Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Rundskriv - Serie R

Rundskriv serie R (regelverk) erstatter tidligere serie F.
I den nye serie R publiseres også relevante lovendringer og konvensjonsendringer.

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

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

Nr.:	**RSR 28-2014**
Dato:	19. desember 2014
Saksnr.:	2013/19912 MKR
Opphever:	
Referanse til:	Regler for passasjer- og lasteskip mv.

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

Fastsettelse av forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip

Sjøfartsdirektoratet fastsetter med dette forskrift 19.desember 2014 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip. Forskriften trer i kraft 1. januar 2015.

Forslaget til forskrift har vært på høring i tre omganger, først 1. juli 2013, deretter 3. mars 2014 og sist 1. juli 2014. På bakgrunn av merknader fra høringsinstansene og dialog med berørte parter er det gjort forholdsvis store endringer i forskriften fra første utkast som ble sendt på høring til forskriften som fastsettes nå.

Etter siste høring er det også gjort noen mindre endringer i forskriften. Det er direktoratets vurdering at ny høring ikke har vært nødvendig. Vurderingen er basert på endringenes relative omfang, at endringene nesten utelukkende medfører mindre strenge krav og at endringene er skjedd i dialog med eller etter innspill fra næringen.

Sjøfartsdirektoratet legger til grunn at kravene i forvaltningslovens § 37 er oppfylt.

Ikrafttredelse
Forskriften trer i kraft 1. januar 2015. Dette betyr at skip med byggekontrakt inngått 1. januar 2015 eller senere, eller skip som blir levert 1. januar 2016 eller senere (ett år etter ikrafttredelse), skal oppfylle forskriften i sin helhet. Skip under 15 meter skal ha fartøyinstruks før skipet settes i drift, mens skip på 15 meter eller mer skal ha fartssertifikat.

Skip med byggekontrakt inngått *før* 1. januar 2015 *og* som blir *levert før* 1. januar 2016, skal oppfylle krav i den nye forskriften som gjelder for eksisterende skip, jf. forskriftens kapittel 11.

Eksisterende skip med største lengde under 15 meter skal ha fartøyinstruks senest 1. januar 2017, dersom skipet er kjølstrukket 1. januar 1990 eller senere, eller 1. januar 2018, dersom skipet er kjølstrukket før 1. januar 1990.

Det følger av ny sertifikatforskrift[1] at skip med største lengde 15 meter eller mer, men med bruttotonnasje under 50, skal ha fartssertifikat. Innfasingen av fartssertifikat for denne gruppen skip skal følge de samme innfasingsdatoene som nevnt over. Eksisterende skip med bruttotonnasje 50 eller mer har allerede i dag fartssertifikat. Etter rederiets begjæring skal dette sertifikatet opprettholdes på vanlig måte, men etter de angitte datoene for innfasing vil fornyelse

[1] Ny forskrift om sertifikater og tilsyn for norske skip og flyttbare innretninger

skje på grunnlag av krav som gjelder for eksisterende skip i forskriften som fastsettes ved dette rundskrivet.

Bakgrunn
«Nytt regelverk for fartøy under 24 meter» er et av punktene i Sjøfartsdirektoratets strategiplan for 2012-2015. Bakgrunnen for ny forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip er at regelverket på flere områder har vært mangelfullt, utdatert og lite tilgjengelig.

Samtidig med fastsettelsen av ny strategiplan mottok Sjøfartsdirektoratet innspill fra et forskningsprosjekt kalt «Servicefartøy 2010». Et industrikonsortium i samarbeid med SINTEF står bak prosjektet, som er støttet av Forskningsrådet. Hovedmålet var å bidra til utvikling av fremtidens servicefartøy i havbruksnæringen.

Konsortiet bak innspillet pekte på at gjeldende regelverk for arbeidsfartøy i havbruksnæringen ikke står i forhold til næringens utfordringer og behov. Det pekte på at til tross for at næringen har utviklet seg mot større oppdrettskonsesjoner og lokalisering i mer værutsatte farvann, har båtene som brukes i hovedsak forblitt under 15 meter. Flere tilfeller av kantringer og skader som følge av tunge løft er signaler på at disse båtene ikke lenger er dimensjonert for å levere sikre og effektive tjenester til havbruksnæringen. Sjøfartsdirektoratet har tatt innspillet med i det videre arbeidet og har, blant annet, sett på kriterier som vil avstemme vinsjenes og kranenes kapasiteter opp mot fartøyenes størrelser og egenskaper.

