

Høringsinstanser

Høring - forslag til ny forskrift om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip

I. Generelt om forslaget

1. Høringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høring utkast til ny forskrift om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip.

Høringsfrist er satt til 12. juni 2025, og eventuelle innspill sendes til post@sdir.no.

Høringen er også tilgjengelig på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sdir.no. Spørsmål om høringen kan rettes til seniorrådgiver Nina Hanssen Åse på e-post nha@sdir.no.

2. Om forslaget

Generelt

Forslag til ny forskrift om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip skal erstatte gjeldende forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip (i det følgende vist til som «gjeldende forskrift om mindre lasteskip»).

De fleste av bestemmelsene i utkastet til ny forskrift viderefører gjeldende rett. Dette er også tilfellet for krav som gjelder redningsmidler, navigasjon og navigasjonshjelpemidler og radiokommunikasjon som i dag fremgår av andre forskrifter, men som videreføres her.

Forslaget til ny forskrift inneholder imidlertid også nye regler og endringer av dagens regelverk, herunder enkelte lettelser. De viktigste endringene skisseres her, og beskrives nærmere i del II under punkt 2 som inneholder merknader til de enkelte bestemmelsene.

Noen av endringene som foreslås i forskriftsutkastet er basert på innspill eller tilbakemeldinger fra næringen, mens andre foreslås fordi kravene er blitt utdaterte som følge av nye arbeidsmåter og nytt utstyr. Forslaget inneholder også endringer som vi har avdekket behov for i praktiseringen av regelverket, og det har vært nødvendig å presisere enkelte krav for å gjøre innholdet lettere tilgjengelig.

Noen av de foreslåtte kravene har bakgrunn i erfaringer med ulykker til sjøs, slik som regler om hvordan nedgang fra dekk til sjønivå skal utformes og minstekrav til lenseportareal som vil gjelde både for nye og eksisterende skip. Det vil i tillegg for nye skip stilles krav til minimumshøyde på skanseledning eller rekkverk som vil gjelde uavhengig av hvilken standard eller regelverk det velges å bygge etter.

Utkastet tar høyde for utviklingen av en ny næring hvor personer vil måtte forflytte seg mellom skip og anlegg for fornybar energiproduksjon til sjøs. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at slik transport kun bør skje



med sertifiserte fartøy. I tillegg vil nye regler om overføring av personer i kapittel 5 gjelde. Disse kravene vil gjelde for nye og eksisterende skip.

For dekksutstyr foreslås blant annet krav om clutch på nye ankerhåndteringsvinsjer og utvidelse av virkeområdet for enkelte krav til å inkludere annet utstyr med tilsvarende faremomenter. Forslaget innebærer også å samle krav som gjelder dekksutstyr i et eget kapittel.

For lasteskip under 15 meter som ikke har krav om fartøyinstruks og periodiske kontroller stilles det i forskriftsutkastet krav om at nye skip bygges etter bestemte minimumsstandarder.

Nye skip og skip som skal endre fartsområde på eller etter ikrafttredelse av den nye forskriften og som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass, vil videre få strengere krav på en rekke områder, jf. §§ 57 tredje ledd, 65 femte ledd, 95 tredje ledd, 104 sjette ledd, 105 fjerde ledd, 107 andre ledd, 108 sjette ledd og 115 andre ledd.

En oversikt over paragrafer i gjeldende forskrifter og paragrafene i forslaget beskrives i «forskriftsspeilet» som ligger vedlagt dette høringsbrevet.

Eksisterende skip

Med «eksisterende skip» menes her skip som har byggekontrakt inngått før ny forskrift om mindre lasteskip trer i kraft, og som er levert ikke senere enn ett år etter ikrafttredelsesdatoen for forskriften. Forskriftsutkastet følger her samme systematikk som i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Det vil si at forskriften kun gjelder for nye skip, med mindre det fremgår av § 9 eller § 153 (kapittel 15) at bestemmelsen også gjelder for eksisterende skip. Paragraf 153 nevner alle krav i forskriften som skal gjelde for eksisterende skip, også kapitlene 2, 3 og 4, og enkelte andre krav som allerede gjelder i dag, og kun videreføres i den nye forskriften. Tabellen under er satt opp for å gjøre det enklere å se hvilke reelle endringer som også gis anvendelse for eksisterende skip når det gjelder tekniske og operasjonelle krav.

<i>Paragraf</i>	<i>Endringer som er foreslått for eksisterende skip</i>
<i>§ 2. Fartøyinstruks</i>	Flere fartøy med største lengde 8 meter eller mer, men under 15 meter vil kunne få krav om fartøyinstruks. Sjøfartsdirektoratet foreslår blant annet krav om fartøyinstruks eller fartssertifikat når personer skal overføres mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon.
<i>§ 7. Skip med fiskeutstyr og arrangement for fiske og fangst</i>	Fiskeutstyr og arrangement for fiske og fangst skal oppfylle kravene som gjelder for tilsvarende utstyr og arrangement på fiskefartøy.
<i>§ 20. Navigasjonshjelpemidler</i>	Fartøy med største lengde under 8 meter i innenriksfart vil få krav om globalt navigasjonssatelittsystem (GNSS). Samtidig vil alle fartøy med største lengde under 8 meter, uansett fartsområde, kunne bruke et CE-merket system.

§ 44. Radioutstyr	Krav om AIS-SART. Kravet er kun nytt for eksisterende fartøy som har radar-SART fra før.
§ 47. GMDSS-nødprosedyre og kanalplan	Dette skal være oppslått ved radiostasjonen.
§ 52. Overføring av personer	I hovedsak operasjonelle krav for skip som skal overføre personer mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs
§ 57. Anker- og fortøyningsutstyr Tredje ledd.	Krav om anker- og fortøyningsutstyr i samsvar med regler fra et anerkjent classeselskap for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.
Kapittel 7 om dekksutstyr	Når utstyr installeres eller byttes ut.
§ 65. Slepevinsj eller slepekrok for skip som utfører slep Femte ledd.	Krav om slepevinsj kun for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.
§ 78. Innhalingsutstyr	Minimumskrav til innhalingsutstyr.
§ 95. Stabilitet i intakt tilstand for lukket skip Tredje ledd.	Krav om å følge IS-koden del A kapittel 2.3 for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.
§ 104. Lenseportareal Første til femte ledd og sjette ledd.	Minimumskrav til lenseportareal. Krav i sjette ledd om lenseportareal i samsvar med reglene for anerkjent classeselskap for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.
§ 105. Lysventiler og vindu Fjerde ledd.	Krav for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.
§ 107. Lufteør Andre ledd.	Krav om lufteør med automatisk lukningsmiddel for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.
§ 108. Skanseledning og rekkverk Første, andre og sjette ledd.	Krav om skanseledning eller rekkverk. Endring i første og andre ledd gjelder kun for skip med største lengde under 15 meter med byggekontrakt inngått før 1. januar 2015 og levert før 1. januar 2016. Sjette ledd stiller krav om skanseledning for åpent dekk hvor personer skal oppholde seg for skip som skal operere i

	utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.
§ 109. <i>Nedgang fra dekk til sjønivå</i> Første til fjerde ledd.	Byggetekniske krav til utforming av nedgang fra dekk til sjø.
§ 115. <i>Nødkraftkildens kapasitet</i> Andre ledd.	Krav om ekstra kapasitet for nødkraftkilden for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.

Paragrafene 2, 20, 47 og 52 skal oppfylles fra datoen for ikrafttredelse av forskriften.

For §§ 78, 104 første til femte ledd, 108 første og andre ledd og 109 første til fjerde ledd er det satt en frist for gjennomføring til første periodiske eller fullstendige kontroll, for skip som skal ha fartøyinstruks, eller første mellomliggende eller fornyelseskontroll for skip som skal ha fartssertifikat, etter at forskriften har tredd i kraft.

Paragrafene 7 og 44 og kapittel 7 vil kun gjelder eksisterende skip når utstyr installeres eller byttes ut. Dette er i samsvar med praksis etter gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 3, § 9 i utkastet til ny forskrift, hvor Sjøfartsdirektoratet kan gi pålegg om at kravene for nye skip eller nytt utstyr skal følges når det gjøres endringer på skipet.

Paragrafene 57 tredje ledd, 65 femte ledd, 95 tredje ledd, 104 sjette ledd, 105 fjerde ledd, 107 andre ledd, 108 sjette ledd og 115 andre ledd vil gjelde for eksisterende skip som skal endre fartsområde til et høyere fartsområde på eller etter ikrafttredelse av den nye forskriften og som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.

Merk at Sjøfartsdirektoratet generelt har adgang til å gi pålegg i enkelttilfeller om at et skip, helt eller delvis, skal oppfylle krav som gjelder for nye skip med hjemmel i § 3 i gjeldende forskrift (§ 9 i utkast til ny forskrift).

Annet regelverket for mindre lasteskip

I tillegg til gjeldende forskrift om mindre lasteskip finnes reglene for mindre lasteskip i dag i flere forskrifter. For å gjøre regelverket for denne fartøygruppen enda mer brukervennlig foreslår Sjøfartsdirektoratet å samle flere deler av dette regelverket i én forskrift. Det generelle virkeområdet til den nye forskriften vil basert på dette også omfatte lasteskip med største lengde under 8 meter og lasteskip som er unntatt etter § 1 andre ledd bokstav a i gjeldende forskrift. Merk at rederiene i fartøygruppen mindre lasteskip fortsatt må forholde seg til andre forskrifter. Noen av forskriftene som kan nevnes er forskrift 21. april 2017 nr. 515 om innredning, rekreasjonstilbud, kost og forpleining på skip, forskrift 30. mai 2012 nr. 488 om miljømessig sikkerhet for skip og flyttbare innretninger, forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr, forskrift 16. desember 2016 nr. 1770 om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv., forskrift 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip og forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip.

Nye kapitler om redningsredskaper, navigasjon og navigasjonshjelpemidler og radiokommunikasjon

Sjøfartsdirektoratet foreslår at bestemmelser fra følgende forskrifter overføres til den nye forskriften:

- forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip
(i det følgende vist til som «redningsforskriften»)
- forskrift 5. september 2014 nr. 1157 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler for skip og flyttbare innretninger
(i det følgende vist til som «navigasjonsforskriften»)
- forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger (i det følgende vist til som «radioforskriften»).

Det er i tillegg foreslått noen endringer i de nevnte kravene for i enda større grad å tilpasse disse til mindre fartøy.

Krav om fartøyinstruks eller fartssertifikat når personer skal overføres mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon

De generelle kravene til skip som transporterer inntil 12 passasjerer følger av forskrift 14. januar 2020 nr. 63 om fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer (i det videre vist til som «12-pax forskriften»). Fornybar energiproduksjon til sjøs er en ny næring, hvor fartøy som benyttes til transport av personer som arbeider med anleggene forventes å måtte operere i mer eksponerte farvann enn for eksempel fartøy som benyttes til å frakte personer innenfor havbruksnæringen i dag. Dette, sammen med andre særtrekk som skiller denne virksomheten fra typisk passasjertransport etter 12-pax forskriften, gjør at kravene til disse fartøyene bør være de samme som for fartøy som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat, herunder krav om periodiske tilsyn og kontroller. Etter den nye forskriften vil altså slik persontransport bare kunne utføres dersom skipet har fartssertifikat eller fartøyinstruks. Forskrift om fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer vil ikke lenger gjelde slik virksomhet.

Overføring av personer mellom skip og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon vil i tillegg være omfattet av kapittel 5 om overføring av personer.

Nytt krav om fartøyinstruks for skip mellom 8 og 15 meter foreslås i ny forskrift § 2 første ledd bokstav e. For lasteskip med største lengde 15 meter eller mer vil kravet om fartssertifikat i § 24 første ledd i forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (i det videre omtalt som «sertifikatforskriften») bli gjeldende da disse fartøyene ikke lengre vil være unntatt i den nye forskriften slik de er i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Av samme grunn vil kravene som gjelder for lasteskip i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk bli gjeldende når ny forskrift fastsettes.

Sjøfartsdirektoratet antar at lasteskip med største lengde under 8 meter i praksis ikke vil bli brukt til å frakte personer til anlegg for fornybar energiproduksjon til sjøs. Dersom fartøyet likevel kan benyttes til dette på en sikkerhetsmessig forsvarlig måte, vil bestemmelsene i kapittel 5 gjelde også for fartøy med største lengde under 8 meter.

Innføring av byggetekniske krav til skip med største lengde under 15 meter som ikke skal ha fartøyinstruks

Sjøfartsdirektoratet foreslår i § 4 at det stilles byggetekniske krav også til skip med største lengde under 15 meter som ikke skal ha fartøyinstruks, inkludert fartøy med største lengde under 8 meter. Dette er fartøy som i dag ikke er underlagt spesifikke byggetekniske krav, og som ikke omfattes av virkeområdet i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Dette kan være CE-merkede fritidsfartøy som brukes i næringsvirksomhet, eller fartøy bygget etter reglene i Nordisk Båt Standard for yrkesbåter (NBS), men det kan også være fartøy bygget etter andre regler. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at fartøy skal være CE-merket, bygget etter NBS eller er i samsvar med annen anerkjent standard. En annen anerkjent standard kan for eksempel være DNV Craft eller tilsvarende regelverk fra andre anerkjent klasseselskap.

Når det gjelder fartøy som er CE-merket, skal fartøyet være konstruert og bygget for å tåle vindstyrke og bølgehøyde i henhold til sin konstruksjonskategori. Det er derfor viktig at fartøyets konstruksjonskategori samsvarer med den tiltenkte bruken av fartøyet. For nærmere informasjon om CE-merking og båtens konstruksjonskategori, se Sjøfartsdirektoratets nettsider.

Dekksutstyr

Regler om dekksutstyr finner en i dag i kapittel 2 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. For dimensjonering og prøving av vinsj for sleping og vinsj for ankerhåndtering er det i § 18 femte ledd en henvisning til ISO 7365. I tillegg gjelder veiledningsrundskriv RSV 9-2017 om dimensjonering, prøving og kontroll av slepe- og ankerhåndteringsvinsj på fartøy med lengde (L) under 24 meter. Tilbakemeldinger fra næringen tyder på at det er behov for å gjøre reglene lettere tilgjengelige. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å samle alle krav som gjelder dekksutstyr i et eget kapittel 7. Kapitlet viderefører innholdet i dagens kapittel 2 i tillegg til at regler og retningslinjer fra ISO 7365 «Shipbuilding and marine structures – Deck machinery – Towing winches for deep

sea use¹», MSC.1/Circ.1662 om «Guidelines for anchor handling winches» og RSV 9-2017 tas inn i forskriften. De største materielle endringene gjelder krav om clutch for vinsj, samt at «tension control» vil bli krevd for vinsj som bruker andre liner enn designline, dvs. fibertau- eller stålvaierdimensjoner med forskjellige bruddstyrker.

Skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass

Sjøfartsdirektoratet foreslår særlige krav for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass. Gjeldende forskrift om mindre lasteskip inneholder i liten grad byggetekniske tilleggskrav for skip som skal operere utenfor fartsområdet Liten kystfart, utover at standarden eller regelverket man bygger etter skal være tilpasset skipet når det gjelder byggemateriale, størrelse, type og bruk. Vi foreslår blant annet værkriterier i § 95 tredje ledd gjennom henvisning til det internasjonale regelverket for intaktstabilitet 2008 (IS-koden) del A kapittel 2.3 og strengere krav knyttet til fribordsforhold, slik som krav til lukningsmidler.

Veiledningsrundskriv

RSV 9-2017 vil bli opphevet når forskriften som nå er på høring trer i kraft. Rundskriv RSV 05-2025 om veiledning om hvilke krav som gjelder når fartøy skal slepe, vil videre bli oppdatert etter ikrafttredelse av denne forskriften. Det samme gjelder for rundskriv RSV 14-2022 om alternativ til rattmerket kartmaskin for lasteskip med lengde (L) under 24 meter.

3. Hjemmelsspørsmål, virkeområde og pliktsubjekt

Den nye forskriften vil bli gitt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

Utvidelse av det generelle virkeområdet

Forskriftens § 1 angir virkeområde for forskriften. Dagens forskrift gjelder for norske lasteskip med største lengde 8 meter eller mer, men med lengde (L) under 24 meter, med visse unntak, jf. § 1 andre ledd. Virkeområdet til den nye forskriften er foreslått å dekke alle lasteskip som er omfattet av virkeområdet i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Vi foreslår i tillegg at forskriften skal gjelde for lasteskip med største lengde under 8 meter og lasteskip med største lengde 8 meter eller mer, men under 15 meter, som i dag er unntatt etter § 1 andre ledd bokstav a. I tillegg foreslår vi at fartøy som fører inntil 12 personer som skal overføres til eller fra anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs, omfattes av den nye forskriften.

