

Høringsinstans	Saksnr. - dokumentnr.	Bestemmelse	Kommentar til utkast	Merknad
RMMC	2014/23224-13	§ 5a	Vi mener at punkt a - f ser ut som et godt forslag.	
		§ 6 første ledd - flåter	Det første havbruksnæringen fikk på plass etter 01.01.15 var redningsutstyr. Dette iht. gjeldende forskrift. Da ble det investert i en redningsflåte som kan settes ut på begge sider av fartøyet på fartøy som går i lukket eller delvis lukket farvann (fartsområde 1 og 2). På fartøy som skal inn i fartsområde 3 eller større er det investert i 2 flåter, en på hver side. Vi mener at det er viktig å opprettholde dette i revidert forskrift. Det vil bli bråk i næringen hvis de oppdager at de kan fjerne en flåte av fartøy i fartsområde 3 eller større. De har tross alt brukt en del penger på dette.	Endringen er av ren pedagogisk karakter. Tabellen er kun endret hva gjelder fartøy i fartsområde 1 og 2, slik regelen er i dag.
			Vi mener også at det er viktig at de kan bruke flåter som er ISO 9650 Group 1A godkjent på fartøy med tre eller færre mannskapsmedlemmer om bord, uavhengig om fartøyene skal inn i fartsområde 3 eller større.	
		§ 6 første ledd - redningsvester	Alle i havbruksnæringen går i redningsvester når de er om bord eller ved anlegg og arbeider. I dag kan arbeidsbåter under 15 meter kjøpe typegodkjente redningsdrakter uten full oppdrift. Det betyr at de må bruke draktene sammen med redningsvest. I en krisesituasjon om bord må de ta av arbeidsvestene for så å ta på redningsdrakt, samt at de må ta på en ny redningsvest. I en krisesituasjon kan tiden være avgjørende og vi anbefaler at de må ha redningsdrakter med full oppdrift. Neoprene redningsdrakter uten oppdrift er svært trange og vanskelig å ta på i forhold til en Viking eller Helly Hansen drakt med full oppdrift. Vi minner om at alle fiskefartøy i Norge under 15 meter må bruke drakt med full oppdrift.	Selv om statistikken viser en risiko for liv og helse innen begge sektorer, er fiskefartøyene mer utsatt enn det oppdrettsfartøyene er. Dette har sin bakgrunn i at oppdrettsnæringen tradisjonelt sett har drevet sin virksomhet lengre inn i fjordene enn hva fiskerne har gjort. Det er mulig den voksende havbruksnæringen medfører et større fokus på sikkerhet, men forskriften gjelder for samtlige fartøy. De er ikke begrenset til verken oppdrett eller havbruk. Forslaget ville uansett være et nytt krav. Det gjøres ikke noe med dette, men forslaget noteres.
			Iht. Solas III/18 skal alle skip ha 1 linekaster med 4 prosjektiler. Det kan kjøpes et linekastergevær der du kan ha ekstra prosjektiler. Dette koster ca kr. 50 000,00. Idag er linekasteapparat et engangsprodukt for bruk, samt at det er ferskvare i butikk og må skiftes ut hvert tredje år. Pris på et linekasteapparat ca kr. 3000,00. Det må skiftes ut raketten på apparat hvert 3. år. Vi foreslår: 1. Da dette er et Solas krav faller krav til linekaster bort på lasteskip under 15 meter i fartsområde 1 og 2. 2. Fartøy i fartsområde 3 - 4 greier seg med 2 linekasteapparater. 3. Fartøy i liten kystfart må ha 4 linekasteapparater.	Vi har sett på historikken for linekastende apparat. Slike apparater er ikke påkrevd for lasteskip under 15 meter i fartsområde 1 og 2. Vi mener dette er hensiktsmessig å videreføre, men vil ikke gjøre samme fritak i fartsområde 3 og større. Samtidig har vi sett på historikken bak disse apparatene. Se fastsettingsbrevet for mer om dette.
		§ 11 - pyroteknisk utstyr	I og med at Sdir. foreslår at fartøy under 15 meter (§11 i forslag til endring) kan bruke livbøyer uten røyk/lys og istedet bruke et livbøyeys, er vår anbefaling at de må kompensere røyk på bøyer med to røykbokser i pyroteknisk utstyr.	Dette er et nytt krav som vi må vurdere hensiktsmessigheten ved. Dette tas ikke med i denne omgang.
			En del fartøy i havbruksnæringen i fartsom. 1 og 2 (under 10 meter) føres av 1 person. Båtene brukes til enkle oppdrag som plukking av død laks, samt henting av lettere utstyr fra stasjon eller mellom anlegg. Vi ber om Sdir. ser på muligheten til at disse fartøy kan ha en bøye med lys og line. Grunnen er at det er svært vanskelig å få plass for alt utstyret, samt at utstyret blir plassert hensiktsmessig på fartøyet. I enkelte tilfeller må livbøyer legges på hverandre oppe på rorhustak. Vi ber Sdir. vurdere: 1. Det skal være en livbøye for hver tredje person om bord, hvor 50 % skal ha lys og line. Inntil 8 bøyer.	Vi viser til § 5a, som trolig vil løse noe av problematikken det er vist til her.