Havbruksnæringen er en betydelig aktør som vil bli berørt av den nye forskriften. De fleste arbeids- og servicebåtene som næringen bruker i dag er under 15 meter største lengde. Grunnen til dette er gjerne at det kreves personlige sertifikater for å betjene fartøyer som er større enn dette, samtidig som kravet til fartøygodkjenning har trådt inn ved 15 meter. En sentral forskrift som byggeforskriften[2] har for eksempel gjeldt fartøy med 15 meter største lengde og over.

Direktoratet inviterte til dialogmøte med næringen 21. mars 2012 ved hovedkontoret i Haugesund. Deltagelsen på dialogmøtet inkluderte blant annet rederier, båtbyggere, konsulenter, forsikringsbransjen, Kystverket og utstyrsleverandører. Formålet med dialogmøtet var å samle flest mulig av aktørene som ville bli berørt av den nye forskriften, for å åpne for nyttige innspill og diskusjoner. I møtet presenterte direktoratet et omriss av det regelverket man så for seg for denne gruppen skip. Som en oppfølging av dialogmøtet i mars 2012 gjennomførte direktoratet videre en uformell høring sommeren 2012, blant deltagerne i dialogmøtet og andre som hadde meldt sin interesse. Det samlede inntrykket som Sjøfartsdirektoratet satt igjen med var et klart behov for bedre regulering og like rammevilkår på området.

Forskriften har i etterkant av dialogmøtet og første høringsrunde gått igjennom to høringsrunder til, i tillegg til flere konsultasjoner, møter og annen kontakt med berørte aktører. I løpet av denne prosessen har flere aktører, spesielt utenfor havbruksnæringen, kommet med innspill, og forskriften har gjennomgått flere revisjoner.

Det har vist seg at fartøygruppen som blir regulert i den nye forskriften er mer mangfoldig enn antatt. Lasteskip med største lengde under 15 meter er verken registreringspliktige eller sertifikatpliktige i dag, og har ikke vært omfattet av Sjøfartsdirektoratets regelverk i særlig grad tidligere. Det har derfor vært noen utfordringer både knyttet til å få tilstrekkelig oversikt over disse fartøyene og å nå ut til berørte aktører. Det endelige resultatet tar imidlertid i stor grad høyde for ulikheter i for eksempel byggematerialer, funksjon og størrelse.

[2] Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip (tidligere forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere)

Skip under 15 meter utgjør den største gruppen skip under det nye regelverket. For disse skipene vil den nye forskriften gi flere positive konsekvenser. Det viktigste er økt sikkerhet for mennesker og materiell, gjennom bygge- og tilsynskrav og krav om større kjennskap til båtenes kapasiteter. Standardisering og formalisering av minstekravene til bygging og utstyr vil, sammen med tilhørende krav om sertifisering og periodiske besiktelser, også bidra til felles rammevilkår i markedet og gi større forutsigbarhet ved bygging, kjøp og salg av de aktuelle fartøyene. Aktørene i markedet for mindre fartøy vil være tjent med dette.

Når det gjelder skip med største lengde 15 meter eller mer, men med bruttotonnasje under 50, er Sjøfartsdirektoratets vurdering at kravet om fartssertifikat vil ha tilsvarende positive effekter som kravet til fartøyinstruks for skip under 15 meter. Generelt for skip med største lengde 15 meter eller mer har den nye forskriften mer oppdaterte og fleksible byggekrav sammenlignet med gjeldende rett[3].

Variasjonene i utforming, byggematerialer, utstyr og bruk i denne gruppen skip medfører at det ikke er hensiktsmessig å lage et felles sett regler som skal dekke alle. Klassifikasjonsselskapene utarbeider ulike standarder for ulike typer skip og bruk, andre organisasjoner setter også sammen kravstandarder og andre stater har egne regelverk. Sjøfartsdirektoratet har ikke ansett det som verken forsvarlig ressursmessig eller hensiktsmessig å sette sammen helt egne krav for å dekke alle typer skip. Når det gjelder fartøyets konstruksjon har vi derfor valgt å henvise til regelverk eller standarder utviklet av et av de anerkjente klassifikasjonsselskapene. Vi kan også godkjenne andre anerkjente standarder, slik som Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter, eller et samlet regelverk fra en annen EØS-stat. Dette, sammen med adgangen til å få godkjent likeverdige løsninger, mener vi vil dekke næringens behov for fleksibilitet, i tillegg til å åpne for å satse på nyvinning. I forbindelse med høringsrundene har vi fått inntrykk av at det skjer mye med utviklingen av mindre fartøy for tiden.

