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 18-2020**

Dato: 23.12.2020

Saksnr.: 2020/2016-18 TVI

Opphever:

Referanse til: Regler for ....., årstall og sidenr.

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

Forskrift om endring av forskrift om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover

Sjøfartsdirektoratet sendte den 22. juli i år at forslag til revidert og oppdatert forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover på høring.

Deler av endringsforskriften var falt ut i den versjonen som ble publisert på Sjøfartsdirektoratets nettside og sendt til mottakere på høringslisten. Sjøfartsdirektoratet sendte derfor ut et korrigert forslag på nytt med en endret frist for høringsuttalelser. Det kom til sammen inn 21 høringssvar, hvorav 19 hadde kommentarer til forslaget.

Endringsforskriften trer i kraft 1. januar 2021.

Forskrift 13. juni 2000 nr. 660 ble utarbeidet som følge av at EU 11. desember 1997 vedtok direktiv 97/70" a harmonised safety regime for fishing vessels of 24 metres in lenght and over". Dette direktivet bygger i all hovedsak på den såkalte "Torremolinos-protokollen" fra 1993 (TMP) som er en revisjon av "Torremolinos-konvensjonen" fra 1977. Den norske forskriften bygger derfor i all hovedsak på et internasjonalt regelsamarbeid.

Forskriften trådte i kraft 1. juli 2000 for fartøy med lengde (L) over 24 meter og fra 1. april 2001 for fartøy med største lengde over 15 meter og med lengde (L) mindre enn 24 meter. Den har derfor vært gjeldende norsk rett i nærmere 15 år. Sjøfartsdirektoratet har siden den siste omfattende revisjon av forskriften i 2008 avdekket et behov for flere nødvendige endringer og presiseringer i forskriften.

Endringene er innenfor handlingsrommet i direktiv 97/70, som Norge er folkerettslig forpliktet til å gjennomføre i tråd med EØS- avtalen.

Noen av endringene er av redaksjonell art, og blir derfor ikke kommentert spesielt i dette rundskrivet. Blant annet begrepet «fiske- og fangstfartøy» i tittelen og i den enkelte bestemmelse byttet ut med «fiskefartøy». Fangstfartøy vil fortsatt være omfattet via definisjonen av «fiskefartøy» i § 1-2, men ordlyden i den enkelte bestemmelse vil være kortere og mer leservennlig. Vi har også fjernet "største lengde" i tittelen for å gjøre den kortere. Endringene innebærer således ingen endring av forskriftens virkeområde. Et annet eksempel på en

redaksjonell endring er at hele forskriften er gjennomgått med tanke på begrepsbruken rundt «rederiet» og «skipsføreren». Begrepet «klasseinstitusjon» er også byttet ut med begrepet «klassifikasjonsselskap» i tråd med nyere regelverk. Det er ikke meningen å endre det materielle innholdet i bestemmelsene på dette punktet. Sjøfartsdirektoratet har videre endret alle henvisninger til Newton per kvadratmillimeter til bar etter innspill fra næringen, siden dette er et mer utbredt uttrykk, der 0,1 Newton per kvadratmillimeter tilsvarer 1 bar. Alle endringene er tatt med i oversikten som er gitt i Vedlegg 1 til dette høringsbrevet.

Følgende større endringer er fastsatt i forskriften:

Henvisninger til anerkjent klassifikasjonsselskap
Henvisningen til DNV regelverket er gjennomgående erstattet med en henvisning til regelverket fra anerkjent klassifikasjonsselskap. Dette er i tråd med ordlyden i skipssikkerhetsloven § 41 annet ledd om tilsynsmyndighet og nyere forskrifter som Sjøfartsdirektoratet forvalter.
For eksisterende fartøy vil regelverket fra anerkjent klassifikasjonsselskap som gjaldt på byggetidspunktet gjelde eller alternativt regelverket på tidspunktet for omfattende ombygging, jf. forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover § 1-1 tredje ledd.

Endringen er en språklig endring som ikke medfører endret praksis på området. Endringen innebærer derfor ikke økonomiske konsekvenser for næringen eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 1-2 nr. 27
Vi har harmonisert definisjonen av lengde (L) med lastelinjekonvensjonen for å unngå misforståelser. Dette innebærer ingen endring av praksis. Endringen har ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 1-2 nr. 33
Definisjonen av nordlige farvann er fjernet fordi denne ikke brukes som parameter i forskriften.

§ 1-2 nr. 42
Vi har tilføyd (LOA) i parentes fordi dette begrepet er brukt enkelte steder i forskriften.

§ 1-2 nr. 43
Vi utvider begrepet «sørlige farvann» fra å gjelde kun sommersonen i Atlanterhavet til å gjelde sommer- og tropesonene i alle hav slik som definert i vedlegg II til lastelinjekonvensjonen. Området brukes som parameter i bestemmelser om redningsredskap, der det i sørlige farvann lempes noe på kravene til en del redningsutstyr.
Endringene medfører ingen negative økonomiske konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 1-3 tredje ledd
I enkelttilfeller kan Sjøfartsdirektoratet etter skriftlig søknad frita fartøy fra krav i kapittel 11, dersom det foreligger spesielle grunner som gjør fraviket nødvendig og det er sikkerhetsmessig forsvarlig. Sjøfartsdirektoratet kan ved slike tilfeller kreve kompenserende tiltak.
Endringene gir direktoratet hjemmel til å gi fravik fra krav til innredning og forpleining i forskriftens kapittel 11, og både for nye og eksisterende fartøy.

Endringen innebærer ikke nye eller endrede krav, og får derfor ingen negative økonomiske konsekvenser for næringen, og svært små konsekvenser for det offentlige. Sjøfartsdirektoratet får allerede fra tid til annen en del fravikssøknader som må behandles.

§ 1-7 annet ledd
For nybygg og ved ombygging eller reparasjoner skal rederiet sende opplysningene som går fram av den til enhver tid gjeldende dokumentlisten for fiskefartøy med største lengde på 15 meter og derover, publisert på www.sdir.no.

Endringen innebærer ikke nye eller endrede krav, og får derfor ingen negative økonomiske konsekvenser for næringen, og svært små konsekvenser for det offentlige

Kapittel 1 Del E oppheves
Fartsområder for fiskefartøy vil fortsatt være regulert av forskrift 11. april 1981 nr. 3793 om fartsområder.

Endringen innebærer ikke nye eller endrede krav, og får derfor ingen negative økonomiske konsekvenser for næringen, og svært små konsekvenser for det offentlige

§ 2-1 første ledd nr. 1 til 3
DNV og GL er slått sammen til ett klassifikasjonsselskap og med nytt navn DNV GL. Klasseinstitusjon er endret til klassifikasjonsselskap. Sjøfartsdirektoratet har også tatt inn en henvisning til forskrift 4. desember 2001 nr. 1450 om maritime elektriske anlegg i § 2-1 første ledd nr. 3.

§ 2-1 andre ledd nr. 1 og 2
Navn på isklasser er endret etter sammenslåingen mellom DNV og GL og er derfor endret i forskriften. Isklasse Sealer finnes ikke i nytt DNVGL regelverk og er fjernet i forskriften.

§ 2-3a første ledd
Endring fra «For nye fartøy» til «For fartøy» får ingen praktiske konsekvenser.

§ 2-3a andre ledd
Endringen er gjort fordi alle fartøy nå har hatt sertifikatfornyelse etter 1. januar 2010.

§ 2-4, fjerde ledd
En endret ordlyd tydeliggjør eksisterende forvaltningspraksis med tanke på at det kun er dører som vender akterover eller er plassert i beskyttede nisjer terskelhøyden tillates redusert for, samtidig som vi fjerner kravet om godkjenning fra direktoratet.