		§ 9 a - ombordsstigningsstige og dødmannsknapp	Vi mener at dette er fullt gjennomførbart, samt at det vil forsterke sikkerheten for personer om er alene om bord. Utstyret må være enkelt å bruke og ikke hindre mannskap i daglig arbeid, samt at det må være koplet på en slik måte at fartøyet stopper ved mann over bord.	

NHO Sjøfart	2014/23224-26	Lasteskip generelt	For lasteskip under 15 m vil forslaget innebære endringer mht linekastende apparat som skal ha mulighet for avfyring med fire prosjektiler, samt for de fartøy som har kun ett besetningsmedlem ombordstigningsstige og innføring av krav om dødmannsknapp. Som Sjøfartsdirektoratet selv påpeker innebærer dette ikke de store kostnader, men øker sikkerheten.	Kravet til linekastende apparat er der i dag, men det har nok ikke kommet såpass tydelig frem som nå. Vi vurderer en litt annen tilnærming etter innspill fra RMMC. Se mer om dette i høringsbrevet.	
		Passasjerskip generelt	For passasjerskip er de fleste av endringene allerede oppfylt ved de fleste fartøyene, slik som kravet om toveis, bærbar VHF-radiotelefonapparat. Det som vil medføre endringer er kravet om at linekastende apparat skal ha mulighet til å avfyre fire prosjektiler, samt for noen fartøy kravet om at samtlige i bemanningen som er involvert i evakuering og bemanning av redningsfarkost/MES skal ha redningsdrakt.	Når det gjelder linekastende apparat gjelder samme kommentar her. Kravet til VHF-apparat er en videreføring. Kravet til redningsdrakt er tenkt som en videreføring, men det er formulert på en annen måte. Kravene gjennomføres.	
HRF	2014/23224-27	Fastmontert redningsstige og dødmannsknapp	Forslaget om ombordstigningsstige på en-manns betjente fartøy er formålstjenlig. Vi vil i midlertid påpeke at redningsstige bør tillates med en nedfellbar del nederst slik at den ikke til en hver tid stikker ned i sjøen, men slik arrangert at den nødstedte selv kan utløse forlengelsen fra sjøen. Slike stiger finnes på markedet for fritidsfartøy. En slik ordning vil gi bedre fleksibilitet i forhold til en fornuftig plassering av ombordstigningsstigen. Kravet om dødmannsknapp kan isolert sett virke fornuftig, og for saktegående fartøy er det definitivt det. For hurtiggående fartøy vil hensikten være svært begrenset da fartøyet vil fortsette på kurs et stykke før det stopper opp. Avstanden vil derfor lett kunne bli alt for lang til at en person med full påkledding vil kunne svømme til fartøyet. Mindre passasjerfartøy med en- manns besetning blir i stor grad brukt i lokal fart der de samme passasjerene reiser hele tiden. I størsteparten av tiden vil det være passasjerer om bord. Disse vil i mange tilfeller kjenne båten så godt at de og i en situasjon der føreren faller over bord kan ta kontroll over fartøyet og manøvrere seg i posisjon nær den nødstedte. Denne muligheten vil de ikke ha dersom fartøyet er stoppet med dødmannsknapp. En kan heller ikke se bort fra at det kan oppstå uønskede situasjoner i forhold til drift mot land dersom fartøyet ikke er manøvreringsdyktig. HRF vil derfor ikke anbefale at kravet om dødmannsknapp innføres på hurtiggående passasjerskip, subsidiert at bestemmelsen, og systemet, blir slik at føreren gis anledning til å velge når det skal brukes.	Vi vil kunne akseptere nedfellbare redningsstiger, men de må kunne løses ut fra sjøen. Vi kan derimot ikke basere oss på at passasjerer skal ta over manøvreringen av båten. Dette er allerede presisert i høringsbrevet. Dette vil ikke bli tatt til følge. Vi vil ikke foreta en avgrensning på hurtiggående fartøy for lasteskips vedkommende, fordi dette kun er aktuelt på fartøy på bruttonnasje 500 eller over. (Ser på mulighet til å begrense kravet for passasjer)	
		Linekastende apparat	HRF vil gjenta våre tidligere bekymringer rettet mot linekastende apparater. Det alternativet som av praktiske årsaker blir valgt for små fartøy er engangsutstyr som det kreves fire stykker av. Drivenheten i disse utgjør til sammen nesten et halvt kilo kutt. Utstyret må plasseres i styrehus – også av praktiske årsaker - og utgjør ved en eventuell brann en stor risiko. Vi anser utfra dokumenterte hendelser denne risikoen for langt større enn den eventuelle sikkerheten linekastende apparat gir for slike fartøy.	Sjøfartsdirektoratet kan ikke se at historikken er slik HRF her beskriver. Det er heller ikke nødvendig å bruke linekastende apparater med kutt. Det finnes andre løsninger.	