På noen områder har vi imidlertid valgt å stille krav i forskriften som gjelder uavhengig av den primære byggestandarden. Formålet er å sikre at visse minimumskrav blir oppfylt eller videreført. I tillegg til noen bestemmelser i kapittelet om konstruksjon, gjelder dette områdene stabilitet, fribord, maskineri, elektro og brann. Når det gjelder krav til stabilitet, fribord, maskineri og elektro har utgangspunktet vært de kravene som i dag gjelder for skip med største lengde 15 meter eller mer[3].

Skip som blir berørt

Det formelle virkeområdet til forskriften er «lasteskip» med største lengde fra og med 8 meter og opp til lengde (L) 24 meter, og «lasteskip» er definert som «skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter, fritidsfartøy eller fartøy som anses for å være en del av et annet skips utrustning».

Antall fartøy i kategorien «lasteskip» som seiler i dag med lengde (L) under 24 meter er usikkert, men flåten antas å være mellom 1000 og 1200 aktive fartøy. En stor andel (ca 4-500) av fartøyene er knyttet til havbruksnæringen. Mer enn 80 prosent av fartøyene har største lengde under 15 meter.

Flere typer skip vil bli berørt av den nye forskriften, i tillegg til fartøy som brukes i havbruksnæringen vil dette sannsynligvis gjelde blant annet redningsskøyter, slepebåter og fartøy drevet av offentlige etater med ulike oppgaver. Mindre brønnfartøy og mindre fraktefartøy kan også bli omfattet. En del fartøy som i første omgang var ment å falle inn under det nye regelverket er foreløpig unntatt forskriften, jf. § 1. Forskriften gjelder ikke for skip

a) med største lengde under 15 meter som ikke skal slepe og som

[3] Forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip

i. maksimalt fører 1000 kg last og
ii. utfører løft hvor det krengende moments arm ikke overstiger 0,100 meter. Med krengende moments arm menes krengende moment dividert på skipets vektdeplasement (MK/depl.).

b) omfattet av virkeområdet til forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. og kun driver virksomhet som beskrevet der
c) med bruttotonnasje 500 eller mer.

Når det gjelder skip etter bokstav a over ble det vurdert å vise til forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. Bakgrunnen for dette var at mange av de aktuelle båtene etter vårt inntrykk er av samme type som fartøy som fører 12 eller færre passasjerer, og at virksomheten til disse, etter risikonivå, ikke er større enn ved føring av inntil 12 passasjerer.

Vi kommer imidlertid til å foreta en grundigere gjennomgang av hvilke byggekrav som bør ligge til grunn for denne gruppen fartøy. Videre skal forskrift om fartøy som fører 12 eller færre passasjerer i nærmeste fremtid også revideres. Ved å unnta fartøyene etter bokstav a over kan den nye forskriften fastsettes og tre i kraft for skip som det er utarbeidet krav for.

Når det gjelder fartøy etter bokstav b, samsvarer unntaket med direktoratets gjeldende praksis om at fartøy som fører 12 eller færre passasjerer og kun driver slik virksomhet ikke sertifiseres som lasteskip.

I bokstav c unntas skip med bruttotonnasje 500 eller mer. Dersom disse fartøyene går i utenriksfart er de omfattet av byggekravene i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip som blant annet gjennomfører kapittel II-1 og brannkravene i kapittel II-2 i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS), som Norge er part i. Av flere grunner anses det som hensiktsmessig at skip i innenriksfart på denne størrelsen, oppfyller samme krav.

Områder som reguleres av forskriften og endringer i andre forskrifter
Forskriften regulerer konstruksjon, stabilitet, fribord, maskineri, elektriske anlegg og brann. Forskriften stiller videre krav til meldeplikt og dokumentkontroll.

Når det gjelder tilsyn for utstedelse av fartøyinstruks regulerer forskriften skip med største lengde under 15 meter. For skip med største lengde 15 meter eller mer, men med bruttotonnasje under 50, stilles det nå krav om fartssertifikat i ny forskrift om sertifikater og tilsyn for norske skip og flyttbare innretninger. Kravet om fartssertifikat for lasteskip med bruttotonnasje på 50 eller mer er også videreført der.