Bakgrunnen for utvidelsen av virkeområdet til lasteskip under 8 meter og lasteskip mellom 8 og 15 meter som ikke skal slepe, føre mer enn 1000 kg last eller utføre løft hvor det kregende moments arm overstiger 0,100 meter, er i hovedsak at den nye forskriften innlemmer regler om redningsredskaper, navigasjon og navigasjonshjelpemidler og radiokommunikasjonsutstyr. Skip med største lengde under 15 meter, som ikke har krav om fartøyinstruks, jf. foreslått § 2, skal kun oppfylle disse kravene i tillegg til relevante bestemmelser i kapittel 1, som i forslaget inkluderer minimumskrav for bygging. For skip uten krav om fartøyinstruks vil de nye reglene i kapittel 5 kun gjelde for skip med største lengde under 8 meter, da større skip vil få krav om fartøyinstruks ved slik aktivitet. Merk ellers at også kapitlene 15 og 16 gjelder.

Forskriftens kapitler 6 til 14 vil videre kun gjelde for lasteskip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat. Hvilke skip under 15 meter som skal ha fartøyinstruks, følger av § 2. Det følger av forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 24 at lasteskip med største lengde 15 meter eller mer skal ha fartssertifikat.

Merk at det ikke skilles på om rederiet er en offentlig etat eller en privat aktør, men om det er snakk om næringsvirksomhet eller ikke. Vi viser her til NOU 2005:14 side 103 hvor det står følgende:

¹ First edition- 1983-07-01, Second edition 2012-07-01

«Ved avgjørelsen av om man står overfor «næringsvirksomhet», vil et sentralt moment være om det betales vederlag for befordringen av personer eller gods. Vederlagskravet må oppfattes vidt, slik at det også omfatter situasjoner der driften av skipet finansieres ved offentlige tilskudd, medlemskap i foreninger osv. istedenfor ved kontant betaling.»

Flere fartøy får krav om fartøyinstruks eller fartssertifikat

For skip med største lengde 8 meter eller mer, men under 15 meter, foreslår vi krav om fartøyinstruks dersom personer skal overføres mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs. Merk at skip med største lengde 15 meter eller mer vil få krav om fartssertifikat i samsvar med sertifikatforskriften.

Sjøfartsdirektoratet foreslår videre at skip som kun skal utføre ankerhåndtering, også skal ha fartøyinstruks. Det samme gjelder også for skip med en løfteinnretning som kan påføre skipet en kregende arm på mer enn 0,10 meter, uavhengig av om kranen faktisk skal brukes. Sistnevnte tilfeller anses å gjenspeile hvilke skip som allerede har fartøyinstruks i dag.

Nye og eksisterende skip

Sjøfartsdirektoratet foreslår at den nye forskriften skal gjelde for alle nye skip der byggekontrakt er inngått fra og med datoen for ikrafttredelse av forskriften, eller som leveres ett år eller mer etter ikrafttredelse. Reglene som gjelder for skip med byggekontrakt inngått før ikrafttredelse av den nye forskriften, og som leveres senest ett år etter denne datoen, følger av § 9 og kapittel 15. Dette samsvarer med bestemmelsene i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 3 og kapittel 11. For enkelte av reglene i kapittel 15 er det foreslått overgangsbestemmelser.

«Lasteskip»

Definisjonen av «lasteskip» er foreslått videreført i den nye forskriften § 5 bokstav g. Den foreslåtte forklaringen av begrepet «lekter» samsvarer med hvordan uttrykket blir brukt og forstått. Som nevnt ovenfor vil ny forskrift om mindre lasteskip gjelde for fartøy hvor personer skal overføres til eller fra anlegg for fornybar energiproduksjon. Lasteskip som kun utfører passasjertransport i samsvar med 12- pax forskriften, skal fortsatt forholde seg til den forskriften.

Pliktsubjekt

Forskriften retter seg mot rederiet.

II. Nærmere om forslaget

1. Forskriftens struktur og kort om innholdet i de ulike kapitlene

Generelt

Forskriftsforslaget har 16 kapitler. Kapittel 6 til 14 skal gjelde kun for skip som er eller vil bli pålagt å ha fartøyinstruks eller fartssertifikat for lasteskip. Krav som gjelder for eksisterende fartøy, vil følge av kapittel 15.

Kapittel 1 om innledende bestemmelser

Kapittel 1 inneholder generelle bestemmelser om virkeområde, sertifisering, bygging, definisjoner, særskilte grupper skip, vedlikehold, innførsel fra utlandet, eksisterende skip og endringer eller reparasjoner.

Kapittel 2 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler

Kapittel 2 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler gjelder for alle som omfattes av forskriftens virkeområde, og tar inn aktuelle krav fra navigasjonsforskriften. Kravene til navigasjon og navigasjonsutstyr på skip er regulert av den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs, 1974 (SOLAS) kapittel V. Gjennom EØS-avtalen er Norge også forpliktet til å følge bestemmelser som berører navigasjonshjelpemidler og navigasjonssikkerhet. Kravene er innarbeidet i direktiv 2002/59/EF om trafikkovervåking, som endret ved direktivene 2009/17/EF, 2009/18/EF, 2011/15/EU og 2014/100/. Disse kravene er i dag gjennomført i navigasjonsforskriften. Forskriften gjelder blant annet for lasteskip med lengde (L) under 24 meter og

bruttotonnasje under 500. Denne forskriften ble revidert i 2022, og kravene for lasteskip med lengde (L) under 24 meter og bruttotonnasje under 500 ble da samlet i navigasjonsforskriftens vedlegg II. Det er kravene i dette vedlegget som Sjøfartsdirektoratet nå foreslår blir overført til den nye forskriften. For enkelte krav er det foreslått ytterlige tilpasninger for denne fartøygruppen.

Kapittel 3 om redningsredskaper

Kapittel 3 om redningsredskaper gjelder for alle som omfattes av forskriftens virkeområde, og inneholder krav som er hentet fra redningsforskriften. Det følger i dag av denne forskriftens § 2, jf. § 1 at SOLAS kapittel III gjelder som forskrift for lasteskip uavhengig av fartsområde eller bruttotonnasje med de tillegg og innskrenkninger som følger av forskriften. Sjøfartsdirektoratet har i kapittel 3 hentet aktuelle krav fra redningsforskriften og SOLAS kapittel III, og samtidig gjort visse forenklinger eller tilpasninger særskilt for denne fartøygruppen. Det er derfor ingen direkte henvisning til SOLAS kapittel III i dette kapitlet i forskriften.

Kapittel 4 om radiokommunikasjonsutstyr for skip med bruttotonnasje under 300

Kapittel 4 om radiokommunikasjonsutstyr inneholder krav som er hentet fra radioforskriften. Kapittel 4 retter seg kun mot lasteskip med bruttotonnasje under 300. Dette betyr at det vil være skip som omfattes av forskriftens virkeområde, jf. § 1, som skal forholde seg til reglene i radioforskriften. Dette vil gjelde for skip med lengde (L) under 24 meter med bruttotonnasje 300 eller mer. I kapittel 4 er det foreslått flere tilpasninger og forenklinger sammenlignet med dagens krav.

Kapittel 5 om overføring av personer mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs

I kapittel 5 foreslår Sjøfartsdirektoratet i hovedsak operasjonelle krav for å ivareta sikkerheten til personer som skal overføres mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs. Merk også at det vil bli stilt enkelte utrustningskrav. Kravene vil utelukkende gjelde i situasjoner hvor personer skal overføres mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs.

Kapittel 6 om konstruksjon

Kapittel 6 omhandler konstruksjonskrav for skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat for lasteskip. Flere av kravene i dette kapitlet er videreføring av krav fra kapittel 2 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Sammenlignet med gjeldende forskrift åpner § 55 og § 57 for at dersom det er valgt en anerkjent bygge- og konstruksjonsstandard godkjent av Sjøfartsdirektoratet etter § 3, og den har krav som ellers samsvarer med bestemmelsene i kapittel 6, så kan denne brukes.

Kapittel 7 om dekksutstyr

Kapittel 7 inneholder regler om dekksutstyr på skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat for lasteskip. I gjeldende forskrift om mindre lasteskip er det regler om dekksutstyr i kapittel 2. For vinsj vises det i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 18 femte ledd til at «[d]imensjonering og prøving av vinsj for sleping og vinsj for ankerhåndtering skal være i henhold til ISO 7365», og at «[s]lepeline og ankerhåndteringslinen skal, ved bruk av vinsj, være dimensjonert i samsvar med punkt 4.5.1 i ISO 7365». Trommel og clutch faller utenfor ordlyden i dagens henvisning i § 18 femte ledd. I RSV 09-2017 er det i dag gitt veiledning om dimensjonering, prøving og kontroll av slepe- og ankerhåndteringsvinsj på fartøy med lengde (L) under 24 meter. Sjøfartsdirektoratet foreslår at innholdet i veiledningsrundskrivet blir fastsatt som krav i den nye forskriften. Noen av reglene som foreslås i kapitlet, er nye. Mange arbeidsvinsjer er kombinerte slepe- og ankerhåndteringsvinsjer. Det er derfor Sjøfartsdirektoratets vurdering av de foreslåtte kravene at disse vil bidra til å redusere forskjellen i kravene for slepevinsjer og ankerhåndteringsvinsjer. Risikobildet er stort sett det samme for de to operasjonene. Videre åpner Sjøfartsdirektoratet for at fundament for vinsj kan være i samsvar med regler fra et anerkjent classeselskap.

For slepebåter er det i gjeldende forskrift om mindre lasteskip krav til slepevinsj for slep i fartsområde stor kystfart eller større, jf. § 20. Sjøfartsdirektoratet foreslår at dette kravet vil gjelde hvis slepebåten skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass. Skip i stor kystfart eller større

som ikke skal operere mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass, kan med denne endringen følgelig gjøre dette med slepekrok.

Kapittel 8 om stabilitetsdokumentasjon

Kapittel 8 inneholder krav om stabilitetsdokumentasjon for skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat for lasteskip. Basert på direktoratets forvaltningspraksis inneholder dette kapittelet enkelte mindre endringer og flere presiseringer sammenlignet med kapittel 3 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Det presiseres blant annet hvordan Sjøfartsdirektoratet forholder seg til endringer i lettskipsvekt ved ombygginger. Dette er en lemping sammenlignet med tekst i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 28 fjerde ledd. Videre er termen «kranoperasjoner» byttet med «løfteoperasjoner», som direktoratet betrakter som et mer dekkende ord.

Kapittel 9 om stabilitetskriterier

Kapittel 9 omhandler krav til stabilitet for skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat for lasteskip. Det foreslås mindre endringer sammenlignet med kapittel 4 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Endringene inkluderer enkelte presiseringer av dagens ordlyd og tilpasninger som er i tråd med eksisterende forvaltningspraksis. I § 95 foreslår vi i tredje ledd nytt krav om værkriterier for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra land. Som stabilitetskrav for fartøy som opererer i utenriksfart med en avstand på mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass, introduserer § 95 tredje ledd et værkriterium gjennom henvisning til det internasjonale regelverket for intaktstabilitet (IS-koden), del A, kapittel 2.3.

Kapittel 10 om lastelinje og fribord

Kapittel 10 inneholder krav til lastelinje og fribord for skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat for lasteskip. Hurtiggående lettbygde skip som er bygd etter anerkjent classeselskaps regler for hurtiggående lettbygde skip, er unntatt fra deler av kapittelet. Kapittelet inneholder noen nye krav, men også mindre justeringer og forenklinger av dagens krav.

I § 108 foreslås krav om en minimumshøyde på skanseledning og rekkverk på 1000 mm, som også er et krav i § 6 i forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiskefartøy med største lengde under 15 meter. I § 109 introduseres nye tekniske krav for å oppnå økt sikkerhet om bord, inkludert tydelige krav for nedgang fra dekk til sjønivå som skal gi fysiske barrierer mot fall til sjøen. Det er foreslått en del tilleggskrav for fartøy som skal operere i utenriksfart i en avstand fra havn eller godkjent oppankringsplass på mer enn 30 nautiske mil.

Kapittel 11 om maskineri og elektrisk anlegg

Kapittel 11 inneholder krav om maskineri og elektriske anlegg om bord på skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat for lasteskip. Forslaget består i hovedsak av mindre tilpasninger og tydeliggjøring av dagens krav. Dersom den elektriske hovedkraftkilden skulle falle bort, foreslår direktoratet i § 112 sjette ledd et målbart tidskrav på 45 sekunder for når den elektriske nødkraftkilden skal koble seg automatisk til nødtavlen. Dette vil være et enklere krav for næringen å forholde seg til enn dagens formulering. Forslaget i § 115 andre ledd, som fastsetter at nødkraftkildens kapasitet skal være slik at den kan forsyne forbrukere om bord i 18 timer for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautisk mil fra havn eller godkjent oppankringsplass. Dette forslaget er strengere enn dagens bestemmelse, som kun stiller krav om tre timers kapasitet uavhengig av hvor skipet opererer. Det foreslås også nye krav om elektrisk hoved- og nødbelysningsanlegg.

Kapittel 12 om brannsikring

Kapittel 12 inneholder krav om brannsikring for skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat for lasteskip. Sjøfartsdirektoratet foreslår i dette kapittelet mindre endringer sammenlignet med kapittel 7 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Det foreslås tydeligere krav til vedlikehold av brannteknisk utstyr i § 145, et område som tidligere har vært mangelfullt.

Sjøfartsdirektoratet har fått flere spørsmål om hvilke brannsikre skiller som skal brukes mot åpent dekk. Termen «åpent dekk» brukes ikke i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. I tillegg er det flere rom man ikke kan finne blant kategoriene i dagens forskrift, f.eks. ventilasjonsrom og maskinrom som inneholder

forbrenningsmaskineri under 375 kW. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor to nye romkategorier, «annet maskinrom» og «åpent dekk», i tabellen i § 121 tredje ledd. Som følge av dette er «maskinrom», som brukes i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, erstattet med «maskinrom kategori A» i forskriftsforslaget.

Kapittel 13 generelle krav til tilsyn og kontroll

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kapittel 13 samler kravene fastsatt i kapittel 8 og 9 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Kapitlet gjelder for skip som skal ha fartøyinstruks og fartssertifikat. Det er foreslått små justeringer og presiseringer sammenlignet med dagens krav. Det vil ikke bli et eget vedlegg med tegningsliste i forskriften.

Kapittel 14 om tilsyn med skip som skal ha fartøyinstruks

Gjeldende forskrift om mindre lasteskip kapittel 10 har regler om tilsyn med skip som skal ha fartøysinstruks. Forskriftsforslagets kapittel 14 har mindre endringer sammenlignet med dagens krav. Direktoratet foreslår blant annet å fjerne kravet om egenkontroll. Etter § 152 andre ledd vil godkjente foretak, i visse tilfeller og etter skriftlig søknad, kunne utstede fartstillatelse.

Kapittel 15 om krav til skip som har byggekontrakt inngått før (dd.mm.åååå) og som er levert ikke senere enn (dd.mm.åååå+1) (som vil være ikraftredelsesdato+ett år.)

I kapittel 15 gis det en oversikt over hvilke krav i forskriften som også gjøres gjeldende for lasteskip bygget før forskriftens ikrafttredelse, dvs. eksisterende skip.

Kapittel 16 om avsluttende bestemmelser

I kapittel 16 foreslås fastsettelse av de avsluttende bestemmelsene i forskriften. Fastsettelse av endringer som er nødvendige i andre forskrifter som en konsekvens av forskriftsforslaget, foreslås også tatt inn i kapittel 16. Kapitlet gjelder for alle lasteskip som omfattes av forskriftens virkeområde.

2. Kommentarer til enkelte bestemmelser

Til kapittel 1 om innledende bestemmelser

Til § 1. Virkeområde

Fjerde ledd

Det gis her en presisering av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 2 andre ledd, hvor også andre kompetansebevis for fritidsfartøy blir inkludert. Sjøfartsdirektoratet godkjenner i dag læresteder til opplæring for kompetansebevis for fritidsskipper, ICC og høyhastighetsbevis. Kravene til opplæringsfartøyene er gitt i retningslinjer og emneplaner.

Til § 2. Fartøyinstruks

Første ledd

Det følger av første ledd hvilke skip som skal ha fartøyinstruks. Flere fartøy med største lengde 8 meter eller mer, men under 15 meter vil kunne få krav om fartøyinstruks enn i dag. Dette gjelder særlig skip som skal benyttes til å transportere personer som arbeider med anleggene og som skal overføres mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs. Når det gjelder bokstavene b og d, legger vi til grunn at disse gjenspeiler hvilke skip som allerede har fartøyinstruks i dag.

Andre ledd

Innholdet i andre ledd tilsvarer § 82 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 3. Bygging av skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat

Første ledd

I gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 7 er det krav om at én akseptert anerkjent standard eller ett regelverk fra et anerkjent klasseselskap skal legges til grunn for utforming og dimensjonering av skrog mv. For maskineri, generatorer, styremaskin, pumper rørsystemer og så videre, er det i forskriftens § 44 første ledd

krav om samsvar med Nordisk Båt Standard for yrkesbåter under 15 meter 1990 Y 6 til Y 10. Forslaget § 3 tilsvarende § 7 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, men inkluderer også krav til maskineri, hjelpesystemer, rørsystemer og elektriske anlegg automasjonsanlegg. Forskriftsforslaget innebærer at det nå vil være mulig å velge Nordisk Båt Standard eller andre anerkjente standarder, som DNV Craft eller regler fra et anerkjent klaseselskap, også for maskineri. Sjøfartsdirektoratet foreslår dermed at skip med største lengde under 15 meter kan bruke andre standarder enn Nordisk Båt Standard. Samtidig vil bruk av Nordisk Båt Standard for maskineri ikke lenger være tillatt for skip med største lengde 15 meter eller mer.

