Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
22.06.2021	2011/6970-129	Torben Vik
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
		52745310

Se vedlagte høringsliste

Forslag til endringer i forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde

Bakgrunn

Sjøfartsdirektoratet har utarbeidet et forslag til revisjon av forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde, og sender med dette forslaget på høring**.**

Høringsuttalelser sendes til Sjøfartsdirektoratet innen 25. September 2021 til post@sdir.no.

Spørsmål om høringen sendes til:

juridisk seniorrådgiver Torben Vik (tvi@sdir.no)

Ikrafttredelse

Endringene er planlagt å tre i kraft 1. januar 2022.

EØS- høring

I EØS er det ikke fastsatt et harmonisert regelverk for konstruksjon og utstyr for fiskefartøy med største lengde under 15 meter. Forslaget sendes likevel på en EØS-høring samtidig med den nasjonale høringen da nye regler som stiller krav til tekniske spesifikasjoner eller andre krav til varer eller regler om informasjonssamfunnstjenester etter lov om europeisk meldeplikt for tekniske regler m.m. (EØS-høringsloven) skal sendes på høring i EØS. Formålet med EØS-høringen er å motvirke at handelshindringer oppstår gjennom innføring av nye nasjonale regler med tekniske krav til varer.

Bakgrunnen for forslaget

Sjøfartsdirektoratet har gjennom de siste årene samlet opp en del innspill til endringer i forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde. Innspillene er i stor grad basert på erfaringer fra saksbehandlingen, inspeksjoner og henvendelser fra kunder.

Flere av forslagene er ment å forenkle og harmonisere regelverket slik at det samsvarer med dagens praksis. Begrunnelsen for de ulike endringer i de enkelte bestemmelser kommer frem av oversikten under.

Noen av endringene er av redaksjonell art og blir derfor ikke kommentert spesielt i dette høringsbrevet. Alle endringene er tatt med i oversikten som er gitt i vedlegg 1 til dette høringsbrevet.

Følgende endringer er foreslått i forskriften:

Endring av definisjonen av fiske- og fangstfartøy

Det foreslås blant annet å bytte ut begrepet «fiske- og fangstfartøy» i de enkelte bestemmelsene med «fiskefartøy». Fangstfartøy vil fortsatt være omfattet av definisjonen av «fiskefartøy» i § 1-2, men ordlyden i de enkelte bestemmelsene vil være kortere og mer leservennlig. Endringen innebærer dermed ingen endring av virkeområdet i forskriften.

Ny § 2 bokstav i

Sjøfartsdirektoratet foreslår å ta inn en definisjon av «løfteutstyr» i forskriften for å tydeliggjøre hva som faller inn under begrepet. Lignende definisjon av løfteutstyr brukes i flere anerkjente standarder (for eksempel NORSOK R003 pkt. 3.1.26, DNV GL-ST-0377 Shipboard lifting appliances pkt. 1.1.5.30). I tillegg har vi tatt med laste- og losseinnretninger og laste- og losseredskap slik det er omtalt og definert i forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip.

§ 4 første ledd

I dag bestemmer § 4 første ledd at fartøy skal være konstruert, dimensjonert og utrustet i samsvar med Nordisk Båt Standard (1990) dersom ikke annet kommer frem av de enkelte bestemmelsene. Alternativt kan et samlet regelverk fra anerkjent klasseinstitusjon benyttes når sikkerhetsstandarden er likeverdig med Nordisk Båt Standard (1990). Sjøfartsdirektoratet foreslår å åpne for at et samlet anerkjent regelverk eller en annen standard alternativt kan benyttes når sikkerhetsstandarden er likeverdig med Nordisk Båt Standard (1990), uavhengig av om regelverket stammer fra en anerkjent klasseinstitusjon, så lenge det er likeverdig. Det foreslås også at Sjøfartsdirektoratet kan avgjøre om regelverket er likeverdig med Nordisk Båt Standard (1990) i tvilstilfeller.