Unntatt for skip etter bokstav c over, vil ikke forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip og forskrift 1. juli 2014 nr. 1099 om brannsikring på skip lenger gjelde fartøy med lengde (L) under 24 meter.

Det er viktig å være oppmerksom på at også andre forskrifter gjelder, slik som for eksempel innredningsforskriften[4], som kan få betydning for konstruksjon.

Endringer etter siste høring
<u>Skip som kan sammenlignes med fartøy som frakter inntil 12 passasjerer</u>
En gruppe skip som opprinnelig var omfattet av utkastet til forskrift er foreløpig unntatt forskriften. Dette gjelder skip med største lengde under 15 meter som ikke skal slepe, som fører

[4] Forskrift 15. september 1992 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip.

en begrenset mengde last og som utfører løft med liten belastning på fartøyet, se merknadene over. Det blir altså ikke noen endring i regelverket for disse skipene 1. januar 2015.

Typegodkjent fremdrifts- og hjelpemaskineri
Etter dialog med næringen har vi tatt ut kravet om typegodkjent maskineri for skip med største lengde under 15 meter. Det har vist seg at kravet er upraktisk for mange av disse fartøyene, da tilbudet av typegodkjent maskineri som er laget for så små fartøy, med tanke på ytelse og størrelse, er begrenset. Tidligere krav om at fremdrifts- og hjelpemaskineri, gir og så videre, med ytelse på 100 kW eller mer, skal være typegodkjent på skip med største lengde 15 meter eller mer, er imidlertid videreført.

Paragraf 4 om definisjonen av «lasteskip»
Uttrykket «hjelpefartøy som opererer sammen med sitt moderskip» er omformulert til «fartøy som anses for å være en del av et annet skips utrustning». Dette anses som mer presist.

Paragraf 51om definisjoner knyttet til kapittel 7
Definisjonen av FSS-koden er oppdatert med siste endring vedtatt av den internasjonale sjøfartsorganisasjonen IMO.

Paragraf 53 om begrenset bruk av brennbare materialer
Det har ikke vært meningen at kravet til bruk av ubrennbare materialer skulle være strengere enn i Sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS). Forskriften har derfor fått en ny paragraf hvor begrenset bruk av brennbare materialer tillates under tilnærmet samme forutsetninger som i konvensjonen. Dette gjelder imidlertid ikke for skip under 15 meter som ikke oppfyller kravet til brannsikre skiller i revidert § 54.

Paragraf 52 om krav til isolasjons- og innredningsmaterialer, § 54 om krav til brannsikre skiller og ny § 55 om alternative krav for skip bygd i kompositt og aluminium
På bakgrunn av dialog med næringen er det gjort en endring i kravene til brannsikre skiller for skip bygd i kompositt og aluminium. Skillet mellom hurtiggående og ikke-hurtiggående skip er tatt ut, og begge kategorier kan nå som alternativ til tilsvarende krav i forskriften (§§ 52 til 54, 56 første ledd og 57 første og femte ledd) oppfylle HSC-koden kapitlene 7.2, 7.3 og 7.4.1 til 7.4.2, med forbehold om at når koden krever FDR 60 kan FDR 30 brukes i stedet da skipene er under 24 meter (L). Noen av kravene som det er henvist til i HSC-koden, som ikke gjelder brannsikre skiller, er også ivaretatt i forskriften, men det ble ansett som hensiktsmessig å henvise til HSC-koden her også, for helhetens skyld.

Dette betyr blant annet at skip bygd i kompositt og aluminium kan velge mellom A-15 og FDR 30 når det gjelder brannsikre skiller rundt maskinrommet.

For skip i kompositt eller aluminium som velger å brannisolere i henhold til tabellen i § 54 i stedet for å bruke HSC-koden har vi videre presisert at i maskinrom skal også skipssider brannisoleres til 300 mm under minste dypgang. Ved en inkurie har ikke dette kravet vært tatt inn tidligere. Men det gir lite mening å kreve brannisolering av skott og dekk, men ikke skipssider. For skip som isolerer i henhold til ny § 55 og HSC-koden er kravet ivaretatt der.