Andre ledd

For at en standard eller et klasseregelverk skal kunne brukes, må skipet være omfattet av virkeområde til den aktuelle standarden eller klasseregelverket. Dette betyr at ikke hvilken som helst standard eller klasseregelverk kan brukes.

Til § 4. Bygging av skip med største lengde under 15 meter som ikke skal ha fartøyinstruks

Lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) § 9 stiller krav til teknisk sikkerhet, men det er ikke gitt særskilte byggekrav til denne gruppen fartøy i våre forskrifter i dag. Direktoratet mener at kravene som her foreslås, vil være et minimum for å oppfylle nevnte bestemmelse. Vi antar at størsteparten av dagens flåte vil samsvare med disse kravene, men kravene gjøres likevel kun gjeldende for nye skip.

Til § 5. Definisjoner

I samråd med næringen er definisjonen av ankerhåndtering tydeliggjort.

I bokstav j defineres «slep». Sammenlignet med definisjonen av «slep» i gjeldende forskrift om mindre lasteskip tilføyes «og korte forflytninger av en gjenstand innenfor et begrenset område». Det kan oppstå behov for å flytte på gjenstander innenfor et avgrenset område, for eksempel korte forflytninger av arbeidslektene i forbindelse med veiprosjekter eller av merder innenfor en oppdrettslokasjon. En slik kort forflytning regnes i utgangspunktet ikke som sleping etter forskriften. Dette fremgår også av RSV 05-2025.

Til § 6. Skip som brukes til opplæringsformål

Første ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår her en endring sammenlignet med § 2 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Skip som brukes til opplæring i fiskerifag, vil fortsatt kunne bygges etter reglene for fiskefartøy. Men fordi disse fartøyene ikke driver ervervsmessig fiske eller ervervsmessig høsting av andre levende ressurser i sjøen, betraktes de ikke som «fiskefartøy» i regelverket. De skal derfor formelt ha fartøyinstruks eller fartssertifikat for lasteskip. Slike fartøy vil få fartssertifikat eller fartøyinstruks for lasteskip med påtegning om at de kun kan brukes til fiske og fangst i yrkesrettet opplæring. Dette betyr at et slikt fartøy ikke kan operere som et ordinært lasteskip, slik det kan dersom fartøyet bygges etter reglene for lasteskip i stedet, med utstyr og arrangement for fiske og fangst etter § 7.

Det alternative regelverket det vises til er forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiskefartøy med største lengde under 15 meter, og forskrift 13. juni 2000 nr. 660 om konstruksjon, utstyr og drift av fiskefartøy med lengde 15 meter eller mer.

Til § 7. Skip med fiskeutstyr og arrangement for fiske og fangst

Fiskeutstyr og arrangement for fiske og fangst skal følge reglene for slikt utstyr og arrangement i regelverket som gjelder for fiskefartøy, også når de er plassert om bord på et lasteskip.

Direktoratet foreslår at skip som brukes til fiske eller fangst i forskningsøyemed, skal følge de ordinære kravene for lasteskip. Det vil si at disse fartøyene ikke vil få noen forskriftsfestet adgang til å følge regelverket for fiskefartøy, slik som opplæringsfartøyene nevnt over. Forskningsfartøy er generelt tiltenkt mange ulike oppgaver og brukes i langt mindre grad enn opplæringsfartøy til ordinært fiskeri, herunder håndtering av redskap og fangst. Forslaget i § 7 vil imidlertid gjelde, også for disse fartøyene. Når det finnes fiskeutstyr og arrangement for fiske og fangst på et lasteskip, mener direktoratet at de samme reglene som gjelder for utstyr og arrangement på fiskefartøy også skal gjelde for lasteskip. Disse reglene vil sikre et minimum sikkerhetsnivå

for utstyret eller arrangementet som er like relevant uavhengig av om utstyret er plassert på lasteskip eller fiskefartøy.

Til § 8. Vedlikehold

Innholdet i § 8 tilsvarer § 6 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 9. Skip som har byggekontrakt inngått før (dd.mm.åååå) og som er levert ikke senere enn (dd.mm.åååå+1) (som vil være ikrafttredelsesdato+ett år.)

Som allerede nevnt ovenfor under del I punkt 3 vil den nye forskriften gjelde for alle nye skip der byggekontrakt er inngått fra og med datoen for ikrafttredelse av forskriften, eller som leveres ett år eller mer etter ikrafttredelse. I § 9 fremgår det imidlertid hvilke krav i forskriften som skal gjelde for eksisterende skip, som i dette tilfelle vil være skip som har byggekontrakt inngått før (ikrafttredelsesdato) og er levert innen utløpet av ett år etter ikrafttredelse av den nye forskriften. En lignende bestemmelse finner en i dag i § 3 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. For disse skipene gjelder bestemmelsene som gjaldt for norske skip da skipet ble bygget. I tillegg gjelder senere endringer med virkning for eksisterende skip, slik som bestemt i tidligere gjeldende forskrifter og i denne forskriftens kapittel 15. Systematikken i forskriften er slik at hvilke krav som skal gjelde for eksisterende skip følger av § 153 og oppramsingen der. Om et krav vil gjelde for et eksisterende skip etter § 153 avhenger av det gitte virkeområdet til kapitlene og paragrafene det henvises til i den nye forskriften.

Til § 10. Innflagging eller innførsel fra utlandet

Bestemmelsen presiserer praksis ved innflagging eller innførsel fra utlandet når det gjelder skip som ikke er omfattet av internasjonalt regelverk. Ordlyden "dokumentert brukt" gjelder kun i tilfeller hvor landet skipet innføres fra, ikke har krav om sertifikat for denne typen/størrelsen fartøy.

Til kapittel 2 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler

Til § 11. Vedlikehold og reparasjon

Innhold i § 11 tilsvarer vedlegg II nr. 1 i navigasjonsforskriften.

Til § 12. IAMSAR-håndbok og Internasjonal signalbok

Innholdet i § 12 tilsvarer vedlegg II nr. 2. i navigasjonsforskriften.

Til § 13. Signaler som skal brukes i nødssituasjoner

Innholdet i § 13 med tilsvarer vedlegg II nr. 3. i navigasjonsforskriften.

Til § 14. Ispatruljetjenesten

Innholdet i § 14 tilsvarer vedlegg II nr. 4. i navigasjonsforskriften.

Til § 15. Farevarsler

Innholdet i § 15 tilsvarer vedlegg II nr. 5. i navigasjonsforskriften.

Til § 16. Bruk av styremaskin

Innholdet i § 16 tilsvarer § vedlegg II nr. 6. i navigasjonsforskriften

Til § 17. Styremaskinen- prøving og øvelser

Første ledd

I første ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet en forenkling sammenlignet med navigasjonsforskriften vedlegg II nr. 7. Forenklingen foreslås som en tilpassing for denne fartøygruppen.

Andre til sjetten ledd

Innholdet i § 17 andre til sjetten ledd tilsvarer vedlegg II nr. 7. andre til sjetten ledd i navigasjonsforskriften.

Til § 18. Utforming av styrehus

Istedenfor å videreføre henvisningen til SOLAS kapittel V regel 15 foreslår direktoratet i bokstav a andre punktum en ordlyd i tråd med SOLAS kapittel V regel 15 om at broen skal utformes slik at distraksjoner minimeres. Styrehusets skal først og fremst skal være innrettet for å ivareta sikkert brovakthold. Plasseringen av arbeidsstasjoner i styrehuset skal ikke forstyrre de primære funksjonene knyttet til brovaktholdet. I bokstav b foreslår direktoratet en endring for å tilpasse regelverket til denne fartøygruppen.

Til § 19. Sikt fra styrehus

Innholdet i § 19 tilsvarer vedlegg II nr. 9. i navigasjonsforskriften. Når det gjelder bokstav g, har Sjøfartsdirektoratet fått spørsmål om hva som kan være et «varmevindu». Et varmevindu kan for eksempel være vindu med varmetråder eller varmluftsdyser. Hvordan kravet skal ivaretas, må ses i sammenheng med klimaet i det farvannet fartøyet skal operere i. Hensynet bak regelen er å unngå at is, snø, dogg mv. hindrer fri sikt.

Til § 20. Navigasjonshjelpemidler

Første ledd

Her videreføres navigasjonsforskriftens vedlegg II nr. 10 med ny tabell, som er noe endret sammenlignet med dagens tabell, slik at det blir samme tabellstruktur som i kapittel 3 og kapittel 4. Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet om globalt navigasjonssatellittsystem (GNSS) utvides til å gjelde for alle, også skip med største lengde under 8 meter. I § 20 åttende ledd åpnes det imidlertid for at skip med største lengde under 8 meter kan bruke CE-merket GNSS, som blant annet finnes innebygd i kartplottere. Kravet må ses i sammenheng med § 21 tredje ledd bokstav b hvor utstyret allerede er et alternativ som dekker kravet i § 20 åttende ledd.

Andre ledd

Kravet er noe omskrevet sammenlignet med navigasjonsforskriftens vedlegg II nr. 10, og ordlyden erstatter også det som i dag står i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 45. Kravet vil kunne ivaretas med f.eks. trådløs kommunikasjon.

Tredje til syvende ledd

Innholdet i § 20 tredje til syvende ledd tilsvarer vedlegg II nr. 10.3 til 10.7 i navigasjonsforskriften.

Navigasjonsforskriftens vedlegg II nr. 10 åttende ledd første punktum og niende ledd videreføres ikke. Disse overgangsbestemmelsene er ikke lenger aktuelle.

Til § 21. Sjøkart og nautiske publikasjoner

Innholdet i § 21 tilsvarer i hovedsak vedlegg II nr. 11. i navigasjonsforskriften, men med foreslåtte endring i tredje ledd.

Tredje ledd

Sammenlignet med gjeldende regelverk foreslår Sjøfartsdirektoratet en lemping i bokstav a og b som er tilpasset størrelsen på fartøyet og uavhengig av fartsområde fartøyet opererer i. I tredje ledd bokstav b stilles det ingen krav om fastmontert utstyr, og det er her tatt hensyn til de minste fartøyene, som vannscooter og lignende. Merk likevel at kartplotteren må være CE-merket og av en type som bruker sjøkart basert på oppdaterte kartdata fra Kartverket. For nærmere informasjon om kartplottere se nettsiden til Kartverket.

Til § 22. Magnetkompass

Innholdet i § 22 tilsvarer vedlegg II nr. 12. i navigasjonsforskriften.

Til § 23. Brovaktalarm

Innholdet i § 23 tilsvarer vedlegg II nr. 13. i navigasjonsforskriften.

Til § 24. Automatisk identifikasjonssystem (AIS)

Innholdet i § 24 tilsvarer vedlegg II nr. 14. i navigasjonsforskriften.

Til § 25. Globalt system for identifisering og sporing av skip (LRIT)

Innholdet i § 25 tilsvarer vedlegg II nr. 15. i navigasjonsforskriften.

Til § 26. Reservemagnetkompass

Innholdet i § 26 tilsvarer vedlegg II nr. 16. i navigasjonsforskriften.

Til § 27. Integrerte navigasjons- og brosystemer

Innholdet i § 27 tilsvarer vedlegg II nr. 17. i navigasjonsforskriften.

Til § 28. Atkomstmidler for los

Innholdet i § 28 tilsvarer § 24 første og andre ledd i navigasjonsforskriften. Navigasjonsforskriftens § 24 tredje ledd foreslås ikke fastsatt som krav i forskriften. Det antas at denne fartøygruppen ikke har losheis.

Til § 29. Entringskrav for los

Innholdet i § 29 tilsvarer § 25 første ledd i navigasjonsforskriften. Navigasjonsforskriften § 25 andre til fjerde ledd foreslås ikke fastsatt som krav i forskriften. Dette er krav som ikke passer for denne fartøygruppen.

Til § 30. Forholdsregler for atkomst til skipets dekk

Innholdet i § 30 tilsvarer § 26 i navigasjonsforskriften.

Til § 31. Utstyr og belysning

Innholdet i § 31 tilsvarer § 27 første ledd bokstav a, c og d og andre til fjerde ledd i navigasjonsforskriften. Navigasjonsforskriftens § 27 første ledd bokstav b foreslås ikke fastsatt som krav i forskriften. Det antas at denne fartøygruppen ikke bruker fallrep.

Til kapittel 3 om redningsredskaper

Til § 32. Hovedalarm

Krav om hovedalarmsystem følger i dag av redningsforskriften § 3, og gjelder for lasteskip med bruttotonnasje 200 eller mer. Bestemmelsen viser til at hovedalarmsystem skal oppfylle kravene i SOLAS regel III/6.4.

Sjøfartsdirektoratet foreslår en forenkling av bestemmelsen ved at det ikke lenger blir krav om et hovedalarmsystem for skip med bruttotonnasje 200 eller mer, kun en alarm. Grensen for kravet om hovedalarm settes til lasteskip med største lengde 12 meter eller mer, og alarmen skal kunne gis med skipets fløyte, skipets sirene eller annen tilsvarende lydalarm. Hensikten er å kunne tilkalle alle om bord til mønstringsstasjoner og iverksette de tiltakene som er beskrevet i alarminstruksen.

Til § 33. Redningsredskaper

Første ledd

I dag er krav om antall redningsredskaper for lasteskip fastsatt i redningsforskriftens § 5a, § 6, § 8, § 11 og § 12. Visse tilpasninger er her foreslått sammenlignet med dagens krav.

Redningsvester med lys

Sjøfartsdirektoratet foreslår en presisering om at det skal være lys på redningsvesten. For skip med største lengde 8 meter eller mer foreslås det en lemping ved at det kun stilles krav om at det skal være redningsvester til alle om bord, i stedet for 1,5 ganger det totale antall personer om bord.

Redningsdrakter, termiske

Dagens krav om redningsdrakter med termisk isolering er fastsatt i redningsforskriftens § 6.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at det fortsatt stilles krav om én redningsdrakt til alle om bord på skip med største lengde 8 meter eller mer. I tillegg presiseres det i tabellen at redningsdraktene skal være termiske. I dag reguleres kravet om at redningsdrakten skal ha termisk beskyttelse i redningsforskriftens § 12 tredje ledd.

Redningsflåte(r)

I redningsforskriftens § 6 er det krav om redningsfarkoster med plass til to ganger det totale antallet personer om bord. I samme forskrift § 8 femte ledd er det i fartsområde 1 og 2, med unntak av tankskip, gitt mulighet til å føre én redningsflåte dersom den kan settes ut på begge sider av skipet. Sjøfartsdirektoratet foreslår nå en lemping i krav til redundans for redningsflåter for skip med største lengde under 15 meter, og at det nå blir krav om kun én flåte for skip med største lengde 8 meter eller mer, men under 15 meter.

Livbøye med redningsline og livbøye med lys

I dag reguleres kravene til antallet livbøyer i redningsforskriftens § 2, jf. SOLAS III/ 7.1, § 5a, § 6 og § 11. Sjøfartsdirektoratet foreslår at det stilles krav om én livbøye med redningsline for alle skip. Skip med største lengde 8 meter eller mer, men under 15 meter skal i tillegg ha om bord én livbøye med selvtennende lys. For skip med største lengde 15 meter eller mer foreslår direktoratet at det stilles krav om totalt tre livbøyer. Forslaget vil innebære en lemping for skip med bruttotonnasje 300 eller mer, som i dag har krav om fem livbøyer.

Kravet om at minst to av livbøyen skal være utstyrt med selvvirkende røyksignaler videreføres ikke.

I femte ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet at skip med største lengde under 12 meter kan ha en flytende kastering festet til minst 30 meter flytende redningsline istedenfor livbøye med redningsline.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet i redningsforskriftens § 11 om plasseringen av en livbøye på hver side av skipet, ikke videreføres.

Håndbluss

I dag er det krav om seks håndbluss for skip med største lengde under 8 meter, jf. redningsforskriftens § 5a. For skip med største lengde 8 meter eller mer er det i redningsforskriften § 6 krav om tre håndbluss i fartsområde 1 og 2, mens det i fartsområde 3 og større er krav om seks håndbluss. Sjøfartsdirektoratet foreslår her å redusere kravet om håndbluss, slik at det blir krav om tre håndbluss for alle. Direktoratet begrunner forslaget med at det i dag er flere instrumenter om bord som viser nøyaktig posisjon, og dette kravet vil være mer i tråd med den teknologiske utviklingen.

Fallskjermlys

I redningsforskriftens § 6 er det krav om at skip med største lengde 8 meter eller mer skal ha tre fallskjermlys i fartsområde 1 og 2 og seks fallskjermlys i større fartsområder. Sjøfartsdirektoratet foreslår å redusere antall påkrevde fallskjermlys til tre fallskjermlys i fartsområde 3 eller større. Fallskjermlys er ikke primærkilden til alarmering i dag, og kravet vil være mer i tråd med den teknologiske utviklingen.

