

Oversikt over høringsinnspill - høring av utkast til forskrift om sikkerhetsstyringssystem for norske skip (herunder fiskefartøy) og flyttbare innretninger

§	Høringsinstans	Innspill	Kommentar
	Fiskebåt (8)	<p>1)Fiskebåt viser til at kravet om sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy(SMS) ble innført i 2010 og at det derfor er begrenset med erfaring og statistikk vedrørende virkningen av SMS. Sentralt i arbeidet med SMS er ASH-forskriften som bl.a. krever kartlegging av risikoperasjoner og rutiner for å melde avvik og ta lærdom av uønskede hendelser. I tillegg er bl.a. vedlikehold av skip og utstyr viktige elementer i SMS. Mange rederier har brukt mye ressurser på å etablere et SMS tilpasset fartøyets drift. Fiskebåt viser til at det ikke er et internasjonalt krav at fiskefartøy skal ha etablert ISM. Norske fiskefartøy opererer i en internasjonal konkurransesituasjon, med norsk kostnadsnivå. Det bør derfor være særlige forhold som begrunner et norsk særkrav.</p> <p>2)Fiskebåt er forundret over at nytt krav foreslås innført når eksisterende ordning har virket i kort tid, og ikke er evaluert.</p>	<p>1.</p> <p>1) Det er idag allerede et krav om at alle fiskefartøy skal ha et etablert sikkerhetsstyringssystem for sikker drift i henhold til skipssikkerhetsloven § 7. Vi har gode erfaringer med ISM på lasteskip. Selv om ISM på fiskefartøy over 500 BT ikke er et internasjonalt krav, så er den en maritim tilpasning av den internasjonale anerkjente normen for kvalitetssikringssystemer ISO9001. Ved å innføre kravet om at fiskefartøyene benytter seg av denne internasjonale standarden for sikkerhetsstyringssystemer (ISM), kan en sikre at rederier og skip får bedre utnyttelse av systemet, da det allerede er tilpasset en maritim virksomhet.</p> <p>ISM koden setter kun rammer for selve systemet, mens rederiet selv definerer innhold, da gjerne basert på det man allerede har på plass av rutiner.</p> <p>Vi mener at fiskefartøy kan være minst like kompliserte som lastefartøy og ser derfor ikke noen grunn til å stille lempeligere krav til fiskefartøy. Også lasteskip er i en konkurransesituasjon og vi mener at ISM- normen med sin generelle utforming godt egner seg for fiskefartøy. Vi vil imidlertid være pragmatisk om det likevel skulle vise seg at deler av ISM ikke fungerer på fiskefartøy. Dersom rederier allerede i dag har velutviklede sikkerhetsstyringssystemer eller andre sub- systemer er det grunn til å anta at dette vil lette overgangen</p>

			<p>til ISM betraktelig, da mange elementer vil kunne brukes under ISM.</p> <p>Det selskapene f.eks. har avdekket gjennom sitt arbeid med ASH-forskriften vil være en helt vital del av selskapets ISM system. ISM koden og ASH-forskriften bygger begge på at man skal identifisere risikoer og etablerer barrierer mot disse. Det vil derfor ikke være snakk om noe dobbeltarbeide.</p> <p>2) Erfaringer fra våre tilsyn viser at det en del mangler ved de sikkerhetsstyringsystemer som er etablerte (der de er etablerte). Kravet om risikovurderinger ble innført i 2005, men vi ser fortsatt store mangler på oppfyllelse av dette kravet. Etter vårt syn er det behov for å få et system for tilsyn, og en norm å utføre tilsyn etter, og da er det ISM som utpeker seg som aktuelt. Ved å innføre en anerkjent maritim norm for sikkerhetsstyring, vil dette kunne være med på å gjøre implementeringsprosessene om bord lettere å håndtere for rederi/skip.</p>
	Fiskebåt (8)	<p>1) Sjøfartsdirektoratet oppgir en sum på 250.000 kroner over 5 år for sertifisering av ISM i et enbåtsrederi og Fiskebåt antar at summen blir minst like høy dersom sertifiseringen gjøres av classeselskap. I den grad fartøy må tas ut av drift for å gjennomføre implementering og eller sertifisering, vil kostnadene øke ytterligere. Siden administrasjon i de fleste fiskebåtredereier er svært liten, må enkelte redereier ansette personell, eller sette bort driften av fartøyet til managementselskap for å oppfylle krav til håndtering av ISM. I begge tilfeller vil dette</p>	<p>2.</p> <p>1) Det er grunn til å anta at classeselskaper ligger litt høyere i pris enn sdir. Vi regner med at noen redereier selv kan utvikle og drifte sikkerhetsstyringsystemet. Kostnadene vil variere fra rederi til rederi, men vårt inntrykk er at noen redereier ser for seg et mer omfattende og kostnadskrevenende system en kravet om ISM vil innebære. Vi kan se for oss å gå bort fra årlig DOC-revisjon på fiskefartøy, noe som vil medføre en mulig kostnadsreduksjon på XX kroner i løpet av en femårsperiode. Det er viktig å fremheve at det idag finnes</p>