For skip under 15 meter generelt er det som alternativ til § 54 om brannsikre skiller henvist til Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter 1990 Y 14 punkt 3.3. Bakgrunnen for dette er at det ikke synes å finnes noen utprøvde og dokumentert gode løsninger for brannsikre skiller på de minste skipene i kompositt. Vi har derfor lagt oss på samme krav som i dag gjelder for fiskefartøy og passasjerfartøy på denne størrelsen. Disse skipene får imidlertid ikke adgang til begrenset bruk av brennbare materialer, slik som angitt i § 53. Men skip bygd i kompositt og

aluminium får bruke brannhemmende materialer i stedet for ubrennbare materialer der det er krav om dette i § 52.

Paragraf 60 Krav for materialer i rørsystemer
Sjøvannsledninger og lenseledninger trenger ikke lenger være av ubrennbart materiale, men må fremdeles være av et materiale som er motstandsdyktig mot brann.

Paragraf 73
Det stilles ikke lenger krav til brannøks. Endringen er gjort for å harmonere med sammenlignbart regelverk.

Forskriftsstruktur
Forskriften har 12 kapitler og ett vedlegg. Kapittel 1 inneholder diverse fellesbestemmelser. Kapitlene 2 til 7 inneholder de faktiske kravene til bygging og utrustning, i tillegg til kravene til stabilitetsdokumentasjon. Kravene til meldeplikt og dokumentkontroll er plassert i kapittel 8, etter de tekniske kravene. Sistnevnte kapittel er felles for alle skip med lengde (L) under 24 meter. Kravet til fartssertifikat for skip med største lengde 15 meter eller mer fremgår imidlertid av sertifikatforskriften[5], mens kravet til fartøyinstruks for skip under 15 meter fremgår av kapittel 10.

Det er viktig å merke seg at det også er krav til andre sertifikater enn fartøyinstruks for skip med største lengde under 15 meter. Dette gjelder kravet til radiosikkerhetssertifikat i sertifikatforskriften og kravet fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap om kontrollskjema utstedt av akseptert elektroforetak[6]. Kravet om sertifikat for skip i oljevernberedskap står også i sertifikatforskriften.

Kapittel 11 angir hvilke deler av forskriften som gjelder for eksisterende skip, i tillegg til overgangsbestemmelser for disse. Kapittel 12 har bestemmelser om dispensasjonsadgang og tidspunkt for ikrafttredelse. Vedlegg 1 inneholder listen over dokumentasjon som skal sendes inn i forbindelse med dokumentkontroll.

Sikkerhetsstyringssystem
Konkrete krav til sikkerhetsstyringssystemet om bord er ikke tatt med i denne forskriften, da slike krav skal tas inn i en egen generell forskrift om sikkerhetsstyringssystem. Vi minner imidlertid om at det ikke er tale om å *innføre* krav til sikkerhetsstyringssystem, da et slikt krav allerede i dag følger av skipssikkerhetsloven § 7. Fremtidige forskriftsbestemmelser vil imidlertid stille mer konkrete krav til innhold, omfang og dokumentasjon og om eventuelle sikkerhetsstyringssertifikater for skip og godkjenningsbevis for sikkerhetsstyring for rederier.

Kostnader knyttet til bygge- og utstyrskrav

Nye skip
Det generelle inntrykket er at det som deler av næringen anser som beste praksis ikke avviker vesentlig fra innholdet i den nye forskriften. Økningen i engangskostnader ved bygging av fartøy vil være bestemt av i hvilken grad fartøy bygges og utrustes etter dagens beste praksis. Videre vil fartøyets størrelse, funksjon og så videre ha betydning. Det å bygge etter en annen standard eller andre regler medfører imidlertid ikke automatisk høyere kostnader.

Nye skip med største lengde 15 meter eller mer
For skip med største lengde 15 meter eller mer er det grunn til å tro at det generelt sett ikke vil medføre høyere kostnader å bygge etter for eksempel DNV Standard for Certification No. 2.21

[5] Ny forskrift om sertifikater og tilsyn for norske skip og flyttbare innretninger
[6] Forskrift 4. desember 2001 nr. 1450 om maritime elektriske anlegg

Craft enn dagens byggeforskrift. Men nye skip med største lengde 15 meter eller mer vil sannsynligvis få større utgifter til brannsikring.