Miljødirektoratet	2014/23224-31	Rattmerking	§ 2 er ikke foreslått endret, men vi vil likevel påpeke at kravet til rattmerking kan være vanskelig å innfri på noen utstyrstyper, grunnet at det ikke finnes relevant rattmerket utstyr for denne fartøystørrelsen eller at utstyr med rattmerking blir vesentlig dyrere.	Sjøfartsdirektoratet noterer seg innspillet, men gjør ikke noe med dette i denne omgang.	
		Redningsmidler for de minste lasteskipene	§ 5a): Vi er svært positive til at man her søker å tilpasse regelverket til hva som er realistisk behov for båter i denne størrelsen. Foreslåtte krav vurderes OK, men for mindre båter kan det det kanskje bli noe uohensiktsmessig og plasskrevende å ha krav om livbøye om bord.	Sjøfartsdirektoratet viser til LSA-kodens krav om livbøye, og viser til at det finnes alternativ innenfor det som defineres som livbøye. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at det bør være et krav om livbøye også på de minste fartøyene.	
		Redningsfarkoster	§ 6 om redningsfarkoster: vi mener at kravet om 2 flåter er uohensiktsmessig strengt for fartsområde 3 og 4, og foreslår at 1 flåte er tilstrekkelig og sikkerhetsmessig forsvarlig ut til og med fartsområde 4. Dette ser faktisk også ut til å harmonisere bedre med kravene for fiskefartøy med tilsvarende størrelse og for fartøyer som sertifiseres for å føre inntil 12 passasjerer, jf. intensjonen om å harmonisere kravene til redningsredskaper for de ulike fartøygruppene. Skjærgårdstjenestens fartøyer har en størrelse og utforming som ofte gjør det vanskelig å få plassert 2 flåter om bord, slik kravet er i dag. De største båtene våre er vanligvis egensertifisert for å føre inntil 12 passasjerer i tillegg til at de nå skal godkjennes etter FOR 1853 for lasteskip under 15 meter. Med en flåte som dekker mannskap og passasjerer etter 12-pax-forskriften vil kravet om 200% dekning for lasteskip under 15 meter være godt ivarett ved vår normalbemanning på 2-3 personer.	Sjøfartsdirektoratet presiserer at det er ikke er et krav om dobbelt så mange livbåter, men at det skal være en reserveløsning tilgjengelig. Dette er ytterligere presisert i § 8 første ledd.	
		Livbøyer	§ 6 om livbøyer: Miljødirektoratet støtter endringsforslaget, og mener at det både er hensiktsmessig og tilstrekkelig å redusere kravet til 2 livbøyer for skip under 15 meter.		

	Linekastende apparat	<p>§ 6 om linekastende apparat: Tilgjengelig utstyr på markedet er ut fra vår kjennskap kun komplette linekastende apparater med prosjektil, ladning og line i en enhet. På båter av størrelse som de Skjærgårdstjenesten har vil 4 slike komplette enheter bli svært plasskrevende, og vår erfaring tyder også på at behovet er vesentlig mindre enn dette. Vi foreslår derfor at kravet reduseres til ett komplett linekastende apparat ut til og med fartsområde 4, og 2 stk for fartøy under 15 meter ut over fartsområde 4. Her registrerer vi også at kravene er vesentlig enklere i både fiskebåtforskriften og i 12-pax-forskriften.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å foreta en lemping slik det foreslås her. Skal et fartøy først ha et krav om et slikt apparat, bør det være et krav om mer enn ett prosjektil og én line, ettersom man kan ha behov for en reserveløsning. Fiskefartøy under 15 meter største lengde og fartøy som driver etter 12-pax-forskriften har ikke krav om linekastende apparat. Fiskefartøy på 15 meter største lengde og over har krav om et linekastende apparat, men det må til gjengjeld være utstyrt med fire prosjektiler og fire liner. Vi har derimot sett på historikken før gjeldende forskrift. Mer om dette i fastsetningsbrevet.</p>	
	Muligheten til å føre en flåte som	<p>§ 8: I femte ledd må teksten tilpasses en eventuell endring av kravet til redningsfarkost, slik vi har foreslått i § 6, slik at unntaket gjelder lasteskip under 15 meter i fartsområde 4 eller mindre.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å foreta en lemping her.</p>	
	Ombordsstigningsstige og dødma	<p>§ 9a): Miljødirektoratet støtter endringsforslaget om krav til redningsstige og dødmannsknapp for fartøyer med bare en person i bemanningen.</p>		