



Se vedlagte høringsliste

## Høring om forslag til ny forskrift om bygging og tilsyn for mindre lasteskip

Sjøfartsdirektoratet sender med dette følgende dokumenter på høring, jf. forvaltningsloven § 37:

- Forslag til ny forskrift dd. måned 2014 om bygging og tilsyn for mindre lasteskip
- Forslag til forskrift om endring i forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m
- Forslag til forskrift om endring i forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74)
- Forslag til forskrift om endring i forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere
- Forslag til forskrift om endring i forskrift om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. som foretas i henhold til skipssikkerhetsloven mv. og forskrift om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet

Høringen sendes til mottakerne angitt i vedlagte høringsliste og legges ut på vår hjemmeside [www.sjofatsdir.no](http://www.sjofatsdir.no)

Høringsuttalelser kan sendes Sjøfartsdirektoratet på e-postadresse [postmottak@sjofatsdir.no](mailto:postmottak@sjofatsdir.no) eller som brev til Sjøfartsdirektoratet, pb. 2222, 5509 Haugesund.

Høringsfrist er satt til 2. oktober 2013.

Eventuelle spørsmål kan rettes til Sjøfartsdirektoratets underavdeling for lasteskip ved Anders Mathisen (stabilitet og lastelinje), Raymond Lone (maskin og elektro), Kim Are Paulsen (brann) eller Mona Kristensen (koordinator og jurist) på telefon 52 74 50 00.

### Bakgrunn

Bakgrunnen for forslaget er at eksisterende regelverk på flere områder er mangelfullt og bærer preg av å være gammelt og lite tilgjengelig. «Nytt regelverk for fartøy under 24 meter» er derfor et av punktene i Sjøfartsdirektoratets strategiplan for 2012-2015.

Forslaget gjelder «lasteskip» og omfatter blant annet losbåter, redningsस्कøyter, mindre slepebåter, havbruksbåter, mindre brønnfartøy og mindre fraktestartøy. Også andre fartøy i næring, som ikke kun opererer som passasjerskip, fiske- og fangstfartøy eller lekter, med lengde (L) under 24 meter omfattes. Antall fartøy i kategorien «lasteskip» som seiler i dag med lengde (L) under 24 meter er usikkert, men flåten antas å være



mellom 1000 og 1200 aktive fartøy. En stor andel (ca 4-500) av fartøyene er knyttet til havbruksnæring. De fleste av fartøyene (over 80 %) er mindre enn 15 meter.

Samtidig med fastsettelsen av ny strategiplan mottok Sjøfartsdirektoratet innspill fra et forskningsprosjekt kalt «Servicefartøy 2010». Et industrikonsortium i samarbeid med SINTEF står bak prosjektet, som er støttet av Forskningsrådet. Hovedmålet var å bidra til utvikling av fremtidens servicefartøy i havbruksnæringen. Konsortiet bak innspillet pekte på at gjeldende regelverk for arbeidsfartøy i havbruksnæringen ikke står i forhold til næringens utfordringer og behov. De pekte på at til tross for at næringen har utviklet seg mot større oppdrettskonesjoner og lokalisering i mer værharde farvann, har båtene som benyttes i hovedsak forblitt under 15 meter. Flere tilfeller av kantringer og skader som følge av tunge løft er klare signaler på at disse båtene ikke lenger er dimensjonert til å betjene havbruksnæringen sikkert og effektivt. Sjøfartsdirektoratet har tatt innspillet med i det videre arbeidet og har, blant annet, sett på kriterier som vil avstemme vinsjenes og kranenes kapasiteter opp mot fartøyenes størrelser og egenskaper.

Havbruksnæringen er en betydelig aktør som vil bli berørt av den nye forskriften. De fleste arbeids- og servicebåtene som næringen benytter i dag er under 15 meter. Grunnen til dette er gjerne at det kreves personlige sertifikater for å betjene fartøyer som er større enn dette, samtidig som det gjeldende kravet til fartøygodkjenning trer inn ved 15 meter. En sentral forskrift som byggeforskriften<sup>1</sup> gjelder for eksempel fartøy med 15 meter største lengde og over. Som del av prosessen bak arbeidet med forskriften har Sjøfartsdirektoratet vært på to ekskursionsjoner etter invitasjon fra havbruksnæringen, henholdsvis til Hjelmeland og Trøndelagskysten.

Direktoratet inviterte også til dialogmøte med næringen 21. mars 2012 ved hovedkontoret i Haugesund. Formålet var å samle flest mulig aktører, også utenfor havbruksnæringen, som ville bli berørt av den nye forskriften, for å samle nyttige innspill og få til diskusjon. Samtidig presenterte vi et omriss av det regelverket direktoratet så for seg for denne gruppen skip. Deltagelsen på dialogmøtet var variert og inkluderte blant annet rederier, båtbyggere, konsulenter, forsikringsbransjen, Kystverket og utstyrsleverandører. Som en oppfølging etter dialogmøtet i mars 2012 gjorde direktoratet en ekstra uformell høring sommeren 2012 blant deltagerne i dialogmøtet samt andre som hadde meldt sin interesse. Det samlede inntrykket som Sjøfartsdirektoratet sitter igjen med er et klart behov for bedre regulering og like rammevilkår på området.