		<p>innebære en vesentlig merkostnad.</p>	<p>mange rederier/skip som operer med svært liten rederi «organisasjon». Nyttige erfaringer kan også trekkes fra nederlandske elvebåter som har seilt med dette i mange år, der er gjerne nesten hele «organisasjonen» ansatte om bord.</p>
	Fiskebåt (8)	<p>1) 4. Dispensasjonsadgangen i forskriftens § 5 – forslag til begrensning av virkeområde etter § 1. Den foreslåtte dispensasjonsbestemmelsen i § 5 er etter sin ordlyd begrenset til et eller flere av kravene som følger av forskriften. Det gis følgelig ikke hjemmel til å dispensere fra forskriften som sådan.</p> <p>2) Økte administrasjonskostnader vil komme som en direkte følge av rapporteringsrutiner, krav til katastrofeøvelser som involverer rederiet og generell oppfølging av systemet. Fiskebåt tviler på om det vil være mulig å unngå en betydelig økning i administrasjonskostnader, dersom en innfører ISM-koden i fiskeflåten.</p> <p>3) Det omfattende rapporteringsregimet en har for eksempel i offshoreflåten, gjør det i mange tilfeller nødvendig å leie inn konsulenttenester eller tjenester på teknisk management. Et forsiktig anslag er at slike kostnader vil beløpe seg til minst 100.000 kroner ekstra per år og dermed utgjør hovedtyngden av kostnadene ved en implementering av ISM. Dette vil "byråkratisere" fiskerinæringa ytterligere, og Fiskebåt mener en kan oppnå samme sikkerhetsgevinsten ved å benytte de sikkerhetssystemer som allerede finnes om bord.</p>	<p>3.</p> <p>1) Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å ta dette høringsinnspillet til følge. Forslagets § 5 gir etter vår oppfatning en tilstrekkelig vid hjemmel til å dispensere fra krav i forskriften for å kunne ta høyde for de tilfeller det en dispensasjon vil være sikkerhetsmessig forsvarlig og nødvendig. Se også kommentar nr. 7.</p> <p>2) Rapporteringsrutiner, øvelser og oppfølginger av systemene vil allerede i dag være en kostnad som rederi og skip bærer, da dette er grunnsteiner i ethvert kvalitetssikringssystem. Det er derfor ingen ytterligere utgifter som kan sees å ha innvirkning.</p> <p>Med tanke på datasystemer med avanserte muligheter for dybdeanalyser, trender etc, så er ikke dette eksplisitte krav i ISM-koden. Koden setter kun krav til at hendelser skal rapporteres, og analyseres for å kunne unngå gjentakelser. Rederiene står fritt til å velge hvordan slike systemer skal håndteres, og de som allerede har et system som ivaretar kravene i ISM kodens kapittel 9 i det eksisterende systemet, må naturligvis ikke utbedre eller bytte ut dette systemet.</p> <p>3) Direktoratet legger til grunn at fiskefartøy jevnt over vil ha behov for enklere ISM sikkerhetsstyringssystem enn det offshoreflåten har, herunder et mindre omfattende</p>

		<p>4)Fiskebåt viser for øvrig til at den nye regjeringen har lagt vekt på at samfunnet skal forenkles og avbyråkratiseres, gjennom mindre byråkrati og regulering. Også i en slik sammenheng er innføringen av ISM-koden i fiskeflåten lite ønskelig.</p>	<p>rapporteringsregime. Direktoratet legger videre til grunn at mange rederier vil kunne drifte sikkerhetsstyringssystemet selv, uten å leie inn ekstern hjelp.</p> <p>4) Kravet til at alle fartøy skal ha et sikkerhetsstyringssystem følger av Skipssikkerhetsloven § 7, og denne loven ble vedtatt enstemmig på stortinget i 2007. Når det nå stilles mer konkrete krav gjennom et krav om ISM, er dette en naturlig oppfølging av loven og dens forarbeider. Som tidligere nevnt er ISM den internasjonale standarden for sikkerhetsstyringssystemer på fartøy, og vi ser det som naturlig å følge den. Direktoratet mener at krav om et ISM – sikkerhetsstyringssystem tydeliggjør rederiets ansvar, i tråd med skipssikkerhetslovens intensjoner, ved at fokuset i større grad rettes overordnet kontroll av rederiets egne styringssystemer gjennom revisjon, fremfor detaljkontroll.</p>
	<p>Fiskebåt (8)</p>	<p>1)Fiskebåt viser til at det er politisk enighet om at det skal være et spredt eierskap i fiskeflåten. Innføringen av ISM vil føye seg inn i rekken av krav som driver frem det motsatte. Mestepartene av fiskeflåten er i dag eid av mindre rederier der ett fartøy er regelen.</p> <p>2)Fiskebåt er selvsagt klar over, slik det også blir uttalt i høringen, at flere fiskefartøy allerede har implementert ISM. Etter det vi kjenner til, er dette i stor grad tilfeller der rederiene har dobbeltsertifiserte fartøy. Dobbeltsertifiseringen fremkommer da som et krav for at fartøyet skal få oppdrag utenom fiske. Når fartøyet er registrert som</p>	<p>4.</p> <p>1)Sjøfartsdirektoratet har ikke noen formening om fiskeflåtens sammensetning, vårt regelverk og våre beslutninger er relatert til sikkerhet på fartøyene.</p> <p>2) Kommentaren rundt skipene som er «dobbeltsertifisert» er notert. Disse skipene har allerede erfaringer med sertifiseringsprosessen.</p>

		handelsfartøy må selvsagt alle SOLAS-krav oppfylles.	
	Fiskebåt (8)	<p>1)Fiskebåt erkjenner at det er nødvendig å systematisere og forbedre sikkerhetsarbeidet om bord i fiskefartøy. Fiskebåt mener likevel at en har høstet for liten erfaring med SMS, til at en kan forkaste den eksisterende ordningen.</p> <p>Fiskebåt krever at en først må gjennomfører en grundig evaluering av SMS på fiskefartøy. Når dette er gjort kan en foreta en vurdering av fordelene og ulempene ved å bygge videre på SMS, i forhold til implementering av ISM på fiskefartøy over 500 BT.</p>	<p>5.</p> <p>1)Se vår kommentar på dette punktet lenger oppe i kommentar nr. 1.</p>
	Kystverket (9)	1)Kystverket har som statlig etat unntak fra forskriften for våre fartøy jf. utkastet § 1 andre ledd.	<p>6.</p> <p>1) Tas til orientering.</p>
	Advokatforeningen (12)	<p>1)4. Dispensasjonsadgangen i forskriftens § 5 – forslag til begrensning av virkeområde etter § 1</p> <p>Den foreslåtte dispensasjonsbestemmelsen i § 5 er etter sin ordlyd begrenset til et eller flere av kravene som følger av forskriften. Det gis følgelig ikke hjemmel til å dispensere fra forskriften som sådan.</p> <p>Advokatforeningen vil forslå at man utvider dispensasjonsadgangen til også å omfatte et fritak for hele forskriften. Fiskeri som næring er sesongbetont og virksomheten er begrenset av det tildelte kvotegrunnlag. Det vil derfor kunne foreligge tilfelle der omfanget av næringsvirksomheten på det enkelte fartøy eller rederi i omfang er så begrenset at det vil være urimelig byrdefullt å pålegge de pliktene som følger av forskriften, dvs. sikkerhetsstyringssystem og krav</p>	<p>7.</p> <p>1)Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at den foreslåtte dispensasjonshjemmelen vil dekke alle aktuelle situasjoner. For fiskefartøy har denne allerede en svært vis utforming idet den åpner for å dispensere fra et eller flere krav i forskriften såfremt rederiet kan dokumentere at rederiet i skriftlig søknad kan godtgjøres at kravet ikke er vesentlig og at kompenserende tiltak vil opprettholde samme sikkerhetsnivå som kravet i forskriften.</p> <p>Direktoratet er ikke enig i at det bør åpnes for en fritak fra hele forskriften med den begrunnelse at Fiskeri som næring er sesongbetont og at næringsvirksomheten på det enkelte fartøy eller rederi derfor i omfang er så begrenset at det vil være urimelig byrdefullt å pålegge de pliktene som følger av forskriften, dvs. sikkerhetsstyringssystem og krav</p>

