartsdirektoratet som er usanne (høringsmatrisens kommentar nr. 90 fra Sjøfartsdir. om nødkraftkilde til radio). Økonomisk vil de foreslåtte forskriftene ramme hardt, og et offentlig organ som Sjøfartsdirektoratet plikter, etter vår mening, også å se denne siden av saken.</p> <p>4) Det er ikke bare kostnadene knyttet til stabilitetsberegning, ombygging og innkjøp av pålagt utstyr som må regnes med. Kostnadene til kontroll som akseltrekking, rorstammekontroll, kontroll av kjølbolter etc. kommer i tillegg, og vil utgjøre en betydelig sum. Bø Fiskarlag ser at det er behov for en kontrollordning for fiskeflåten under 15 meter, men de pålegg som gis må være av en slik karakter at de treffer de områdene hvor ulykkene skjer. Dette er ikke tilfelle med flere av de pålegg som skisseres i høringsdokumentet. Med dette som bakgrunn må alle pålegg ha en reell sikkerhetsforbedringseffekt før de gjøres gjeldende.</p> <p>5) Kursing i stabilitets – og lastelære vil ha mye større effekt enn pålegg om stabilitetskontroll. Hva er vitsen med en dokumentlelse med mange tall, formler og grafer som oppbevares om bord hvis brukeren av fartøyet ikke forstår budskapet i den?</p>	<p>Forskriftsteksten krever at lederen monteres i fartøyets aktre del og gir således en viss frihet i forhold til plasseringen.</p> <p>3) Krav til egen energikilde for radio gjelder allerede alle fartøy bygget etter 1. januar 1994, og vi beklager dersom høringsinstansen har oppfattet det dithen at vi har ment at kravet har vært gjeldende for alle fartøy (også eksisterende).</p> <p>4) Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at kostnader forbundet med akseltrekk, kontroll av rorstamme og kjølbolter er tilleggskostnader som følger av forskriftsforslaget da dette er vedlikeholdsarbeid som må utføres med jevne mellomrom. Det nye med forskriftsforslaget er at enkelte elementer av vedlikeholdet av fartøyet nå blir en del av kontrollordningen og at det i den forbindelse må kunne dokumenteres at vedlikeholdet er utført. Kontrollintervallene for sjekk av vitale deler som aksel og rorstamme er i tråd med bestemmelsene som har vært og er gjeldende for fiskefartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde. Dette er bestemmelser som har vært gjeldende i en årrekke og som skal sikre at fartøy seiler trygt.</p> <p>5) Direktoratet viser til siste høringsrunde matrise over felleskommentarer, kommentar nr. (128.)punkt 2).</p>
Generelt	Norges Fiskarlag (76)	<p>Den samla økonomiske belastningen (særlig for fartøyene under 10,67 meter), som ikke har nødvendig formaldokumentasjon som påkrevd etter forslaget i den nye forskriften, i kombinasjon med nødvendige ombygginger og nyinvesteringer for å oppnå kravene, vil være betydelige. For mange av fartøyene i flåtegruppen, er inntjeningen moderat, som igjen henger sammen med type driftsmiddel og eller at fartøyeieren er i en oppbygging- eller i en nedbyggingsfase.</p> <p>For de fartøyeierne som er i en oppbyggingsfase, for</p>	<p>Kommentar 78: Se kommentar nr. 5.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

	<p>eksempel ungdom som har kjøpt kvoter og som av den grunn har relativt høy belåning, eller for de fartøyeiere som er i en nedtrappingsfase, og som ikke har helse for å drive like intensivt lengre, vil investeringsbehovet som følge av de nye forskriftene være særlig vanskelig. Mulige konsekvenser av nytt regelverk:</p> <p>I flåtegruppen mellom 8 meter til 10,67 meter er det ca. 3200 fiskefartøy. Av disse er ca. 75% bygget før 1992 (tall innhentet fra Sintef Fiskeri- og havbruks database). Om en legger til grunn at kostnaden for stabilitetsberegninger til et slikt fartøy i snitt er 40.000 kroner (erfaringstall fra Sintef Fiskeri og havbruk), vil den samlede kostnaden for hele flåtegruppen beløpe seg til nærmere 100 millioner kroner. I tillegg til dette kommer evt. kostnader knyttet til ombygginger for å tilfredsstille kravene.</p> <p>Som et forsiktig anslag kan de samla kostnadene for denne flåtegruppen representere et investeringsbehov på 2-300 millioner kroner. Kostnadsnivået for ombygginger er høye, grunnet stor aktivitet i petroleumsnæringen og den minste flåtens svært begrensede mulighet for å foreta evt. ombygginger i utlandet (noe som er mer vanlig for den havgående flåten).