### **Utkast til forskrift om bygging og tilsyn for mindre lasteskip**

Den nye forskriften regulerer områdene konstruksjon og styrke, vannrett integritet, lastelinjeforhold, stabilitet, fribord, maskineri, elektriske anlegg og brann. I tillegg har forskriften bestemmelser om periodisk tilsyn. Selv om forskriften er ny vil det ikke nødvendigvis si at innholdet er nytt eller ukjent, da de nye bestemmelsene nesten uten unntak er basert på eksisterende regelverk eller anerkjente standarder.

Planlagt ikrafttredelse for forskriften er 1. januar 2014 og forskriften gjelder i hovedsak alle skip kjølstрукket fra og med denne datoen og senere. De deler av forskriften som skal gjelde for skip kjølstрукket før 1. januar 2014 er beskrevet i utkastets kapittel 13, og foreslått innføring er 1. januar 2015 for skip bygget før 1. januar 1990 og 1. januar 2016 for skip bygget 1. januar 1990 eller senere.

#### *Virkeområde*

Første kapittel samler en del generelle bestemmelser, herunder om virkeområdet. Forskriften omfatter ikke lektere, hjelpefartøy som opererer sammen med sitt moderfartøy eller skip som fører 12 eller færre passasjerer i samsvar med forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv.

Fritidsfartøy heller ikke er omfattet av forslaget. Vi har ikke ansett det som nødvendig å presisere dette da fritidsfartøy ikke driver næringsvirksomhet og forskriften kun er hjemlet i skipssikkerhetsloven som ikke gjelder for fritidsfartøy under 24 meter<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere

<sup>2</sup> Skipssikkerhetsloven § 2 første ledd

Paragraf 2 inneholder generelle bestemmelser om eksisterende skip, det vil si skip kjølstрукket før ikrafttredelse av den nye forskriften. Vi har valgt å samle de konkrete bestemmelsene om hvilke deler av den nye forskriften som skal gjelde eksisterende skip i kapittel 13, fremfor å angi dette fortløpende i de enkelte bestemmelsene, da vi håper at dette kan gi bedre oversikt. Direktoratet har ellers anvendt prinsipper for eksisterende skip som vi antar er kjent fra før.

#### *Sikkerhetsstyringssystem*

Det har tidligere vært forespeilet at forskriften ville inneholde krav om sikkerhetsstyringssystem. Sjøfartsdirektoratet har imidlertid kommet til at reglene om sikkerhetsstyringssystem passer bedre i en generell forskrift om dette, og vil foreslå nærmere regler om dette på et senere tidspunkt.

#### *Konstruksjon og vanntett integritet*

Når det gjelder konstruksjon og vanntett integritet åpnes det for at fartøy på 15 meter og over kan bygges i samsvar med DNV Standard for Certification No. 2.21 Craft som alternativ til byggeforskriften. Fartøy under 15 meter kan bygges i samsvar med Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter eller DNV Standard for Certification No. 2.21 Craft. Når det gjelder sleping vil både eksisterende og nye fartøy under 15 meter få krav om å ha slepe- og ankerhåndteringsarrangement tilsvarende fartøy på 15 meter og over hvis disse skal slepe eller utføre ankerhåndteringsoperasjoner. Krav til anker- og fortøyningsutrustning er også nytt for fartøy under 15 meter og vil gjelde både nye og eksisterende skip.

#### *Lastelinjeforhold*

Når det gjelder lastelinjeforhold har vi vist til Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter for lukkede fartøy med største lengde under 15 meter og for alle åpne fartøy. Kravene til fartøy med største lengde 15 meter og over er basert på DNV Standard for Certification No. 2.21 Craft, dagens krav til fiskefartøy med tilsvarende størrelse og dagens byggeforskrift.

#### *Stabilitet*

Både nye og eksisterende fartøy skal ha stabilitetsmanual om bord. Formålet med manualen er å beskrive fartøyets begrensninger knyttet til last, utstyr og operasjoner. Særlig vil man sette fokus på operasjoner som innebærer sleping, løft og ankerhåndtering.

De generelle stabilitetskriteriene i byggeforskriften, som i dag gjelder for fartøy på 50 bruttotonn og over, er gjort gjeldende for fartøy ned til 8 meter. Slepekriteriene som tidligere kun gjaldt fartøy med største lengde 15 meter og over får nå også anvendelse for mindre fartøy. Når det gjelder kranløft har vi sett hen til reglene som gjelder i Storbritannia for denne typen skip.

#### *Fribord*

Fartøy som benyttes til føring av last skal påføres lastemerke som angir minimumsfribord. Dette vil gjelde både nye og eksisterende fartøy. Minimumsfribord er basert på DNV Standard for Certification No. 2.21 Craft og Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter. Kravet til minimum baughøyde vil gjelde kun nye fartøy og er det samme som kreves for fiskefartøy.

#### *Maskineri og elektrisk*

Når det gjelder maskineri viser vi generelt til DNV Standard for Certification No. 2.21 Craft for alle fartøy under 24 meter (L), men vi vil fortsatt kreve typegodkjenning for maskineri med en kapasitet på 100 kW og over, og innfører dette kravet også for fartøy under 15 meter. Når det gjelder utførelsen av elektriske anlegg gjelder forskrifter fastsatt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). I tillegg foreslås det at også fartøy under 15 meter skal følge funksjonskravene til elektriske anlegg som i dag fremgår av byggeforskriften<sup>1</sup>.