Endringen innebærer ingen nye krav til fartøy eller forpliktelser for Sjøfartsdirektoratet. Det vil bli enklere for næringen og for direktoratet å forholde seg til bestemmelsen siden søknads- og godkjenningsprosessen faller bort, og medfører derfor ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 2-6 nytt annet ledd
Fiskeluker som er arrangert i trålbanen kan arrangeres i flukt med dekk forutsatt at det er arrangert innvendig mottaksbinge med luker som kan lukkes vanntett.

Den endrede ordlyden tydeliggjør eksisterende praksis for fiskeluker i tråldekket på hekktrålere. Utgangspunktet er at luker fra dekk som skal åpnes mens et fartøy er i sjøen, skal arrangeres med karmhøyde. For luker på overbygningsdekk er det imidlertid gitt åpning i eksisterende regelverk for at direktoratet kan akseptere luker helt uten karmhøyde dersom driftshensyn gjør det absolutt påkrevd. En slik åpning finnes ikke for luker på fribordsdekk. Vi erfarer at de fleste nye trålere bygges med tanke på at tråldekket skal være fribordsdekk, og for denne type luker er det ikke praktisk gjennomførbart å oppfylle et krav om karmhøyde.

Den endrede ordlyden beskriver krav til en type luker som er typiske for fartøy med trålbane, og tydeliggjør krav til en innvendig barriere. Endringen er samsvarende med eksisterende bransjestandard og praksis for utførelse av mottakstanker som ligger under mottaksluker, der videre åpninger inn i fartøyet er arrangert med luker som kan lukkes.

Endringen inneholder ingen nye krav til fartøy eller forpliktelser for Sjøfartsdirektoratet, og medfører derfor ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 2-9 fjerde ledd siste punktum
Det er presisert at høyden uansett skal være minst 900 mm over arbeidsdekket og minst 900 mm over overbygningsdekket. Dette innebærer ikke en endring rett.
Den nye ordlyden gjør det tydelig at høyden for lufterør skal måles fra det dekket de er plassert på.

Endringen innebærer ingen nye krav til fartøy eller forpliktelser for Sjøfartsdirektoratet, og medfører derfor ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige

§ 2-15
Fartøy med største lengde på 15 meter eller mer og med lengde L under 24 meter skal følge regler fra anerkjent klassifikasjonsselskap.

Fram til nå har det vært krav til ankerutrustning for fartøy med største lengde fra 15 meter til lengde L på 24 meter, kun som en funksjon av fartøyets største lengde. Dette er en svakhet sammenlignet med regelverket som gjelder for fartøy over 24 meter lengde L, hvor kravet til ankerutrustning er en funksjon av fartøyets deplasement og vindfang. Vi har vurdert kravet til ankervekt med dagens store deplasementsfartøy å være for lavt for fartøy med største lengde fra 15 meter til lengde L på 24 meter. Det har vært en utvikling i de senere årene mot breiere, dypere og høyere fartøy med større deplasement og vindfang. Dette medfører at eksisterende krav i mindre grad ivaretar behov for ankerutrustning. Etter gjeldende bestemmelser vil et fartøy på 15 meter største lengde få et krav om å ha kun ett anker med en vekt på minimum 72 kilo, uavhengig av deplasement og vindfang.

Det kan bli svært kostbart å gjennomføre tilsvarende krav til ankerarrangement på eksisterende fartøy og det kan medføre omfattende ombygginger og utfordringer med å få plass til nytt ankerarrangement. Endringen gjelder kun for nybygg og vil ikke få noen konsekvenser for eksisterende fartøy, med mindre det gjøres vesentlige ombygginger av et eksisterende fartøy, som påvirker kravet til ankerutrustning, for eksempel en forlengelse av fartøyet, jf.§ 1-1 tredje ledd. Kravet får små økonomiske konsekvenser for nybygg.

Sjøfartsdirektoratet vurderer ankerutrustningen som en del av sikkerhetsutrustningen på et fartøy. Vi har i senere år hatt flere alvorlige hendelser hvor fartøy har fått maskinhavari og hvor ankerutrustningen har berget fartøy fra grunnstøting og mulig forlis. Å ha et ankerarrangement som kan holde fartøyet i posisjon også i dårlig vær er derfor viktig for sikkerheten for fartøy og mannskap.

Krav til ankerutrustning for fiskefartøy under 24 meter bør samsvare med tilsvarende regelverk for lasteskip med lengde L under 24 meter. Med denne endringen blir reglene for fiskefartøy og lasteskip under 24 meter harmonisert.

Endringen innebærer ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 2-16 første ledd
Etter første ledd skal lensepumpene etter gjeldende regler være av en slik konstruksjon at eventuelt fiskeavfall kan pumpes over bord sammen med dreneringsvannet. Avløp over bord skal være i henhold til nr. 2. Lensepumpene skal utstyres med manuell start og stopp (lokalt) samt kunne startes og stoppes fra styrehus.

Endringen åpner for at lensepumpene alternativt kan arrangeres slik at de kan startes og stoppes manuelt lokalt samt startes og stoppes automatisk ved hjelp av nivåkontakt i hver lensebrønn tilknyttet brønnens pumpe. Nivåbryter for automatisk start og stopp skal ikke være den samme som gir alarm i styrehus ved høy vannstand. Sjøfartsdirektoratet åpner for dette etter innspill fra næringen opp for en alternativ utforming i tillegg til dagens krav, som gjør at rederiene får et større handlingsrom til å finne hensiktsmessige løsninger ut ifra egne behov.

For å øke sikkerheten skal det slås opp skilt med følgende tekst ved hver pumpe: «Før arbeid med pumpen tar til skal hovedstrøm til pumpen være avslått!» Sjøfartsdirektoratet anslår at det om bord i de fleste fartøy allerede er slik skilting, og at utgifter forbundet med skilting om bord i fartøy som mangler slik skilting er beskjedne sett i forhold til sikkerhetsgevinsten.

Endringen vil ikke innebære økte administrative omkostninger for forvaltingen, men kan tvert om være ressursbesparende idet direktoratet slipper å behandle fraviksøknader for denne typen alternative løsninger samtidig som sikkerheten ivaretas.

§ 2-16 annet ledd
Sjøfartsdirektoratet ønsker å tydeliggjøre at kravene skal gjelde for alle drage- og setteluker, uavhengig av om de er arrangert i skuteside, hekk eller på dekk.

Vi har hatt noen saker vedrørende drage- og setteluker som ikke dekkes godt av forskriften etter dagens ordlyd siden den kun peker på slike luker som er arrangert i side og hekk. Det gjelder blant annet drageluker som er arrangert oppå shelterdekk. Videre har vi sett eksempler på setteluker hvor rommet innenfor ikke kommer inn under bestemmelsene i § 2-16, bl.a. garnbinge med deksel/tak over, men som har lenseporter.

Kravene i § 2-16 kommer til anvendelse for luker til overbygget arbeidsdekk og produksjonsdekk uavhengig av om dekket er åpent eller lukket.

Luker skal til enhver tid være operative uten noen form for klargjøringsarbeid. Lukene skal kunne opereres fritt uten hindringer av garn eller linerull mv., og skal ikke bli «låst» i åpen stilling av tauverk eller lignende. Dette er en ny bestemmelse for denne type luker som ikke er arrangert i side eller hekk, men siden § 6-2 fjerde ledd allerede har krav om lukking som gjelder alle luker som tidvis må holdes åpne under fiske, er bestemmelsen en kodifisering av gjeldende praksis. Det samme gjelder ellers kravet om at luker (uansett om de er kraftopererte eller ikke) alltid skal kunne lukkes i løpet av 15 sekunder. Sistnevnte bestemmelse ble opprinnelig tatt inn i regelverket som et akseptvilkår for «kraftopererte» luker, men vi er av den oppfatning at bestemmelsen også bør gjelde for manuelt opererte luker (som ikke er plassert i side eller hekk).