§ 4 femte og sjette ledd, jfr. § 99a

For fartøy med største lengde 9 inntil 15 meter kan løfteutstyr med løftekapasitet til og med 500 kg kontrolleres av godkjent foretak eller en sakkyndig person. Det samme gjelder også for fartøy som skal sertifiseres første gang som fiskefartøy etter 1. januar 2023. Kontrollen av løfteutstyret vil da inngå i fullstendig kontroll ved godkjent foretak. For fartøy med største lengde under 8 meter er ikke løfteutstyr underlagt krav om sertifisering av fartøyet, med mindre løftekapasiteten overstiger 500 kg. Dersom løfteutstyret har en kapasitet mer enn 500 kg, skal det sertifiseres av en sakkyndig person type A.

Løfteutstyr med en kapasitet på mer enn 500 kg som skal brukes i åpent farvann, skal sertifiseres i samsvar med forskrift 13. januar 1986 nr. 31 om kraner som brukes til lasting og lossing på skip i åpent farvann.

Bestemmelsen i gjeldende femte ledd om at løfteutstyr alternativt kan oppfylle krav i Nordisk Båt Standard (1990) Y15, foreslås fjernet for nye løfteinnretninger. Nordisk Båt Standard (1990) brukes lite i dag, har vesentlige mangler i forhold til forskrift om laste og losseinnretninger og gir etter vår vurdering et for lavt sikkerhetsnivå.

Endringen ved at godkjent foretak kan sertifisere løfteinnretninger med en løftekapasitet 500 kg eller mindre er en lemping av gjeldende krav, forenkler regimet for godkjenning av mindre løfteinnretninger og har ingen negative økonomiske konsekvenser for næringen eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Ny § 5a

Sjøfartsdirektoratet foreslår at det stilles krav til trål-, snurpe-/kraftblokk- og snurrevadarrangement installert etter 1. januar 2023.

Krav til at trålvinsjer skal kunne innstilles med ønsket trekkraft og slik at de slakker ut ved større påkjenning, er foreslått av Statens Havarikommisjon for Transport gjennom sikkerhetstilråding SJØ nr. 2015/04T. Vi foreslår også å forby bruk av innretninger, f.eks. tyskertrekk, som låser trålvaieren slik at strekket ikke kan reduseres ved å slakke på vinsjen.

Vi foreslår at tilsvarende krav til design, dimensjonering og kontroll av løst utstyr i slike arrangement stilles som på fiskefartøy med største lengde 15 meter eller mer. Kontrollen foreslås utført av godkjent foretak, og ikke av sakkyndig person slik som for større fartøy. Kontroll av trål-, kraftblokk-, snurpe- og snurrevadarrangement vil inngå som en del av førstegangskontrollen av et fartøy som skal sertifiseres. Hensikten er å sjekke at de ulike kraftpåkjente komponenter er dimensjonert for den belastningen de vil utsettes for. Ved 5-årlig resertifisering av fartøyene foretas en tilstandskontroll av de ulike kraftpåkjente komponentene i et redskapsarrangement.

Hvis kontrollen utføres av godkjent foretak, vil det innebære en merkostnad vi anslår til å ligge mellom 1000 og 2000 kroner, noe som utgjør en liten andel av totalkostnaden med å gjennomføre en førstegangskontroll for et nybygg. Ved en 5-årlig periodisk forenklet kontroll av fartøyene inngår dette som et ekstra sjekkpunkt i kontrollen av fartøyet, og det antas at tilstandskontrollen kan utføres for inntil 1000 kr. Med utgangspunkt i det høye antallet fall- og klemskader vi har i fiskeflåten, og høy risiko for alvorlige personskader bør sikkerhetsgevinsten veie opp for kostnaden rederiet påføres som følge av kontrollen, også i et samfunnsøkonomisk perspektiv.

§ 14 første ledd

Maskinrom i nye og eksisterende trefartøy skal ha dørk av stål eller aluminiumsplate. Dette er bare en presisering av gjeldende krav.

§ 15

Sjøfartsdirektoratet foreslår videre at alle fartøy med største lengde under 10,67 meter skal ha et godkjent slokningsanlegg etter forskriften. Vi foreslår at dagens adgang til alternativt å ha et brannslokningsanlegg i samsvar med retningslinjer fastsatt i kapittel Y14 i Nordisk Båt Standard (1990) begrenses til fartøy bygget i perioden mellom 1. januar 1992 og til endringsforskriften trer i kraft.