#### *Brann*

Dagens brannkrav anses som mangelfulle. Noen krav vil bli videreført, men vil bli supplert med krav hentet fra DNV Standard for Certification No. 2.21 Craft, IACS<sup>3</sup> Recommendation 99, Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter

---

<sup>3</sup> International Association of Classification Societies Ltd.

under 15 meter, Sjø sikkerhetskonvensjonen (SOLAS)<sup>4</sup> og dagens regelverk for fiskefartøy. De største forskjellene fra i dag vil være en oppgradering av kravene til brannisolering og brannintegritet, samt at det vil bli krav til fast slukkesystem i maskinrom. Kun krav relatert til løst utstyr vil bli gjort gjeldende for eksisterende fartøy. Det er planlagt å oppgradere brannkravene også for større skip, inn til videre vil brannkravene i denne forskriften være noe strengere enn de som i dag gjelder for fartøy på 24m (L) og over.

#### *Om formuleringen «skal normalt» i konstruksjonsstandardene*

Konstruksjonsstandardene bruker i noen tilfeller formuleringen «skal normalt». I forhold til den nye forskriften betyr dette at den aktuelle regelens intensjon skal oppfylles gjennom å oppfylle kravet i standarden. I unntakstilfeller kan man vise at hensikten med kravet likevel blir oppfylt gjennom en annen løsning. Dersom man ønsker å søke om å få bruke en annen løsning skal dette begrunnes, og det skal dokumenteres at formålet med kravet likevel blir ivarettatt. Det vises her til bestemmelsen om kompensierende tiltak som ivaretar forskriftens sikkerhetsnivå i forskriftsutkastets § 86 første ledd bokstav b. Dersom formålet med kravet ikke kan oppfylles må det søkes om unntak etter samme ledd bokstav a.

#### *Andre byggestandarder*

Det er adgang til å søke om å benytte andre anerkjente standarder enn de som er nevnt i forskriften. Søknad om dette må sendes inn i samsvar med forskriftens unntaksbestemmelse i § 86. Det må da dokumenteres at den alternative standarden holder samme sikkerhetsnivå som forskriften, og det kan settes særskilte vilkår.

#### **Tilsyn**

Fartøy som i dag ikke er underlagt periodisk kontroll vil i forskriftsutkastet få krav om det. I dag er fartøy med bruttotonnasje på 50 eller mer eller med lengde (L) 24 meter og over underlagt slikt periodisk tilsyn. Lasteskip med største lengde 15 meter og over, men med bruttotonnasje under 50, er i dag kun gjenstand for en førstegangsbesiktelse, mens Sjøfartsdirektoratet ikke har noe fast tilsyn med lasteskip som er mindre.<sup>5</sup>

Planen er at tilsynet med lasteskip med største lengde fra 8 til 15 meter skal utføres av foretak godkjent av Sjøfartsdirektoratet etter samme modell som i dag gjelder for fiskefartøy<sup>6</sup> fra 10,67 til 15 meter. En slik ordning ble opprinnelig foreslått også for fiskefartøy ned til 9 meter. Basert på tilbakemeldinger fra fiskerinæringen og nærmere vurdering fra direktoratets side når det gjelder denne fartøykategorien er det opprinnelige forslaget imidlertid endret slik at annenhver periodisk forenklet kontroll har blitt byttet ut med en mellomliggende egenkontroll for fiskefartøy fra 9 til 10,67 meter.<sup>7</sup> For fiskefartøy fra 8 til 9 meter er det foreslått at fartøyinstruksen skal baseres på en fullstendig førstegangs kontroll ved godkjent foretak og akseptert elektroforetak, mens senere kontroller kan være egenkontroller som skal rapporteres til direktoratet.

Sjøfartsdirektoratet foreslår likevel kontrollintervaller på 30 måneder ved godkjent foretak for lasteskip. Et skille ved 10,67 meter har en historisk bakgrunn for fiskefartøy og er uansett ikke aktuelt for lasteskip. I utgangspunktet ønsker altså Sjøfartsdirektoratet å behandle lasteskip fra 8 til 15 meter likt i denne sammenhengen, men er åpne for tilbakemeldinger på dette, da det er mange forhold, både driftsmessige og økonomiske, som skiller de to næringene. Det nevnes ellers at i løpet av en periode på fem år vil dette medføre at det for kategorien fartøy fra 9 til 10,67 meter skal utføres en forenklet periodisk kontroll ved godkjent foretak på lasteskip to ganger, i stedet for en gang for fiskefartøy. I løpet av disse fem årene vil det medføre en besparelse på mellom 7000 og 10000 kroner<sup>8</sup>, det vil si inntil 2000 kroner i året, for fiskefartøy.

Direktoratet har på forespørsel fått tilbakemeldinger fra dagens godkjente foretak som gir grunn til å anta at mange av disse har kapasitet til og er interesserte i å utvide godkjenningen sin til også å gjelde lasteskip.

<sup>4</sup> Den internasjonale konvensjon om sikkerhet for menneskeliv til sjøs 1974

<sup>5</sup> Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.