Luker på «åpne shelterdekkere» skal tilfredsstille kravene innen første sertifikatfornyelse etter 1. juli 2022. Den opprinnelige fristen for innfasingen av kravene (som ble nevnt i høringsbrevet) er forlenget etter innspill fra næringen. Dette betyr at sideluker og hekkluker på åpne shelterdekkere innen tidsfristen må anordnes med bl.a. kraftapparat og betjeningsanordninger.
Endringen er blant annet fremmet på bakgrunn av Sikkerhetstilråding SJØ nr. 2016/05T fra Statens havarikommisjon for transport (SHT), der SHT uttrykker at de er usikker på om Sjøfartsdirektoratets regelverk og tilsyn med åpne shelterdekkere i tilstrekkelig grad ivaretar disse

forutsetningene for sikker drift. Ulykken med fartøyet Østbanken som saken refererer til førte til at fartøyet ble tapt og mannskapet på fartøyet ble reddet under svært dramatiske omstendigheter med helikopter. Utfallet kunne fort vært at hele mannskapet på fem personer kunne omkommet som følge av hendelsen.

For «drage- og setteluker» som ikke er plassert i skuteside eller hekk har vi i dag bare de generelle reglene for luker med tanke på karmhøyde, operasjon og tetthet. Da bestemmelser om «åpninger som er nødvendige for fiske» ble tatt inn i regelverket var den typen åpninger arrangert i side og hekk, mens en i de senere år har utviklet fartøydesign der åpninger med denne funksjonen kan være plassert på dekk. Endringen innebærer en skjerpelse i kravene for denne typen arrangement, som også vil gjelde for eksisterende fartøy.

Vi har gjort krav til styrke, funksjonalitet, lukningstid og skilting for luker som ikke er plassert i side eller hekk tydeligere. Dette innebærer, bortsett fra kravet til skilting, ingen nye krav fordi dette er krav som alt gjelder gjennom andre eksisterende bestemmelser.
Skjerpelsen kan medføre kostnader om bord i fartøy der det ikke finnes skilting fra før. Dersom det om bord i fartøy er arrangert utstyr på en slik måte at det kreves klargjøringsarbeid (mer enn 15 sekunder) før en luke kan lukkes vil nye krav kunne medføre kostnader, men et slikt arrangement vil allerede etter dagens regelverk være i strid med eksisterende bestemmelser i § 6-2.

Økonomiske konsekvenser som følge av endringene i § 2-16 annet ledd
Endringen vil innebære økonomiske konsekvenser for rederier som omfattes av kravet, og som i dag ikke har drage- og setteluker som tilfredsstiller kravene.
På fiskefartøy med såkalt åpent shelterdekk der det i dag er manuelt opererte drage- og setteluker vil det måtte foretas betydelige endringer av lukearrangementet, og monteres nytt utstyr som omfatter kraftpakker, hydrauliske sylindere, betjenings- og alarmpaneler mv..

For å få et estimat av kostnadene forbundet med oppfyllelse av et slikt krav har Sjøfartsdirektoratet vært i kontakt med et verft som har gjort flere slike modifiseringer i forbindelse med ombygging av fiskefartøy. Kostnaden for én drageluke på et fartøy på ca. 20 meters lengde kan komme på anslagsvis 350 000 kroner dersom lukearrangementet med tilhørende utstyr må bygges nytt. På fartøy der eksisterende utstyr og/eller lukearrangement til en viss grad kan gjenbrukes, avhengig av eksisterende utstyr samt utforming og konstruksjon av eksisterende luker, kan kostnaden reduseres noe.

Kostnader forbundet med ombygging av setteluker vil være noe mindre enn for drageluker, da bl.a. kraftpakker for drageluke(r) vil kunne brukes også for operasjon av setteluker. Kostnadene forbundet med ombygging av én setteluke vil komme på anslagsvis 150 000-200 000 kroner. Totalt vil endringen kunne innebære kostnader på i størrelsesorden 500 000-600 000 kroner pr. fartøy. Sjøfartsdirektoratet har i dag ikke oversikt over hvor mange fartøy som ikke tilfredsstiller de nye kravene, og kan derfor ikke si noe eksakt om de totale kostnader for næringen. Etter tall i Fiskeridirektoratets oversikt over konvensjonelle kystfiskefartøy, hentet fra rapporten om «Lønnsomhetsresultater 2018» dreier det seg om ca. 150 fartøy som kan være arrangert med luker i side eller hekk.

Endringen berører bare fartøy med åpne shelterdekk og Sjøfartsdirektoratet anslår derfor at ca. en fjerdedel av de eksisterende konvensjonelle kystfiskefartøy må oppgraderes i tråd med de nye kravene. Etter Sjøfartsdirektoratets vurdering medfører dagens løsning uten krav om kraftopererte luker på åpne shelterdekkere en uakseptabel høy risiko for at liv og fartøy kan gå tapt. Garn- og linefartøy er en type fartøy som har vært spesielt utsatt for ulykker opp gjennom årene og vi har hatt to forlis i løpet av de siste fem årene. I denne fartøygruppen har åpne shelterdekkere et uakseptabelt lavt sikkerhetsnivå etter dagens sikkerhetsstandard. Eventuelle forlis medfører også

høy risiko for tap av liv og de samfunnsøkonomiske konsekvensene kan være store som følge av én enkelt hendelse.

Endringen innebærer ikke vesentlige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

§ 3-1 første ledd annet punktum
Direktoratet endrer begrepet «EDB-program» til «programvare» i tråd med et mer moderne begrep.

§ 3-1 annet ledd
Vi har endret henvisningen til vedlegg pga. omnummerering. Henvisningene i vedlegget er også endret. Se nærmere om dette under forklaringen til endringen i vedlegg 2.

§ 3-2 første ledd nr. 4
Vi åpner for at fartøy alternativt til kravene i nr. 1, 2 og 3 i første ledd kan oppfylle minstekrav til stabilitet som angitt i vedlegg 2.

Endringen innebærer at vi tydeliggjør at det ikke skal gjøres noen vurderinger fra direktoratets side for om alternative kriterier kan legges til grunn, samtidig som det blir klart hvilke krav som kan vurderes på bakgrunn av de alternative kriteriene.

Dette er en kodifisering av direktoratets praksis, og får ingen konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 3-2 tredje ledd og fjerde ledd
§ 3-2 fjerde ledd andre avsnitt fjernes. Denne bestemmelsen tas inn i tredje ledd. Dette innebærer ingen endringer i forhold til kravet.

§ 3-5
§ 3-5 har fått en ny henvisning til oppdatert intaktkode i nytt vedlegg 2 med hensyn til «værkriteriet» for fartøy bygget etter 1. januar 2022. Se for øvrig kommentaren til nytt vedlegg 2 nedenfor som gjelder henvisningen til Intaktstabilitetskoden IMO Res.A 749 (18) som erstattes av International code on intact stability, 2008.

§ 3-6 annet ledd nr. 1
Vi tar inn en ny bestemmelse om at kravet om beregninger av vann på dekk ikke gjelder dersom det arrangeres utkapp i skansekledning over ordinær rekkehøyde og denne utgjør minst 60 prosent av det samlede arealet over én meter rekkehøyde. Slike utkapp må ikke tildekkes på en måte som hindrer effektiv drenering ved fylling.

Endringen er en kodifisering av eksisterende forvaltningspraksis for hvordan høy skansekledning med åpninger i håndteres med tanke på stabilitetsberegninger som skal vise effekt av vann på dekk.

Endringen inneholder ingen nye krav, men kun en presisering og vil ikke medføre konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 3-6 tredje ledd
Nr. 4 er oppdatert med en figur fra Torremolinos protokollen (1993) som forklarer nr. 4. Figuren hadde feil utforming i høringsdokumentet og ble på bakgrunn av innspill under høringen rettet, men kravet er uendret.

§ 3-7 første ledd nr. 4
Vi presiserer at stabiliteten skal dokumenteres for ballasttilstander med bunkermengde ned til 10 prosent både for fartøy bygget etter 1. januar 2010 og for fartøy bygget før forskriften trådte i kraft. Dette er i tråd med tidligere regelverk på området og samsvarer med vår praksis for hva vi i medhold av annet ledd har krevd oppfylt.