Linekastende apparat

Når det gjelder linekastende apparat, er det i redningsforskriftens § 6 krav om linekastende apparat med to prosjektiler med to liner for skip med største lengde 15 meter eller mer i fartsområde 3 og større. Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet ikke blir videreført. Fartøy i denne fartøygruppen har mulighet til å gå inntil hverandre, og det kan derfor brukes alternative redskaper, som kasteline.

Innretning som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet

Sjøfartsdirektoratet foreslår videre at kravet om å ha «en innretning som gjør det mulig å plukke opp en hjelpeløs person fra vannet», jf. redningsforskriftens § 5a bokstav e, ikke videreføres for skip med lengde (L) under 24 meter. Dette forslaget må ses i sammenheng med forslaget i § 38 om ombordtaking av personer fra vannet. Hvilket utstyr som skal brukes, vil avgjøres på bakgrunn av skipsspesifikke planer og prosedyrer for ombordtaking av personer fra vannet.

MOB-båt

I redningsforskriftens § 6 er det krav om MOB-båt for skip med bruttotonnasje 300 eller mer, men med bruttotonnasje under 500, eller skip med lengde (L) 30 meter eller over. Sjøfartsdirektoratet foreslår at det ikke stilles krav om MOB-båt for skip som omfattes av virkeområde i denne forskriften. På bakgrunn av dette vil det

også bli gjort en endring i redningsforskriften, se merknadene til § 158, hvor det foreslås at grensen for MOB-båtkravet er lengde (L) 30 meter eller mer, uavhengig av bruttotonnasjen.

Andre ledd

I redningsforskriften § 8 femte ledd er det for lasteskip, med unntak av tankskip, gitt en mulighet i fartsområde 2 eller mindre til å føre én redningsflåte som kan settes ut på begge sider. Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre dette unntaket for skip med største lengde 15 meter eller mer.

Tredje ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår at lasteskip som er sertifisert for fartsområde Nord- og Østersjøfart eller mindre kan ha flåtekonteiner merket «SOLAS B PACK», i dag er det kun tillatt med «SOLAS A PACK» for lasteskip. Avgrensningen til fartsområde Nord- og Østersjøfart eller mindre er foreslått ettersom dette området samsvarer med samme området som er gitt for passasjerskip etter LSA-koden 4.1.5.3.

Fjerde ledd

I fjerde ledd videreføres i hovedsak § 8 syvende ledd i redningsforskriften, men med en presisering i bokstav e om at hver flåte skal være pakket i kontainer. For skip med største lengde 8 meter eller mer, men under 15 meter, som etter forslaget kun får krav om én flåte, vil dette innebære at istedenfor én rattmerket redningsflåte, kan det under visse forutsetninger være to ISO- flåter om bord.

Sjette ledd

Innholdet er hentet fra SOLAS regel III/20.

Kravet i redningsforskriftens § 8 sjette ledd for tankskip videreføres ikke. Sjøfartsdirektoratet har gitt flere dispensasjoner på at tankskip kan ha en MOB-båt istedenfor livbåt. Direktoratet har registrert et begrenset antall fartøy som er tankskip, og vi kjenner ikke til at det har skjedd ulykker med noen av disse tankskipene de siste 10 årene. Direktoratet foreslår derfor å ikke videreføre kravet.

Til § 34. Plassering av redningsflåter

Paragraf 34 har innhold som er hentet fra SOLAS regel III/12 og 13, men kravene er tilpasset denne fartøygruppen. Tredje ledd viderefører § 8 andre ledd.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at redningsforskriftens § 8 første ledd ikke blir fastsatt i forskriften som nå er på høring. Dette innebærer at det ikke stilles krav om redundans for redningsflåten på skip med største lengde under 15 meter.

Til § 35. Plassering og oppbevaring av redningsvester og redningsdrakter

Første ledd

Innholdet er hentet fra SOLAS regel III/7.2.2.

Andre ledd

Innholdet i andre ledd tilsvare redningsforskriften § 12 første ledd. Kravet er tilpasset denne fartøygruppen.

Tredje ledd

Innholdet er her hentet fra SOLAS regel III/ 32.3.4.

Til § 36. Innskipningsleider

Krav om innskipningsleider følger i dag av redningsforskriftens § 2, jf. SOLAS regel III/11.7. Det presiseres i denne bestemmelsen at kravet gjelder for skip som har redningsflåte. Med «tilsvarende» menes f.eks. leider godkjent av Sjøfartsdirektoratet, trapper i nedgang fra dekk til sjønivå, eller trinn innfelt i skutesiden.

Til § 37. Automatisk nødstop og redningsstige

Første ledd

I redningsforskriftens § 9a, jf. § 5a, er det i dag krav om dødmannsknapp og redningsstige. Sjøfartsdirektoratet foreslår i første ledd en lemping av kravet om dødmannsknapp, hvor det presiseres at kravet gjelder kun for skip med utendørs styreposisjon.

I tillegg foreslås «dødmannsknapp» endret til «automatisk nødstop». Dette forslaget må ses i sammenheng med at direktoratet nettopp har hatt på høring et forslag til forskriftsendringer hvor det er foreslått å endre flere av Sjøfartsdirektoratets forskrifter for å innføre kjønnsnøytrale begreper.

Andre ledd

Her videreføres i hovedsak redningsforskriftens § 9a, men «vannlinje ved 10 % ballastkondisjon» er erstattet med «neddykket uansett lastekondisjoner».

Til § 38. Ombordtaking av personer fra vannet

Innhold er hentet fra SOLAS regel III/ 17-1, og § 9 femte ledd.

Til § 39. Betjeningsinstrukser

Innhold hentet fra SOLAS regel III/ 9.

Til § 40. Alarminstruks

Innhold hentet fra SOLAS III/8.

Til § 41. Øvelser

Krav om at det skal gjennomføres øvelser følger i dag av redningsforskriftens § 2, jf. SOLAS regel III/19. Innholdet i denne paragrafen er hentet fra SOLAS regel III/19, men med tilpasninger for fartøygruppen som omfattes av forskriftsforslaget. Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet kun skal gjelde for skip med største lengde 12 meter eller mer. Dette vil gi en lemping sammenlignet med virkeområdet for dagens krav for skip med største lengde under 12 meter.

Til § 42. Kontroll og vedlikehold av redningsredskaper

Innhold hentet fra SOLAS III/20. Kravet er tilpasset denne fartøygruppen.

Til kapittel 4 om radiokommunikasjonsutstyr for skip med bruttotonnasje under 300

Til § 43. Virkeområde for kapittel 4

Kravene om radiokommunikasjonsutstyr finnes i dag i radioforskriften. Sjøfartsdirektoratet foreslår at virkeområdet for radiokommunikasjonskapittelet tilpasses ved at det gjenspeiler den høyere bruttotonnasjengrensen i radiokapitlet i SOLAS kapittel IV sammenlignet med konvensjonen ellers. Direktoratet foreslår derfor at det her kun gis krav for skip med bruttotonnasje under 300 som en forenkling og tilpasning av regelverket overfor denne gruppen lasteskip. For skip som har bruttotonnasje 300 eller mer vil radioforskriften fortsatt gjelde.

Til § 44. Radioutstyr

Første ledd

Her foreslår direktoratet at det enkelte radioutstyret listes opp i en tabell som inndeles i antall utstyr, radiodekningsområde og fartsområde. Utstyr som kreves etter paragraf 44 skal være rattmerket, jf. forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr § 1, jf. vedlegg IV til samme forskrift, med mindre annet følger av den enkelte bestemmelse i kapittelet her.

VHF-radio med DSC og VHF-radio, håndholdt

Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre dagens krav om VHF-radio med DSC. Dagens krav om håndholdt VHF-radio står i radioforskriftens § 3 a, hvor det er krav om to håndholdte VHF-radioer for skip med største lengde 8 meter eller mer og med bruttotonnasje under 500. Sjøfartsdirektoratet foreslår en lemping av dette kravet for denne gruppen, slik at det kun stilles krav om én håndholdt VHF-radio. Det er ikke krav om DSC for VHF-radio for tiltenkt bruk i flåte.

AIS-SART

Sjøfartsdirektoratet foreslår at det kun stilles krav til AIS-SART, ikke radar-SART. Dette innebærer at nye skip ikke vil kunne bruke radar-SART. Forslaget må ses i sammenheng med innføringen av krav om AIS for lasteskip med største lengde 12 meter eller mer, som kom i 2022 med krav om oppfyllelse senest 1. juli 2023. Som et resultat er det derfor betydelig flere skip i denne fartøygruppen som har AIS-mottaker enn radar. Sjøfartsdirektoratet foreslår her en overgangsordning i kapittel 15 for skip som allerede har radar-SART om bord før denne forskriften trer i kraft. Utstyr som omfattes av overgangsordningen, skal oppfylle kravet om AIS-SART først når utstyret byttes ut. Kravet om antall SART videreføres fra radioforskriftens § 3 a og gjelder for skip med største lengde 8 meter eller mer i fartsområde 3 eller større.

EPIRB, friflyt

Dagens krav videreføres i hovedsak. I dag følger kravet av § 2, jf. SOLAS kapittel IV/7.1.5 i radioforskriften, med unntak for fartsområde 1 og 2, som fastsatt i radioforskriften § 3. I fartsområde 1 og 2 kan håndholdt VHF-radio ivareta funksjonen for sekundær metode for varsling. Dette betyr at det ikke foreslås krav om EPIRB i fartsområde 1 og 2.

EPIRB, manuell

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet en lemping sammenlignet med dagens krav, der manuell EPIRB er påkrevd fra fartsområde 3.

Godkjent MSS-skipsjordstasjon

Sjøfartsdirektoratet foreslår her en lemping sammenlignet med dagens krav. Ved å stille krav om én godkjent MSS-skipsjordstasjon (satellitttelefon) i radiodekningsområde A2 vil det ikke være krav om å montere MF-radio om bord. Som alternativ til satellitttelefon i radiodekningsområde A2 åpner femte ledd for bruk av MF-radioutstyr med DSC i kombinasjon med NAVTEX.

Andre ledd

Sjøfartsdirektoratet har tidligere varslet næringen som at vi ønsker å fjerne kravet til NAVTEX i forskriften. I forskriftsforslaget åpnes det følgelig for at annet radioutstyr kan brukes. Forslaget i andre ledd er basert på at det ikke lenger er krav om NAVTEX. Her aksepterer Sjøfartsdirektoratet en alternativ løsning for å motta MSI-meldinger. Dette sikrer at kravet om oppdaterte MSI-meldinger oppfylles, enten via SAT, NAVTEX eller internett. VHF er et alternativ for værvarsler, men ikke navigasjonsvarsler.

Tredje ledd

I radioforskriften er det ingen nedre grense for når skipet skal ha fastmontert utstyr. Sjøfartsdirektoratet foreslår at skip uten styrehus er unntatt fra kravet, og at en nedre grense for skip med største lengde under 8 meter også vil være en tjenlig grense. Dette vil gi en lemping sammenlignet med dagens krav. Det åpnes for å bruke CE-merket håndholdt VHF med DSC i stedet for fast installert VHF-radio med DSC og håndholdt nød-VHF. Ettersom det ikke finnes håndholdt VHF med DSC som er rattmerket, krever vi ikke at denne er rattmerket.

Fjerde ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår at MF-radioutstyr med DSC kan brukes sammen med NAVTEX som et alternativ til skipsjordstasjon i radiodekningsområde A2. Direktoratet presiserer hvilken type som kan brukes som alternativ til en godkjent MSS-skipsjordstasjon. En godkjent MSS-skipsjordstasjon er enhver tjeneste som opererer via et satellittsystem, er godkjent for bruk i GMDSS-systemet og har dekning for radiodekningsområdet der skipet skal operere.

Femte ledd

Her videreføres i hovedsak § 4 i radioforskriften, men med forenklinger.

Sjette ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår at AIS-funksjonen kan ivaretas med EPIRB dersom den har AIS-funksjon etter ny ytelsesstandard for EPIRB.

Syvende ledd

Innhold hentet fra SOLAS regel IV/18.1, men med visse forenklinger.

Til § 45. Vakthold og lytteplikt

Innhold hentet fra SOLAS regel IV/12.3, men med visse forenklinger.

Til § 46. Radiodagbok

Innhold hentet fra radioforskriften § 12, men med visse forenklinger.

Til § 47. GMDSS-nødprosedyre og kanalplan

Kravet som foreslås her, er nytt. Slik Sjøfartsdirektoratet forstår det, mottar alle med radiolisens denne informasjonen hvert år. Direktoratet betrakter dette som enkel og nyttig informasjon som bør være lett tilgjengelig og slått opp om bord.

Til § 48. Plassering av radioutstyr

Innholdet i § 48 er hentet fra SOLAS regel IV/6, men tredje ledd er nytt.

Tredje ledd

Dette kravet er nytt. EPIRB-en er konstruert slik at den hydrostatiske utløserenheten vil utløses når den neddykkes i vann til en dybde på 2 til 4 meter. For å sikre at EPIRB-en utløses, må EPIRB-en henge høyt slik at den blir løst ut også hvis skipet skulle kantre.

Til § 49. Strømforsyning

Innholdet er hentet fra SOLAS regel IV/13. Kravet er tilpasset denne fartøygruppen.

Til § 50. Reservekraftkilde

Første ledd

Det foreslås her en forenkling av innholdet i SOLAS regel IV/13.2 og 13.3. I første ledd stilles det ikke krav om reservekraftkilde i fartsområde 4 eller mindre. Sjøfartsdirektoratet mener at en bærbar VHF vil ivareta redundansen.

Andre ledd

Det foreslås her en forenkling av innholdet i SOLAS regel IV/13.1.

Tredje ledd

Det foreslås her en forenkling av innholdet i SOLAS regel IV/13.7.

Fjerde ledd

Det foreslås her en forenkling av dagens krav i SOLAS regel IV/14.1.5 som viser til resolusjon MSC.515(105) punkt 12.2.

Til § 51. Vedlikehold

Innholdet i § 51 tilsvarer § 10 første og femte ledd i radioforskriften, men med visse forenklinger.

Fjerde ledd

Innholdet i fjerde ledd er hentet fra SOLAS regel IV/15.9. Her foreslår direktoratet at batterier som er designet for lengre levetid enn 5 år, kan beholdes og brukes lengre, men ikke lengre enn i henhold til dokumentert levetid.

Til kapittel 5 om overføring av personer mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs

Til § 52. Overføring av personer

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet nye krav for skip som skal overføre personer mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs. Dette kravet må ses i sammenheng med at slike skip skal følge denne forskriften, ikke kravene i 12- pax forskriften. Merk at kravet gjelder til sjøs, og ikke ved overføring fra skipet til kai.

Til kapittel 6 Konstruksjon

Til § 53. Tilkomst på skrog

Det er viktig for tilsynsmyndigheten å kunne kontrollere at standardene eller klasseregelverket som skipet skal være bygget etter, er oppfylt. Dette innebærer blant annet å sikre kvaliteten på sveisingen og overflatebehandlingen (coating) som er utført.

Til § 54. Forsterkning av skroget og bruk av doblingsplater

Første og andre ledd

Innholdet i § 54 første og andre ledd tilsvarer § 8 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Tredje ledd

Forslaget gir uttrykk for forvaltningspraksis for skip med største lengde 15 meter eller mer og gir en begrensning for når doblingsplater tillates. Direktoratet ser behov for å gjøre kravet gjeldende for alle skip som skal ha fartøyinstruks eller fartssertifikat.

Fjerde ledd

Forslaget i tredje ledd om at Sjøfartsdirektoratet eller godkjente foretak kan tillate doblingsplater ved midlertidige skrogreparasjoner innebærer at rederiet må søke om tillatelse hvis det er behov for en slik løsning. Sjøfartsdirektoratet har innvilget dispensasjoner for dette tidligere for skip med største lengde 15 meter eller mer. Muligheten for godkjente foretak til å gi slike tillatelser må ses i sammenheng med § 152.

Til § 55. Isforsterkning

Innholdet i § 55 første punktum tilsvarer § 9 første ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Her foreslår Sjøfartsdirektoratet en lemping i andre punktum sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 9 andre og tredje ledd. Forslaget må ses i sammenheng med at henvisningen til Nordisk Båt Standard for yrkesbåter under 15 meter 1990 ikke nevnes spesielt i den nye forskriften. Den foreslåtte endringen vil gi rederiet større mulighet til å benytte regler om isforsterkning fra valgte standard, jf. § 3 dersom standarden inneholder regler om isforsterkning.