<sup>6</sup> Se vedlagte utkast og [www.yrkesfisker.no](http://www.yrkesfisker.no)

<sup>7</sup> Se [www.sdir.no](http://www.sdir.no) Forskriften ble sendt på høring 18. mars 2011, et revidert utkast ble sendt på høring 10. oktober 2012 med høringsfrist 4. januar 2013. For fiskefartøy med største lengde mellom 8 og 9 meter er det foreslått fullstendig kontroll ved godkjent foretak og akseptert elektroforetak med senere egenkontroll hver 30. måned som skal rapporteres til Sjøfartsdirektoratet.

<sup>8</sup> Antydnet pris for periodisk forenklet kontroll ved godkjent foretak.

Samtidig er det åpent også for andre å søke om å bli godkjent. Interesserte kan foreløpig innhente opplysninger om søkeprosessen, slik den også vil foregå for lasteskip, på nettsiden [www.yrkesfisker.no](http://www.yrkesfisker.no)

I første omgang vil det være fartøygruppen fra og med 8 meter og opp til 15 meter som er foreslått underlagt kontroll av godkjente foretak. Fartøy fra og med 15 meter og opp til bruttotonnasje 50, som i dag kun skal ha førstegangsbesiktelse, er foreslått underlagt samme kontrollsystem som lasteskip med bruttotonnasje 50 og over. Denne kontrollen vil utføres av Sjøfartsdirektoratet.

For eksisterende skip er det foreslått at kravet om fartøyinstruks eller fartssertifikat skal gjelde fra 1. januar 2015, for skip kjølsturket før 1. januar 1990, og fra 1. januar 2016, for skip kjølsturket 1. januar 1990 eller senere.

På sikt er det ønskelig at også fartøy på 15 meter og over, men under 24 meter (L) skal få utført kontroll hos godkjente foretak, men vi ønsker å gjøre endringen skrittvis og foreta en evaluering basert på erfaringer med de minste fartøyene.

Kontrollen hos godkjent foretak vil ellers også omfatte forhold som i dag er regulert i andre forskrifter, slik som krav til fartøy under 15 meter i navigasjonsforskriften<sup>9</sup>, innredningsforskriften<sup>10</sup>, sjøveisreglene<sup>11</sup> og redningsforskriften<sup>12</sup>. Utkastet til ny forskrift har et vedlegg med en liste over dokumentasjon som skal sendes inn. Sjøfartsdirektoratet har ikke bedt om at det blir sendt inn dokumentasjon på disse områdene tidligere, men selve innholdet i kravene er ikke nytt og er derfor heller ikke gjenstand for høring.

#### **Nødvendige endringer i dagens forskrifter**

Det er foreslått å gjøre nødvendige tilpasninger i byggeforskriften<sup>1</sup>, besiktelsesforskriften<sup>2</sup>, brannforskriften<sup>13</sup>, gebyrforskriften<sup>14</sup> og tarifforskriften<sup>15</sup>. Utkast til endringsforskrifter følger vedlagt.

#### *Særlig om endringene i besiktelsesforskriften, byggeforskriften og brannforskriften*

Besiktelsesforskriften er foreslått endret slik at fartøy på 15 meter eller mer, men med bruttotonnasje på under 50, nå skal ha fartssertifikat i stedet for bekreftelse på førstegangsbesiktelse. Byggeforskriften og brannforskriften oppheves for fartøy med lengde (L) under 24.

#### **Andre forskrifter som kan komme til anvendelse**

Rederiene i denne fartøygruppen vil fortsatt måtte forholde seg til andre gjeldende forskrifter som får eller kan få anvendelse på det enkelte fartøy.

En av disse er forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip. Forskriften er under endring som følge av forestående ikrafttredelse av Maritime Labour Convention, 2006 (MLC). Det ble gjennomført en høring av endringen med svarfrist 24. september 2012, og endringene ble fastsatt 10. desember 2012. En av endringene i forskriften er at den vil få anvendelse også for nye fartøy med en bruttotonnasje under 50. Forskriften ble for øvrig sendt på en ny høring den 21. juni 2013, i forbindelse med en endring i skipssikkerhetsloven som gjelder arbeidsgivers medvirkningsplikt. Denne medvirkningsplikten er tatt inn i skipssikkerhetsloven ny § 28a. Samtidig ble begrepet «reder- og sjømannsorganisasjoner» omformulert til «arbeidsgiver- og arbeidstakerorganisasjoner» i samsvar med skipsarbeidslovens begrepsbruk i forskriftens §§ 7, 8 og 27. Alle endringene trer i kraft 20. august 2013.

<sup>9</sup> Forskrift 15. september 1992 nr. 701 om navigasjonshjelpemidler og bro-, styrehus- og radioarrangementer for skip

<sup>10</sup> Forskrift 15. september 1992 nr. 707 om innredning og om forpleiningstjenesten på skip

<sup>11</sup> Forskrift 1. desember 1975 nr. 5 om forebygging av sammenstøt på sjøen (Sjøveisreglene)

<sup>12</sup> Forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip

<sup>13</sup> Forskrift 17. juni 1986 nr. 1296 om sikringstiltak mot brann på skip som ikke omfattes av sjøsikkerhetskonvensjonen (SOLAS-74)

<sup>14</sup> Forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. som foretas i henhold til skipssikkerhetsloven mv. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift)

<sup>15</sup> Forskrift 21. desember 2009 nr. 1738 om gebyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff)

Når det gjelder forskrift 17. desember 2004 nr. 1855 om redningsredskaper på lasteskip vil denne bli opphevet når ny forskrift om redningsredskaper på skip trer i kraft. Denne har tidligere vært ute på høring med høringsfrist 16. januar 2013. Også forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m er under revisjon.