Dette innebærer ingen nye krav for fartøy og får ingen konsekvenser for næringen eller det offentlige

§ 3-7 første ledd nr. 5 og 6
Vi presiserer at kondisjonene i nr. 5 og 6. skal vises uten vannballast for å tydeliggjøre kravene.

Sjøfartsdirektoratet har lenge hatt en forvaltningspraksis på området, i tråd med ordlyden i tidligere forskrifter og forskriften slik den var frem til 2009. Ordlyden ble dessverre litt utydelig etter forrige forskriftsendring, uten at det var meningen å endre det materielle innholdet i bestemmelsen.

Endringen innebærer ingen skjerpelse i forhold til gjeldende krav eller praksis, og medfører heller ingen endringer i de økonomiske og administrative konsekvenser for næringen eller forvaltningen.

§ 3-7, tredje ledd, nr. 3
Bestemmelsen har fått et nytt tredje og fjerde punktum.

Vi presiserer at egenvekt brukt i stabilitetsberegningene for flytende fiskelast (fisk oppbevart i sjøvann) skal være lik egenvekten av rent sjøvann, 1,025 tonn/m3. Dette er i tråd med vår praksis for hva vi i samsvar med annet ledd har krevd oppfylt. Det er viktig å ha en felles forståelse av hvilke egenvekter som skal brukes med tanke på å belyse forhold som lastekapasitet (inkludert eventuelt manglende sådan), flyteegenskaper og stabilitetsegenskaper på en enhetlig måte slik at dette blir tydeliggjort for de som skal bruke fartøyet. Forholdet er også viktig med tanke på likebehandling og at det blir tydelig for næringen hva som skal legges til grunn i denne sammenheng.

Dette innebærer ingen nye krav for fartøy og får ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 3-7, tredje ledd, nytt punkt syv
7. Hvis nedlasting i driftstilstand angitt i første ledd nr. 5 ikke kan oppnås med fulle lasterom og 100 prosent brennolje, ferskvann og forråd, kan videre nedlasting vises med en fiktiv last plassert i driftstilstandens tyngdepunkt G.

Vi vil klargjøre hvordan det i stabilitetsberegningene skal tas hensyn til vekter som kan være aktuelle for å få fartøyet ned på et ønsket dypgående. Dette er i tråd med vår praksis på området. Dette innebærer ingen nye krav for fartøy og får ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige

§ 3-7 tredje ledd nr. 4
4. Maksimal tillatt fangst på dekk, ved driftstilstander som nevnt i første ledd nr. 5 og 6 samt annet ledd.

Dette er en redaksjonell endring av henvisninger etter at det ved forskriftsendring som trådte i kraft 1. januar 2009 ble tatt inn en ny nr. 4 i § 3-7 tredje ledd, og dermed forskjøv eksisterende nr. 4 og 5 til ny nr. 5 og 6.

§ 3-9 nytt fjerde ledd
På grunnlag av ombyggingens omfang og kompleksitet kan vi akseptere lettskipsdata som blir oppdatert på bakgrunn av beregning etter mindre ombygginger eller endringer. Det kan i slike tilfeller ikke være mer enn ti år siden forrige krengeprøve.

Endringene innebærer at Sjøfartsdirektoratet får en hjemmel til å kunne akseptere oppdatering av lettskipsdata etter mindre endringer uten at det må utføres ny krengeprøve. Dette er i tråd med eksisterende uhjemlede praksis på området.

Endringen tydeliggjør at det på visse vilkår kan gjøres endringer på et fiskefartøy uten at det må utføres krengeprøve, og er en lemping på eksisterende krav.
Endringen innebærer ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 3-10
Vi innfører krav om at en enkel instruks som oppsummerer kritiske begrensninger i forhold til stabilitet, lasteevne og fribord skal slås opp om bord.

Kravene skal først og fremst gjelde i forbindelse med ny stabilitetsgodkjenning og er ment som en utdyping av kravet i første ledd. Endringen innebærer svært beskjedne kostnader i forhold til gjeldende krav, da de nye punktene baserer seg på utregninger som allerede foreligger etter dagens regelverk og endringen innebærer heller ingen endrede økonomiske og administrative konsekvenser for forvaltningen.

Dokumentasjonen vil tvert om bidra til å øke oversikten i saksbehandlingen for involverte parter.

§ 3-12
Dette er en redaksjonell endring. I dag er tallet ett tusen skrevet med punktum som «tusenskille». Foruten at det ikke er vanlig å bruke «tusenskille» før ti tusen, vil bruk av punktum kunne føre til misforståelser siden dette av engelskspråklige forstås som komma. Mange av våre kunder er utenlandske, og engelsk brukes ofte som arbeidsspråk hos mange norske skipskonsulenter. Vi fjerner derved grunnlag for eventuelle misforståelser.

Endringen innebærer ingen økte kostnader i forhold til gjeldende krav og heller ingen endringer i de økonomiske og administrative konsekvenser for forvaltningen.

§ 4-3 første ledd nr. 1
Sjøfartsdirektoratet er i gang med å vurdere om det er behov for endringer i forhold til krav om godkjenning av maskininstallasjoner. Dette arbeidet er ikke sluttført og vil behandles i en separat omgang fordi vi ønsker en samordnet prosess/ se det i sammenhengen med andre fartøytyper.

§ 4-3 første ledd nr. 2
Endringene er en følge av at DNV og GL er slått sammen til ett klassifikasjonsselskap og med nytt navn DNV GL. Klasseinstitusjon er endret til klassifikasjonsselskap.
Navn på isklasser er endret etter sammenslåingen mellom DNV og GL og er derfor endret i forskriften.

§ 4-10 første ledd
Forskriften tillater i utgangspunktet ikke at det brukes brennstoff med flammepunkt mindre enn 60 grader Celsius. Forskrift 27. desember 2016 nr. 1883 om skip som bruker drivstoff med flammepunkt under 60 °C åpner for design som tillater dette. Det er derfor tatt med en ny fotnote i bestemmelsen.

Endringen innebærer ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 4-11 annet ledd nr. 2
Det var feil format på formelen. Formelen har blitt rettet til riktig format. Dette skal ikke ha betydningen for beregningen.

§ 4-15
Kjøle- og fryseanlegg skal være konstruert, bygget, utprøvd, installert og vedlikeholdt i henhold til DNV-GLs regler eller tilsvarende regler i annet anerkjent klassifikasjonsselskap.
Oppslag om bord i fartøyet skal gi tilstrekkelig veiledning om sikker drift av og nødprosedyrer for kjøle- og fryseanlegget.

Endringen er i tråd med dagens praksis og innebærer ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Ny § 4-15b
Mange fartøyer med RSW-anlegg/Brønnbåter/Ballastvannrensing monterer inn ozonanlegg, uten å ta høyde for sikkerhetsaspektet som regelverket krever. Det gjelder bruk av type materialer i anleggets konstruksjon og ivaretakelse av personlig sikkerhet, alarmer etc.

Ofte blir det ikke meldt inn at slike anlegg monteres og disse oppdages da gjerne i forbindelse med annet tilsyn om bord. Fiskefartøy i fartsområde bankfiske I eller større, som har ozonanlegg for rensing av ballastvann om bord reguleres av forskrift 9. august 2017 nr. 1368 om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger.

Sjøfartsdirektoratet ser behov for å regulere installasjon av andre ozon-anlegg for desinfisering av RSW-systemer/tanker, eller ballastvannrensing som ikke faller inn under virkeområdet til forskrift om ballastvannbehandling på skip og flyttbare innretninger. Vi forskriftsfester derfor at slike anlegg skal installeres iht. regelverk fra et anerkjent klassifikasjonsselskap (for eksempel DNV-GLs regelverk Part 4 Chapter 6 Section 7 eller tilsvarende).

Endringen innebærer ingen endrede økonomiske, da det allerede praktiseres at krav fra anerkjent klassifikasjonsselskap skal følges ved slike installasjoner. Endringen innebærer mindre administrative konsekvenser i form av saksbehandling i forbindelse med behandlingen av slike arrangement.