Til § 56. Produksjonsforhold for skip bygget av støpte materialer

Innholdet i § 56 tilsvarer § 10 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 57. Anker- og fortøyningsutstyr

Første ledd

Innholdet i § 57 første ledd tilsvarer § 11 første ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Andre ledd

I andre ledd foreslår direktoratet en lemping sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 11 andre og tredje ledd. Regelen gir større mulighet for å benytte andre anerkjente standarder enn i dag. Dette må ses i sammenheng med at henvisningen i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 11 tredje ledd til Nordisk Båt Standard for yrkesbåter under 15 meter 1990 ikke nevnes særskilt. Dette innebærer at også fartøy med største lengde 15 meter eller mer kan ha anker- og fortøyningsutstyr i henhold til en anerkjent standard. Merk imidlertid at dette gjelder kun innenfor 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass, jf. tredje ledd.

Tredje ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår et særskilt krav for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass. Disse skipene må, uavhengig av ordlyden i andre ledd, velge regler fra et

anerkjent klasseselskap. Kravet om å følge klasseregelverk er en videreføring av § 11 andre ledd fastsatt i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, men grensen er flyttet til å gjelde en mindre gruppe fartøy enn i dag.

Fjerde ledd

For å ivareta sikkerheten om bord mener Sjøfartsdirektoratet at det er behov for å presisere i forskrift at ankerutstyr skal være arrangert slik at det alltid er klart til bruk. Det betyr at utstyret ikke kan stues vekk slik at det ikke er lett tilgjengelig.

Til § 58. Vanntett inndeling på lukket skip

Innholdet i § 58 tilsvarer § 21 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 59 Åpninger i vanntette skott på lukket skip

Innholdet i § 59 tilsvarer § 22 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 60. Åpninger i kollisjonsskott på lukket skip

Innholdet i § 60 tilsvarer § 23 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 61. Bevegelige deler som går gjennom skroget

Innholdet i § 61 tilsvarer § 24 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til kapittel 7 om dekksutstyr

Til § 62. Definisjoner

Det er foreslått en egen definisjonsbestemmelse innledningsvis i kapittelet. Dette er definisjoner som kun brukes i dette kapittelet.

Til § 63. Dekksutstyr

Første ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår her et generelt krav for å ivareta sikkerheten ved bruk av dekksutstyr. Forslaget må ses i sammenheng med de øvrige kravene for slep- og ankerhåndtering i §§ 64 til 81.

Andre ledd

Dersom sikten er hindret, tillater Sjøfartsdirektoratet bruk av kamera for å vise utstyret og selve operasjonen mens den pågår. På den måten kan bilder av selve operasjonen vises direkte.

Til § 64. Sikker sone

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet utvides til å omfatte mer enn ankerhåndteringsutstyr, jf. gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 15 andre ledd. Bestemmelsen må ses i sammenheng med forslaget i § 63 første ledd. Det skal være mulig å oppholde seg i en sikker sone i en gitt situasjon, og plasseringen av dekksutstyret vil påvirke hvor den sikre sonen befinner seg under ulike operasjoner.

Til § 65. Slepevinj eller slepekrok for skip som utfører slep

Første ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å ikke videreføre avgrensningen til fartsområde slik den følger av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 13.

Andre ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 13 tredje ledd første punktum, men å utelate formuleringen «[...] , også under dårlig værforhold».

Tredje ledd

Innholdet i tredje ledd tilsvarer § 13 tredje ledd andre punktum i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Fjerde ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår her en presisering av ordlyden sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 13 fjerde ledd. Forslaget samsvarer også med § 20, som blant annet viser til at forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 12 skal oppfylles.

Femte ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår i femte ledd krav som gjelder særskilt for skip som skal operere mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass. Disse skipene må, uavhengig av ordlyden i første ledd, ha slepevinj. Forslaget vil være en lemping sammenlignet med forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip, hvor det i § 20 stilles krav om slepevinj fra stor kystfart eller større.

Alternativet til slepevinj eller slepekrok i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 14 retter seg mot veldig få skip, og Sjøfartsdirektoratet vurderer at svært få benytter seg av denne bestemmelsen i dag. Direktoratet ser derfor ikke behov for å videreføre dette alternativet.

Til § 66. Utstyr for skip som utfører ankerhåndtering

Forslaget i § 66 er en omskriving til funksjonskrav som innebærer at flere komponenter omfattes enn de som i dag følger av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 15. Bakgrunnen for forslaget er at noe utstyr med samme faremoment i dag faller utenfor kravene i den uttømmende oppramsingen i § 15, men at også dette utstyret må reguleres.

Til § 67. Automatisk lydalarm

Sjøfartsdirektoratet foreslår å tilføye koblingsplatelås og annet utstyr med samme faremomenter som haikjeft og lukkede styrepinner, ettersom dette utstyret har samme funksjon som utstyret som reguleres i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 17. Avgrensning i fartsområde er ikke videreført.

Til § 68. Krav til nødutløsning

Første ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår at også utstyr som brukes i operasjoner med samme faremoment, reguleres i bestemmelsen. Det tas her høyde for at det kan komme andre operasjonsmønstre som ikke kun er koblet til ankerhåndtering. Fartsområdeavgrensningen som følger av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 16 første ledd foreslås ikke videreført.

Andre ledd

Innholdet i § 68 andre ledd tilsvarer § 16 andre ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, men hvor avgrensningen i fartsområde ikke videreføres. I bokstav e brukes WLL som forkortelse istedenfor SWL.

Tredje ledd

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet krav til nødutløsning for dekksutstyr som faller inn under § 65 og § 66. Når nødutløsningsmekanismen aktiveres, skal strekket i lina være borte i løpet av 10 sekunder. Hvis utstyret har brems for å hindre ukontrollert utspoling, skal likevel kravet knyttet til 10 sekunder ivaretas, hvor bremsekraften ikke kan overstige 20 % av slepekraften (BP). Dette innebærer at alle komponenter som vinsj, styrepinner, haikjeft og annet relevant utstyr er nødutløst i løpet av 10 sekunder.

Fjerde og femte ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kontroller som skal bekrefte og verifisere forhold som følger av RSV 9-2017 punkt 6, fastsettes som krav i § 68 fjerde og femte ledd.

Til § 69. Utforming av slepevinj og ankerhåndteringsvinsj

Sjøfartsdirektoratet foreslår her krav som samsvarer med MSC.1/Circ.1662 Guidelines for anchor handling winches og ISO 7365.

Til § 70 Dimensjonering av maksimal spenning under operasjon av slepevinj og ankerhåndteringsvinsj

Innholdet i § 70 tilsvarer deler av § 18 femte ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 71. Brems på slepevinsj

Sjøfartsdirektoratet foreslår her krav som samsvarer med ISO 7365, samtidig som innholdet i RSV 9-2017 tas inn i forskrift.

Til § 72. Brems på ankerhåndteringsvinsj

Innholdet er hentet fra RSV 9-2017, og samsvarer med ISO 7365.

Innholdet i fjerde ledd første punktum er hentet fra RSV 9-2017, med noen tilleggskrav som samsvarer med klasseregelverket (DNV Offshore service vessel med notasjon «Anchor handling/towing»).

Til § 73. Trommel og clutch på slepevinsj og ankerhåndteringsvinsj

I gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 18 femte ledd står det «dimensjonering og prøving». Clutch faller utenfor ordlyden. Sjøfartsdirektoratet foreslår nye krav som samsvarer med ISO 7365 og RSV 9-2017.

Tredje ledd

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet et nytt krav med innhold som tilsvarer kravet som står i forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretning på skip § 9 første ledd bokstav c og d. Det er hensiktsmessig med et slikt krav her for linen på trommelen for å opprettholde samme friksjonskraft. Tredje ledd andre punktum samsvarer med ISO 7365.

Fjerde ledd

I dag følger kravet i fjerde ledd av henvisningen i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 18 femte ledd, som viser til ISO 7365. Det foreslåtte kravet vil samsvare med 1983-versjonen av standarden.

Sjette ledd

Innholdet samsvarer med ISO 7365 hvor det stilles krav til at trommelkjernen skal ha diameter som er minimum 14 x designwires diameter.

Syvende ledd

Innholdet er hentet fra RSV 9-2017. Fibertau kan tåle betydelig mindre knekkradius enn det som følger av sjette ledd. Dersom det benyttes fibertau på trommelen i stedet for wire, skal tauets diameter likevel ikke være større enn 0,25 ganger diameteren på trommelkjernen. Tauleverandøren kan likevel ha andre krav til minimum diameter på trommelkjernen som ikke skal overskrides.

Niende ledd

Krav om dimensjonering av wire følger i dag av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 18 femte ledd.

Sjøfartsdirektoratet foreslår krav om 100 kN i første punktum, som vil samsvarer med ISO 7365. Ellers henvises det til relevant klasseregelverk.

Til § 74. Merking av slepevinsj og ankerhåndteringsvinsj

Forslaget i § 74 første ledd bokstav a til e samsvarer med ISO 7365, merking av WLL tilføyes.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at produsentens vurdering av WLL skal inngå i opplysningene.

Til § 75. Kontrollpanel med lastmonitor for slepevinsj og ankerhåndteringsvinsj

Sjøfartsdirektoratet foreslår her nye krav som i dag ikke dekkes av henvisningen til gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 18 femte ledd. Innholdet samsvarer med ISO 7365.

Tredje ledd

I tilfeller hvor vinsjen kan opereres fra andre steder enn broen, skal lastmonitoren være plassert der hvor utstyret kan opereres fra og i tillegg på bro.

Femte ledd

Innholdet er hentet fra RSV 9-2017. Gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 18 femte ledd andre setning medfører at vinsjen må være utstyrt med «tension control» hvis det skal benyttes wire med mindre MBS på trommelen enn designwire. Med «tension control» menes en funksjon som gir bruker mulighet til å justere vinsjens maksimale trekkraft i forhold til wirens bruddstyrke.

Til § 76. Nedjustering av vinsj

Bestemmelsen er basert på innholdet i RSV 9-2017. Vinsjen kan nedjusteres slik at vinsjen har en lavere maksimal trekkraft (SWL), som opprettholdes på flere lag. Vinsjens maksimale trekkraft skal ikke kunne endres av mannskapet om bord.

Til § 77. Dokumentasjon for slepevinsj og ankerhåndteringsvinsj

Innholdet er hentet fra RSV 9-2017, men er utdypet sammenlignet med rundskrivet.

Til § 78. Innhalingsutstyr

Sjøfartsdirektoratet foreslår her et nytt krav. Bruk av innhalingsutstyr, for eksempel nokk/capstan, innebærer stor risiko, og dette er utstyr med stort faremoment. Etter at gjeldende forskrift om mindre lasteskip trådte i kraft, har Sjøfartsdirektoratet mottatt jevnlig ulykkesrapporter på hendelser knyttet til innhalingsutstyr. Vi foreslår derfor i denne paragrafen minimumskrav til slikt utstyr, som tidligere har vært lite regulert.

Til § 79. Dimensjonering av dekksutstyr

Krav til dimensjonering av utstyr og arrangement ved sleping og ankerhåndteringsoperasjoner finnes i dag i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 18. Sjøfartsdirektoratet foreslår at disse kravene blir gjeldende for alle mindre lasteskip, uavhengig av fartsområde.

Til § 80. Alternative krav til dimensjonering

Sjøfartsdirektoratet foreslår at det åpnes for at vinsjen kan fundamenteres etter en anerkjent standard eller reglene til et anerkjent classeselskap. Dette er i tråd med eksisterende forvaltningspraksis. Alternative krav til fundamentering følger i dag av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 18 tredje ledd. Når alternative krav til dimensjonering kan følge av en anerkjent standard for vedkommende utstyr eller et anerkjent classeselskaps regler for samme, passer det ikke å videreføre ordlyden «[s]tandarden eller regelverket skal være tilpasset utstyret.»

Til § 81. Sertifikat for løst utstyr som brukes under sleping og ankerhåndtering

Sjøfartsdirektoratet foreslår en presisering om at sertifiseringen av løst utstyr må være i henhold til det tiltenkte bruksområdet for det aktuelle utstyret.

Til kapittel 8 om stabilitetsdokumentasjon

Til § 82. Godkjenning av stabilitetsopplysninger

Innholdet i § 82 tilsvarer § 26 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, men det presiseres i første ledd at stabilitetsopplysninger skal være godkjente. Det er Sjøfartsdirektoratet eller godkjente foretak som godkjenner stabilitetsberegningene som det skal opplyses om, og som skal veilede skipsføreren.

Til § 83. Stabilitetsopplysninger om bord

Første ledd

I første ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet til dels å videreføre gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 27 første ledd, men med en presisering om at stabilitetsplakaten skal utarbeides på skjema fra Sjøfartsdirektoratet.

Andre ledd

Forslaget i andre ledd er i tråd med dagens forvaltningspraksis og foreslås tatt med i forskriften for å etablere et tydelig dokumentasjonskrav når det gjelder krandiagrammer.

Fjerde ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å videreføre gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 31 tredje ledd siste punktum, og at slep og løfteoperasjoner i tillegg til ankerhåndtering omfattes.

Til § 84. Fastsetting av lettskipsdata

Første ledd

Innholdet i § 84 første ledd tilsvarer § 28 første ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Andre ledd

I andre ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet å endre dagens ordlyd «beregning» (gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 28 andre ledd) til «deplasementsmåling». Dette skyldes flere spørsmål til direktoratet om betydningen av «beregning». Med den nye ordlyden mener direktoratet at det blir tydeligere at det er en fysisk måling som skal utføres for å bestemme skipets vekt. «Deplasementsmåling» er et mer presist begrep.

Tredje ledd

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet en presisering sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 28 tredje ledd. Det skal ikke gå mer enn ti år mellom hver gang skipet gjennomfører en fysisk måling. Dette var intensjonen med dagens bestemmelse fra 2015, og den nye ordlyden skal tydeliggjøre dette kravet.

Fjerde ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår en lemping sammenlignet med dagens ordlyd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 28 fjerde ledd. Kravet innebærer at det kan gjøres små endringer i lettskipsvekt uten at det kreves nye beregninger.

Til § 85. Fastsetting av BP

Innholdet i § 85 tilsvarer § 29 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 86. Beregning av lastetilstander

Første til femte ledd

Innholdet i § 86 første til femte ledd tilsvarer § 30 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, unntatt andre ledd.

Sjette ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår en presisering av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 30 syvende ledd i tråd med direktoratets forvaltningspraksis. Det er tettheten i den flytende væsken som skipet er beregnet for å føre som skal benyttes, og ikke nødvendigvis tettheten til sjøvann, slik det står i dagens ordlyd.

Syvende ledd

Innholdet i § 86 syvende ledd tilsvarer § 30 åttende ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Åttende ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår her en alternativ mulighet i tråd med dagens forvaltningspraksis.

Niende ledd

Innholdet i § 86 niende ledd tilsvarer § 30 tiende ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 87. Beregning av lastetilstander for fri fylling eller sirkulasjon i brønn

Innholdet i § 87 tilsvarer § 30 femte ledd og § 30 sjette ledd i gjeldende forskrift for mindre lasteskip. Sjøfartsdirektoratet foreslår å ikke videreføre § 30 femte ledd bokstav d i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 88 Utarbeiding av tilleggstilstander for skip som skal slepe

Innholdet i § 88 tilsvarer § 31 første ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 89. Utarbeiding av tilleggstilstander for skip som skal utføre løfteoperasjoner

Innholdet i § 89 tilsvarer § 31 andre ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, men Sjøfartsdirektoratet foreslår en presisering av når tilleggsberegninger for løfteoperasjoner skal utarbeides.

Til § 90. Utarbeiding av tilleggstilstander for skip som skal utføre ankerhåndtering

I første ledd foreslås en presisering som innebærer krav om å utarbeide flere og mer spesifikke kondisjoner. Denne omskrivingen av § 31 tredje ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip vil etter direktoratets vurdering gjøre det enklere for næringen å forholde seg til kravet. Endringen kan ses i sammenheng med samme forskrift § 34 åttende ledd som krever grensekurver som viser KG_{maks} når skip sleper eller utfører ankerhåndtering. Vilkåret «ankerhåndtering» blir ikke videreført, jf. forslaget til ny § 93 åttende ledd. Endringsforslaget begrunnes med at det har vist seg vanskelig for en del godkjente stabilitetsberegningsprogrammer å oppfylle den eksisterende bestemmelsen på en tilfredsstillende måte.

Andre ledd

I andre ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet en lastekondisjon som viser at skipets stabilitet før ankerhåndteringsoperasjon starter er tilfredsstillende, dersom skipet må motballastere under ankerhåndtering.

Tredje ledd

Innholdet i tredje ledd tilsvarer § 30 tredje ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Fjerde ledd

Innholdet i fjerde ledd tilsvarer § 31 tredje ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 91. Utarbeiding av tilleggstilstander for skip som opererer i områder hvor det er fare for ising

Innholdet i § 91 tilsvarer § 32 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 92. Forutsetninger som skal gjelde ved beregning av lastetilstander

Innholdet i § 92 tilsvarer § 33 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, og forslaget i bokstav c punkt iii er i tråd med dagens forvaltningspraksis.

Til § 93. Beregning av stabilitetskurver

Første til tredje ledd

Innholdet i § 93 første til tredje ledd tilsvarer § 34 første til tredje ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Fjerde og syvende ledd

Innholdet i fjerde og syvende ledd tilsvarer § 34 fjerde og syvende ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Femte og sjette ledd

Innholdet i § 93 femte og sjette ledd tilsvarer § 34 femte og sjette ledd i gjeldende forskrift for mindre lasteskip.