Det foreslås videre at både nye og eksisterende fartøy største lengde mindre enn 10,67 meter alternativt kan være utstyrt med et brannslokningsanlegg med automatisk utløsning, forutsatt at nærmere bestemte retningslinjer overholdes. Dette innbefatter blant annet bruk av ampuller som utløser automatisk og slokker ved bestemte temperaturer i maskinrom, enten brukt enkeltvis eller flere sammen, avhengig av maskinrommets størrelse.

Fartøy med største lengde under 10,67 meter har per i dag ikke krav til fast brannslokningsanlegg i maskinrom. På denne fartøystørrelsen er skipsfører ofte alene, og en brann om bord vil da medføre stor fare for mannskapets sikkerhet, tap av fartøy og miljøskade. Installasjon av slokkeanlegg vil mest sannsynlig bidra til å slokke brannen og fristille mannskap til å fokusere på varsling og egen sikkerhet.

Ved brann i maskinrom bør all lufttilførsel stenges. Om man må åpne en dør for å slokke brannen med bærbare brannslokningsapparat, vil man også åpne for lufttilførsel, og brannen vil kunne eskalere. Å entre maskinrom i brann vil også medføre risiko for mannskap.

På denne fartøygruppen aksepteres enklere brannslokkingsinstallasjoner, også automatisk utløste systemer, for eksempel slokkeampuller. I analysen nedenfor er den rimeligste løsningen vi kjenner til i dag, tatt i betraktning.

Installert slokkeampulle(r) (en ampulle dekker ca. 8 m^3) vil automatisk utløses og mest sannsynlig slokke brannen. Siden den løser ut automatisk, vil den også kunne slokke brann i maskinrom på fartøy uten mannskap om bord. Vi kan selvsagt ikke garantere at alle branner kan slokkes med dette utstyret. En brann kan også starte andre steder i fartøyet. Disse må mannskap forsøke å slokke med de påbudte bærbare slokkeapparatene. En ampulle slokker bare brann i området den betjener.

Våre viktigste argumenter for å kreve slokkeanlegg:

- Dersom det oppstår brann i fartøy med én person om bord, har ikke mannskap mulighet til å slokke brann og samtidig varsle om brannen, iføre seg redningsmidler og eventuelt sette ut redningsflåte. Ampullen vil gjøre det mulig for personen å fokusere på egen sikkerhet.
- Omtrent 80 prosent av alle fiskefartøy under 10,67 meter er laget av brennbart materiale (plast/glassfiber) som vil medføre en eksplosjonsartet utvikling av brannen. Ampullen løses ut automatisk, raskt og vil mest sannsynlig slokke brannen også når fartøyet er ubemannet.
- En brann som ikke lar seg slokke, vil mest sannsynlig medføre tap av fartøy og stor sikkerhetsrisiko for mannskap.
- Ampullen er rimelig, har lang levetid, løser ut automatisk, er enkel å installere, tar liten plass og krever lite vedlikehold.

Antall fiskefartøy som vil bli berørt av dette kravet, er estimert til å være 3250 fartøy. I Sjøfartsdirektoratets register over aktive fiskefartøy er det registrert 2080 fartøy i lengdegruppen 8 til 10,67 meter. Av disse er rundt 200 fartøy trebåter og har derfor allerede krav til slukking i maskinrom dersom maskinrommet er uisolert. I Fiskeridirektoratets merkeregister er det registrert 1450 fiskefartøy i lengdegruppen 6 til 8 meter. Av disse er en andel åpne fartøy uten maskinrom. Omtrent 40 prosent av fiskefartøy i lengdegruppen 6 til 8 meter er definert som åpne fartøy. Ved å anta at halvparten av disse er uten maskinrom, utgjør dette 290 fartøy uten krav.