§ 4-17 nytt niende ledd
Sjøfartsdirektoratet opphever tidligere redningsforskrift (forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy), og krav til nødlys for fartøy bygget før forskrift 13. juni 2000 nr. 660 trådte i kraft er gjennomført i forskrift 15. oktober 1991 nr. 709. For å videreføre krav i sist nevnte forskrift om nødlys for eksisterende fartøy tas bestemmelsene inn som nytt vedlegg 4 til forskrift 13. juni 2000.

Endringen innebærer at alle bestemmelser om nødlys samles i én forskrift. Det medfører ingen økte kostnader eller endringer i forhold til gjeldende krav og heller ingen endringer i de økonomiske og administrative konsekvenser for forvaltningen.

§ 5-3 nytt femte ledd
Det har i de senere årene blitt mer utbredt å ha sauna om bord i fiskefartøy. Sjøfartsdirektoratet har sett behovet for å samordne krav til dette rommet med tilsvarende krav i SOLAS for andre fartøytyper. Del B av forskriften er ellers lik kravene i SOLAS.

Sauna vil typisk behandles i kategorien arbeidsrom med høy brannrisiko jf. § 5-7 nr. 2 bokstav i.

Endringen innebærer ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser, da det allerede praktiseres at slike installasjoner oppfyller krav i SOLAS.

§ 5-6 første ledd
I gjeldende bestemmelse står det i dag at dører skal så langt det er praktisk mulig ha en brannmotstand tilsvarende skillene som de er montert i. Sjøfartsdirektoratet er ikke kjent med at det har vært tilfeller der det ikke har vært praktisk mulig at dører har den brannmotstand tilsvarende skillene som de er montert i og endrer bestemmelsen i tråd med dette.

Endringen innebærer ikke økte økonomiske konsekvenser for næringen i forhold til gjeldende regelverk og heller ingen endrede konsekvenser for det offentlige.

§ 5-7 andre ledd, tabell 2
Sjøfartsdirektoratet mener at brannmotstanden i dekk som skiller maskinrom kategori A (6) fra arbeidsrom med høy brannrisiko 9) bør være A-60 for nye fartøy og ved eventuell ombygging. Dette gir bedre sikkerhet og er i tråd med krav etter gjeldende IMO- regelverk for lasteskip.

Denne endringen innebærer en skjerpelse i forhold til dagens krav og innebærer beskjedne omkostninger ved nybygg eller ombygging for næringen. Endringen innebærer ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 5-9 første ledd nr. 7
Kravet om at avtrekkskanaler fra byssekomfyrer som føres gjennom oppholdsrom eller rom som inneholder brennbare materialer skal være utstyrt med fast opplagt utstyr for å slokke brann inne i kanalen skal gjelde for alle nye fartøy og fartøy som ombygges, som er på 60 meter lengde (L)og derover for å sikre likebehandling og øke sikkerheten mot brann.

Endringen innebærer beskjedne omkostninger ved nybygg eller ombygging for fartøy mellom 60 og 75 meter. Endringen innebærer ikke endrede administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 5-13 første ledd nr. 7, § 5-33 første ledd nr. 7 og § 5-50 nr. 8
Vi flytter krav til at styrehus med bare én dør skal ha en nødutgang på motsatt side fra kapittel 10, § 10-6 første ledd nr. 9 bokstav e, sammen med øvrige bestemmelser som omhandler nødutganger. Samtidig åpner vi opp for at dersom det er bare én dør fra styrehus, kan dette godtas som eneste nødutgang direkte fra styrehus dersom den er plassert i, eller nær, senter.
Endringen er i tråd med eksisterende praksis på området, og er en lemping på eksisterende regelkrav.

Endringen innebærer ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 5-16
Vi har fjernet at anlegget skal være til Sjøfartsdirektoratets tilfredshet for å sikre likebehandling. Endringen innebærer ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Ny § 5-16a og § 5-34a
Sjøfartsdirektoratet innfører krav om at frityrkoker som monteres om bord på fartøy etter ikrafttredelsesdato skal være utstyrt med fast brannslokningsanlegg med gass eller brannslokningsanlegg som gir tilsvarende beskyttelse i tråd med kravene i vedlegg 2, da varm olje medfører store utfordringer ved manuell slokking med håndholdte slokkere.

Endringen innebærer en ekstrakostnad på ca. 30000 kr inklusive montering per installasjon ved nybygg eller ombygging for fartøy med lengde (L) på 24 meter og derover. Sjøfartsdirektoratet har i dag ikke oversikt over antallet fartøy med frityrkoker om bord. Endringen innebærer ikke endrede administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 5-17 tredje ledd
Vi har rettet en feil i formelen, der kvadratrottegnet delvis var falt ut av teksten.

§ 5-25 annet ledd nr. 14
Begrepet «lokaliseringsinnretninger» endres til «søk- og redningsarbeid (SART)»

Ny § 5-25 annet ledd nr. 15
Direktoratet anser det som hensiktsmessig at også sikkerhetsutstyr tilhørende kjøle-/fryseanlegg vises på planen og innfører derfor krav om at dette vises på fartøyets brann- og sikkerhetsplan.

Sjøfartsdirektoratet vil ikke kreve at brann- og sikkerhetsplanen oppdateres med symboler for sikkerhetsutstyr tilhørende kjøle-/fryseanlegg før den eventuelt uansett må oppdateres i andre sammenheng. Endringen innebærer derfor ingen økte økonomiske konsekvenser for næringen og for det offentlige.

§ 5-28 annet ledd nr. 1
Teksten endres fordi motorrom på fartøy på 24 og derover alltid skal ha fast brannslokkingsanlegg i maskinrom.

Endringen innebærer ingen økonomiske konsekvenser for næringen eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 5-28 annet ledd ny nr. 3
Det har i de senere årene blitt mer utbredt å ha sauna om bord i fiskefartøy. Sjøfartsdirektoratet har sett behovet for å regulere krav til dette rommet, da det er et rom med høy brannrisiko.

Endringen innebærer ingen økonomiske konsekvenser for næringen og for det offentlige.

§ 5-28 femte ledd
Direktoratet har fjernet formuleringen om at casinger for maskiner og kjeler så langt det lar seg gjøre skal være likeverdige med de skott de er montert i. Sjøfartsdirektoratet er ikke kjent med tilfeller der dette ikke lar seg gjøre i praksis. Etter dagens praksis er det også krav om dører som er både selvlukkende og gasstette.

Endringen innebærer ingen økonomiske konsekvenser for næringen eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 5-28 sjuende ledd nr. 1 og 2
Direktoratet er av den oppfatning at formuleringen «nevneverdige mengder» er misvisende. Leddet er også redigert språklig for å unngå misforståelser. Endringen tar ikke sikte på å endre dagens praktisering av bestemmelsen.

Endringen innebærer ingen økonomiske konsekvenser for næringen eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 5-34
Vi tydeliggjør kravene i bestemmelsen, da dagens paragraf ikke inneholder minstekrav til utformingen av denne typen installasjoner. Det skal alltid installeres automatisk brannalarm- og brannoppdagelsessystem i disse rom der Sjøfartsdirektoratet i henhold til § 5-28 første ledd har tillatt en brennbar konstruksjon, eller når nevneverdige mengder brennbare materialer på annet vis er benyttet i byggingen av oppholdsrom, arbeidsrom og kontrollstasjoner.

Endringen innebærer ingen endrede økonomiske konsekvenser for næringen eller administrative konsekvenser for det offentlige.

§ 6-10, overskrift
Redaksjonell endring. Vi fjerner henvisning til «fisk løs i rom» i overskriften fordi bestemmelsen ikke sier noe om fisk i rom.