		<p>om sertifisering og kontroll. Unntakets begrunnelse tilsier at det begrenses til "fiskefartøy". Forslaget innebærer at virkeområdet til forskriften begrenses og det foreslås derfor at det inntas som et nytt tredje ledd i forskriftens § 1, som foreslås å lyde; "Sjøfartsdirektoratet kan unnta et fiskefartøy etter første ledd bokstav e, der omfanget av næringsvirksomheten knyttet til det aktuelle fiskefartøy har et sterkt begrenset omfang."</p>	<p>om sertifisering og kontroll. Direktoratet er tvert imot av den oppfatning at det ved denne typen drift er særlig viktig med den økte graden av kontroll og fokus på viktige sikkerhetsaspekter, slik et ISM sikkerhetsstyringssystem gir. I den grad enkelte fartøy eller grupper av fartøy kun periodevis er i drift, kanskje ofte i kombinasjon med stor utskifting av mannskaper, vil dette bidra til redusert kontinuitet i læring og erfaringsoverføring. Det er etter direktoratets oppfatning med tanke på dette meget viktig for sikker drift å sørge for at disse fartøy har et godt fungerende sikkerhetsstyringssystem som er underlagt jevnlig kontroll slik tilfellet vil være for et ISM sikkerhetsstyringssystem. I ISM-regimet ligger det mekanismer som sikrer at sikkerhetsstyringssystemet ivaretar behovet for kontinuitet og kvalitet i forbindelse med driften av fartøyet. Sjøfartsdirektoratet kan i denne sammenheng ikke se at ev. økonomiske argumenter kan forsvare et lavere sikkerhetsnivå for fartøy og mannskap som bedriver ervervsmessig fiske enn det som kreves for øvrige fartøy av tilsvarende størrelse.</p>
	<p>Norges Fiskarlag (13)</p>	<p>1) Siden fiskeflåten ble underlagt skipssikkerhetsloven i 2010, har næringen ventet på at detaljkravene knyttet til sikkerhetsstyringssystem skulle avklares. Kravene etter skipssikkerhetsloven er generelle, noe som også har vært tilfellet for kontrollen om bord. Norges Fiskarlag har gjennom sin dialog med direktoratet uttrykt ønske om å involveres i forarbeidet til høringen, uten å ha fått anledning til det. Det beklager Norges Fiskarlag.</p>	<p>8.</p> <p>1) Sjøfartsdirektoratet har siden innføring av skipssikkerhetsloven 1. juli 2007 jobbet med konkretisering av krav for et slikt system, også for fiskefartøy, og i hele denne perioden har vi informert næringen om kravet i loven og at det jobbes med å forskriftsfeste kravet. Vi har også både gjennomført møter og deltatt på møter med forskjellige deler av næringen der vi aktivt har søkt innspill til hvordan næringen mener kravene bør utformes. Spesielt vil vi her nevne et åpent</p>

			møte som ble avholdt 28. oktober 2010 i Haugesund, der krav om ISM på fiskefartøy over 500 BT ble tydelig kommunisert som Sjøfartsdirektoratets utgangspunkt. Næringen hadde på dette møtet få innvendinger mot dette.
	Norges Fiskarlag (13)	1) Som kjent har Norges Fiskarlag, i god og konstruktiv dialog med Sjøfartsdirektoratet, utviklet et spesialtilpasset sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy under 15 meter. I forbindelse med utarbeidelsen av systemet, forstod Norges Fiskarlag det slik at det skulle komme en samleforskrift som nærmere definerte minstekrav til sikkerhetsstyringssystem for alle fartøystørrelsene. Med bakgrunn i det ble Fiskarlaget overrasket over at en ikke sier noe om hva som skal gjelde for fartøy under 500 BT, og at en foreslår at fartøyene over 500 BT skal følge ISM-koden. At disse fartøyene etter forslaget skal følge ISM-koden, kan fremstå som en forenklet tilpasning fra Sjøfartsdirektoratets side, fremfor å definere noen minstekrav som er bedre tilpasset fiskeflåten.	9. 1) Forskrift om sikkerhetsstyringssystem for fartøy som ikke omfattes av krav om ISM vil i løpet av kort tid komme på høring. Vi vil forsøke å involvere næringen i forkant i så stor grad som mulig.
	Norges Fiskarlag (13)	1) For flåtegruppen over 15 meter har Norges Fiskarlag utarbeidet opplæringshåndbok for verne- og miljøarbeid om bord, samt sikkerhetsmanualer for ulike båtstørrelser. Systemene er de mest brukte om bord på norske fiskefartøy, og har bidratt positivt til å gjøre fiskebåten til en sikrere arbeidsplass. Slik Norges Fiskarlag oppfatter det, er spørsmålet i denne høringen hvordan en nå tar steget videre for å videreutvikle det systematiske sikkerhetsarbeidet i fiskeflåten.	10. 1) Sjøfartsdirektoratet ser ikke at eksisterende håndbøker og manualer ikke kan benyttes som en del av fartøyets ISM-system.