Kostnaden for en slokkeampulle er av leverandør oppgitt til å være NOK 3500. Levetid er ifølge leverandør 10 år. Dette vil gi en gjennomsnittlig årlig kostnad på NOK 350 per fartøy. Basert på dette blir total årlig kostnad for det nye kravet NOK 1 135 000.

Tall hentet fra forsikringsbransjen (Cefor) for fiskefartøy med største lengde under 15 meter viser at det er innmeldt 204 forsikringskrav forårsaket av brann/eksplosjon i perioden mellom 2010 og 2020. Antall forsikringskrav og størrelsen på kravene varierer fra år til år, men samlet er det utbetalt NOK 83 200 000 fordelt på de 204 kravene. Dette tilsvarer en gjennomsnittlig utbetaling på omtrent NOK 400 000 per forsikringskrav. Hvis utbetalt forsikringsbeløp fordeles på fartøyene i fartøygruppen utgjør dette en gjennomsnittlig årlig forsikringspremie på NOK 1750 per fartøy med største lengde under 15 meter.

Ved å anta en uniform sannsynlighet for forsikringskrav for fartøy over og under 10,67 meter estimeres det at 150 av kravene gjelder fiskefartøy i lengdegruppen 6 til 10,67 meter. Siden fartøyene er mindre, antas det at størrelsen på forsikringskravene utgjør 75 prosent av gjennomsnittet, det vil si utbetaling på omtrent NOK 300 000 per forsikringskrav. Samlet utbetaling til forsikringsoppgjør forårsaket av brann i fiskefartøy i lengdegruppen 6 til 10,67 meter i perioden 2010 til 2020 estimeres derfor til NOK 45 000 000. Gjennomsnittlig årlig forsikringspremie blir NOK 1325 per fartøy med største lengde under 10,67 meter.

Statistikken fra Cefor inneholder ingen informasjon om brannårsak. Vi har heller ikke funnet noen statistikk på effektiviteten til slokkeampullene, altså hvor stor andel av branntilløp i maskinrom som blir slokket med slokkeampullen gitt at den er installert. For å si noe om den potensielle effekten ved installasjon av slokkeampulle antar vi at 50 prosent av branner starter i maskinrommet, og at slokkeampullen slokker 50 prosent av branner som starter i maskinrommet. Basert på disse antagelsene vil antall alvorlige branner på fiskefartøy i lengdegruppen 6 til 10,67 meter kunne bli redusert med 25 prosent.

Gitt gjennomsnittlig årlig forsikringspremie på NOK 1325 per fartøy forårsaket av brann, vil en reduksjon på 25 prosent medføre en besparelse på NOK 330 per fartøy. Dette tallet er basert på en rekke antagelser. Blant annet er forsikringskostnad til skader fra brann i maskinrom før slokkeampullen utløses, ikke medregnet. Videre forutsetter besparelsen for den individuelle fartøyeier at lavere forsikringsutbetalinger fra forsikringsselskapene reduserer forsikringspremien tilsvarende.

Dersom man kun ser økonomiske konsekvenser i forhold til forsikringsutbetalinger, kan nok kostnaden med installasjon av slokkeampulle ikke forsvares godt. Basert på våre antagelser blir det en liten negativ årlig kostnad på NOK 20 per fartøy eller NOK 65 000 for fartøygruppen totalt.

Direktoratets oppgave er å tenke sikkerhet for mannskap og miljø, ikke bare nettobeløp. Sikkerheten for mannskapet bør veie høyest, og en mulig reduksjon av alvorlige branner med 25 prosent vil medføre mindre risiko for mannskap om bord med følgende positive effekter på helse og arbeidsmiljø som er vanskelig å kvantifisere. Det samme gjelder miljøskader der et fartøy som ikke blir totalskadet i brann, har større sannsynlighet for å holde seg flytende, og dermed reduseres både miljøskadelige utslipp og kostnader til opprydding.

Ser man på verdien av å avverge et dødsfall, vil installasjon av slokkeampulle i fartøy under 10,67 meter være lønnsomt hvis det avverges ett dødsfall i løpet av 22 år. Dette er forutsatt den årlige totalkostnaden på NOK 1 135 000 for installasjon av slokkeampulle og verdien av et avverget dødsfall på NOK 25 000 000. Siden 1986 har det har kun blitt registret ett dødsfall forårsaket av brann på fiskefartøy med største lengde under 10,67 meter.