</p> <p>I tillegg til dette kommer kostnader knyttet til radio og andre pålegg. Utfordringer må kunne omtales som betydelig, særlig sett i lys av at minsteprisen på torsk i skrivende stund er redusert med 20-25 %. Noe som særlig vil bli følbart for den minst mobile flåten.</p> <p>[Norges Fiskarlag gjør i høringsbrevet rede for det pågående stabilitetsprosjektet for fiskefartøy under 15 meter, det pågående arbeidet med å utvikle et sikkerhetsstyringssystem for flåtegruppen under 15 meter, samt arbeidet med tilpasset sikkerhetsopplæring.]</p> <p>Det er positivt at regelverk er samlet og strukturert slik at brukerne av regelverket finner enklere frem. Det generelle inntrykket er at dette området er forbedret sett opp mot det fragmenterte eksisterende regelverket.</p>	
--	--	--

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Kontrollordningen	Norges Fiskarlag (76)	<p>Sjøfartsdirektoratet foreslå å øke kontrollintervallet for fartøy mellom 9 og 10,67 meter største lengde fra 30 måneder til 5 år, samtidig som det innføres en mellomliggende egenkontroll. Dette forslaget er Norges Fiskarlag positiv til. Det er med på å redusere den samla økonomiske belastningen for fartøyene i den aktuelle flåtegruppen. Det er viktig at det utarbeides et standard egenkontrollskjema som er oversiktlig og enkelt å bruke, og som legges på nettsiden yrkesfisker.no.</p> <p>Norges Fiskarlag er også positiv til å samordne kontrollene ved akseptert elektroforetak og kontrollene hos teknisk kontrollorgan, slik at dette arbeidet kan gjøres rasjonelt og helhetlig.</p>	<p>Kommentar 79:</p> <p>Tas til orientering. Innspillet angående standard egenkontrollskjema som er oversiktlig og enkelt å bruke tas med videre i arbeidet rundt implementeringen av regelverket.</p>
-------------------	-----------------------	---	---

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Brann; elektro og maskin	Norges Fiskarlag (76)	<p>1)I det nye forslaget foreslår direktoratet å utvide krav til branndeteksjonsutstyr for fartøy under 10,67 meter med minst en røyk- og en varmedetektor i maskinrom, minst en røykdetektor i oppholdsrom, og minst en røykdetektor i styrhus. Så lenge en slik installasjon kan gjøres enkel, uten behov for at sentral monteres, er Norges Fiskarlag positiv til forslaget.</p> <p>2)Når det gjelder kravet om periodisk forenklet kontroll ved elektroforetak for fartøy ned til 9 meter, er Fiskarlaget skeptisk til dette. Dette vil innebære at faste kostnader for fartøyeier øker. Så lenge et anlegg er godkjent gjennom førstegangskontroll, og at autorisert elektriker utfører evt. reparasjoner og ombygginger av anlegget, kan det etter Fiskarlagets synspunkt, ikke være nødvendig med videre tilsyn gjennom periodisk kontroll.</p> <p>Et annet moment som bør klarlegges er dekningsgrad for akseptert elektroforetak. Ved dårlig dekning langs kysten og med lange reiseavstander, vil kostnaden knyttet til kontrollen bli høy.</p>	<p>Kommentar 80:</p> <p>1)Tas til orientering 2)Direktoratet har, med bakgrunn i ulykkesrapporter avdekket flere branner i mindre fiskefartøy knyttet til elektriske anlegg.</p> <p>Det er også erfart at reder foretar selv modifikasjoner på det elektriske anlegg uten at det i etterkant er blitt kontrollert av elektriker/elektroforetak.</p>
Radiokrav	Norges Fiskarlag (76)	<p>1)Sjøfartsdirektoratet foreslår å innføre krav til at fiskefartøy under 10,67 meter skal ha nødpeilesender med posisjonsanvisning. Dette forslaget er Norges Fiskarlag positiv til, og mener at dette er et eksempel på tiltak som direkte vil øke sikkerheten i flåtegruppen. Videre er Fiskarlaget positiv til den foreslåtte overgangsordningen for de som allerede har anskaffet seg slikt utstyr uten posisjonsanvisning. Sjøfartsdirektoratet vurderer å endre</p> <p>2)Kvalifikasjonsforskriften, slik at det blir krav om at en radiooperatør på fiskefartøy under 15 meter minimum må ha et SRC sertifikat i radiodekningsområde A 1. Dette forslaget støtter Norges Fiskarlag i utgangspunktet, men vil gi vår endelige uttalelse om dette når separat høring blir gjennomført. Når det gjelder kravet om GOC-sertifikat for de øvrige radiodekningsområdene, er Fiskarlaget av den oppfatning at dette bare bør være krav når fartøy driver utenfor sikker VHF dekning, altså når fartøyet opererer i områder som krever en MF radiostasjon.