Skip mellom 15 meter og bruttotonnasje 50, som ikke allerede har godkjente stabilitetsberegninger, vil få en ekstra kostnad her.

Nye skip med største lengde under 15 meter
Innspill fra næringen tyder på at mange skip med største lengde under 15 meter allerede i dag bygges etter for eksempel Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter 1990. Det vises for eksempel til Cefor form. nr. 271, september 2012, Sjøforsikringsvilkår for næringsfartøy under 15 meter, utgitt av den nordiske organisasjonen for sjøforsikringsselskaper, Cefor. Det fremgår av sjøforsikringsvilkårenes § 4-6 at fartøy skal tilfredsstille kravene i Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter.

Eventuelle økte kostnader for nye skip med største lengde under 15 meter vil sannsynligvis særlig være knyttet til anker- og fortøyningsutstyr, eventuelt slepeutstyr, løfteutstyr eller ankerhåndteringsutstyr og stabilitetskrav. Den nye forskriften vil sannsynligvis også medføre større utgifter til brannsikring og elektriske anlegg.

Eksisterende skip
Kostnadene for eksisterende skip med største lengde under 15 meter vil, avhengig av tilstanden på utstyret i dag, være knyttet til anker- og fortøyningsutstyr, eventuelt slepeutstyr, løfteutstyr eller ankerhåndteringsutstyr og stabilitetskrav. Eksisterende skip på 15 meter eller mer skal delvis oppfylle disse kravene allerede i dag. Vi regner det imidlertid som sannsynlig at den nye forskriften til en viss grad vil påskynde utfasingen av de eldste fartøyene.

Kostnader knyttet til dokumentasjon
Krav til dokumentasjon er nødvendig for at Sjøfartsdirektoratet skal ha mulighet til å utøve forsvarlig kontroll. Tallene i tabellene under er hovedsakelig aktuelle for skip under 15 meter. For skip med største lengde 15 meter eller mer utføres det allerede i dag dokumentkontroll, slik at en eventuell kostnadsøkning anses som begrenset. Kostnadsoversikten under er videre omtrentlig og alle tall vil ikke gjelde for alle skip. Vårt inntrykk er at kostnadene vil variere betydelig avhengig av flere faktorer.

Nye skip
Prisene under gjelder enkelttegninger. For nybygg inngår normalt annen dokumentasjon enn stabilitetsdokumentasjon i en pakke som verftene tilbyr ved bygging. Vi har også fått tilbakemelding om at enkelte båtbyggere ikke tar ekstra for tegninger. Det er ellers sannsynlig at en del av kostnadene for dokumentasjon uansett vil påløpe, uavhengig av Sjøfartsdirektoratets krav, da noe dokumentasjon er nødvendig i byggeprosessen. Prisen på dokumentasjon vil videre variere blant annet etter fartøystørrelse, slik som antydet i tabellene.

Et forhold som vi antar vil bety mye når det gjelder kostnadsnivået er at flere fartøy i denne størrelsesgruppen enn ellers synes å bli bygd i identiske, eller nesten identiske, serier, og det forventes at kostnadene for dokumentasjon da vil kunne fordeles på skipene i serien.

Eksisterende skip
Generelt sett må eksisterende skip under 15 meter sende inn generalarrangement[7], brann- og sikkerhetsplan[8], lanternearrangement, styrehusarrangement, dokumentasjon for fastmontert utstyr,

[7] Innredningstegning og sikt fra bro kan inngå i generalarrangementet.
[8] Rømningsveier og redningsarrangement kan kombineres med brannkontrollplan i en brann- og sikkerhetsplan.

eventuelt slepe- og ankerhåndteringsarrangement, stabilitetsberegninger og krengeprøverapport, jf. forskriftens vedlegg 1.

Prisen for dokumentasjon vil variere i forhold til hvilke data som er registrert fra før, og jo nyere fartøyet er jo mer sannsynlig er det at det allerede finnes dokumentasjon for skipet, eller at det er enkelt å utarbeide nødvendig dokumentasjon på grunnlag av eksisterende data.

Stabilitetsberegninger
Stabilitetsberegninger utgjør den største enkeltkostnaden. Når det gjelder skip med bruttotonnasje under 50 har kravet tidligere kun gjeldt slepebåter, og kun ned til 15 meter. Det er ellers grunn til å tro at noen flere skip, spesielt de som er bygget etter Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter, allerede har stabilitetsberegninger. Dersom disse tidligere har blitt godkjent av Sjøfartsdirektoratet kan de fortsatt benyttes. Stabilitetsberegninger som ikke tidligere er godkjente vil måtte vurderes i det enkelte tilfellet. Kravene om tilleggsstabilitet gjelder selvsagt kun skip som skal utføre de aktuelle operasjonene.