Kostnaden til slokkeampullen på NOK 350 i året er den eneste negative konsekvensen som er identifisert. Sett under ett antar vi at installasjon av slokkeanlegg i maskinrom for fiskefartøy under 10,67 meter ha en positiv kost-/ nytteverdi for fiskeflåten. Økt opplevd og faktisk sikkerhet om bord, sannsynlig reduksjon av miljøskadelige utslipp og mulighet for redusert forsikringspremie taler for innføring av krav til fast brannslokkingsanlegg.

Tiltaket innebærer ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 16 annet ledd

Direktoratet foreslår å presisere at fartøy med største lengde under 10,67 meter, uavhengig av byggeår, skal være utstyrt med minst én røyk- og varmedetektor i maskinrom, minst én røykdetektor i

oppholdsrom, og minst én røykdetektor i styrehus. Fartøy bygget etter ikrafttredelse av endringen skal ha typegodkjente detektorer. Dette vil typisk være rattmerket utstyr etter forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr (forskrift om skipsutstyr) og innebærer beskjedne kostnader for det enkelte fartøyet. Forslaget innebærer ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 17 første ledd, første og annet punktum

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet om at brannslokkingsapparater skal være typegodkjent, dvs. rattmerket henhold til forskrift om skipsutstyr, skal komme tydeligere fram i forskriften. Endringen har ingen økonomiske konsekvenser for næringen og ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 29 - Krav til stabilitetsberegninger i fjordfiske

§ 29 første ledd bokstav e endres slik at for fartøy som opererer i fartsområde Kystfiske eller større, skal den rettende arm (GZ) for krengevinkler fra 40 til 65 grader ikke noe sted være mindre enn 100 millimeter, og positiv opp til 80 grader, når det ses bort fra fylling gjennom luker, dører, lenseventiler eller lignende som må stå åpne under drift, men som raskt kan lukkes værtett.

Samtidig foreslår vi at byggebekreftelsen i vedlegg 3 får et nytt avkryssingspunkt der utsteder kan krysse av for at fartøyets fartsområde er begrenset til Fjordfiske dersom det ikke oppfyller kravet i Nordisk Båt Standard (1990) Y 30 punkt 3.2.

Dette er en kodifisering av etablert praksis og innebærer ingen materiell endring og heller ingen endrede økonomiske eller administrative kostnader.

§ 33 første ledd første ledd

Vi foreslår å utvide perioden for sommerfisket ved at datoen for krav om overisingsberegninger i større fartsområde enn Kystfiske endres fra 1. oktober til 1. november. Perioden for fiske uten overisingsberegninger er utvidet basert på innmeldte behov og i tråd med at direktoratet har funnet dette sikkerhetsmessig forsvarlig. Endringen samsvarer med foreslåtte endringer i § 47 om fartsområdebegrensninger (se under).

Forslaget gir større fleksibilitet og innebærer ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for private eller det offentlige.

§ 33 andre ledd

Perioden er utvidet fra 1. oktober til 1. november om høsten i tråd med endringen i første ledd.

§ 34 tredje ledd bokstav a

Forslaget innebærer bare en språklig omstrukturering av dagens bestemmelse. Dagens henvisning til § 27 annet ledd bokstav b, d og e er feil. Riktig henvisning skal være § 28 annet ledd bokstav c, d og e.

Endringen har ingen økonomiske konsekvenser for næringen for næringen og ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 35

Forslaget gjør kravene til eldre fartøy tydeligere, også koblingen mellom fribord og stabilitetsberegninger. Den foreslåtte endringen er i samsvar med etablert praksis og innebærer ingen skjerping av krav. Forslaget har ingen endrede økonomiske eller administrative kostnader.