	<p>Norges Fiskarlag (13)</p>	<p>1) I forhold til flåtens etterlevelse av skipssikkerhetsloven, er erfaringene så langt at enkelte fartøy er kommet svært langt, mens andre ikke er kommet like langt.</p> <p>2) De fartøyene som er kommet lengst med det formelle sikkerhetsarbeidet, er gjerne dobbeltsertifiserte fartøyer, fartøyer som er utleid til oljeindustri, havforskning og andre serviceoppdrag. Disse fartøyene følger ISM-koden som følge av at de for deler av året er sertifisert som lasteskip. Erfaringene fra disse fartøyene tilsier en krevende implementering av ISM-koden, samt utfordringer knyttet tilliten administrativ kapasitet om bord og på land.</p>	<p>11.</p> <p>1) Vi er kjent med at det er forskjell på rederiene i forhold til hvor langt de har kommet i arbeidet med å få på plass det lovpålagte sikkerhetsstyringsystemet.</p> <p>2) Se kommentar nr. 3 pkt. 3)</p>
	<p>Norges Fiskarlag (13)</p>	<p>1) Som eksempel kan det nevnes at Fraktefartøyenes Rederiforening, som representerer en annen maritim næring med liten administrasjon, har måttet etablere eget servicekontor for å håndtere deler av ISM-arbeidet for sine medlemmer. Dette er med på å understreke at implementering av ISM-koden vil innebære behov for å utvide den administrative kapasiteten, også i fiskeflåten.</p> <p>Fiskeflåten eies i hovedsak av mindre rederier, gjerne familieeide selskaper, hvor hovedeier ofte også fungerer som skipper om bord fartøyet. Den administrative kapasiteten er ofte svært begrenset, noe som henger sammen med lønnsomhet og ønske om helhetlig oversikt over egen virksomhet. Med stadig nye administrative myndighetspålegg, er modellen klart utfordret. I fiskerinæringen er en også underlagt svært detaljerte regulerings- og</p>	<p>12.</p> <p>1) Som ved innføring eller forsterking av enkelte krav, kan det være at enkelte konsulenter er meget tydelige med å selge sine produkter som noe helt nødvendig og essensielt. ISM koden er bygd opp som en maritim tilpassning av internasjonalt anerkjente ISO-standarder. Den inneholder svært få spesifikke formkrav, og legger opp til at rederiene selv, basert på risikovurderinger, gjør tiltak basert på den driften de selv har.</p> <p>Slik kartlegging og administrativt arbeid må ikke nødvendigvis kjøpes inn fra eksterne. Vedlikehold av slike systemer bør nødvendigvis heller ikke være for arbeidsomt, forutsatt at det tilpasses skip/rederi godt fra begynnelsen.</p> <p>Et sikkerhetsstyringsystem er ikke et administrativt byråkrati, men et system som skal være med på å fremme helse, miljø og sikkerhet for alle involverte i driften, slik at man unngår dyre personskader, tap av</p>

		<p>rapporteringsbestemmelser fra fiskerimyndighetene. I sum tvinger dette frem en utvikling som fører til behov for større administrativ kapasitet og økte driftskostnader. Dette vil igjen svekke næringens mulighet for fornyelse og utvikling innenfor andre områder som også er viktig for flåten.</p>	<p>menneskeliv etc.</p>
	Norges Fiskarlag (13)	<p>1) Norge har en todelt økonomi, som gjør at kostnadssiden øker sterkt, mens inntektssiden er avhengig av utviklingen internasjonalt (omsetningsmulighet og pris på sjømat). Det gjør norsk fiskerinæring utsatt, og derfor er fiskeflåten svært kritisk til nye myndighetspålegg som ytterligere forverrer denne situasjonen.</p>	<p>13.</p> <p>1) Et godt sikkerhetsstyringssystem vil kunne bidra til å redusere kostnadene ved driften av fartøyet og rederiet på andre områder. Sjøfartsdirektoratet tror at mange rederier i løpet av en 5 års periode vil kunne spare inn igjen kostnadene knyttet til implementering og drift av sikkerhetsstyringssystemet.</p>
	Norges Fiskarlag (13)	<p>1) Det å drive fiske er et krevende yrke. Det innebærer at fokus må ligge på de områder som er viktigst for å drive sikkert, effektivt og lønnsomt. I tillegg til vanlig skipsteknisk drift, må fartøyene forholde seg til krevende redskapsoperasjoner og fangstbehandlingsoperasjoner under skiftende vær- og vindforhold i polare områder. I motsetning til øvrig maritim næring som er i transportmodus mellom havneopphold, er fiskeflåten i jaktmodus/arbeidsmodus i åpen sjø. Dette krever tilpassede løsninger, også i forhold til hvordan sikker drift best kan gjennomføres. Det er fra medlemmer i vår organisasjon kommet tilbakemeldinger om at det administrative arbeidet etter hvert begynner å bli så omfattende at det kan gå ut over fokuset på sikker drift. Det er ikke heldig.</p>	<p>14.</p> <p>1) Sikkerhetsstyringssystemet skal ikke ta vekk fokuset på sikker drift, men tvert imot bidra til at fokuset i større grad rettes mot sikker drift. At fiskefartøyene har såpass mange krevende arbeidsoperasjoner under såpass mange forskjellige ytre påvirkninger, er heller et argument på hvorfor et sikkerhetsstyringssystem med maritim tilpasning er nødvendig på denne typen skip. Ved å ha et sikkerhetsstyringssystem som er fullstendig implementert på og tilpasset det enkelte skip og rederi og implementert vil man se at den administrative arbeidsbyrden minker, og ikke øker.</p>
	Norges Fiskarlag	<p>1) Norges Fiskarlag er kjent med</p>	<p>16.</p>