Åttende ledd

I åttende ledd er ordlyden «eller utfører ankerhåndteringer» foreslått fjernet. Endringsforslaget må ses i sammenheng med § 90, hvor det nå, i stedet for den eksisterende bestemmelsen i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 34, kreves utarbeidelse av flere lastetilstander under ankerhåndtering.

Til kapittel 9 om stabilitetskriterier

Til § 94. Stabilitet

Første ledd

Direktoratet har her fått flere spørsmål om hva som menes med ordlyden i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 35 første ledd andre punktum, der det står at «slagside skal unngås». Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor en presisering i andre punktum for å klargjøre hva som menes med «slagside».

Andre og tredje ledd

Innholdet i § 94 andre og tredje ledd tilsvarer § 35 andre og tredje ledd i gjeldende forskrift for mindre lasteskip.

Til § 95. Stabilitet i intakt tilstand for lukket skip

Til første og andre ledd

Innholdet i § 95 første og andre ledd tilsvarer § 36 første og andre ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip

Tredje ledd

Gjeldende forskrift om mindre lasteskip retter seg hovedsakelig mot fartøy som opererer nært kysten. Endrede behov i næringen betyr at mindre lasteskip vil operere i områder som ikke er kystnære. Sammenlignet med skip som kun opererer langs kysten, foreslår derfor Sjøfartsdirektoratet at kravene til intaktstabilitet skjerpes for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent ankringsplass. Her foreslås et værkriterium gjennom henvisning til det internasjonale regelverket for intaktstabilitet (IS-koden), del A, kapittel 2.3.

Til § 96. Alternative krav til stabilitet for brønnfartøy med delvis fylt brønn

Sjøfartsdirektoratet foreslår her presisering av ordlyden «rolig sjø», jf. gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 40, som kan være uklar. Sjøfartsdirektoratet mener det vil være tydeligere å bruke uttrykket «innelukket farvann», som også samsvarer med tolkningen av den eksisterende ordlyden.

Til § 97 Stabilitet i intakt tilstand for åpne skip

Innholdet i § 97 tilsvarer § 37 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 98. Tilleggskrav til stabilitet for skip som skal slepe

Første til tredje ledd

Innholdet i § 98 tilsvarer § 38 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Fjerde ledd

I fjerde ledd åpner Sjøfartsdirektoratet for å bruke kravene i det internasjonale regelverket for intaktstabilitet 2008 (IS-koden) som et alternativ til kravene i andre og tredje ledd.

Til § 99. Tilleggskrav til stabilitet for skip med løfteinnretning og skip som skal utføre ankerhåndtering

Første ledd

Direktoratet foreslår en endring i første ledd. Kravene gjelder alle skip som har løfteinnretning om bord. Det er ikke slik at vurderingen bare skal være basert på bruken. Det var også intensjonen med kravet når det kom i 2015.

Andre ledd

Innholdet i § 99 tilsvarer § 39 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Tredje ledd

I tredje ledd foreslås en omskriving av eksisterende § 39 andre ledd for å tilpasse kriteriet til ordlyden i § 90 fjerde ledd. Vekt og tverrskips tyngdepunkt (TCG) av punktlasten nevnt i § 90 fjerde ledd inkluderes i deplasementet av skipet ved beregning av skipets rettende arm (GZ-kurven).

Fjerde ledd

Innholdet i § 99 tilsvarer § 39 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Femte ledd

I femte ledd foreslår direktoratet en presisering. Dersom skipet påføres kregende momenter av annet utstyr samtidig med bruk av kran eller vinsj, skal det totale momentet legges til grunn i beregningene.

Sjette ledd

Innholdet i § 99 tilsvarer § 39 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Syvende ledd

Syvende ledd er i tråd med Sjøfartsdirektoratets forvaltningspraksis. Informasjonen fra produsenten om ankerhåndteringsvinsjens maksimale trekkraft skal bidra til å trygge ankerhåndteringsoperasjoner.

Åttende ledd

I åttende ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet en presisering om hvordan konsekvensen av tap av kranlast skal vurderes.

Til kapittel 10 om lastelinje og fribord

Til § 100. Unntak for hurtiggående lettbygde skip

Kravene i dette kapittelet er ikke tilpasset hurtiggående fartøy. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at deler av dette kapittelet ikke skal gjelde for skip som er bygd etter regler for hurtiggående lettbygde skip fra anerkjent klasseselskap. Flere av kravene i dette kapittelet er hentet fra lastelinjekonvensjonen.

Til § 101. Fribord for lukket skip

Første og andre ledd

I første ledd foreslår direktoratet en lemping sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 41, slik at de ligner mer på reglene for skip med lengde (L) 24 meter eller mer.

Tredje ledd

I tredje ledd foreslår direktoratet en tydeliggjøring av baughøydekravet, som tidligere har vært innfortolket i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 7.

Til § 102. Påføring av nedlastingsmerker for lukket skip

Første ledd

Ettersom Sjøfartsdirektoratet foreslår å ikke videreføre henvisningen til Nordisk Båt Standard, vil kravet gjelde for alle lasteskip som omfattes av forskriften, uavhengig av størrelse. Skillet mellom skip over og under 15 meter foreslås fjernet. Sjøfartsdirektoratet vil lage et merkeskjema som skal brukes. Skip med nedlastingsmerke påført før ny forskrift om mindre lasteskip trer i kraft, vil ikke bli berørt.

Andre ledd

Direktoratet foreslår at skip som ikke fører last er unntatt fra første ledd. Sjøfartsdirektoratet har innvilget flere dispensasjoner for dette tidligere.

Til § 103. Fribord for åpne skip

Innholdet i § 103 tilsvarer § 43 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 104. Lenseportareal

For å sikre at alle norske lasteskip har minimumskrav til lenseportareal, foreslår Sjøfartsdirektoratet kravene i § 104.

Sjette ledd

Kravet som er foreslått i sjette ledd skal bidra til å øke sikkerheten for skip som seiler i større fartsområde enn Liten kystfart og mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass

Til § 105. Lysventiler og vindu

Her foreslås nye krav som innebærer at lysventiler plassert under fribordsdekk skal utstyres med innvendig hengslet vanntett blindlokk. Vinduer under fribordsdekket tillates ikke.

Ikke alle byggestandarder eller regler fra anerkjent klasseselskap som tillates brukt i dag, inneholder konkrete krav om blindlokk og lysventiler. Slik vil det fortsatt være, jf. forskriftsforslaget § 3. Sjøfartsdirektoratet mener derfor det er behov for å fastsette krav om dette. Tilleggskravene som er foreslått i fjerde ledd, skal bidra til å øke sikkerheten for skip som seiler utenfor fartsområdet Liten kystfart eller større fartsområde og mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass.

Til § 106. Ventilatorer

Forslaget i denne paragrafen er i tråd med Sjøfartsdirektoratets forvaltningspraksis. Maskinromsventilatorer skal ikke neddykkes før 40 grader, men det åpnes for at dette kravet kan fravikes under visse forutsetninger, jf. første ledd bokstav a til c. Katamaraner har i dag utfordringer med kravet på 40 grader, og de foreslåtte kravene er enklere og mer tilpassede for katamaraner.

Femte ledd

Hvis den valgte standarden eller reglene fra et anerkjent klasseselskap har strengere regler enn det som følger av § 106 første til tredje ledd, kan lempningen som det åpnes for i femte ledd brukes.

Til § 107. Lufterør

Forslaget i første ledd samsvarer med eksisterende forvaltningspraksis på området. Skip som opererer i utenriksfart, mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass, får krav om automatisk lukningsmiddel på lufterør, jf. paragrafens andre ledd.

Til § 108. Skanseledning og rekkverk

Første og andre ledd er i tråd med Sjøfartsdirektoratets forvaltningspraksis.

Tredje, fjerde og femte ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår at rekkverk og skanseledning på åpent dekk skal ha en minimumshøyde på 1 meter.

Sjette ledd

Forslaget er i hovedsak en videreføring av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 20 med videre henvisning til §§ 12, 13, 14 og 16 i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip. Ordlyden «[...] i fartsområde stor kystfart eller større [...]», jf. gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 20, er i forskriftsforslaget endret til «i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass».

Til § 109. Nedgang fra dekk til sjønivå

Sjøfartsdirektoratet har de siste årene gjennomført flere tiltak hvor det har vært økt fokus på mindre næringsfartøy. Dette er en fartøygruppe som har hatt betydelig vekst i antall, men som har hatt begrenset regulering når det gjelder krav til både personell og fartøy sammenlignet med større næringsfartøy. I perioden 17. oktober til 31. desember 2023 gjennomførte Sjøfartsdirektoratet en tilsynskampanje kalt «Sikker arbeidsbåt». Kampanjen hadde særlig fokus på å sikre et godt arbeidsmiljø, riktig kompetanse og sikker drift om bord på mindre lasteskip. Når det gjelder nedgang/trapp fra dekk til sjønivå, har direktoratet registrert flere eksempler på hendelser hvor personer om bord har falt i sjøen. For å ivareta sikkerheten til de som har sitt arbeid om bord, foreslår Sjøfartsdirektoratet derfor nye konkrete byggetekniske krav til utforming av nedgangen fra dekk til sjø. Første til fjerde ledd gjøres gjeldende for eksisterende skip, se her overgangsbestemmelsen som er foreslått i § 153 bokstav i punkt vi.

Til kapittel 11 om maskineri og elektrisk anlegg

Til § 110. Maskineri

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 44 første ledd er henvisningen til Nordisk Båt Standard fjernet, se her forklaring innledningsvis til § 3. Videre presiseres det i første ledd at maskineri som skal installeres om bord, skal være egnet for maritim bruk og beregnet for bruk i næring. Ordlyden «tilhørende

kontroll- og overvåkningssystemer» er tilføyd. Dette gir et mer presist krav sammenlignet med dagens formulering, hvor det etter oppramsingen står «og så videre».

Tredje ledd

I tredje ledd foreslås en tydeliggjøring av at fremdrifts- og styremaskineri, jf. bokstavene a og b, skal være typogodkjent for maritim bruk. Dette samsvarer med hva Sjøfartsdirektoratet krever allerede i dag.

Sjette ledd

I sjette ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet et nytt krav om at seglass om bord skal være konstruert for maritim bruk. Dette skal hindre bruk av løsninger som ikke egner seg for maritim bruk, og som ikke er godt nok beskyttet mot farlige situasjoner, slik som brann eller forurensning.

Gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 45 om kommunikasjon mellom bro og posisjon for nødstyring, foreslås videreført i § 20 andre ledd.

Til § 111. Elektrisk hovedkraftkilde

Første ledd

Her videreføres kravene i § 46 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, men begrepet «hovedgeneratorsett» er erstattet med «hovedkraftkilde» for å gjøre kravet mer teknologinøytralt.

Andre ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår et nytt krav som sammenfaller med anerkjente classeselskaps regelverk. Det er her innført som nytt krav, da det ikke nødvendigvis er inkludert i alle anerkjente standarder.

Tredje ledd

Her foreslår Sjøfartsdirektoratet krav som tydeliggjør hva som ikke er akseptabel bruk av den elektriske nødkraftkilden. Teksten er videre identisk med § 56 tredje ledd i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip.

Fjerde ledd

Tydeliggjøring av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 47 annet ledd om gjensidig uavhengighet mellom hovedkraft- og nødkraftanlegg. Ordlyden er videre identisk med § 56 fjerde ledd i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip.

Til § 112. Elektrisk nødkraftkilde

Paragrafen er en omskriving av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 47 for å tydeliggjøre og utdype kravene.

Sjette ledd

Kravet i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 47 fjerde ledd første punktum videreføres, men Sjøfartsdirektoratet foreslår et klart og målbart tidskrav på 45 sekunder.

Åttende ledd

Her videreføres del av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 47 femte ledd, men Sjøfartsdirektoratet foreslår samtidig en tydeliggjøring av plasseringskrav ved bruk av generator som nødkraftkilde.

Til § 113. Skip med elektrisk hovedkraftkilde fordelt på to uavhengige maskinrom

Innholdet i § 113 tilsvarer § 47 syvende ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 114. Overgangskilde

Første ledd

Innholdet i § 114 tilsvarer § 49 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip

Andre ledd

I bokstav e og f foreslås nye forbrukere som skal kunne motta elektrisk kraft fra overgangskilden. De foreslåtte forbrukerne i bokstav e kan åpne for andre løsninger og ny teknologi som omfatter forbrukerne nevnt i bokstav a til c. Det tas høyde for at det kan være ulike systemer om bord som kan være vesentlige og nødvendige i en nødssituasjon.

Forslaget i bokstav f må ses i sammenheng med at dette er utstyr som er påkrevd etter forskriftsforslaget kapittel 2 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler.

Til § 115. Nødkraftkildens kapasitet

Første ledd

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 48, foreslås nye forbrukere i første ledd bokstav a punkt iv, bokstav c og bokstav d. På dette området er dagens krav mangelfulle.

Andre ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår at skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautisk mil fra havn eller godkjent oppankringsplass skal ha nødkraftkilde som kan forsyne forbrukere nevnt i første ledd i 18 timer. Dette kravet er strengere enn gjeldende krav om tre timer uavhengig av hvor skipet opererer, og vil kreve økt batterikapasitet om bord sammenlignet med i dag.

Tredje ledd

Innholdet i § 115 tilsvarer § 48 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Fjerde ledd

Det foreslåtte kravet skal sikre at nødkraftkilden kan forsyne påkrevde forbrukere. Det må tas høyde for at det er kapasitet til alle forbrukere tilkoblet nødtavlen i en nødssituasjon, også forbrukere som ikke er nevnt i første ledd.

Til § 116. Elektrisk hoved- og nødbelysningsanlegg

Sjøfartsdirektoratets forslag innebærer et krav om uavhengighet mellom hoved- og nødbelysningsanlegg for å tydeliggjøre kravet i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 47 andre ledd. Kravet sammenfaller med anerkjente classeselskaps regelverk, men foreslås som et nytt krav da uavhengigheten mellom hoved- og nødbelysningsanlegg ikke nødvendigvis er inkludert i alle anerkjente standarder. Innholdet i bestemmelsen samsvarer med § 57 i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip.

Til § 117. Kraftforsyning til hovedalarm eller personvarslingsanlegg

Sjøfartsdirektoratet viderefører kravet i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 50 om kraftforsyning dersom utstyret er installert om bord og krever elektrisk kraft. Dette må ses i sammenheng med kapittel 3 om redningsredskaper.

Til kapittel 12 om brannsikring

Til § 118. Definisjoner

Sjøfartsdirektoratet foreslår å ta med en definisjon av «farlig last» i bokstav c for å gjøre det helt klart at med «farlig last» menes de lastene som reguleres i forskrift av 1. juli 2014 nr. 944 om farlig last på norske skip. I tillegg er det foreslått en definisjon av FRD 30 i bokstav d. De andre definisjonene i § 118 er innholdsmessig lik som i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 51.

Til § 119. Isolasjons- og innredningsmaterialer

Innholdet i § 119 tilsvarer § 52 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 120. Adgang til begrenset bruk av brennbare materialer

Innholdet i § 120 tilsvarer § 53 første ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 53 andre ledd videreføres ikke i den nye forskriften om mindre lasteskip. Sjøfartsdirektoratet vurderer at det ikke er sterke grunner til å ha et skarpt skille mellom skip med største lengde under eller over 15 meter på dette området. Dette innebærer at lasteskip med største lengde under 15 ikke lenger kan velge bort forskriftens generelle krav til brannsikre skiller i § 120. De får nå samme begrensede adgang til bruk av brennbare materialer som skip med største lengde 15 meter eller mer.

Til § 121. Brannsikre skiller

Første og tredje ledd

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 54 er det lagt til to nye romkategorier, «annet maskinrom» og «åpent dekk» i tabellen i tredje ledd.

Andre ledd

I gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 54 er det i dag ikke krav om brannisolasjon mot åpent dekk, jf. tabell 1, unntatt for maskinrom på skip bygget i kompositt eller aluminium, hvor skipssidene skal ha brannisolasjon, jf. andre ledd. Det har tidligere ikke vært angitt i forskrift hvilke minimumskrav som stilles for brannisolasjon av skipssidene. Forslaget i andre ledd er i tråd med Sjøfartsdirektoratets forvaltningspraksis på området og tydeliggjør krav til strukturell brannsikring av skipssiden.

Fjerde ledd

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 54 foreslår Sjøfartsdirektoratet å tilføye «garderobe» i oppramsingen i bokstav b. I bokstav c er arealbegrensningen på maling- og lagerrom fjernet, mens «vaskerom» er tilføyd i oppramsingen. Videre foreslår Sjøfartsdirektoratet å fjerne «komfyr» i oppramsingen av «pantry» i bokstav e. Det er videre gitt en beskrivelse av hva som inngår i «annet maskinrom» og «åpent dekk».