§ 38 fjerde ledd

Vi foreslår å tydeliggjøre at oppblåsbare redningsflåter skal kontrolleres av godkjent servicestasjon for oppblåsbare redningsflåter med kontrollintervaller på inntil 24 måneder, men ikke utover tidspunkt for neste kontroll angitt i flåtesertifikatet. Dette er i tråd med dagens praksis og innebærer derfor ingen endrede økonomiske konsekvenser for private eller det offentlige.

§ 38 femte ledd, annet punktum

Forslaget er i tråd med etablert praksis for å kreve typegodkjent utstyr og innebærer ingen skjerping av krav og ingen endrede økonomiske eller administrative kostnader.

§ 43

Forslaget gjør det lettere å lese eksisterende krav og innebærer ingen skjerping. Forslaget innebærer derfor ingen endrede økonomiske eller administrative kostnader.

§ 47 tredje ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre det tydeligere at fartøy som vil benytte seg av adgangen til å gå i det største fartsområdet, må ha dette oppført i fartøyinstruksen. For fartøy som har fartsområde for Kystfiske eller Bankfiske I, kan fartsområdet utvides til Bankfiske II, begrenset til 100 nautiske mil fra grunnlinjen i perioden 15. mai til og med 31. oktober. Perioden er utvidet i tråd med innmeldte behov og at direktoratet har funnet dette sikkerhetsmessig forsvarlig. Endringen gir økt fleksibilitet for næringen og innebærer ingen negative økonomiske konsekvenser eller administrative kostnader for private eller det offentlige.

§ 67 første ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å gjøre det tydeligere at utstyr som kreves i kapittel 7 om radio skal være CE-merket og i henhold til forskrift 15. april 2016 nr. 377 om EØS-krav til radioutstyr eller tilfredsstille forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr. Henvisning til relevant regelverk er oppdatert. Endringen innebærer ingen negative økonomiske konsekvenser eller administrative kostnader for private eller det offentlige.

Note 4 til § 68 tredje ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å ta inn en note til § 68 tredje ledd som opplyser at NAVTEX-mottaker ikke kreves i fartsområdet Bankfiske 1 eller mindre dersom fartøyet på annen måte kan ivareta samme sikkerhetsfunksjon ved å innhente relevante vær- og navigasjonsvarsler gjennom VHF kystradio, offentlig elektronisk system eller annen offentlig kringkasting.

Ordlyden er endret for å tydeliggjøre kravet ved å ta inn flere relevante kilder som eksempler. Forslaget innebærer ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser.

§ 71 annet ledd

Alle fartøy som ikke er trygt fortøyd i havn, skal holde radiovakt for mottak av maritim sikkerhetsinformasjon (MSI) ved hjelp av NAVTEX-mottaker eller andre metoder som ivaretar samme sikkerhetsfunksjon ved å innhente relevante vær- og navigasjonsvarsler gjennom VHF kystradio, offentlig elektronisk system eller annen offentlig kringkasting.

Denne endringen samsvarer med endringen til Note 4 til § 68 tredje ledd.

§ 95 - leddnummerering

Leddnummerering i § 95 første ledd skal fjernes, dette er en redaksjonell endring.

Vi foreslår å fjerne kravet om at fiskefartøy med største lengde 8 til 9 meter skal gjennomføre og rapportere om utførte egenkontroller som følger av § 95 første ledd bokstav c. Bakgrunnen for forslaget er at fiskefartøy med største lengde 8 til 9 meter i dag bare gjennomfører en førstegangskontroll hos godkjent foretak. Etter dette er disse fartøyene utenfor kontrollregimet med godkjente foretak, i regi av Sjøfartsdirektoratet. Fartøyene vil likevel kunne bli kontrollert ved uanmeldt tilsyn fra Sjøfartsdirektoratet.

Skipssikkerheten ivaretas etter vårt syn tilfredsstillende ved at denne flåtegruppen er underlagt krav om førstegangssertifisering og krav om sikkerhetsstyring på lik linje med større fartøy. Rederen vil i tråd med dette uansett måtte etablere et system for vedlikehold av kritisk utstyr i tråd med forskrift 1. januar 2017 nr. 1770 om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv.