(13)	<p>at implementeringen av ISM-koden i maritim næring, har vært preget av en del prøving og feiling, og at man har gjort et omfattende arbeid for å få på plass et brukervennlig- og tilpasset system. I en tidlig fase kom det mange permer og mye dokumentasjon om bord i fartøyene, uten at brukerne hadde fått tilstrekkelig innflytelse og informasjon. Det resulterte i en god del frustrasjon. Etter hvert har systemene blitt mer målrettet og løsningene mer brukervennlige. Men veien frem til hvor en er i dag har kostet mye penger. Norges Fiskarlag er opptatt av at erfaringen fra øvrig maritim næring må danne grunnlaget for hvilken løsning og system fiskeflåten skal underlegges.</p>	<p>1) Sikkerhetsstyringsystemet skal utvikles og være tilpasset det enkelte fartøyet. Hele mannskapet skal ha kunne forstå hva sikkerhetsstyringsystemet går ut på og hvordan det skal anvendes i praksis. Det er et krav om at brukerne har tilstrekkelig informasjon og innflytelse på systemet. Ved å benytte kompetanse som ikke har direkte kjennskap til den operasjonelle driften av skip/rederi, er det en fare for at man utvikler for mye/omfattende materiale som en del av selskapets systemer. Erfaringene fra andre områder av bransjene viser at man over tid får redusert og bedre tilpasset dette gjennom det direkte kravet til et levende system under utvikling/forbedring. Sjøfartsdirektoratet ser at det har vært en utvikling når det gjelder implementeringen av ISM på lasteskip, men mener at ISM i dag fungerer godt i lasteskipsnæringen.</p>
Norges Fiskarlag (13)	<p>1)Norges Fiskarlag oppfatter at regelverket i ISM-koden er relativt rundt formulert. Bakgrunnen for det er trolig behov for tilpasning etter driftsform. På mange måter er det bra at koden gir mulighet for tilpasninger, men samtidig gjør det at konsulentselskapene som ofte bistår rederiene med utarbeidelsen, oftere legger til krav fremfor å trekke fra. Norges Fiskarlag mener det er viktig at Sjøfartsdirektoratet utarbeider retningslinjer og nødvendige veiledere, slik at implementeringskostnaden ikke blir større enn nødvendig. Fiskarlaget registrerer at det allerede er flere konsulentselskaper som annonserer sine tjenester i fiskeripressen, og omtaler ISM-</p>	<p>17.</p> <p>1Sjøfartsdirektoratet erkjenner at det i en innføringsperiode vil være utfordrende å få et ISM-sikkerhetsstyringsystem på plass, men regner med at dette går seg til etter hvert som næringen og det enkelte rederi har fått kjennskap til hva sikkerhetsstyringsystem innebærer for fiskefartøy. Sjøfartsdirektoratet skal bidra med informasjon og veiledning for å lette prosessen med å implementere ISM i fiskeflåten.</p>

		<p>koden som et vedtatt myndighetskrav mens saken enda er ute på høring. Det er ikke en god indikator over hvilke tjenester konsulentene skisserer som nødvendighet i samarbeidet videre.</p>	
	Norges Fiskarlag (13)	<p>1) I høringsuttalelsene fra medlemslagene pekes det særlig på den store kostanden knyttet til å implementere ISM-koden i fiskeflåten. Slik Norges Fiskarlag oppfatter status, har nå de fleste rederiene etablert et sikkerhetsstyringssystem. Generelt oppfatter Fiskarlaget at de eksisterende systemene er enklere enn det som kreves etter ISM-koden. Altså vil en implementering som foreslått innebære en betydelig kostnad, i tillegg til revisjonskostanden som vil følge av forslaget.</p>	<p>18.</p> <p>1) Fiskefartøy har allerede i dag krav om sikkerhetsstyringssystem. I den grad fiskefartøy har etablert velfungerende sikkerhetssystem allerede i dag, vil dette lette overgangen til et ISM sikkerhetsstyringssystem betraktelig, da det må antas at deler av arbeidet kan brukes i ISM.</p>
	Norges Fiskarlag (13)	<p>1) Slik Norges Fiskarlag oppfatter Sjøfartsdirektoratets generelle kontroll- og revisjonsregime, kan arbeidet deles inn i tre ulike former. 1. Kontroll utført av Sjøfartsdirektoratet, 2. Kontroll utført ved hjelp av classeselskaper/godkjente foretak, og 3. Dokumentert egenkontroll som den enkelte næringsaktøren gjennomfører, og som igjen kontrolleres ved uanmeldte tilsyn. I Sjøfartsdirektoratets forslag legger en opp til at sikkerhetsstyringssystemet skal kontrolleres etter metode en eller to. Norges Fiskarlag foreslår at en i stedet legger opp til en egenkontrollordning, slik at kostnadene reduseres og at en oppnår en løsning som fortsatt fremmer hovedformålet gjennom å sette fokus på etterlevelse og utvikling av sikkerhetsstyringssystemet.</p>	<p>19.</p> <p>1) Sjøfartsdirektoratet mener at den internasjonale anerkjente ISM-normen, med tilhørende revisjonsregime, gir best skipssikkerhet for fiskefartøy over 500 BT. Sjøfartsdirektoratet er av den oppfatning at egenkontroll her ikke i like stor grad er egnet til å sikre kontinuerlig etterlevelse av kravet.</p>
	Norges Fiskarlag	<p>1) Norges Fiskarlag må også</p>	<p>20.</p>