</p>	<p>Kommentar 81:</p> <p>1) Tas til orientering 2) Tas til orientering. Dette vil bli tatt opp igjen i en egen høring.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Stabilitetsberegninger	Norges Fiskarlag (76)	<p>Norges Fiskarlag registrerer at Sjøfartsdirektoratet har justert tidspunkter for innfasingen av kontrollordningen for fartøy under 10,67 meter noe. Som Sjøfartsdirektoratet kjenner til er Norges Fiskarlag sterkt uenig med direktoratet i at det for fartøy i denne flåtegruppen, som er bygget før 1992, skal kreves stabilitetsberegninger som må fremlegges ved førstegangskontroll. Slike beregninger var ikke et krav på byggetidspunktet.</p> <p>Om det, til tross for Fiskarlagets klare standpunkt til denne bestemmelsen, blir slik at en opprettholder kravet til stabilitetsberegninger for den omtalte flåtegruppen, vil Fiskarlaget be om ytterligere justeringer av innfasingstidspunktet. Se vårt konkrete forslag under kommentarene til de ulike bestemmelsene.</p>	<p>Kommentar 82:</p> <p>Tas til orientering. Vi viser for øvrig til øvrige punkter angående stabilitetsberegninger i denne matrisen og høringsdokumentene for øvrig.</p>
Andre Forhold	Norges Fiskarlag (76)	<p>1)Direktoratet presiserer at løsskott ikke tillates ved føring av fisk i vann. Norges Fiskarlag har fått tilbakemeldinger om at de fleste fartøy i denne flåtegruppen som fører fisk i vann, har løst skott som er skrudd fast og som er tilnærmet vannrette. Behovet for fleksibilitet relaterer seg til fartøyenes kombinasjonsdrift, som innebærer at en veksler mellom å oppbevare fisk i containere plassert i lasterommet, og føring av bulklast. Med bakgrunn i dette må det fortsatt være tillatt å bruke fleksible skott, så lenge disse er tilstrekkelig festet. Men Fiskarlaget oppfatter direktoratets presisering til å omhandle tradisjonelle løse/ikke festa skott, og ikke den typen som er omtalt over.</p> <p>2)Forslaget om å tilpasse forskriften til eksisterende brovaktssystemer som er på markedet i dag som alternativ, støttes av Fiskarlaget.</p> <p>3)Fiskarlagets behandling av denne høringen, er det fra flere lokallag påpekte at fartøy under 10,67 meter (med fartsområde Bankfiske 1), eller for fartøy med fartsområde Bankfiske 2 uten mellombølgeradiostasjon, i perioder av året har behov for å drive fiske utenfor det aktuelle fartsområdet. I stor grad kan dette relateres til dorgefiske etter makrell og fiske etter blåkveite i sommerhalvåret. Dette er viktige fiskerier for kystflåten, og det er viktig at regelverket utformes slik at mulighet for dispensasjon videreføres.</p>	<p>Kommentar 83:</p> <p>1) Se kommentar nr. 60. 2)Tas til orientering. 3)Se kommentar nr. 2.</p>
§ 3 (3)	Norges Fiskarlag (76)	<p>Det er sentralt at det bringes klarhet i hva som legges i reparasjon, forandring eller ombygging, fordi kravene til nytt fartøy kan være et vesentlig element i et samlet vurderingsgrunnlag før en slik reparasjon, forandring eller ombygging foretas.</p>	<p>Kommentar 84:</p> <p>Se kommentar 90 nr. 6).</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§ 5 (1)	Norges Fiskarlag (76)	Viser til vårt punkt om dette over, men presiserer at vi forstår løsskott til å være et fleksibelt ikke festet skott. Når skottet er forsvarlig festet, bør imidlertid en slik løsning være lov å benytte. Det er viktig for at fartøyene skal kunne ha tilstrekkelig driftsfleksibilitet.	Kommentar 85: Se kommentar nr. 60.
§ 8,9 og 10	Norges Fiskarlag (76)	§ 8, 9 og 10, Norges Fiskarlag kan ikke akseptere at detaljerte krav til ovn, til montering av ovn og andre forhold knyttet til denne installasjonen, gis med tilbakevirkende kraft. Så langt Norges Fiskarlag kjenner til har det blant annet ikke vært noen godkjenningsordning for slike ovner. og det blir derfor merkelig at det nå skal stilles så detaljerte krav, at det i mange tilfeller innebærer at nye ovner må monteres for å tilfredsstille kravene. Bestemmelsene må endres til bare å omfatte krav ved montering av nye ovner.	Kommentar 86: Dette kravet er en videreføring av § 10 i forskrift nr. 743. Kravet til godkjenning er tatt bort.