§ 98 – innrapportering av kontroll ved godkjent foretak og reders egenkontroll

Sjøfartsdirektoratet har endret henvisningen fra www.yrkesfisker til www.sdir.no fordi dette er riktig adresse for nedlasting av Sjøfartsdirektoratets skjema. Videre fjernes rapporteringsplikten for reders egenkontroll som følge av endringene i § 95. Forslaget innebærer ingen endrede økonomiske konsekvenser for næringen.

§ 99

Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre tittel i paragrafen for at det skal bli lettere å finne hjemmelen for annen kontroll av fartøy ved skade, ombygging m.m. Annen kontroll brukes i dag som et innarbeidet begrep av godkjente foretak og bør gjenspeiles i forskriften. Endringen innebærer ingen endrede krav og derved heller ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for private eller det offentlige. Videre er det ønskelig å åpne for at godkjente foretak kan gi fartstillatelse for en periode på inntil syv dager i forbindelse med skader, kontroll og ombygging av fartøy for å forenkle behandlingen av søknaden. Tidligere har Sjøfartsdirektoratet behandlet denne typen søknader som en dispensasjon på

grunnlag av kontroll av fartøyet utført av godkjent foretak. Sjøfartsdirektoratets rolle har dermed vært formelt å utstede tillatelsen. Med endringen vil behandlingen kunne skje raskere, noe som vil være fordelaktig fordi det ofte er tidspress i forbindelse med utstedelse av fartstillatelser. Merkostnaden knyttet til dette vil være relatert til selve behandlingen av søknaden, som vi antar vil utgjøre 1–2 timers arbeid.

Ny § 99a –-kontroll av løfteutstyr

Det foreslås at løfteutstyr med en løftekapasitet 500 kg eller mindre på fiskefartøy med største lengde 8 meter til 15 meter skal godkjennes av godkjent foretak ved førstegangskontroll og periodiske kontroller. Alternativt kan godkjenning av kran gjennomføres av sakkyndig person i samsvar med forskrift om laste- og losseinnretninger.

For fartøy med største lengde 8 til 9 meter gjelder kravet for fartøy som skal sertifiseres første gang som fiskefartøy etter 1. januar 2023.

Det skal gjennomføres et årlig ettersyn av løfteutstyret. Det årlige ettersynet skal omfatte funksjonstest og visuell kontroll for å avdekke strekk, slitasje, tæring, brudd og sprekkdannelser mv. Det årlige ettersynet kan gjennomføres av verksted, godkjent foretak eller annen virksomhet eller person med kompetanse til å utføre denne.

§ 102 annet ledd bokstav d og e

Kravet om at byggebekreftelsen skal finnes om bord etter bokstav d, foreslås endres til fartøy bygget etter 1. juli 2014 i tråd med forskrift om ervervstillatelse, registrering og merking av fiskefartøy mv. (ervervstillatelsesforskriften).

Bokstav e foreslås opphevet, da tidspunktet er passert og bestemmelsen dermed ikke lenger er aktuell.

Byggebekreftelsen

Vi gjør oppmerksom på at byggebekreftelsen som tidligere var vedlagt forskriften er tatt ut som følge av en forskriftsendring uten forutgående høring. Denne forskriftsendringen er beskrevet i RSR 13–2020, som kan lastes med fra www.sdir.no under fanen «Regelverk». Endringen som ble gjennomført i 2020, påvirker ikke det materielle innholdet i byggebekreftelsen og ble derfor ikke sendt på høring, da dette ble vurdert til å være åpenbart unødvendig. Byggebekreftelsen på skjema KS-1255B ligger nå tilgjengelig for nedlasting under fanen «Skjema».

Økonomiske og administrative konsekvenser

I høringsbrevet er de økonomiske og administrative konsekvenser redegjort for særskilt i tilknytning til de foreslåtte endringene.

Andre bestemmelser og ikrafttredelse

Endringsforskriften trer i kraft 1. januar 2022.

Lars Alvestad
fungerende sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fungerende avdelingsdirektør
Avdeling for regelverk og internasjonalt arbeid

Vedlegg: - forslag til forskrift om endring av Forskrift 22. november 2013 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde
- Liste over høringsinstanser