(13)		<p>påpeke urimeligheten ved at dagens ordning ikke evalueres før en foreslår at flåtegruppen skal følge ISM-koden. Som tidligere omtalt har fartøyene lagt ned mye ressurser i å etablere et sikkerhetsstyringssystem, og Fiskarlaget mener derfor det blir feil å utvide dette før en har gjort en evaluering. Som et minimum burde næringens organisasjoner vært kalt inn til et møte hvor en gjennomgikk tema, og at Sjøfartsdirektoratet og næringen kunne legge frem sine erfaringer med eksisterende ordning.</p>	<p>1) Det er ikke nødvendigvis snakk om noen utviding eller større omfang med å innføre ISM koden som et minimumskrav. ISM koden er en maritim tilpasning av anerkjente sikkerhetsstyringssystemer, og vil i de fleste tilfeller heller være med på å fjerne krav som landbaserte sikkerhetsstyringssystemer har, og som ikke er praktisk gjennomførbare for skip. Skip/rederier med etablerte sikkerhetsstyringssystemer må gjøre en vurdering på om det de har tilfredsstillende kravene som ligger i koden, og eventuelt vurdere endringer.</p> <p>Skjerping/tydeliggjøring av kravene rundt sikkerhetsstyringssystemer gjennom forskrift er i tråd med anbefalingene gitt i Ot.prp. nr.87</p>
	Norges Fiskarlag (13)	1)Norges Fiskarlag er skuffet over at ikke Sjøfartsdirektoratet har involvert næringen i forarbeidet til høringen.	<p>21.</p> <p>1) Vi viser til kommentar nr. 8 ovenfor.</p>
	Norges Fiskarlag (13)	1)Norges Fiskarlag erkjenner at det er nødvendig å systematisere og forbedre sikkerhetsarbeidet om bord i fiskefartøy, men savner en evaluering av dagens ordning.	<p>22.</p> <p>1) Erfaringer ved tilsyn om bord på skip, har vist at det er store muligheter til forbedring på mange områder, og at mange ønsker bedre definerte krav til hva sikkerhetsstyringssystem skal inneholde. ISM koden vil kunne bidra til hjelp på det området.</p>
	Norges Fiskarlag (13)	1)Norges Fiskarlag viser til signaler om at detalj krav til sikkerhetsstyringssystem skulle komme som en tilpasset samleforskrift for hele fiskeflåten. En opplever nå at Sjøfartsdirektoratet foreslår at en velger tilgjengelig «hyllevare» fra øvrig maritim næring, fremfor å definere tilpassende minstekrav for fiskefartøy over 500 BT.	<p>23.</p> <p>1) ISM koden er en maritim tilpassning til anerkjente standarder for kvalitetssikringssystemer. Sjøfartsdirektoratet mener at ISM koden like godt passer på fiskefartøy, som på lasteskip. Sikkerhetsstyringssystemet skal være tilpasset det enkelte fartøyet og Sjøfartsdirektoratet mener således at det er feil å betegne den foreslåtte løsningen som hyllevare, i</p>

			den grad en slik betegnelse antyder at ISM ikke passer som norm for sikkerhetsstyringssystem på fiskefartøy.
	Norges Fiskarlag (13)	1) Erfaringene fra øvrig maritim næring tilsier at det vil bli behov for mer administrative ressurser for å etterleve kravene etter ISM-koden. Det fører igjen til økte kostnader, og en enda vanskeligere situasjon i en allerede todelt økonomi.	24. 1) Et vel fungerende og godt implementert sikkerhetsstyringssystem vil også være med på å redusere kostnader som rederi/skip opplever. Da gjerne i direkte tilknytning til behandling av hendelser som oppstår om bord etc. Vi viser for øvrig til kommentar 3 og 4 over.
	Norges Fiskarlag (13)	1) Det blir hevdet at rapporteringsarbeidet og administrasjonsarbeidet om bord begynner å få et så stort omfang, at det flytter skipperens fokus fra operasjon, og at det går ut over sikkerheten.	25. 1) Vi regner med at sikkerhetsstyringssystemet er med å gjøre det lettere å holde fokuset på sikkerheten om bord, idet en hele tiden fokuserer på risiko og i og med at en har «automatisert» en del prosesser og prosedyrer i forkant. Se også vår kommentar nr. 1 og 14 over.
	Norges Fiskarlag (13)	1) Under henvisning til foranstående momenter går Norges Fiskarlag imot at fiskeflåten under 500 BT skal underlegges ISM-koden på nåværende tidspunkt. Forslaget er en nasjonal særtilpasning, og Fiskarlaget mener en heller kan vurdere spørsmålet på nytt, når en har mer erfaring med fiskeflåtens etablerte sikkerhetsstyringssystem.	26. 1) En eventuelt innføring av spesifikke krav til sikkerhetsstyringssystemer om bord på skip under 500T vil ikke bli omfattet av denne høringsrunden.
	Norges Fiskarlag (13)	1) Norges Fiskarlag mener erfaringer fra øvrig maritim næring i større grad må bakes inn i gjeldene regelverk, og at en først kan vurdere å implementere system etter ISM-koden for fiskefartøy, når regelverket er revidert og fornyet.	27. 1) ISM koden er bakt inn i gjeldende regelverk gjennom forskriften om sikkerhetsstyringssystemer. Det er ingenting av forventede endringer i gjeldende regelverk (eller kommende), som skulle tilsi at ISM koden slik den foreligger idag ikke skal kunne benyttes i sin helhet på

			denne typen fartøy for å tilfredsstille kravene til sikkerhetsstyringssystemer om bord.
	Norges Fiskarlag (13)	1) Norges Fiskarlag mener det er viktig at Sjøfartsdirektoratet utarbeider retningslinjer og nødvendige veiledere over hva sikkerhetsstyringssystemene skal inneholde, slik at implementeringskostnadene ikke blir større enn nødvendig.	28. 1) Se kommentar nr. 17 pkt. 1
	Norges Fiskarlag (13)	1) I stedet for revisjon av eksterne klasseselskap, foreslår Norges Fiskarlag en løsning som sikrer etterlevelse og videreutvikling av systemene om bord, gjennom bruk av dokumentert egenkontroll. Egenkontroll kan bestå av en kort årlig beskrivelse av sikkerhetsarbeidet, og hva som skal være fokus for kommende år/periode. Dokumentet kan oppbevares om bord og på land for evt. kontroll.	29. 1) Se kommentar 19 pkt. 1
	Pelagisk Forening (16)	1) Vi vil på generelt grunnlag bemerke at fiskeflåten stadig blir pålagt nye krav fra offentlige organer som hemmer produktiviteten til rederiene. Vi stiller spørsmål om alle krav er like nødvendige. Vi ser nødvendigheten ved at nye krav kommer i takt med utviklingen. Samtidig er det viktig å bruke tid og ressurser på mest fornuftige kravene og at disse blir godt implementert. Argumentene som blir brukt knyttet til miljø eller sikkerhet baserer seg på begrensede samfunnsøkonomiske analyser. Resultatet blir vel mulig økte kostnader for verdiskapende aktører.	30. 1) ISM koden vil ikke i sin helhet være et nytt krav fra offentlig myndigheter, da det allerede foreligger krav om sikkerhetsstyringssystemer for alle skip i næringsvirksomhet. Å definere at denne typen skip skal benytte ISM koden som standard for sikkerhetsstyringssystemene om bord, vil sørge for at skip og rederi driftes i henhold til en anerkjent internasjonal standard for sikkerhetsstyringssystemer om bord på et skip i maritim virksomhet, og at man ikke ender opp med et dårlig tilpasset landbasert system. Grunnstammen i ethvert sikkerhetsstyringssystem er å identifisere risikoen for dernest å etablere barrierer for å unngå hendelser. Førstehåndskunnskap til risikoene vil være nødvendig for å få til dette, og det vil ikke være unaturlig å tro at denne typen