En annen forskrift som kan nevnes forskrift 17. januar 1978 nr. 4 om laste- og losseinnretninger på skip. Forskriften har ingen nedre grense, men gjelder for laste- og losseinnretninger på skip uansett størrelse. Videre vil forskrift 29. desember 1998 nr. 1455 om skipsutstyr (skipsutstyrsforskriften) få betydning da den inneholder informasjon om hvilket rattmerket utstyr som er tilgjengelig, jf. forslaget til forskrift om mindre lasteskip § 75.

Andre forskrifter som Sjøfartsdirektoratet forvalter vil også få eller kunne få anvendelse for fartøy med lengde (L) under 24 meter. Dette er imidlertid ikke nye krav og disse forskriftene er derfor ikke gjenstand for høring. Det vil bli gitt en oversikt over disse i et veiledningsrundskriv.

### **Veiledningsrundskriv**

Det vil bli utarbeidet et veiledningsrundskriv til forskriften. Her vil det bli samlet informasjon om blant annet forvaltningspraksis, anbefalinger, andre gjeldende forskrifter med videre.

### **Konsekvenser for næringen**

Antall fartøy i kategorien «lasteskip» som seiler i dag med lengde (L) under 24 meter er, som nevnt, usikkert, men flåten antas å være mellom 1000 og 1200 aktive fartøy. En stor andel (ca 4-500) av fartøyene er knyttet til havbruksnæring. De fleste av fartøyene (over 80 %) er mindre enn 15 meter.

#### *Bygge- og utstyrskrav*

Det er vanskelig å beregne økte byggekostnader for næringen som følge av den nye forskriften, da dette i stor grad er avhengig av fartøyets størrelse, funksjon, byggepraksis i dag, og så videre. Det å bygge etter en annen standard medfører ikke automatisk høyere kostnader, og det er grunn til å tro at det generelt sett ikke vil medføre høyere kostnader å bygge etter DNV Standard for Certification No. 2.21 Craft enn dagens byggeforskrift for fartøy fra og med 15 meter.

Innspill fra næringen tyder på at mange skip under 15 meter allerede blir bygget etter de standardene som forskriften viser til. Det vises også til Cefor form. nr. 271, september 2012, Sjøforsikringsvilkår for næringsfartøy under 15 meter, utgitt av den nordiske organisasjonen for sjøforsikringselskaper, Cefor. Det fremgår av sjøforsikringsvilkårenes § 4-6 at fartøy skal tilfredsstille kravene i Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter. Kravet gjelder ikke bare ved bygging, men også ved ombygging, påbygging, reparasjon eller montering av kran og lignende.

Når det gjelder eksisterende skip med bruttotonnasje under 50 (slepebåter under 15 meter) vil disse til en viss grad oppleve begrensninger i kapasiteten til skipet i forhold til tidligere som følge av kravene til stabilitet. Om stabilitetsdokumentasjon, se nedenfor.

En del fartøy vil videre måtte installere eller oppgradere anker- og fortøyningsutrustning.

Når det gjelder brannkravene er det foreslått en vesentlig oppgradering for nye skip. Det vil for eksempel sannsynligvis bli ekstra kostnader knyttet til kravene som gjelder åpninger i skott og dekk for fartøy som har mange dører i brannskott, kravene til arrangement av ventilasjonskanaler og kravene som gjelder gjennomføringer for ventilasjonskanaler i skott med A-klasse.

Videre er det foreslått at rom for lagring av gass og brennbare stoffer som er større enn 4 m<sup>2</sup> skal ha fast slukkesystem. Kostnaden avhenger av hvilken løsning man velger. Vannbasert overrisslingssystem er det rimeligste alternativet med omtrent 1400 til 2000 kroner per rom, i tillegg til montering som vil komme på mellom 1500 og 3000 kroner per rom. CO<sup>2</sup> system vil sannsynligvis komme på mellom 18000 og 25000 kroner, mens minstepris for pulversystem antas å være 50000 kroner, også her vil montering komme i tillegg.

Utkastet inneholder krav om at også maskinrom kategori A skal være utstyrt med et fast slukkesystem. Et system basert på CO<sup>2</sup> vil her sannsynligvis ligge på mellom 20000 og 40000 kroner i tillegg til arbeid, da dette systemet vil være noe mer omfattende enn i lagerrom for lagring av gass og brennbare stoffer, som omtalt i forrige avsnitt. Mer avanserte systemer, slik som vanntåke, vil være dyrere. Det må videre utarbeides manual for slukkesystemet, og tilbakemeldinger tyder på at prisen for slik manual varierer mellom 5000 og 25000 kroner.

Alle nye skip skal også ha rattmerket utstyr og materialer der dette er tilgjengelig.

#### *Dokumentasjon*

Kravet om stabilitetsberegninger er nytt for alle skip med bruttotonnasje under 50, både eksisterende og nye. Dette med unntak av slepebåter på 15 meter eller mer, som har hatt krav om stabilitetsdokumentasjon i forbindelse med sleping. Når det gjelder kostnader for utarbeidelse av stabilitetsberegninger, (inkludert full oppmåling<sup>16</sup>) synes dette å variere mellom 40000 og 115000 kroner. For skip som skal slepe skal stabilitetsmanualen i tillegg inneholde stabilitetsopplysninger for slep. Pris for utarbeidelse av slepestabilitet antas å variere mellom 6000 og 15000 kr. Pris for utarbeidelse av kranstabilitet for skip som skal løfte med kran antas å komme på mellom 5000 og 12000 kroner, mens pris for utarbeidelse av stabilitetsdokumentasjon for ankerhåndtering antas å ligge på mellom 6000 og 15000 kroner.