§ 11, 12 og 13	Norges Fiskarlag (76)	§ 11, 12 og 13, Disse kravene kan bare være gjeldende for nye fartøy, eller for nye installasjoner i eksisterende fartøy. Det blir helt feil at eksisterende løsninger, som er valgt ut fra de normer som gjaldt på byggetidspunktet, og som avviker noe fra de nye kravene, skal innebære krav til ombygging.	Kommentar 87: Paragrafene 11, 12 og 13 gjelder for fartøy bygget etter 2. januar 1988, og er videreføring av eksisterende krav. Fartøy bygget før denne dato skal tilfredsstille kravene som gjaldt på byggetidspunktet.
§ 15 (2)	Norges Fiskarlag (76)	§ 15 (2), Viser til vårt punkt om dette over, og presiserer at vi forstår det slik at slike anlegg kan monteres uten sentral.	Kommentar 88: Det stemmer at det for denne fartøystørrelsen ikke vil være krav om sentral.
§ 17	Norges Fiskarlag (76)	Kravet om to ventilatorer i lugarer, må bare omfatte de fartøyene som ble bygget etter at krav til dette trådte i kraft.	Kommentar 89: Dette kravet er videreføring av § 21 i forskrift nr. 743

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§ 25	Norges Fiskarlag (76)	<p>Norges Fiskarlag kan ikke godta at slike beregninger skal gjøres gjeldene iht. forslag i denne forskrift for fartøy bygget før 1. januar 1992. På byggetidspunkt var ikke dette et krav, og slik Norges Fiskarlag ser det er ulempen knyttet til å gjennomføre slike beregninger nå, større enn den praktiske sikkerhetsgevinsten. Viser for øvrig til Fiskarlagets forrige høringsinnspill, samt den dialog som har vært mellom organisasjonen og myndighetene rundt dette punktet.</p> <p>(6) Det er ønskelig med en presisering, som definerer i hvor stor grad det kan foretas endringer før krav for nye fartøy skal legges til grunn. Dette er vesentlig for båtøier å kjenne til før en foretar endringer, slik at også kravene som gjelder for nye fartøy blir tatt høyde for og blir en del av beslutningsgrunnlaget for fartøyeier.</p>	<p>Kommentar 90: Se kommentar nr. 4 og 5.</p> <p>6) Med vesentlig ombygging menes her endring av oppdriften i hovedskroget, f. eks. forlengelse midtskips, påbygging av tverrhekk eller en reduksjon av oppdriften i overbygning eller dekkshus. Installasjon av sidethruster, påmontering av ballastkjøl og lignende anses ikke som vesentlig ombygging i denne sammenheng.</p> <p>Om det ikke kan fremskaffes linjetegning/geometribeskrivelse av fartøyet må ny oppmåling foretas. Det kreves ikke utarbeidet annen tegning enn linjetegning. Hensikten er å få en korrekt beskrivelse av grunnlaget for stabilitetsberegningene. Inntegning av tanker, lasteromsskott og oppdriftsgivende volum som lasteluke, bakk, styrehus m.v. kan derfor skisseres inn på samme tegning. Det forutsettes for øvrig at det utføres kompensierende tiltak som f.eks. innlegging av fast ballast, ved en hver endring som har negativ konsekvens for stabiliteten. Eventuell økt lettskipsvekt som følge av endring av fartøyet eller innlegging av ballast skal redusere dødvekten tilsvarende slik at fartøyet opprettholder stabilitet og fribord som før endringen. I motsatt fall skal endringen anses som vesentlig ombygging i henhold til ovennevnte og stabilitetsberegninger utføres.</p>
§ 26	Norges Fiskarlag (76)	<p>Sett fra fartøyeiers ståsted, er det vært en fordel om at planlagte ombygginger først godkjennes av godkjent foretak, før ombyggingen gjennomføres, slik at en ikke etter ombyggingen erfarer forhold som det burde vært tatt høyde for før ombyggingen fant sted. Dette bør vurderes tatt inn som nytt krav.</p>	<p>Kommentar 91: Se kommentar nr. 90 over.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§ 31	Norges Fiskarlag (76)	<p>(3) De fleste fartøy i denne flåtegruppen, har behov for å ha en åpen luke til lasterom for oppbevaring av fangst. Som kjent representerer dette en risiko, men de fleste har gode rutiner for å håndtere dette på en forsvarlig måte. Imidlertid kan denne bestemmelsen innebære at noen fartøy ikke klarer å innfri stabilitetskravene om en legger opp til en for streng fortolkning av dette punktet. Det bør heller rettes fokus på at luker ikke plasseres for langt ut mot borde, for lavt og ikke har større areal enn nødvending.</p> <p>(5) Når det gjelder tildekking av utkapp i skanseledning, bør det være mulig, etter beste skipperkjønn, å tildekke disse med tilpassede presenning for å lene arbeidsplassen på dekk.</p>	<p>Kommentar 92: Små luker for ombordtaking av fangst, som raskt kan lukkes værtett, betraktes normalt ikke som fyllingsåpninger i stabilitetsberegningene. Bruk av slike luker alene vil dermed ikke medføre problemer i forbindelse med stabilitetsgodkjenningen.</p>