			arbeid derfor lettest utføres av de som har dette som sitt daglige arbeide, og ikke andre verdiskapende aktører.
	Pelagisk Forening (16)	<p>1) Fiskefartøy er allerede pålagt sikkerhetsstyringssystem som skal være dokumenterbart og verifiserbart, dog ikke sertifisert ihht ISM koden.</p> <p>2) Det henvises til EU i argumentasjonen om innføring av ISM samtidig som fiskefartøyene i EU er fritatt ISM. Det er derfor vanskelig å forstå argumentasjonen for at Norge skal innføre systemet før EU.</p>	<p>31.</p> <p>1) Det er korrekt, se vår kommentar nr. 1.</p> <p>2) Argumentasjonen i forhold EU går på valgt metode for gjennomføring av direktivet, ikke i forhold til hvorvidt Norge er forpliktet til å innføre krav om ISM for fiskefartøy over 500 BT eller ikke.</p>
	Pelagisk Forening (16)	<p>1) Innføring av nytt sikkerhetssystem vil kunne ha positive effekter for å styre risiko og sikkerhet om bord på fartøyene, mannskap og miljø, og for drift av rederiet. Vi antar at ved å følge ISM-koden setter dette i større grad i et system og at når systemet er implementert og i bruk vil være til hjelp for å sikre etterlevelse av krav.</p> <p>2) På den annen side er det knyttet store merkostnader med å løfte systemet fra slik det er i dag til et sertifisert sikkerhetsstyringssystem. Det er ikke gitt at disse merkostnadene fører til bedre sikkerhet. Sertifisert styringssystem vil kreve ressurser i form av tid, penger og fokus. Disse ressursene går på bekostning av andre konkrete tiltak. Resultatet av innføring sikkerhetsstyringssystem bør samsvare med kostnadene. Det oppfordres til tiltak som reduserer kostnadene med innføring av systemet, slik at kost-nytte samsvarer bedre.</p>	<p>32.</p> <p>1) Sjøfartsdirektoratet er glad for at Pelagisk Forening deler oppfatningen om at innføring av ISM kan ha positive effekter for sikkerheten om bord.</p> <p>2) Sjøfartsdirektoratet er overbevist om at innføringen av krav om ISM på fiskefartøy vil føre til bedre sikkerhet. Direktoratet er også opptatt av kostnadene kravet medfører og foreslår derfor at... (noe med bortfall av DOC og sertifiseringsperioder på 2,5 år?)</p> <p>Vi viser for øvrig til vår kommentar nr. 4.</p>
	Pelagisk Forening (16)	<p>1) Tidsfristen, 1. juli 2014, for fiskefartøy til å implementere sikkerhetsstyringssystemet er altfor kort. Selv om det lenge har vært kjent at disse kravene kan</p>	<p>33.</p> <p>1) Sjøfartsdirektoratet har valgt å utsette fristen for implementeringen av ISM til 1. juli</p>

		komme, har det ikke vært kjent eksakt hvilke rutiner som skal innføres. Innføringen krever tid.	2015 for å komme næringen i møte.
	Pelagisk Forening (16)	1) Det er flere redere som reiser og ikke har en administrasjon på land til å foreta gjennomføring av ISM-koden. Rederiene har innarbeidet andre rutiner enn større etablerte rederikontor innenfor lasteskip, som fiskefartøyene skal følge ISM normen på like linje med. Det må være rom for å få på plass et system som virker for de enkelte rederi. Pelagisk Forening vil poengtere at Sjøfartsdirektoratet må ha i mente at det er flere små familiedrevne rederi uten egne rederikontor og administrasjon.	34. 1) ISM sikkerhetsstyringssystemet må tilpasses behovet til det enkelte rederi. Et lite rederi med en liten rederiadministrasjon vil normalt har behov for et mindre omfattende sikkerhetsstyringssystem enn et stort rederi. Det kan for øvrig nevnes at heller ikke alle lasteskipredier har store rederiadministrasjoner. Også her kan det vises til nederlandske elvebåter, der hele besetningen om bord gjerne er rederiorganisasjonen. Det finnes flere veiledere etc om slike organisasjonsformer under ISM koden.
	Pelagisk Forening (16)	1) Fram til 1. juli er det høy fiskeriaktivitet og det er begrenset tid å iverksette alle krav ISM-koden krever og i tillegg få gjennomført sertifisering. En av hensiktene bak forskriften er å involvere mannskap og på den måten få et bevisst forhold til risikoer om bord og unngå skader på folk, materiell og miljø. Et involvert mannskap må forholde seg kommende krav og endre rutiner i tillegg til pågående fiskeriaktivitet. Vi betrakter tidsaspektet som den største utfordringen fra forskriften tenkes tre i kraft til implementering skal være på plass. Hvis redieret skal være delaktig i prosessen, selv med innleidd konsulent, anser vi tidsfristen for knapp. På overnevnte bakgrunn ber Pelagisk Forening om at tidsfrist for fiskefartøy til å oppfylle de nye kravene blir satt til 31.12.14.	35. 1) Sjøfartsdirektoratet har valgt å utsette innfasingen av krav om ISM til 1. juli 2015. Se for øvrig kommentar nr. 33 pkt. 1)
	Nord- Norges Rederiforening (19)	1) Nord-Norges Rederiforening tar sikkerheten på alvor og mener sikkerhetsarbeidet i flåten må	36. 1) En innføring av krav til ISM om