Femte ledd

I dagens forskrift om mindre lasteskip § 54 femte ledd gis skip med største lengde under 15 meter mulighet til å oppfylle kravene i Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter Y 14 punkt 3.3 som alternativ til kravene i bestemmelsens første til fjerde ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår å ikke videreføre denne muligheten i den nye forskriften, og for brannsikkerhet vil Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter ikke være «en annen anerkjent standard akseptert av Sjøfartsdirektoratet».

Til § 122

Innholdet i § 122 tilsvarer § 55 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 123. Arrangering av brannisolasjon

Innholdet i § 123 tilsvarer § 56 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 124. Åpninger og gjennomføringer i skott og dekk

Første ledd

Forslaget i første ledd siste punktum er i tråd med Sjøfartsdirektoratets forvaltningspraksis som innebærer at dører og luker i skiller fra det åpne dekket mot styrehus, innredning og korridor kan være av fiberforsterket polymer (FRP).

Andre ledd

Innholdet i § 124 tilsvarer § 57 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Tredje ledd

Innholdet i § 124 tilsvarer § 57 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Fjerde ledd

Innholdet i § 124 tilsvarer § 57 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Femte ledd

Innholdet i § 124 tilsvarende § 57 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Sjette ledd

For stålhyller som brukes for gjennomføring av ventilasjonskanaler foreslås et mer detaljert krav i sjette ledd sammenlignet med krav som følger av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 60 tredje ledd.

Til § 125. Trapper i innredning, arbeidsrom og kontrollstasjoner

Sammenlignet med § 58 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip foreslår Sjøfartsdirektoratet en presisering om i hvilke rom kravet gjelder, her i innredning, arbeidsrom og kontrollstasjoner.

Til § 126. Rømningsveier

Første ledd

Innholdet i § 12 tilsvarende § 59 første ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Andre ledd

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 59 andre ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet å tilføye «annet maskinrom enn maskinrom kategori A», og at «rom som bare entres unntaksvis» ikke omfattes.

Tredje ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår her en presisering av dagens ordlyd. Muligheten til å bruke vindu som rømningsvei gjelder ikke hvis det er krav om blindlokk for dette vinduet. Dette er viktig at det tas hensyn til dette i designfasen.

Fjerde ledd

Innholdet i § 126 tilsvarende § 59 fjerde ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Femte ledd

Innholdet i § 126 tilsvarende § 59 femte ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Sjette ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår å fjerne krav til sparkepanel. Videre foreslås det å tydeliggjøre aksepterte unntak for dører og luker som ikke åpnes i rømningsretning.

Syvende ledd

Innholdet i § 126 tilsvarende § 59 sjette ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Åttende ledd

I siste punktum foreslår direktoratet en presisering hvor det angis hvor stor lysåpningene skal være. Forslaget er i tråd med dagens forvaltningspraksis på området.

Niende ledd

Forslaget i andre punktum om avstanden er en tydeliggjøring av dagens ordlyd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 59 syvende ledd.

Tiende ledd

I tiende ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet en presisering i forskriften om at rømningsveier skal være tydelig merket.

Til § 127. Ventilasjonssystemer

Første ledd

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 60 første ledd vil kravet nå gjelde ventilasjonsåpninger til alle rom.

Andre ledd

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 61 første ledd er kravet om uavhengighet ikke videreført for bysse.

Til § 128. Arrangering av ventilasjonskanaler

Innholdet i § 128 tilsvarer § 60 andre og fjerde ledd og § 61 første andre ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 129. Materialer i rørsystemer

Innholdet i § 129 tilsvarer § 62 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 130. Brennoljetanker og rørsystemer

Innholdet i § 130 tilsvarer § 63 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 131. Varme- og fyringsanlegg

Første ledd

Innholdet i § 131 tilsvarer § 64 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Andre ledd

Innholdet i § 131 tilsvarer § 64 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Tredje ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår nytt krav i tredje ledd. Hvis det finnes dieselvarmer om bord, skal denne plasseres slik det kreves i bestemmelsen.

Til § 132. Lagring av brennbare stoffer

Innholdet i § 132 tilsvarer § 65 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 133. Branndeteksjon og brannalarm

Innholdet i § 133 tilsvarer § 66 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip, med en forenkling i første og sjetten ledd.

Til § 134. Brannpumper

Innholdet i § 134 tilsvarer § 67 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 135. Brannpumpekapasitet

Innholdet i § 135 tilsvarer § 68 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 136. Brannledninger

Innholdet i § 136 tilsvarer § 69 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 137. Hydranter

Innholdet i § 137 tilsvarer § 70 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 138. Slangeposter

Innholdet i § 138 tilsvarer § 71 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 139. Bærbare brannslukkingsapparater

Første til tredje ledd

Innholdet i § 139 tilsvarer i hovedsak § 72 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip

Fjerde ledd

I tabellen i fjerde ledd foreslår Sjøfartsdirektoratet å tilføye «annet maskinrom».

Sjette og syvende ledd

Innholdet i § 139 tilsvarer i hovedsak § 72 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Femte ledd

Sjøfartsdirektoratet har tidligere fått spørsmål om ett slokkingsapparat kan dekke flere rom.

Sjøfartsdirektoratets praksis i tilknytning til spørsmålet er foreslått tydeliggjort i femte ledd siste punktum.

Åttende ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår en lemping i åttende ledd. Det vil være tilstrekkelig med ett reserveapparat for skip med fem eller færre apparater.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å ikke videreføre gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 72 syvende ledd. Det er vår vurdering at dette kravet er utdatert.

Til § 140. Brannteppe

Innholdet i § 140 tilsvarer § 73 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 141. Fastmontert brannslukkingssystem i maskinrom kategori A og lasterom for farlig last

Innholdet i § 141 tilsvarer § 75 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 142. Fastmonterte brannslukkingssystemer mv.

Innholdet i § 142 tilsvarer § 74 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 143. Alternative løsninger for brannslukkingssystem i mindre maskinrom kategori A

Innholdet i § 143 tilsvarer § 76 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 144. Brannkontrollplan

Det foreslås nye krav i de tre siste punktumene. Paragrafens tredje punktum krever at brannkontrollplanen tydelig skal angi rom som inneholder utstyr og last som kan utgjøre brann- eller eksplosjonsfare. Fjerde punktum krever at brannkontrollplanen skal oppbevares i en værtett beholder som skal være plassert lett tilgjengelig for ekstern brannslukkingstjeneste. Femte punktum krever at tekstinnholdet i brannkontrollplanen skal være på arbeidsspråket om bord.

Til § 145. Vedlikehold

Årlig kontroll og service på brannslukkingsapparater følger av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 72 ellefte ledd. På bakgrunn av spørsmål som Sjøfartsdirektoratet mottar og som gjelder vedlikehold, kontroll og service brannslukkings- og annet brannteknisk utstyr, konstaterer vi at det er behov for tydeligere krav i forskriften når det gjelder vedlikehold og service av brannslukkingsapparater, men også for annet brannteknisk utstyr.

De nye kravene viser til retningslinjer tatt inn i vedlegg til vedtak truffet av IMOs organer.

Krav om rattmerking av relevant skipsutstyr følger av forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr. Det er følgelig ikke nødvendig å doble reguleringen av dette kravet. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at bestemmelsen om rattmerking som følger av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 78 ikke blir videreføre i den nye forskriften om mindre lasteskip.

Til kapittel 13 om generelle krav til tilsyn og kontroll

Til § 146. Meldeplikt

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 79 første og andre ledd foreslår direktoratet at «endret bruk» også blir meldepliktig. Dette kan være endringer som medfører nye krav og som kan medføre

tilsyn. Forslaget er i tråd med det skjemaet som rederiet i dag fyller ut, og Sjøfartsdirektoratet ser det som hensiktsmessig at dette reguleres i forskrift.

Til § 147. Innsending av dokumentasjon

Innholdet i § 147 tilsvarer § 80, unntatt femte ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

«Vedlegg I. Tegningslisten» i gjeldende forskrift om mindre lasteskip videreføres ikke. Når rederiet tar kontakt med Sjøfartsdirektoratet eller godkjente foretak, vil det få tilsendt en tegningsliste. Det er denne det vises til i første ledd.

Til § 148. Tilsyn under bygging, ombygging, endring eller omfattende reparasjoner

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 81 foreslår Sjøfartsdirektoratet at rederiet må bestille tilsyn også ved endringer av skip.

Kapittel 14 om tilsyn med skip som skal ha fartøyinstruks

Til § 149. Tilsyn for fartøyinstruks

Sjøfartsdirektoratet foreslår i denne omgang å ikke videreføre ordningen med egenkontroll som i dag følger av gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 83 fjerde ledd. Basert på erfaringer og tilbakemeldinger fra godkjente foretak ser direktoratet at ordningen, ikke fungerer slik den var tiltenkt. Vi er i prosess med å gjennomgå ordningen. Basert på den videre utviklingen av dette arbeidet vil vi på et senere tidspunkt komme tilbake til om egenkontroll kan være et kostnadseffektivt tiltak for å øke sikkerheten til sjøs.

Femte ledd

Sjøfartsdirektoratet foreslår her et krav om utvendig bunntilsyn, og at dette skal gjennomføres minst én gang innenfor en femårsperiode i dokk eller slipp.

Til § 150. Krav om å vise frem kontrollskjema utstedt av akseptert elektroforetak og sikkerhetssertifikat for radio for ikke-konvensjonsskip

Innholdet i § 150 tilsvarer § 84 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 151. Spesielle krav til kontroll av slepe- og ankerhåndteringsvinsjer, slepekroker og sikkerhetsutstyr for bruk under sleping og ankerhåndtering

Første ledd

Sammenlignet med gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 85 er «om bord» i første ledd fjernet. Sjøfartsdirektoratet har tidligere fått spørsmål om hvem som kan gjøre dette. Det følger av ordlyden at det er kvalifisert personell. Med «kvalifisert personell» menes personell som har fått opplæring av produsenten av utstyret til å gjennomføre slike kontroller, og som anses kompetent av rederiet.

Andre og tredje ledd

Innholdet i andre og tredje ledd tilsvarer § 85 andre og tredje ledd i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Fjerde ledd

Innholdet i fjerde ledd tilsvarer § 85 fjerde ledd første punktum i gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Direktoratet foreslår å ikke videreføre gjeldende forskrift om mindre lasteskip § 85 fjerde ledd siste punktum. Dersom det viser seg at vinsjen ikke fungerer slik den skal ved funksjonsprøving, vil det være naturlig å vurdere om det er behov for å demontere utstyret.

Til § 152. Kontroll ved endring, skade eller funksjonstap og utstedelse av fartstillatelse

Første ledd

Innholdet i § 152 tilsvarer § 87 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Andre ledd

Det åpnes her for at godkjente foretak, etter skriftlig søknad fra rederiet kan utstede fartstillatelse for enkeltreiser. Tilsvarende myndighet er overlatt godkjente foretak når det gjelder fiskefartøy med største lengde under 15 meter, se forskrift 22. november 2013 nr. 1404 om fiskefartøy med største lengde under 15 meter § 99 andre ledd.

Til kapittel 15 om krav til skip som har byggekontrakt inngått før (dd.mm.åååå) og som er levert ikke senere enn (dd.mm.åååå+1) (som vil være ikrafttredelsesdato+ett år.)

Til § 153. Skip som har byggekontrakt inngått før (dd.mm.åååå) og som er levert ikke senere enn (dd.mm.åååå+1) (som vil være ikrafttredelsesdato+ett år.)

Bestemmelsen angir hvilke krav i forskriften som gjelder for eksisterende skip.

I forskriftsutkastets § 9 foreslås hvilke krav som skal gjelde for skip som har byggekontrakt inngått før (ikrafttredelsesdato) og som er levert ikke senere enn ett år etter ikrafttredelsesdato.

Utgangspunktet vil være at et mindre lasteskip skal være utformet, bygd og utrustet iht. bestemmelsene som gjaldt for mindre norske lasteskip på byggetidspunktet for vedkommende skip. Endringer i relevante forskrifter etter byggetidspunktet med krav som gjelder for vedkommende mindre lasteskip skal også være oppfylt.

Vedkommende (eksisterende) lasteskip foreslås også å være bundet av bestemmelsene i ny forskrift om mindre lasteskip § 153, som lister opp hvilke kapitler eller paragrafer som gjelder for disse.

Merk at i § 153 fastsettes det krav som skal gjelde eksisterende skip. Kravene må ses i sammenheng med virkeområdene til de nevnte kapitlene og paragrafene som det henvises til. For eksempel, en bestemmelse som kun gjelder skip som har krav om fartøyinstruks, vil i tilfelle også kun gjelde for eksisterende skip som har krav om fartøyinstruks.

Overgangsbestemmelsen i paragraf 153 første ledd bokstav b er flyttet fra navigasjonsforskriften.

Tidspunktet for når kravene skal oppfylles er ellers nærmere omtalt under del I punkt 2.

Til kapittel 16 om avsluttende bestemmelser

Til § 154. Dispensasjon

Bestemmelsen gir Sjøfartsdirektoratet hjemmel til å fatte vedtak om dispensasjon fra forskriftens krav. For at dispensasjon skal kunne innvilges, må rederiet sende inn en skriftlig søknad som inneholder nødvendig informasjon og en begrunnelse som direktoratet kan vurdere. Det er søker som må vise at betingelsene for å få dispensasjon er oppfylt. Begrunnelsen må baseres på hensyn og interesser som de aktuelle kravene er ment å ivareta. Rederier som søker om dispensasjon etter § 154, har ikke krav på å få denne innvilget selv om vilkårene for dispensasjon er oppfylt. Utgangspunktet er at kravene i forskriften skal oppfylles. Dispensasjon kan kun gis i tilfeller der det finnes særlige grunner for det. Sjøfartsdirektoratet kan ikke gi dispensasjon fra kapittel 2 om navigasjon og navigasjonshjelpemidler dersom det strider mot krav i direktiv 2002/59/EF om trafikkovervåking- og trafikkinformasjonssystem for skipsfarten.

Første ledd

Det kan gis dispensasjon fra forskriftens krav dersom Sjøfartsdirektoratet finner det godtgjort at andre løsninger gir like god sikkerhet som forskriftens krav. Ved bruk av ny teknologi skal retningslinjene angitt i § 155 brukes.

Andre ledd

Sjøfartsdirektoratet kan gi dispensasjon fra ett eller flere krav i forskriften dersom kravet eller kravene i det særskilte tilfellet ikke har nevneverdig betydning for sikkerhetsnivået eller hvis kompenserende tiltak opprettholder sikkerhetsnivået.

Til § 155. Ny teknologi

Ved bruk av ny teknologi for å oppfylle forskriftens krav eller som grunnlag for dispensasjon må rederiet sende inn en skriftlig søknad til Sjøfartsdirektoratet. I andre ledd vises det til tre alternative prosesser som skal følges i saker med bruk av ny teknologi. Hvilke av de alternative retningslinjene som er aktuelle, vil avhenge av teknologien søknaden gjelder. Andre metoder eller retningslinjer kan også brukes etter avtale med Sjøfartsdirektoratet, jf. tredje ledd.

Til § 156. Bruk av likeverdig regelverk i en annen EØS-stat

Innholdet i § 156 tilsvarer § 5 i gjeldende forskrift om mindre lasteskip.

Til § 157. Ikrafttredelse

Forskriften vil tre i kraft straks etter fastsettelse. Gjeldende forskrift om mindre lasteskip vil bli opphevet samtidig.

Til § 158. Endringer i andre forskrifter

1. Endringer i navigasjonsforskriften

Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre virkeområdet til navigasjonsforskriften i § 1 første ledd bokstav a.

Endringen innebærer at lasteskip med lengde (L) 24 meter eller mer eller med bruttotonnasje 500 eller mer omfattes av forskriften. Lasteskip som ikke omfattes av virkeområdet slik det er foreslått endret i navigasjonsforskriften, skal følge kravene til navigasjon og navigasjonshjelpemidler i ny forskrift om mindre lasteskip.

Navigasjonsforskriftens vedlegg II oppheves, ettersom innholdet i disse kravene nå flyttes til forskriften som nå er på høring. De øvrige endringene som foreslås i navigasjonsforskriften, er av redaksjonell karakter.

2. Endringer i redningsforskriften

Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre virkeområdet til redningsforskriften i § 1 første ledd bokstav a. Endringen innebærer at lasteskip med lengde (L) 24 meter eller mer eller med bruttotonnasje 500 eller mer omfattes av forskriften. Lasteskip som ikke omfattes av virkeområdet slik det er foreslått endret i redningsforskriften, skal følge kravene til redningsredskaper som er foreslått i ny forskrift om mindre lasteskip kapittel 3.

I redningsforskriften § 3 første ledd foreslås et krav for lasteskip med bruttotonnasje under 200, og forslaget må ses i sammenheng med at grensen for kravet om hovedalarm, jf. § 32 i forslag til ny forskrift, fastsettes til å gjelde for lasteskip med største lengde 12 meter eller mer.