For nybygg inngår normalt annen dokumentasjon i en pakke som verftene tilbyr ved bygging. Vi har også fått tilbakemelding om at enkelte båtbyggere ikke tar noe ekstra for tegninger. Vi antar at kostnaden uansett utgjør en andel av den totale byggekostnaden, og det er sannsynlig at en del av kostnaden ville vært der uavhengig av den nye forskriften, da en del tegninger er nødvendige for byggeprosessen. I tillegg vil prisen variere etter fartøystørrelse, og dersom det er tale om et søsterfartøy vil den samme dokumentasjonen kunne brukes for begge fartøy.

Innføring av dokumentasjonskrav for eksisterende skip er nødvendig for Sjøfartsdirektoratets mulighet til å utøve kontroll. Ettersom forskriftsutkastets omfang av nye regler for eksisterende skip er begrenset, vil ikke disse fartøyene få like omfattende dokumentasjonskrav som nye skip. For eksisterende skip vil prisen ellers variere i forhold til hvilke data som er registrert fra før. Det er sannsynlig at en del dokumentasjon også her er utarbeidet som del av byggeprosessen. Dersom konsulenten kan hente ut eksisterende grunnlagsdata eller kan bruke data fra eksisterende dokumentasjon vil dette påvirke prisen. Dette vil være tilfellet for de fleste nyere fartøy, men i mindre grad for de eldste båtene. I tillegg vil prisen også her variere etter andre forhold som for eksempel fartøystørrelse.

Vi har likevel hentet inn noen omtrentlige prisintervaller på dokumentasjon som det, for noen skip, nye eller eksisterende, ikke tidligere har vært krav om å sende inn til Sjøfartsdirektoratet.

#### *Skrog*

Kostnader for utarbeidelse av skrogdokumentasjon vil for de fleste fartøy utgjøre mellom 10000 og 25000 kroner avhengig av antall fundament og annen utrusting. Kostnaden for dokumentasjon av anker- og fortøyningsutrustning inngår som regel i konstandene for utarbeidelse av skrogdokumentasjonen. Dersom dette ikke er tilfelle antas kostnaden for utarbeidelse å være omtrent 2000 kroner. Kostnaden for dokumentasjon av slepe- og ankerhåndteringsutstyr vil sannsynligvis ligge et sted mellom 10000 og 20000.

Kun nye skip trenger generell skrogdokumentasjon, mens alle skip, både nye og eksisterende skal ha dokumentasjon på anker- og fortøyningsutrustning, samt dokumentasjon for slepe- og ankerhåndteringsutstyr.

#### *Fribord*

---

<sup>16</sup> Kun fartøy på 15 meter eller mer er målepliktige, men oppmåling gjøres normalt i forbindelse med utarbeiding av stabilitetsberegninger

Pris for utarbeidelse av fribordsplan antas å komme på mellom 8000 og 20000 kroner. Kravet om å sende inn fribordsplan er nytt for nye skip under 15 meter.

#### *Maskin og elektro*

Prisen for maskindokumentasjon og dokumentasjon på kravene til elektrisk utstyr vil sannsynligvis ligge på mellom 40000 og 100000 kroner. Omtrentlig pris for brennoljearrangement vil ligge mellom 10000 og 15000 kroner, og denne priskategorien er relevant også når det gjelder arrangementstegning og enlinjeskjema. Kravet om å sende inn slik dokumentasjon er nytt for nye skip under 15 meter. Arrangementstegning og enlinjeskjema er nytt også for nye fartøy på 15 meter eller mer.

#### *Brann*

Prisen for isolasjonsarrangement vil kunne variere mellom 5000 og 25000. For tegning over gjennomføringer antar man en pris på rundt 10000, for dørplan rundt 15000 og ventilasjonsarrangement rundt 15000. Prisen for brannkontrolltegning antas å variere mellom 15000 og 30000.

Dokumentasjonskravene er nye for nye fartøy under 15 meter. Kravene om tegninger over gjennomføringer, dørplan og ventilasjonsarrangement er nye også for nye fartøy på 15 meter eller mer.

#### *Nautisk og redning*

Et generalarrangement kan komme på inntil 60000 kroner. Sistnevnte antyder pris for et eksisterende skip uten noe grunnlag. For lanternearrangement ligger prisen på omtrent 6000 kroner, mens prisen på en brann- og sikkerhetsplan kan variere mellom 12000 og 30000 kroner. Kombinert brann- og sikkerhetsplan kan erstatte to separate planer, se avsnittet om brann over. Et styrehusarrangement antas å koste rundt 12000 kroner.

Kravet om dokumentasjon på dette området er nytt for nye og eksisterende fartøy under 15 meter. Selve kravene til skipet er imidlertid ikke nye.