§ 33	Norges Fiskarlag (76)	<p>Viktig at en tydelig definerer (dekks) lastens tyngdepunkt. På slike fartøy kan små endringer i tyngdepunkt gi store utslag for fartøyets stabilitet.</p>	<p>Kommentar 93: Tyngdepunkt for alle løse vekter skal defineres i stabilitetsberegningene, og i denne sammenheng er det viktig at reder og vedkommende som utfører beregningene har en god dialog slik at plassering og størrelse på vektene blir korrekt.</p>
§ 44	Norges Fiskarlag (76)	<p>Det stilles krav om et alarmsystem for å varsle fare på fartøy med en besetning på to eller fler. For nye fartøy er dette et akseptabelt krav. Men for eldre fartøy uten et slikt anlegg, representerer dette en større investering, som etter Fiskarlagets ståsted ikke står i sammenheng med den sikkerhetsgevinsten dette representerer. Varsling kan foretas med fartøyets fløyte, og for de fleste fartøy i denne størrelsen er veien fra køye/lugar/oppholdsrom til styrhus veldig kort, slik at de fleste effektivt kan varsels ved bruk av skipperens stemme.</p>	<p>Kommentar 94: Høringsinnspillet er tatt til følge av Sjøfartsdirektoratet, og ordlyden i forskriftsteksten er endret i tråd med innspillet.</p>
§ 46	Norges Fiskarlag (76)	<p>Bestemmelsen bør vurderes nærmere fordi det for deler av kyststrekningen kan være aktuelt å benytte slike fartøy utover fartsområdet fjordfiske. Eksempel kan være fiskeri ved et fiskevær lengst ute på kysten, men i umiddelbar nærhet til trygg havn. For slike områder vil det fortsatt være naturlig å bruke små båter til fiskeriaktivitet, til tross for nær beliggenhet til åpent hav.</p>	<p>Kommentar 95: Se kommentar nr. 2</p>
§ 48	Norges Fiskarlag (76)	<p>Da det ikke er definert konkrete krav til atkomstmiddel, forstår vi bestemmelsen slik at det er skipperens vurdering som skal legges til grunn for hva som er forsvarlig. En definisjon ut over det som fremkommer i bestemmelsen, er heller ikke ønskelig, fordi dette vil avhenge av kai- og havnefasiliteter.</p>	<p>Kommentar 96: Se kommentar nr. 66.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§ 64	Norges Fiskarlag (76)	For fartøy bygget før 1. januar 1992, ber vi om at det eksisterende regelverket videreføres. Viser til vår opprinnelige høringsuttalelse, og problematikken knyttet til det nye kravet i kombinasjon med kutterhekk.	Kommentar 97: Direktoratet viser til kommentar nr (76.) i siste matrise over innspill til enkelte bestemmelser i siste høring.
§ 70	Norges Fiskarlag (76)	Når kommandoplass ikke er i umiddelbar nærhet til styrehus, må det være tilstrekkelig å ha lyttefunksjon. Det er adskillig mer utfordrende, og fordyrende, å installere utstyr som i tillegg til å lytte kan sende på et værutsatt arbeidsdekk.	Kommentar 98: Se kommentar nr. 86 i matrisen over kommentarer til enkeltbestemmelser etter første høring.
§ 71	Norges Fiskarlag (76)	I høringsmatrisen kommentar 90 fra Sjøfartsdirektoratet fremkommer det at blyakkumulatorer kan ha levetid lengre enn 5 år, og at det ikke skal settes krav til utskifting. Dette innebærer at bestemmelsen må endres, og at siste setning i bestemmelsen fjernes i sin helhet.	Kommentar 99: Bestemmelsen om 5 års maksimal levetid på blyakkumulator er tatt ut i tråd med tidligere høringskommentar.
§ 76	Norges Fiskarlag (76)	Basert på en vurdering knyttet til det samlede investeringsbehovet som følge av denne forskriften, ber Norges Fiskarlag om at disse fristene forskyves med ytterligere 1 år.	Kommentar 100: Innfasingen er forskjøvet i tråd med forskjøvet ikrafttredelse.
§ 81	Norges Fiskarlag (76)	Radarskjermens størrelse bør godkjennes så lenge fartøyets fører finner skjermen som tjenlig for sikker seilas. Fiskarlaget finner det merkelig at et godkjent foretak etter Sjøfartsdirektoratets synspunkt skal klare å gjøre en bedre vurdering av dette enn fartøyets fører.	Kommentar 101: Se kommentar nr. 44.