Kost nr.	Dokumentasjon	Minimum eller omtrentlig pris	Maksimum
K1	Stabilitetsdokumentasjon	40 000	115 000
	Tillegg 1: Sleping	6 000	15 000
	Tillegg 2: Kranløft	5 000	12 000
	Tillegg 3: Ankerhåndtering	6 000	15 000

Skrogdokumentasjon og fribordsplan
Kostnadene for utarbeidelse av skrogdokumentasjon vil være avhengig av antall fundament og annen utrustning. Kostnaden for dokumentasjon av anker og fortøyningsutrustning inngår som regel i kostnadene for utarbeidelse av skrogdokumentasjon ellers, men det kan være unntak.

K2	Generalarrangement eksisterende skip uten noe grunnlag	60 000	
	Generell skrogdokumentasjon	10 000	25 000
	Anker- og fortøyningsutrustning	2 000	
	Slepeutstyr og ankerhåndteringsutstyr	10 000	20 000
	Fribordsplan	8 000	20 000

Dokumentasjon for maskin og elektro

K3	Maskindokumentasjon og dokumentasjon for elektriske anlegg	40 000	100 000
	Brennoljearrangement	10 000	15 000
	Arrangementstegning og enlinjeskjema	10 000	15 000

Dokumentasjon for brannsikring

K4	Isolasjonsarrangement	5 000	25 000
	Gjennomføringer	10 000	
	Dørplan	15 000	
	Ventilasjonsarrangement	15 000	
	Brannkontrolltegning	15 000	30 000

Dokumentasjon for nautisk og redning

K5	Lanternearrangement	6 000	
	Brann- og sikkerhetsplan[9]	12 000	30 000
	Styrehusarrangement	12 000	
Sum			

Kostnader knyttet til fartøyinstruks og gebyr for fartøy under 15 meter

K6	Førstegangskontroll hos godkjent foretak (engangskostnad)		
	-Nytt skip	40 000	75 000
	-Eksisterende skip	30 000	50 000
	Periodisk kontroll hver 30. måned	7 000	10 000
	Årsgebyr (grunngebyr) til Sjøfartsdirektoratet	ca. 3 000 for skip under 10 meter	ca. 4500 for skip fra og med 10 meter

Kostnaden for førstegangskontroll er en engangskostnad. Kostnaden for periodisk kontroll forfaller hver 30. måned (2,5 år). I tillegg til dette skal det betales årsgebyr (kun grunngebyr) til Sjøfartsdirektoratet dersom skipet er registrert i NOR (eller NIS).

Kostnader knyttet til fartssertifikat og gebyr for fartøy med største lengde 15 meter eller mer, men med bruttotonnasje under 50

K7	Førstegangsgebyr	97 445[10]	
	Årsgebyr		
	-grunngebyr	ca. 7 624[11]	
	-tilsynsgebyr	ca. 7 624	

Kjenningssignal
Fartøy under 15 meter er i dag ikke registreringspliktige, jf. sjøloven § 11. Fartøyinstruksen er et offentlig sertifikat og i henhold til forskrift om skips navn, kjenningssignal, merking og hjemsted mv. § 5 skal fartøyet derfor tildeles et kjenningssignal. Kjenningsbokstavene skal merkes utvendig på skroget slik som bestemt i samme forskrift § 9. Det antas at en stor andel av fartøygruppen allerede har kjenningssignal, da dette er et krav ved registrering i skipsregisteret, herunder ved frivillig registrering. Videre vil radiokallesignal tildelt av Telenor fortsatt kunne brukes. Dette må imidlertid meldes til Sjøfartsdirektoratet, avdeling for skipsregistrene.

Lars Alvestad
fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

[9] Kombinert brann- og sikkerhetsplan kan erstatte to separate planer.
[10] Førstegangsgebyr per 4.11.2014 for skip bygget i Norge og registrert i NOR.
[11] Årsgebyr per 4.11.2014

Vedlegg:

1. Forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip
2. Vedlegg 1 til forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip
3. Høringsmatrise