Direktoratets inntrykk er ellers at det som anses som beste praksis i næringen i dag generelt sett ligger tett opp til innholdet i den nye forskriften. Avhengig av dette må nok næringen regne med kostnader utover de prisene på utstyr og dokumentasjon som fremgår her. Selv om det vesentlig er tale om engangskostnader har det blitt antydnet at den nye forskriften til en viss grad sannsynligvis vil påskynde utfasingen av de eldste fartøyene.

#### **Krav om fartøyinstruks og kjenningsignal for fartøy mellom 8 og 15 meter**

Som en følge av forslaget om fartøyinstruks er det nødvendig med endringer i gebyrforskriften.<sup>17</sup> Et årsgebyr (kun grunngebyr) for et fartøy mellom 10 og 15 meter vil etter forslaget utgjøre 4 420 kroner, mens et fartøy mellom 8 og 10 meter vil få et årsgebyr på 2 946 kroner. Førstegangsgjebyr er ikke aktuelt for denne fartøygruppen dersom tilsynet skal utføres av godkjent foretak. Foretakene kan imidlertid ta betalt direkte for sine tjenester. En førstegangskontroll hos godkjent foretak, herunder gjennomgang av nødvendig dokumentasjon, vil sannsynligvis koste mellom 40000 og 75000 kroner for et nybygg og mellom 30000 og 50000 for et eksisterende fartøy. En periodisk kontroll medfører sannsynligvis en pris på mellom 7000 og 10000 kroner.

Deler av disse kostnadene tar imidlertid bransjen allerede i dag. Sjøforsikringsvilkårene for næringsfartøy under 15 meter utgitt av den nordiske organisasjonen for sjøforsikringselskaper, Cefor, fikk allerede i oktober 2009 en sikkerhetsforskrift for laste- og arbeidsfartøy. Sikkerhetsforskriften er basert på forskrift av 3. oktober 2000 nr 985 om kontroll av fiske- og fangstfartøy fra 10,67 til 15 meter største lengde. I følge denne sikkerhetsforskriften skal fartøyene som omfattes av sikkerhetsforskriften bygges etter Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter for yrkesbåter under 15 meter 1990, og rederiet er forpliktet til å fremstille fartøyet for kontroll ved godkjent foretak. Cefor opplyser at foreningens norske medlemsselskaper synes i stor

<sup>17</sup> Forskrift 2. februar 1996 nr. 115 om oppkreving av gebyr til statskassen for besiktelser, sertifikatutstedelse mv. som foretas i henhold til skipssikkerhetsloven mv. (Sjøfartsdirektoratets gebyrforskrift) og forskrift 21. desember 2009 nr. 1738 om begyr for tjenester som utføres av Sjøfartsdirektoratet (Sjøfartsdirektoratets gebyrtariff)



grad å gjøre denne sikkerhetsforskriften til en del av forsikringsavtalen for fartøy i havbruksnæringen og andre fartøy som er utstyrt med kran.

Fartøy under 15 meter er i dag ikke registreringspliktige, jf. sjøloven<sup>18</sup> § 11. Fartøyinstruksen er et offentlig sertifikat og i henhold til forskrift om skips navn, kjenningssignal, merking og hjemsted mv.<sup>19</sup> § 5 skal fartøyet derfor tildeles et kjenningssignal. Kjenningsbokstavene skal merkes utvendig på skroget slik som bestemt i samme forskrifts § 9. Det antas at en stor andel av fartøygruppen allerede har kjenningssignal, da dette er et krav ved registrering i skipsregisteret, herunder ved frivillig registrering. Videre vil radiokallesignal tildelt av Telenor fortsatt kunne brukes. Dette må imidlertid meldes til Sjøfartsdirektoratet, avdeling for skipsregistrene.

#### **Krav om fartssertifikat for fartøy på 15 meter og opp til bruttotonnasje 50**

Som en følge av at disse fartøyene nå skal ha fartssertifikat, er det foreslått nødvendige endringer i gebyrforskriften og gebyrtariffen. Fartøy på 15 meter og opp til bruttotonnasje 50 vil etter forslaget få krav om førstegangsgebyr og årsgebyr. Et førstegangsgebyr for denne gruppen utgjør i dag 94150 kroner, mens et årsgebyr for et fartøy med periodisk tilsyn for tiden er 14731 kroner for denne fartøygruppen.

#### **Konsekvenser for det offentlige**

Med hensyn til administrative konsekvenser vil det sannsynligvis bli noe mer arbeid for Sjøfartsdirektoratet knyttet til uklassede fartøy mellom 15 meter og bruttotonnasje 50. Disse skal nå ha fartssertifikat på linje med fartøy med bruttotonnasje 50 og over. Det vil videre bli noe arbeid knyttet til revisjoner av godkjente foretak som skal foreta tilsyn med fartøygruppen mellom 8 og 15 meter. Belastningen blir noe mindre ved at dette arbeidet vil bli koordinert med de revisjonene som allerede utføres i dag, da det er grunn til å anta at godkjente foretak for fiskefartøy i stor grad vil bli sammenfallende med godkjente foretak for lasteskip. I tillegg vil det sannsynligvis bli noe mer saksbehandling knyttet til spørsmål om regelverket og søknader om unntak.

Sjøfartsdirektoratet vil ellers kunne regne med noe økte inntekter i form av årsgebyr (kun grunngebyr) for fartøy mellom 8 og 15 meter, og årsgebyr og førstegangsgebyr for fartøy mellom 15 meter og bruttotonnasje 50, se over.