§ 98	Norges Fiskarlag (76)	Det bør defineres i hvor stor grad fartøyet kan bygges om før krav om forkontroll ved godkjent foretak inntreffer.	Kommentar 102: Se kommentar nr. 90.
§ 99	Norges Fiskarlag (76)	Noen fartøyeiere kan komme i en vanskelig situasjon, når byggebekreftelse ikke forefinnes om bord, og når verftet/båtbyggeriet som bygde fartøyet ikke lenger eksisterer. I slike tilfeller må Sjøfartsdirektoratet eller godkjent foretak utøve nødvendig skjønn.	Kommentar 103: Byggebekreftelsen kan også utarbeides i ettertid, såfremt den som utarbeider byggebekreftelsen er kompetent til å gjøre denne jobben på forsvarlig vis.
§ 101	Norges Fiskarlag (76)	Forskriftens ikrafttredelse må utsettes noe, fordi høringen ikke avsluttes før etter ikrafttredelsestidspunktet. Videre vurderer Fiskarlaget situasjonen slik at det er behov for ytterligere møter mellom næringsrepresentanter og myndigheter for å finne minnelige løsninger på de vanskeligste punktene sett fra næringens side.	Kommentar 104: Ikrafttredelsestidspunktet ble justert etter at høringsfristen ble forskjøvet etter ønske fra næringen.
§ 102	Norges Fiskarlag (76)	Norges Fiskarlag foreslår at alle de nevnte punkter forskyves ytterligere med 1 år. Årsaken til dette er de store kostnadene knyttet til å innhente den aktuelle dokumentasjonen.	Kommentar 105: Innfasingen er forskjøvet i tråd med forskjøvet ikrafttredelse.
	Norges Fiskarlag (76)	Fiskerlagets vedtak, se eget høringsbrev.	Kommentar 106: Tas til orientering.
Gene kalt	Norges Kystfiskerl	Med dagens vanskelige situasjon der prisene på fisk igjen er gått ned, nå med rundt 20 %, og driftsutgiftene	Kommentar: 107 Se kommentar nr. 5

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

	<p>ag (79)</p> <p>går opp, vil det være uheldig å innføre nye forskrifter/pålegg.</p> <p>Den innskjerping av forskriften som nå foreligger vil være med på å rasere den minste kystflåten, og Norges Kystfiskarlag avviser derfor forslaget i sin helhet.</p> <p>Norges Kystfiskarlag står fast ved at det fremlagte forskriftsforslaget innebærer så omfattende og kostnadskrevenende tiltak, at det for mange fartøy, spesielt i den minste flåten, vil være vanskelig å etterleve uten at tiltakene får alvorlige konsekvenser for økonomi og lønnsomhet.</p>	
--	--	--

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

S t a b i l i t e t s b e r e g n i n g e r	Norges Kystfiskerlag (79)	<p>1)Norges Kystfiskarlag reagerer spesielt på at det fortsatt foreslås innført kostnadskrevende krav til stabilitetsberegninger, linjetegninger og krengeprøve med tilbakevirkende kraft for fartøy som allerede har vært i fiske og bevist sin egnethet gjennom mange år. Dette tiltaket alene vil kunne beløpe seg opp til hele 120.000 kroner, jf. direktoratets høringsbrev. I tillegg kommer de kostnader som forskriftens øvrige krav vil medføre.</p> <p>2)Norges Kystfiskarlag ønsker ikke å underkjenne betydningen av stabilitet i forhold til sikkerhet og ulykker i kystflåten. I den grad manglende stabilitet har vært en ulykkesfaktor i den mindre kystflåten er det likevel vårt inntrykk at slike ulykker i hovedsak har vært relatert til ombygging av fartøy/montering av nytt og tyngre utstyr, feil håndtering av bruk og fartøy, samt personlige feilvurderinger, fremfor byggetekniske og konstruksjonsmessige forhold. Norges Kystfiskarlag ser det på denne bakgrunn ikke hensiktsmessig å innføre et generelt krav om stabilitetsberegninger, linjetegninger og krenge prøve for eldre fartøy, som ikke har gjennomført vesentlige fartøymessige eller driftsmessige ombygninger som kan antas å ha betydning for fartøyets stabilitet. Etter vår vurdering vil et slikt tiltak ikke ha en sikkerhetsmessig effekt som står i forhold til de kostnader flåten pålegges.</p> <p>I stedet bør det rettes økt fokus på holdninger og kunnskap om stabilitet og lasting, ved at dette temaet implementeres og vektlegges i sikkerhetsopplæringen og i repetisjonskurs for fiskere. Norges Kystfiskarlag mener et slikt tiltak vil ha langt større reell effekt for sikkerheten, enn et påbud om stabilitetsberegninger for eldre fartøy.</p> <p>Det må videre skilles mellom de krav som stilles til nye fartøy som kommer inn i fiske etter at forskriften er trådt i kraft og fartøy bygget før denne dato, samt fartøy som har gjennomgått vesentlige ombygninger. Det kan m.a.o ikke aksepteres at forskriftsendringen gis tilbakevirkende kraft slik det her forslås for fartøy bygget før 1. januar 1992.</p>	<p>Kommentar 108:</p> <p>1)Se kommentar nr. 5. 2)Se kommentar nr. 4.</p>