Sjøfartsdirektoratet foreslår en endring i § 6 om at bruttotonnasjekravet strykes, og at det bare stilles krav om MOB-båt for skip med lengde (L) 30 eller mer. Dette vil være en lemping sammenlignet med kravet i dag og i tråd med eksisterende forvaltningspraksis. De øvrige endringene som foreslås i forskriften er en konsekvens av det nye virkeområdet i forskriften.

3. Endringer i radioforskriften

Forskriften får nytt virkeområde i § 1 bokstav a for lasteskip. Når det spesifikt gjelder lasteskip, vil lasteskip med lengde (L) 24 meter eller mer eller med bruttotonnasje 300 eller mer bli omfattet av forskriften. Lasteskip som ikke omfattes av radioforskriften etter endringene i radioforskriftens virkeområde, skal følge kravene om radiokommunikasjon i ny forskrift om mindre lasteskip.

Innholdet i gjeldende radioforskrift § 3 endres. Når det gjelder radioforskriften § 3 bokstav c og d, ivaretas disse frekvensene ved at det kreves rattmerket utstyr og det følgelig ikke er nødvendig å videreføre innholdet i gjeldende bokstav c og d. Nytt innhold i § 3 bokstav a erstatter dagens § 3 bokstav a til c, bokstav b erstatter dagens § 3 bokstav f og den alternative løsningen i dagens § 3 andre ledd, mens bokstav c erstatter dagens § 3 bokstav g. Endringen som foreslås i § 3 a er en konsekvens av det nye virkeområdet i forskriften.

I § 4 endres overskriften, og innholdet i § 4 første ledd videreføres med en enklere formulering. I lys av radioforskriftens endrede virkeområde, tas § 4 andre ledd ikke med videre i forskriften.

4. Endring i sertifikatforskriften

Definisjonen av slep i § 32 andre ledd foreslås endret for å samsvare med definisjonen i ny forskriften om mindre lasteskip § 5 første ledd bokstav j.

5. Endring i 12-pax forskriften

Ettersom Sjøfartsdirektoratets forslag om ny forskrift tar sikte på at det skal være krav om fartssertifikat eller fartøysinstruks for skip som skal brukes til å overføre personer til anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs, vil det være behov for å endre virkeområde i 12 pax forskriften. Vi foreslår derfor at det tilføres et nytt tredje ledd bokstav c i § 1 som sier at forskriften ikke gjelder for fartøy som skal brukes til å overføre personer til anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs.

III. Administrative og økonomiske konsekvenser

Konsekvenser for næringen

De fleste bestemmelsene i forslaget viderefører gjeldende rett, men forslaget inneholder også enkelte nye krav samt noen lempinger. Samlet sett mener Sjøfartsdirektoratet at endringene som foreslås er bedre tilpasset denne fartøygruppen og at sjøsikkerheten vil økes som en følge av forslagene. Den samlede gevinsten som det nye forskriftsforslaget vil medføre antas å være større enn eventuelle kostnader som utløses.

Vi bemerker at de foreslåtte endringene i utstyrskravene, i tillegg til å utgjøre forpliktelser for rederiene, vil være førende for produsenter og leverandører av utstyr som skal plasseres om bord på skip. Dette gjelder særlig for dekksutstyr i kapittel 7.

I § 152 andre ledd åpnes det for at godkjente foretak kan utstede fartstillatelse. Kostnadene knyttet til dette vil være det vederlaget som godkjent foretak skal ha for behandlingen av søknaden, som vi antar vil medføre 1–2 timers arbeid. Sjøfartsdirektoratet behandler slike søknader i dag.

I den grad rederier har vist til bestemmelser i gjeldende regelverk i styrende dokumenter, vil forskriften medføre at rederiet må dekke kostnadene knyttet til å innarbeide de nye henvisningene som er relevante.

Nybygg

Konsekvensene av forskriftsforslaget for nye skip vil variere for de ulike fartøygruppene som omfattes. Det er vanskelig å anslå hva det faktisk vil koste å bygge et nytt skip etter de foreslåtte endringene sammenlignet med å bygge et tilsvarende skip i dag. Kostnadene vil ved nybygg avhenge av flere faktorer som kan variere mellom ulike rederier. I utgangspunktet vil de fleste av forslagene i kapitlene 6 til 12 kun gjelde for nybygg. Hvis kravene tas hensyn til i designfasen, antar direktoratet at endringene samlet sett ikke får negative økonomiske konsekvenser for næringen.

Når det gjelder tilleggskravene for skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass, kan dette gjøre det vanskeligere enn i dag å bygge et skip for innenriksfart og deretter endre fartsområdet til utenriksfart. Ved bygging av nytt skip bør rederiet altså vurdere mer nøye enn i dag hvilke områder fartøyet skal kunne operere i. Vår vurdering er imidlertid at skip i denne størrelseskategorien normalt opererer innenfor de angitte avgrensningene, som inkluderer innenfor 30 nautiske mil fra havn/godkjent oppankringsplass i utlandet, slik at denne endringen i praksis vil få begrensede konsekvenser for næringen.

Det vil sannsynligvis bli dyrere å bygge et fartøy som skal brukes for å støtte fornybar energiproduksjon til sjøs, da disse vil få krav om fartøysinstruks eller fartssertifikat.

Eksisterende skip

I Sjøfartsdirektoratets database er det, for lasteskip med lengde (L) under 24 meter, registrert 177 fartøy med fartssertifikat og 1187 med fartøysinstruks. Alle disse vil generelt omfattes av nye krav som er foreslått å gjelde for eksisterende skip. I tillegg kommer eksisterende fartøy med største lengde 8 meter eller mer, men under 15 meter som ikke har krav om fartøysinstruks i dag, og fartøy under 8 meter største lengde. Sjøfartsdirektoratet

har ikke nøyaktig oversikt over hvor mange dette er eller hva de brukes til, men de foreslåtte endringene for denne gruppen har relativt små konsekvenser, og i en del tilfeller er det tale om å gjøre kravene mindre strenge.

1. Skip som vil få krav om fartøyinstruks eller fartssertifikat (§ 2)

I § 2 første ledd bokstav b, d og e foreslår vi å innføre krav om fartøyinstruks for en del skip som i dag ikke har krav om fartøyinstruks etter gjeldende forskrift om mindre lasteskip. Endringene i bokstavene b og d vil ikke få nevneverdige konsekvenser for næringen. Skip som utfører ankerhåndtering i dag, utfører normalt også andre aktiviteter som medfører krav om fartøyinstruks. Det er videre kun i unntakstilfeller at et skip har installert løfteinnretning om bord som ikke skal brukes.

Skip som i dag brukes til overføring av personer mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs reguleres i dag av 12- pax forskriften. 12- pax forskriften vil få et unntak for skip, både under og over 15 meter, som brukes til overføring av personer mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs. Skip mellom 8 og 15 meter som blir brukt i slik aktivitet vil da få krav om fartøyinstruks, jf. § 2 bokstav e i forskriftsutkastet, mens skip med største lengde 15 meter eller mer, vil komme under kravet om fartssertifikat for lasteskip i sertifikatforskriften. Vi er ikke kjent med hvor mange fartøy dette gjelder, men i og med at det er tale om en ny næring, mener vi å ha grunnlag for å anta at det er tale om et svært begrenset antall fartøy.

Kostnaden for en førstegangsregistrering for å få fartøyinstruks vil variere avhengig av fartøyets størrelse og kompleksitet. For skip som skal førstegangssertifiseres vil kostnader knyttet til utarbeidelse av tegninger og stabilitetsberegninger komme i tillegg, dersom dette ikke er utarbeidet fra tidligere.

2. Globalt navigasjonssatellittsystem (GNSS) (§20)

Frem til 1. juli 2022 gjaldt kravet om rattmerket GNSS for lasteskip uansett størrelse og fartsområde. Fra og med 1. juli samme år ble kravet endret slik at det i innenriksfart kun gjaldt for lasteskip med største lengde 8 meter eller mer. Nå foreslår vi at kravet om GNSS igjen blir gjeldende for alle fartøy, men for fartøy under 8 meter største lengde uansett fartsområde vil det være mulig å bruke CE-merket globalt navigasjonssatellittsystem (GNSS), jf. § 20 åttende ledd. Sammen med § 21 tredje ledd bokstav b, hvor dette utstyret allerede er et alternativ som dekker kravet i § 20 åttende ledd, antar direktoratet at det vil være et fåtall som ikke allerede har kartplotter i dag med innebygd GNSS. Kun dersom et skip bruker kart og kartbord, vil GNSS måtte anskaffes separat. Ifølge en leverandør Sjøfartsdirektoratet har vært i kontakt med, koster en CE-merket GNSS ca. 1500 til 5000 kr.

Ved en inkurie ble det i tabellen i navigasjonsforskriften vedlegg II nr. 10 ikke satt inn riktig tegn, slik at man kunne få inntrykk av at kravet ikke skulle gjelde dersom fartøyet var nøyaktig 8 meter. Det fremgår derimot av RSR 11-2022 at kravet om GNSS var ment å gjelde for skip med største lengde 8 meter eller mer. Direktoratets praksis med denne bestemmelsen er også i tråd med dette. Direktoratet legger derfor til grunn at kravet om GNSS som nå foreslås kun er endret for fartøy med største lengde under 8 meter i innenriksfart, og ikke for fartøy som er nøyaktig 8 meter største lengde.

3. Kartmaskin med reservesystem (§ 21)

Kartmaskin med reservesystem godkjent av Sjøfartsdirektoratet vil også kunne brukes i utenriksfart. Videre vil CE-merket kartplotter kunne brukes som reservesystem for kartmaskin, for skip med største lengde under 12 meter. Endringene innebærer en lemping av dagens krav.

4. Hovedalarm (§ 32)

Forslaget vil ikke være et nytt krav for skip med største lengde 12 meter eller mer som har bruttotonnasje mindre enn 200, ettersom det allerede følger av forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene) regel 33. Sjøfartsdirektoratet legger derfor til grunn at forslaget i § 32 i utkastet til ny forskrift og i § 3 første ledd i redningsforskriften ikke vil medføre negative økonomiske konsekvenser for næringen.

5. Redningsdrakter, livbøyer, håndbluss, fallskjermlys og nødpakke i flåte (§ 33)

Det gis ikke lenger adgang til å ha redningsdrakter uten termisk isolering for lasteskip som ikke fører last i bulk og som kun seiler utenfor fartsområder nord for 30° N og sør for 30° S, det vil si kun i tropiske farvann. Det antas at forslaget ikke vil få nevneverdige konsekvenser for næringen, da det antas at det er svært få, om noen, fartøy omfattet av forskriften, som ville kunne bruke unntaket.

Kravene til antall livbøyer, håndbluss og fallskjermlys lempes. Kravet til antall livbøyer for fartøy med bruttotonnasje 300 eller mer foreslås redusert fra 5 til 3. For skip med største lengde under 8 meter og for skip med største lengde 8 meter eller mer i fartsområde 3 eller større foreslår vi å redusere kravet til antall håndbluss fra seks til tre. For skip med største lengde 8 meter eller mer i fartsområde 3 eller større foreslår vi å redusere kravet til antall fallskjermlys fra seks til tre. Det gis videre adgang til å bruke SOLAS B-PACK i flåtekonteiner i stedet for SOLAS A-PACK.

6. Radiokommunikasjonsutstyr (kapittel 4)

Kravene til radiokommunikasjonsutstyr for skip med bruttotonnasje under 300 vil bli mindre omfattende enn dagens krav.

7. Skip hvor personer om bord skal overføres mellom skipet og anlegg eller installasjoner for fornybar energiproduksjon til sjøs (kapittel 5)

Det antas at kostnaden hovedsakelig vil være knyttet til å lage en prosedyre for overføring av personer til sjøs. For rederier som ikke allerede har en 360° lyskaster, vil det også være nødvendig å anskaffe dette. Prisen for en slik lyskaster starter på ca. 2000 kroner.

8. Utstyr for skip som utfører ankerhåndtering (§ 66)

Sjøfartsdirektoratet antar at de som driver med ankerhåndteringsoperasjoner i dag har om bord utstyr som tilfredsstiller det nødvendige sikkerhetsnivået, og at innføringen av kravet vil medføre minimale eller ingen konsekvenser.

9. Nedjustering av vinsj (§ 76)

Det antas at nedjustering og programmering av vinsj allerede i dag utføres av produsenten, slik at forslaget ikke vil medføre økte kostnader.

10. Innhalingsutstyr (§ 78)

Det antas at de foreslåtte kravene for innhalingsutstyr er standard allerede i dag, og at eventuelle ekstra kostnader knyttet til disse kravene derfor vil være små.

11. Lenseportareal (§ 104)

Når det gjelder forslaget i § 104, anslår Sjøfartsdirektoratet at det vil medføre minimale kostnader for næringen å oppfylle kravet. Dersom fartøyet ikke er i henhold til forslaget vil det måtte lages flere åpninger i skansekledningen til fartøyet slik at vannet kan renne ut.

12. Skansekledning og rekkverk (§ 108)

Vi antar at det vil være få eller ingen konsekvenser for næringen da vi legger til grunn at de fleste fartøyene oppfyller forslaget allerede.

13. Nedgang fra dekk til sjønivå (§ 109)

Det antas at eventuelle kostnader hovedsakelig vil være knyttet til installasjon av en hengslet port eller et hengslet rekkverk og en håndløper i selve nedgangen, for skip som ikke allerede har dette. Vårt inntrykk er imidlertid at de fleste skip med nedgang fra dekk til sjønivå oppfyller de foreslåtte kravene i denne paragrafen.

14. Bærbare brannslukkingsapparater (§§ 139 og 145)

Endringene forskriftsfester dagens praksis og er i samsvar med veiledning som gis i dag.

15. Tilsyn med skip som skal ha fartøyinstruks (§§ 149 til 152 første ledd)

I §§ 149 til 152 små endringer knyttet til tilsynsordningen som antas å ha minimale eller ingen økonomiske konsekvenser sammenlignet med dagens praksis.

16. Skip som skal operere i utenriksfart mer enn 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass. Forslagene i §§ 57 tredje ledd, 65 femte ledd, 95 tredje ledd, 104 sjette ledd, 105 fjerde ledd, 107 andre ledd, 108 sjette ledd og 115 andre ledd vil gjelde for eksisterende skip som skal endre fartsområde til et høyere fartsområde på eller etter ikrafttredelse av den nye forskriften. Endringen griper altså ikke inn i eksisterende drift. Dersom skipet øker fartsområde, men ikke skal operere utenfor 30 nautiske mil fra havn eller godkjent oppankringsplass, vil det imidlertid bli satt en operasjonsbegrensning i sertifikatet.

Konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet og godkjente foretak

De økonomiske konsekvensene for det offentlige anses å være mindre omfattende.

Det vil bli ført tilsyn slik som i dag. Kontroll med fartøy som skal ha fartøyinstruks er det godkjente foretak som gjør på vegne av Sjøfartsdirektoratet. For de som ikke skal ha fartøyinstruks vil Sjøfartsdirektoratet ha mulighet til uanmeldt tilsyn, slik som i dag.

Direktoratet legger til grunn at ettersom regelverket nå blir lettere tilgjengelig og at det blir enklere for næringen å finne frem til gjeldende krav forventer direktoratet at vi på sikt vil få færre henvendelser om hvilke krav og forståelsen av disse for de ulike lasteskipene.

Den nye forskriften vil medføre flere kontrolloppgaver for godkjente foretak, spesielt i forbindelse med behandling av fartstillatelser og fordi kravet om fartøysinstruks vil gjelde for flere fartøy. Dette kan føre til en viss økning i kontrollomfanget for godkjente foretak, avhengig av hvor mange skip under 15 meter som i dag fører inntil 12 passasjerer til anlegg eller installasjoner for fornybar energi, samt i hvilken grad denne aktiviteten vil øke fremover.

Sjøfartsdirektoratet utarbeider styrende dokumenter for godkjente foretak. Dette er dokumenter som godkjente foretak bruker i forbindelse med sertifisering av fartøy og ved rapportering til Sjøfartsdirektoratet, inkludert fartøyinstruks og kontrollskjema. Det vil være behov for å oppdatere flere av disse dokumentene.

Endringene som foreslås, vil også nødvendiggjøre en gjennomgang og oppdatering av Sjøfartsdirektoratets egne sjekklister og prosedyrer. Alle skjema må gjennomgå og oppdateres. For Sjøfartsdirektoratet medfører endringen opplæring av personell som skal følge opp forskriftsforslagene.

Muligheten for godkjente foretak til å utstede fartstillatelse etter § 152 andre ledd vil redusere ressursbruken for det offentlige.

Det er også mulig det vil oppstå større behov for veiledning om regelverket i en periode. Det kan medføre ekstra arbeidsmengde for Sjøfartsdirektoratet, som må avsette ressurser til dette.

Med hilsen

Alf Tore Sørheim
konstituert sjøfartsdirektør

Linda Bruås
avdelingsdirektør

Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har derfor ikke håndskrevne signaturer

C.c.

Nærings- og fiskeridepartementet

Vedlegg:

- 1) Utkast til forskrift om bygging, utrustning og tilsyn av mindre lasteskip
- 2) Forskriftsspeil
- 3) Høringsinstanser