Det antas at Sjøfartsdirektoratet, Avdeling for skipsregistrene, vil få noe merarbeid knyttet til utstedelse av kjenningssignal for fartøy mellom 8 og 15 meter.

Med hilsen



John Malvin Økland e.f.  
fungerende sjøfartsdirektør



Haakon Størhaug  
fungerende avdelingsdirektør

<sup>18</sup> Lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten

<sup>19</sup> Forskrift 27. juni 2002 nr. 754 om skips navn, kjenningssignal, merking og hjemsted mv.



## Høringsliste

Høringsdokumentene legges også ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmeside: [www.sdir.no](http://www.sdir.no)

Abyss AS

American Bureau of Shipping

Arbeids- og administrasjonsdepartementet

Arbeidstilsynet

Assuranceforeningen Gard

Assuranceforeningen Skuld

Arctic Seaworks AS

Bergen og Omland Havn

Bodø Havn KF

Bureau Veritas

Bømlo Skipsservice AS

ClassNK

Codan Marine

DBSC AS

De sjøkyndiges forbund

Det Norske Maskinistforbund

Det Norske Veritas nasjonale bestemmelser

DG Marine

Direktoratet for arbeidstilsynet

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap

Finansdepartementet

Finansnæringens hovedorganisasjon

Fiskebåtredernes Forbund

Fiskeridirektoratet

Fiskeri- og havbruksnæringas Landsforening

Fiskeri- og kystdepartementet

Forsvarsstaben / sjøforsvaret

Fraktesfartøyenes Rederiforening/Fraktesfartøyenes Arbeidsgiverforening

FSB Management AS

FSV Group

Gazelle Technology AS

Germanischer Lloyd

Gard Services AS

Gjensidige

Grovfjord Mek. Verksted AS

Havarikommsjonen

Havforskningsinstituttet

Hovedredningssentralen Nord-Norge

Hovedredningssentralen Sør-Norge

Hurtigbåtenes Rederiforening

Høgskolen i Vestfold

Høgskolen i Ålesund

Høgskolen Stord/Haugesund

Intertanko

I.P. Huse AS

Kongelig Norsk Båtforbund

Kommunal- og regionaldepartementet

Kommunenes Sentralforbund

Kragerø Sjøtjenester AS

Kvernevik Engineering AS

Kystdirektoratet

Kystverket

Landsorganisasjonen i Norge

Leif-Peder Jørgensen Prosjektleder rekrutterings- informasjonsarbeid Troms fylkeskommune

Lerøy Vest AS

Lloyds Register of Shipping

Marin Design AS

Marine Harvest AS

Marintek

Maritime Engineering AS

Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge

MB Hydraulikk AS

Mjåsundet båtbyggeri

NB Marine

NHO Sjøfart

Nordisk Institutt for Sjørett

Norges Fiskarlag

Norges Forskningsråd

Norsk Industri

Norges Havneforbund

Norges Rederiforbund

Norsk Losforbund

Norske Båtbyggeriers Forening

Norsk Elektroteknisk Komite

Norske Maritime Leverandører

Norsk polarinstitutt

Nova Sea AS

Nyskaping og utvikling Ytre Namdal IKS

Nærings- og handelsdepartementet  
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO  
Nerøy Marin AS  
Ocea AS  
Ocean Diamond AS  
Ole Kvernenes båtbyggeri AS  
Opplæringskontoret for maritime fag  
Oslo Havn KF  
Oslo Yrkesbåtrederes Forening  
Petters Marine Hydraulic  
Promek AS  
Rederienes landsforening  
Redningsselskapet  
Riksantikvaren  
RINA Services S.p.A  
Risnes Aqua Consult AS  
Risnes Marine Craft AS  
Rogaland sjøtjenester AS  
Rørvik Maritime og marinesenter  
The Nordic Association of Marine Insurers (Cefor)  
Salmar ASA  
Salmon Group AS  
Samferdselsdepartementet  
SINTEF Fiskeri og havbruk  
Sjømannsforeningens Landsforbund  
Sjømannsorganisasjonenes fellessekretariat  
Sjøtrygdgruppen Gjensidige

Klima- og forurensningsdirektoratet  
Seljestokken Båtverkstad  
Sjøtroll Havbruk og Lerøy Vest  
Statens havarikommisjon for transport  
Statens innkrevingsentral  
Statens Kartverk Sjøkartverket  
Statens Strålevern  
Steinvik fiskefarm AS  
STX Europe  
Surnadal Sjøservice AS  
Syssemmannen på Svalbard  
Telenor  
Toll og Avgiftsdirektoratet  
Tromsø skipsverft AS  
Vestnorsk Maritime AS  
Viking Life-saving equipment AS  
Westcon AS  
Wilh. Wilhelmsen  
WK Offshore & Marine AS  
WSDNO  
Yes Maritime AS  
Ålesund Maritime Skole  
Telenor Maritim Radio  
Justisdepartementet  
Industri energi

**Godkjente foretak for kontroll av fiskefartøy under 15 meter**

Cramaco

Knardalstrand Engineering

Nordnorsk Skipskonsult

Polarkonsult

Selfa Arctic AS

Maritime AS

Vest Fartøykontroll AS

Technimar

Det Norske Veritas

Bureau Veritas

Rørvik Maritime & Marine Center