Radiokrav	Norges Kystfiskerlag (79)	<p>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 A1 kunne forenkles slik at kontroll kan utføres av autorisert elektrofirma.</p>	<p>Kommentar 109:</p> <p>Se kommentar nr. 43 og 76.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Kontrollordningen		<p>1) Når det gjelder forslaget om å innføre krav om periodisk kontroll hos godkjent foretak for fartøy ned til 9 meter og førstegangs kontroll for fartøy mellom 8 og 9 meter, står Norges Kystfiskarlag fast ved det må etableres en enklere og rimeligere kontrollordning for den minste flåten enn det forskriftsforslaget legger opp til – dersom nye kontrollkrav skal innføres.</p> <p>Norges Kystfiskarlag 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 Kystfiskarlag mener nye fartøygrupper ikke kan innlemmes i ordningen uten slik forutgående evaluering.</p> <p>Norges Kystfiskarlag har fremholdt egenkontroll kombinert med muligheten for å gjennomføre varslede og/eller uvarslede kontroller/stikkprøver fra Sjøfartsdirektoratets side som tilstrekkelig for å ivareta nødvendige kontrollhensyn i flåtegruppen under 10,67 meter. I den grad flåten ned til 8 meter skal pålegges ytterligere kontroll, mener Norges Kystfiskarlag dette må kunne gjennomføres av Sjøfartsdirektoratets egne inspektører i forbindelse med ordinære slipopphold, og innenfor direktoratets gjeldende tilsynsgebyr.</p> <p>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.</p> <p>I de tilfeller der mangler avdekkes må det videre gis rimelig tidsfrist for å få fartøyet i forskriftsmessig stand.</p>	<p>Kommentar 110: Vi viser til kommentar nr. 143 i høringsmatrisen over kommentarer som knytter seg til enkelte kapitler eller flere deler i forslaget etter første høring.</p>
Redningsmidler	Norges Kystfiskerlag (79)	Norges Kystfiskarlag støtter for øvrig en utvidelse av serviceintervallet for redningsflåter fra, samt at det stilles krav om hydrostatisk utløser. Det forutsettes at det gis tilstrekkelig tid til utfasing av eksisterende flåter.	<p>Kommentar 111: Tas til orientering.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Generelt	Norges Kystfiskerlag (79)	<p>Norges Kystfiskerlag er av den oppfatning at man allerede har et forholdsvis strengt og dekkende regelverk pr i dag. 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. I tillegg bør det fokuseres på å gjøre gjeldende regelverk "lettere tilgjengelig" for flåteleddet. 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. 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>Kommentar 112: Vi viser til kommentar nr. 130 i høringsmatrisen over kommentarer som knytter seg til enkelte kapitler eller flere deler i forslaget etter første høring.</p>
Generelt	Norges Kystfiskerlag (79)	<p>De krav som her fremmes i forhold til kontroll/godkjenning, stabilitet og radiosertifikat er samlet sett så kostnadskrevenne at de i mange tilfeller ikke vil stå i samsvar med fartøyenes driftsgrunnlag. Samtidig synes den sikkerhetsmessige effekten uklar. 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. Herunder;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Økt fokus på holdninger og kunnskap om stabilitet/lasting ved at dette innarbeides i sikkerhetsopplæringen og i repetisjonskurs for fiskere. - Generelt holdningsskapende arbeid. - Økt fokus på bruk av sikkerhetsline på enmannsjarker. - Forbud mot oppbevaring av løs fisk på dekk. - 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. 	<p>Kommentar 113: Se kommentar nr. 4 og 5.?</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Generelt	Norges Kystfiskerlag (79)	<p>Det må videre rettes mer fokus på ansvaret for verksted som monterer dekkststyr på fiskefartøy i forhold til at dette skjer på en måte som er forsvarlig for de enkelte fartøy i forhold til stabilitet, tyngde m.v.</p> <p>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.</p> <p>På bakgrunn av overnevnte vil Norges Kystfiskarlag be Sjøfartsdirektoratet nedsette en arbeidsgruppe med deltakere plukket ut blandt «brukerne» i flåtegruppen det gjelder, for å arbeide frem en forskrift som blir hensiktsmessig. Majoriteten av fiskerne går ikke på akkord med sin egen sikkerhet, og det er viktig å lytte til «brukerne» det her gjelder.</p>	<p>Kommentar 114:</p> <p>Vi viser til kommentar nr. 130 i høringsmatrisen over kommentarer som knytter seg til enkelte kapitler eller flere deler i forslaget etter første høring.</p>