§ 6-10, første ledd
Første ledd er omformulert. Eksisterende bestemmelse har sitt opphav i gamle sikkerhetsforskrifter og omhandler generelle begrensninger for føring av dekkslast for fiskefartøy som ikke har stabilitetsberegninger. For de fartøyene som ikke har stabilitetsberegninger, fordi dette ikke er krav til, er det meningsløst å si noe om dekkslast som en funksjon av dødvekt fordi dødvekten ikke kan fastslås uten stabilitetsberegninger.

I dag har alle fiskefartøy over 15 meter som er bygget 1. mars 1983 eller senere, samt fartøy bygget før denne tiden og som er sertifisert for større fartsområde enn kystfiske, godkjente stabilitetsberegninger som bl.a. beskriver rammene for ev. dekkslast. At fartøyets stabilitet skal ivaretas uavhengig av om det finnes stabilitetsberegninger eller ikke er ellers dekket av forskriftens § 6-12 samt skipssikkerhetslovens § 12, og endringene av § 6-10 første ledd vil derfor ikke gi noen åpning for å laste et fiskefartøy uforsvarlig. Fartøystabilitet er en svært kritisk faktor angående sikkerheten, og vi tydeliggjør at godkjente beregninger og instrukser skal følges.

Endringen innebærer ingen økonomiske konsekvenser for næringen og for det offentlige.

§ 6-12, nytt annet ledd
Det er satt inn et nytt annet ledd angående årstider for vinter- og sommerfribord.

I forskrift 13. juni 2000 nr. 660 beskrives det at fartøy skal ha tildelt sommerfribord og vinterfribord, ref. § 3-15 første og fjerde ledd. Videre beskriver vi i forskriftens § 6-11 at det skal tas hensyn til ulike forhold, og at «det tillatte fribord i henhold til lastemerker påført fartøyets sider, skal alltid overholdes». Imidlertid mangler det en klar føring for når og hvor de ulike fribordene gjelder. Vi tar derfor inn bestemmelser om årstider og områder for når de ulike fribordene gjelder slik de var definert i den nå opphevede forskrift 20. juni 1968 om lastelinjer på fiske- og fangstfartøy, § 12, frem til 1. januar 1992.

§ 6-12, eksisterende annet til og med niende ledd omnummereres

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

Videreføring av tidligere bestemmelser om redningsredskaper
Någjeldende forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy er opphevet. Den inneholder enkelte bestemmelser som allerede er harmonisert og videreført i tilsvarende bestemmelser i forskrift om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover.

Forskriften § 7-3 vil åpne for å videreføre tidligere godkjenninger og aksept for eksisterende redningsutstyr.

§ 7-1.Virkeområde
Virkeområdet for kapittel 7 er endret fordi forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy er opphevet.

§ 7-5 sjuende ledd
Ordlyden er endret, slik at det tydeligere kommer frem at «om bord» peker tilbake til MOB- båten og ikke til moderfartøyet. Dette innebærer ikke en endring av praksis. Det var også en selvmotsigelse i ordlyden siden fartøy ikke kan operere i tett drivis med sertifikat for isfarvann 1.

Endringen innebærer en presisering av gjeldende krav og innebærer ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller den offentlige forvaltningen.

Nytt § 7-5 åttende ledd
Fiskefartøy med lengde (L) 24 meter eller mer som ble bygd eller omfattende ombygd før 1. juli 2000 kan ha redningsfarkoster og mann-over-bord båter i henhold til vedlegg 4. Dette gjelder også fiskefartøy med lengde (L) under 24 meter som ble bygd eller omfattende ombygd før 1. april 2001. Vedlegget inneholder eksisterende krav i redningsforskriften som er opphevet.

Endringen innebærer ingen økonomiske konsekvenser for næringen og for det offentlige.

§ 7-6 annet ledd fjernes
Bestemmelsen fjernes fordi den er overflødig. Alle fiskefartøy skal ha redningsflåter som kan flyte opp av seg selv.

Endringen innebærer ingen økonomiske konsekvenser for næringen og for det offentlige.

§ 7-6 tredje ledd
Vi har fjernet tidligere nr. 1 om at det skal gjøres en skjønnsmessig vurdering fra Sjøfartsdirektoratet. Det gjøres i dag ingen vurderinger utover at de øvrige kravene i bestemmelsen er oppfylt. Resten av leddet er redigert i tråd med endringen.

Endringen innebærer ingen økonomiske konsekvenser for næringen og for det offentlige.

§ 7-7 nr. 1
Vi tydeliggjør at godkjent utstyr er losleider eller evakueringsleider. Dette er i tråd med vår forståelse av bestemmelsen slik den har fremstått tidligere, og vår praksis på området.

Endringen er en presisering av gjeldende praksis og innebærer ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for private eller den offentlige forvaltningen.

§ 7-10 nytt annet ledd
Bestemmelsen viderefører krav til livbøyer i forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy.

§ 7-10 fjerde ledd
Tidligere tredje ledd omnummereres. Henvisning med tanke på omnummerering av tidligere ledd endres og videreføring av krav til røyksignaler i forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 tas inn.

§ 7-10 femte ledd
Tidligere fjerde ledd blir femte ledd.

§ 7-10 sjette ledd
Tidligere femte ledd omnummereres, og i tillegg innføres en bestemmelse om krav til at fartøyets navn og hjemsted eller kallesignal skal påføres livbøyene. Vi stiller ikke krav til hvordan merkingen skal utføres, og kan f.eks. gjøres med vannfast tusj e.l.

Endringen begrunnes med at det kan være kritisk å fastslå opphavet til en livbøye som blir funnet for å kunne fastslå om noe, eller hva som, er hendt. Krav til merking kan oppfylles med minimale kostnader for rederiet, og vil ikke medføre noen konsekvenser for det offentlige. Ved ev. funn av livbøyer i sjøen vil merking kunne bidra til rask identifisering av opphav, og dermed bl.a. forenkle avgjørelse om hvordan funnet skal tas hensyn til, f.eks. om det skal igangsettes en søk- og redningsaksjon, avgrense et søksområde med videre.

§ 7-14
Vi endrer begrepsbruken fra Radartransponder til SART og åpner dermed opp for å bruke alle innretninger som har typegodkjenning som SART. Dette er en utvidelse av dagens alternativer og innebærer derved ingen økte kostnader for næringen og heller ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for den offentlige forvaltningen. (se også til endringen i § 9-6).

§ 8-2 fjerde ledd annet punktum
Alarminstruksen skal beskrive hvordan ordre om å forlate fartøyet vil bli gitt, og ikke i hvilken rekkefølge fartøyet skal forlates slik det står i forskriften i dag. Endringen har bakgrunn i at dagens tekst er uriktig oversettelse av Torremollinosprotokollen, kap. VIII, Regel 2 (4).

Endringen tydeliggjør at en kritisk informasjon som hvordan ordre om å forlate fartøyet vil bli gitt skal fremgå av alarminstruksen, samtidig som kravet om at det skal fremgå i hvilken rekkefølge fartøyet skal forlates fjernes.

Kostnaden vil være minimal, og det medfører ingen konsekvenser for det offentlige. Endringen vil ikke medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige utover at alarminstruksen om bord eventuelt må oppdateres.

§ 9-2 første ledd nr. 12 og 13
Vi fjerner henvisningen til vedlegg 5 i definisjonen av radiodekningsområdene A1 og A2, som er en gjengivelse av Admirality List of Radio Signals, Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), Volume 5, NP 285, 2001/02. Ved å ikke binde oss til vedlegget vil definisjonen samsvare med radiodekningsområder slik de er definert av International Telecommunication Union (ITU), samtidig som ev. endringer i infrastruktur, og som ikke fanges opp før eventuelle endringer i vedlegget, ivaretas kontinuerlig.

Endringen vil ikke medføre noen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 9-6 første ledd nr. 3
Radartransponder er byttet ut med Lokaliseringsinnretning til søk og redningsarbeid (AIS- eller radar-SART) og åpner dermed opp for å bruke alle innretninger som har typegodkjenning som SART. Dette er en utvidelse av dagens alternativer og innebærer derved ingen økte kostnader for næringen og heller ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for den offentlige forvaltningen.