		<p>styrkes.</p> <p>Nord-Norges Rederiforening viser til at kravet om sikkerhetsstyringssystem for fiskefartøy(SMS) ble innført i 2010 og at det derfor er begrenset med erfaring og statistikk vedrørende virkningen av SMS. Sentralt i arbeidet med SMS er ASH-forskriften som bl.a. krever kartlegging av risikoperasjoner og rutiner for å melde avvik og ta lærdom av uønskede hendelser. I tillegg er bl.a. vedlikehold av skip og utstyr viktige elementer i SMS.</p> <p>Mange rederier har brukt mye ressurser på å etablere et SMS tilpasset fartøyets drift. Nord-Norges Rederiforening viser til at det ikke er et internasjonalt krav at fiskefartøy skal ha etablert ISM. ISM er utviklet for konvensjonsskip og IMO har av den grunn kun pålagt ISM koden på konvensjonsskip. Det bør derfor være særlige forhold som begrunner et norsk krav om å implementere koden også på fiskefartøy over 500 BT.</p>	<p>bord betyr ikke nødvendigvis at rederiene må begynne på nytt med sine kvalitetssikringssystemer. Et godt etablert kvalitetssikringssystem vil mest sannsynlig allerede oppfylle de minimumskravene som ISM koden setter, da denne kun er en maritim tilpassning av anerkjente systemer og standarder for kvalitetssikringssystemer.</p>
	<p>Nord- Norges Rederiforening (19)</p>	<p>1)Nord-Norges Rederiforening tviler på om det vil være mulig å unngå en betydelig økning i administrasjonskostnader, dersom en innfører ISM-koden i fiskeflåten. Det omfattende rapporteringsregimet en har for eksempel i offshoreflåten, gjør det i mange tilfeller nødvendig å leie inn konsulenttenester eller tjenester på teknisk management, noe som innebærer betydelige ekstra kostnader for næringa. Fiskefartøy har et helt annet driftsmønster enn konvensjonsfartøy, ved at det drives jakt. Når et fiskefartøy går fra kai vet ikke rederiet eller skipper nøyaktig hvor en skal og hvor fartøyet befinner seg ett døgn eller tre frem i tid. Vi</p>	<p>37.</p> <p>1)Se kommentar nr. 1 og 2.</p>

		mener driftsformen til fiskefartøy medfører andre behov enn det en har i handelsflåten.	
	Nord- Norges Rederiforening (19)	1) Nord-Norges Rederiforening mener innføringen av ISM-koden i fiskeflåten vil "byråkratisere" næringa, uten at en nødvendigvis oppnår en sikkerhetsgevinst. Nord-Norges Rederiforening mener en kan oppnå samme sikkerhetsgevinsten ved å utvikle de sikkerhetssystemer som allerede finnes om bord. Den nye regjeringen har lagt vekt på at samfunnet skal forenkles og avbyråkratiseres, gjennom mindre byråkrati og regulering. Også i en slik sammenheng er innføringen av ISM-koden i fiskeflåten lite ønskelig.	38. 1) Det er nettopp en utvikling av allerede eksisterende systemer, og tilpassning til en maritim norm Sjøfartsdirektoratet ønsker med en innføring av ISM koden. Det er ikke noen ytterligere krav til byråkratisering eller reguleringer i ISM koden, sett i sammenheng mot andre etablerte standarder for slike systemer.
	Nord- Norges Rederiforening (19)	1) Mestepartene av fiskeflåten er fortsatt eid av mindre rederier der et fartøy er regelen. Det er politisk enighet om at det skal være et spredt eierskap i fiskeflåten. Nord-Norges Rederiforening mener innføringen av ISM vil føye seg inn i rekken av krav som driver frem det motsatte.	39. 1) Vi kan ikke se at en innføring av ISM i seg selv vil bidra til endring av eierstrukturen i den norske fiskeflåten.
	Nord- Norges Rederiforening (19)	1) Nord-Norges Rederiforening er selvsagt klar over, slik det også blir uttalt i høringen, at flere fiskefartøy allerede har implementert ISM. Etter det vi kjenner til, er dette i stor grad tilfeller der rederiene har dobbeltsertifiserte fartøy. Dobbeltsertifiseringen fremkommer da som et krav for at fartøyet skal få oppdrag utenom fiske. Når fartøyet er registrert som handelsfartøy må selvsagt alle SOLAS-krav oppfylles.	40. 1) Se kommentar nr. 1, 3 pkt. 3, og 4.
	Nord- Norges Rederiforening (19)	Nord-Norges Rederiforening 1) erkjenner at det er nødvendig å systematisere og forbedre sikkerhetsarbeidet om bord i fiskefartøy. Nord-Norges Rederiforening mener likevel at	41. 1) Det er ikke snakk om å forkaste kravene til sikkerhetsstyringssystem om bord på fiskefartøyene. Innføringen av ISM som anerkjent maritim norm for

		<p>en har høstet for liten erfaring med SMS, til at en kan forkaste den eksisterende ordningen. Nord-Norges Rederiforening krever derfor at en gjennomfører en grundig evaluering av SMS på fiskefartøy. Når dette er gjort kan en foreta en vurdering av fordelene og ulempene ved å bygge videre på SMS, i forhold til implementering av ISM på fiskefartøy over 500 BT.”</p>	<p>sikkerhetsstyringssystemer om bord på skip, vil kunne være med på å definere og etablere noen håndfaste formkrav til systemene, og kunne medvirke til at rederi/skip enklere selv kan utvikle og vedlikeholde dette selv, uten å måtte ta hjelp av eksterne aktører.</p>
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------