Sjøfartsdirektoratets egne kommentarer etter gjennomgang etter 2. høring:

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

§	Merknad	Direktoratets kommentar
7	<p>Fartøy bygget før 1.1.1992 ikke synes å være dekket opp vedr. brann, maskin og elektro.</p> <p>Det er slik at vi fremdeles har to brannforskrifter, fra 1964 og 1979, som fremdeles skal gjelde for eksisterende fartøy.</p> <p>Ny tekst kan lyde som følger (nytt ledd?). Ny tekst er gulet ut:</p> <p><i>§ 7 Brannsikring</i></p> <p>(1)Fartøy bygget etter 1. januar 1992 skal brannsikres i henhold til kapittel Y14 i Nordisk Båt Standard. Fartøy bygget før 1. januar 1992 skal følge de krav til fartøyer som gjaldt på den tid 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>Vi bør endre ordlyden i paragraf om brannslukkere (tydeliggjøre), og vi bør se på bruken av vedlegg i vedlegg 2 kontra vedlegg 5</p>	<p>Kommentar 116:</p> <p>Forslaget er innarbeidet i § 7 og i vedlegg.</p>
32	<p>§ 32 Overisingstillegg</p> <p>(1)For fartøy med største lengde 6 til 15 meter bygget eller vesentlig ombygd etter 1. januar 1992 og som opererer i større fartsområde enn Kystfiske skal følgende tillegg tas med i stabilitetsberegningene:</p> <p>a) 30 kilogram per kvadratmeter på åpne værdekk og gangbroer, samt frontskott på overbygninger og dekkshus,</p> <p>b) 7,5 kilogram per kvadratmeter projisert sideareal på hver side av fartøyet over vannflaten,</p> <p>c) projisert sideareal for brutte flater av reling, rundholter (unntatt master) og rigger på fartøy uten seil, samt projisert sideareal for andre små gjenstander, skal beregnes ved å øke samlet projisert areal for kontinuerlige overflater med fem prosent og dette arealets</p>	<p>Kommentar 117:</p> <p>Forslaget er innarbeidet.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

	<p>statiske moment med ti prosent.</p> <p>(2)Kravet i første ledd gjelder ikke for fartøy som skal ha fartøyinstruks for større fartsområde enn Kystfiske begrenset til perioden 15. mai til 31. september er underlagt operasjonsbegrensninger som nevnt i § 46 fjerde ledd.</p> <p>(3)Fartøy beregnet for drift i områder hvor det erfaringsmessig forekommer ising skal være utstyrt med hensiktsmessige midler til å fjerne is.</p>	
46	<p>§ 46 Fartsområdebegrensinger</p> <p>(1)Fartøy under 6 meter største lengde eller åpent fartøy uansett størrelse (definert i Nordisk Båt Standard) kan ikke benyttes i større fartsområde enn Fjordfiske.</p> <p>(2)Dekket? Fartøy med største lengde 6 til 10,67 meter kan ikke benyttes i større fartsområde enn Bankfiske I.</p> <p>(3)Dekket? Fartøy med største lengde 10,67 til 15 meter kan ikke benyttes i større fartsområde enn Bankfiske II.</p> <p>(4)Fartøy uten overisingstillegg i stabilitetsberegningene kan ikke benyttes i større fartsområde enn Kystfiske i perioden 1. oktober til 14. mai. Denne begrensningen skal fremgå av fartøyinstruksen.</p>	<p>Kommentar 118:</p> <p>Forlaget er innarbeidet.</p>

Oversikt over høringsinnspill etter andre høring

Sjøfartsdirektoratet	Direktoratet velger på bakgrunn av høringsinnspill relatert til kostnader forbundet med nye krav om radioutstyr og stabilitetsberegninger å forskyve perioden for innfasing av radiokravene til 5 år etter utstedelse av fartøysinstruks. For fartøy med største lengde 10,67 til 15 meter forskyves tidspunktet for å oppfylle forskriftens krav til radioutstyr til 30 måneder etter første fornyelse av fartøysinstruks. Dette vil gi anledning til å fordele totalkostnadene for fartøygruppen under 10,67 meter over en betydelig lenger tidsperiode. Utsettelsen gjelder for alt radioutstyr, med unntak av friflyt- satellitt EPIRP, som innfases i tråd med tidligere forslag, men med justerte dato for innfasing.	Kommentar 115: Se også kommentar nr. 5.?