§ 9-6 første ledd nr. 4
En mottaker som kan motta internasjonal NAVTEX-kringkasting dersom fartøyet opererer i områder hvor en internasjonal NAVTEX-tjeneste er tilgjengelig. For fartøy med lengde (L) mindre enn 24 meter med sertifikat for fartsområde kystfiske eller mindre, kreves ikke slik

mottaker 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.

Endringen er en redaksjonell endring, språkvask og tydeliggjøring av eksisterende krav, som ikke innebærer økte kostnader for næringen eller administrative konsekvenser for den offentlige forvaltningen.

Henvisning til Inmarsats geostasjonære satellittjeneste
Sjøfartsdirektoratet fjerner henvisning til Inmarsats geostasjonære satellitt-tjeneste som opererer i 1,6 GHz-båndet og endrer dette uten høring. Det er ikke behov for å videreføre dette i forskriften. Dette får ingen reelle konsekvenser da systemet ikke er i bruk. Henvisningen til systemet er også fjernet i SOLAS kap. IV. § 9-6 første ledd nr. 6 bokstav a, § 9-7 første ledd nr. 5, § 9-8 første ledd nr. 3 bokstav c, § 9-9 første ledd nr. 4 bokstav c og § 9-9 annet ledd nr. 3 bokstav b.

§ 9-16
Endringen er en kodifisering av gjeldende praksis, og beskriver publikasjoner fartøy allerede skal ha om bord i dag. Gjeldende praksis følger av § 10-4 om nødvendige nautiske publikasjoner, og bestemmelsen samsvarer med gjeldende regelverk for andre fartøytyper. I og med at dette dreier seg om publikasjoner som fartøyene allerede i dag skal ha om bord, innebærer ikke endringen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 10-1 første ledd
Vi har fjernet med største lengde på 15 meter eller derover, da formuleringen er unødvendig fordi dette allerede følger av forskriftens virkeområde.

Ny § 10-2 a
Alt nytt utstyr som monteres om bord skal være typegodkjent i samsvar med skipsutstyrsforskriften, jf. definisjonene i § 1-2 og skipsutstyrforskriften vedlegg IV. Kravene til utstyret er dermed gitt gjennom skipsutstyrsforskriften og henvisningen til vedlegget medfører derfor at akseptkriteriene for utstyr i dag er dobbeltregulert. Vi beholder imidlertid vedlegget for å videreføre tidligere krav til navigasjonsutstyr som allerede er montert om bord i fartøy.

Endringen medfører ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 10-3
Bestemmelsene er redigert med tanke på å fjerne henvisningen til vedlegg 4 (nytt vedlegg 2) se for øvrig kommentaren til ny § 10-2 a

Nåværende note 1 til § 10-3 fjernes og note 2 til 4 blir 1 til 3. Vi fjernet noten fordi vi ikke ønsker å begrense hvem skipsfører kan søke bistand hos, for korrigering av kompass. Slike begrensninger i adgangen til å korrigere kompass praktiseres ikke i dag.

Endringen innebærer ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 10-4
Sjøfartsdirektoratet ønsker å presisere at det på et hvert fartøy skal være oppdaterte offisielle sjøkart, og at ECDIS (Electronic Chart Display and Information System) kan brukes i stedet for papirkart, forutsatt at det finnes reservesystem i henhold til IMO resolusjon A.817(19). For systemer installert før 1. januar 1999 skal minst funksjonsstandarden MSC.232(82) oppfylles.

Denne presiseringen forskriftsfester dagens praksis og Sjøfartsdirektoratets rundskriv RSV 10 – 2018.

Endringen innebærer ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 10-4a
Vi endrer ordlyden i første ledd siden alle fartøy over 15 meter som anløper havn i Norge eller annen EØS-stat i dag har krav til AIS, uavhengig av byggeår.

Vi fjerner også overgangsbestemmelsene siden krav om AIS siden 31. mai 2014 har vært gjeldende for alle fiskefartøy på 15 meter og større som anløper havn i Norge eller annen EØS-stat, og overgangsbestemmelsene dermed er overflødig.

Bestemmelsen er også redigert med tanke på å fjerne henvisningen til vedlegg 4 (nytt vedlegg 2) se ellers kommentaren til ny § 10-2a

§ 10-5 første og annet ledd
Redaksjonell endring. Krav til at alle fartøy over 15 meter skal ha lyskaster er flyttet fra annet punkt i annet ledd til første ledd

§ 10-6 første ledd, første punktum
Fjernet henvisningen til «med største lengde på 15 meter og derover» siden det følger av forskriftens virkeområde.

§ 10-6 første ledd nr. 2 siste punktum
I den sektoren som er beskrevet i nr. 1, skal hver blindsektor ikke overstige fem grader.

Dette er en språkvask for å tydeliggjøre i hvilken sektor begrensning på blindsektorenes størrelse gjelder.

§ 10-6 første ledd nr. 6
Vi har endret begrepene forut og akterut til forover og akterover for å tydeliggjøre at det er retninger i forhold til fartøyet og ikke retninger mot et sted på fartøyet. Det å referere til 180 grader gir ingen tilleggsinformasjon til begrepet rett akterover, og denne referansen er derfor fjernet.

§ 10-6 første ledd nr.9 bokstav e)
Bestemmelser om nødutganger fra styrehus er flyttet sammen med øvrige bestemmelser om nødutganger i §§ 5-13, 5-33 og 5-50.

Ny § 10-7
Bestemmelsen er en videreføring av § 11 i forskrift 11. februar 1997 nr. 127 om navigasjonshjelpemidler og broarrangementer på fiske- og fangstfartøy, som er eneste gjeldende bestemmelse i 1997-forskriften som gjelder for fiskefartøy over 15 meter som faller inn under virkeområdet til forskrift 13. juni 2000 nr. 660.

Eksisterende fartøy skal følge regelverket som gjaldt før ikrafttredelse med mindre annet er bestemt, samtidig oppheves nevnte forskrift.

Selve teksten i bestemmelsen oppdateres i tråd med tilsvarende oppdaterte bestemmelsen angående brovaktalarm på fiskefartøy under 15 meter i forskrift 22. november 2013 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde § 77. Samtidig utfylles brovaktens funksjonskrav i

vedlegg 3, som samsvarer med vedlegg 8 i forskrift om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde.

Endringen innebærer ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 11-3 annet ledd
Vi har tatt inn trappeganger i overskriften for å tydeliggjøre hva leddet omhandler.
Vi har satt en nedre grense for bredde i trappeganger på 700 mm, samtidig som det er krav om rekkverk eller håndlister på begge sider.

Endringen innebærer at krav til minste bredde i trappeganger settes likt minimumsbredde for nødutganger. Dette er en lemping fra dagens krav der minimumsbredden i trappeganger skal være lik bredden i korridorer.

Endringen innebærer ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 11-7 første ledd nr. 2
Vi har valgt å fjerne bestemmelsen for å unngå en dobbeltregulering, da dette allerede er ivaretatt i forskrifter om maritime elektriske anlegg og kravene til produktkontroll og rattmerking.

§ 11-12 tredje ledd andre punktum
Temperaturen i proviant-, kjøle- og fryserom skal holdes på -18 grader °C eller lavere under alle klimaforhold i stedet for på -25 grader °C slik det står i forskriften i dag. Dette samsvarer med krav som stilles til passasjerskip og lasteskip.

Endringen innebærer ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 11-13 tredje ledd
Vi åpner opp for at baderom til sykelugar kan utstyres med dusj i stedet for badekar dersom sykerom/behandlingsrom er bygget som våtrom slik at det kan brukes vann i forbindelse med behandlingsbenk/seng. Dette er i tråd med «Recommendations for Ship Medical facilities», utgitt av Norsk senter for maritim medisin.

Der fremkommer det at et behandlingsrom med våtromsdefinisjon der det kan brukes vann i forbindelse med behandlingsbenk vil være gunstigere enn badekar ved brannskader, skåldingsskader eller kjemiske skader. Badekar benyttes i henhold til forannevnte ikke i forbindelse med oppvarming ved hypotermi.

Endringen er en kodifisering av gjeldende praksis og innebærer ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

§ 11-13 fjerde ledd
Redaksjonell endring der 6 m endres til 6 m2.

§ 11-14 tredje ledd første punktum
Garderobe eller lignende skal være utstyrt med minst en vaskeservant for hver tredje person det er bestemt for.

Endring fra vaskerom til garderobe. Ved tidligere ordlyd kunne en misforstå dette som om det dreide seg om et vaskerom for vask av klær med videre.

§ 11-15 annet punktum
Redaksjonell endring. Vi å fjerner «på fartøy med største lengde på 15 meter og derover» siden dette er dekket i forskriftens virkeområde.

Fotnote nr.1 til § 11-21
Endret hjemmelshenvisning på grunn av feil henvisning til § 10 i stedet for § 9.

Endringer i eksisterende vedlegg

Vedlegg 1 fjernes
Kart over nordlige områder fjernes fordi den ikke brukes som parameter i forskriften, se kommentaren til § 1-2 nr 33.

Vedlegg 2
Tidligere vedlegg 2 blir vedlegg 1.

Vedlegg 3 tas ut av forskriften
Dokumentlisten i nåværende vedlegg 3 publiseres på Sjøfartsdirektoratet hjemmesider. Dette gir større fleksibilitet med tanke korrigeringer og oppdateringer av informasjonen angående dokumentasjonen som behøves i saksbehandlingen.

Etter at Sjøfartsdirektoratet tok i bruk Min side fartøy (tidligere næringsportalen) er dokumentasjonskravet for hvert enkelt prosjekt tilgjengelig for reder i portalen.

Endringen innebærer ingen endrede økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Vedlegg 4
Tidligere vedlegg 4 blir vedlegg 2.

Henvisningen til Intaktstabilitetskoden IMO Res.A 749 (18) erstattes av International code on intact stability, 2008.

Endringen innebærer at største krengevinkel forårsaket av konstant vind ikke skal overskride 16° eller 80% av vinkelen der dekket kommer i vann, gjøres om til et obligatorisk krav. I Res.A 749 (18) er 16° angitt som en anbefalt grense for denne vinkelen.

Endringen kan innebære at nye fartøyer utformet med stort areal eksponert for vind (store overbygg) kan få skjerpede krav til stabilitet. I praksis viser det seg at det per i dag er veldig få nye fartøy årlig som har et så stort vindfang at denne endringen vil være utslagsgivende for designet av fartøyet. For de nybygg eller ombygginger som blir berørt av endringen kan kravet påvirke behovet for innebygget fast ballast eller utformingen av den delen av fartøyet som er eksponert for vind. Selve utregningen av kriteriene blir gjort i et dataprogram basert på data som allerede er lagt inn og bør derfor ikke medføre økte kostnader av betydning.

Endringen innebærer ingen endrende økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

Henvisningen i tabellen til kapittel 4, § 4-10 syvende ledd nr. 1 er blitt oppdatert med henvisning til MSC/ circ. 851 fordi det har vært en økning av antall branner forårsaket av brennoljelekkasje på grunn av slitte og ukorrekt monterte komponenter.

Endringen innebærer ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Henvisningen i tabellen til kapittel 5, § 5-22, 5-40 og 5-57 om brannslokkingsanlegg er blitt oppdatert med henvisning til MSC/Circ.848, MSC/Circ.1267 og MSC/Circ 1165 for å vise til standarder som regulerer krav til flere typer brannslokkingsanlegg.

Endringen innebærer ingen negative økonomiske eller administrative konsekvenser for næringen eller det offentlige.

Godkjent proviantrasjon - Vedlegg 4 Utstyr til redningsbåter for fiskefartøy
Ved en feil ble det stående i nå gjeldende forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy oppheves. § 14 nr. 24. at redningsbåter skal ha en godkjent proviantrasjon som inneholder minst 5.00 kJ for hver person båten er godkjent for. Denne mengden er så lav at det ikke gir mening. Sjøfartsdirektoratet endrer dette til at den godkjente proviantrasjon minst skal inneholde 10000 kJ for hver person båten er godkjent for i det nye vedlegg 4.

Dette er i tråd med forskriftens § 7-17 åttende ledd, nr 12, den tidligere bestemmelsen i forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy § 14 om utstyr til redningsbåter for fiske- og fangstfartøy nr. 24 og tilsvarende bestemmelser i SOLAS.

Endrigen innebærer ingen endrede økonomiske aller administrative konsekvenser for det offentlige eller private.

Oppdatering av henvisninger i tabell
Henvisningen i tabellen i nye vedlegg 2 § 5-25 første ledd har blitt oppdatert til IMO Res. A.1116(30) i tråd med nye oppdaterte symboler for bruk i brann- og sikkerhetsplanen.

Endringen innebærer at nye og endrende brann- og sikkerhetsplaner skal utarbeides i tråd med de nye retningslinjene. Sjøfartsdirektoratet vil ikke kreve at brann- og sikkerhetsplanen oppdateres med symboler for sikkerhetsutstyr tilhørende kjøle-/fryseanlegg før den eventuelt uansett må oppdateres i andre sammenheng.

Endringen innebærer derfor ingen økte økonomiske konsekvenser for næringen og for det offentlige.

Nytt vedlegg 3
Vi har tatt inn funksjonskrav for brovaktalarm som vedlegg. Funksjonskravene utfyller bestemmelsene i § 10-7 og er identisk med de kravene som gjelder for fiskefartøy under 15 meter største lengde (se forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde § 77, jf. vedlegg 8.)

Vedlegget er tatt med etter endringen som er beskrevet i kommentar til § 10-7.

Nytt vedlegg 4
Vedlegget er tatt med for å videreføre bestemmelser i forskrift i forskrift 15. oktober 1991 nr. 709, som oppheves, se kommentarer til § 4-17 nytt niende ledd, § 7-5 åttende ledd.

Andre bestemmelser og ikrafttredelse:
Forskriftsendringen trer i kraft 1. januar 2021.

Fra ikrafttredelsesdato skjer følgende endringer:

Kapittel 1 Del E om fartsområder og forskrift 2. november 1997 nr. 127 om navigasjonshjelpemidler og broarrangementer på fiske- og fangstfartøy oppheves. Innholdet i bestemmelsene videreføres i forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

Forskrift 15. oktober 1991 nr. 709 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy oppheves. Forskriften inneholder en del bestemmelser for fartøy under 15 meter største lengde, som ikke lenger er aktuelle etter at forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiske- og fangstfartøy under 15 meter største lengde trådte i kraft. Noen av forskriftens bestemmelser dupliserer også bestemmelser er også regulert i kapittelet om redningsredskaper- og arrangementer i forskrift om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover.

De få gjenstående bestemmelsene som ikke allerede reguleres i sistnevnte forskrift videreføres i den nyere forskriften, slik at forskriften fra 1991 oppheves i sin helhet.

Forskrift 17. november 1986 om redningsredskaper m.m. på fiske- og fangstfartøy oppheves, da den ikke har vær i bruk etter endringene som ble gjennomført ved rundskriv serie I 4/93 SD/SK fra 1. februar 1993 (vedlagt).

Lars Alvestad
fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn E. Pedersen
avdelingsdirektør

Vedlegg (5):
1) Forskrift om endring av forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr, drift og besiktelser for fiske- og fangstfartøy med største lengde på 15 meter og derover
2) Tidligere vedlegg 1 (opphevet ved fastsettelsen av denne forskrift)
3) Tidligere vedlegg 3 (opphevet ved fastsettelsen av denne forskrift)
4) Rundskriv serie I 4/93 SD/SK fra 1. februar 1993
5) Høringsinsmatrise over høringsuttalelser med Sjøfartsdirektoratets vurderinger