

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

- Sdir : Sjøfartsdirektoratet
- A: 16 spesielt bemyndigete arbeidskontorer
- U: Utvalgte utenriksstasjoner
- P: Produsenter av utstyr evt. undergrupper
- OFF: Offshorerederier / plattformsejere / operatører
- Hov Hovedorganisasjoner
- H.i. Høringsinstanser
- Andre:

Nr.: RSR 14 - 2015

Dato: 18.12.2015

Saksnr.: 2015/53588-23/JKS

Opphever:

Referanse til: Regler for passasjer- og lasteskip mv. 2015 s. 440, 503 og 1177

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

Endring av sertifikatforskriften, byggeforskriften og forskriften om mindre lasteskip - for skip som skal slepe

Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endring av følgende forskrifter:

- forskrift 22. desember 2014 nr. 1893, (sertifikatforskriften),
- forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip (24-meterforskriften) og
- forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip (byggeforskriften).

Endringene innebærer blant annet sertifikatkrav for skip som skal slepe i næring. Endringsforskriften trer i kraft 1. januar 2016. Se merknadene til den enkelte bestemmelsen for mer informasjon om overgangsreglene.

Høring

Endringene var på offentlig høring fra 15. juli til 31. oktober 2015. Det kom inn totalt 20 hørings svar fra 20 ulike høringsinstanser. 18 hadde ingen videre kommentarer. Tabell med innspill er tatt inn i vedlegg til rundskrivet her.

Bakgrunnen for endringene

For mer enn to år siden hadde Sjøfartsdirektoratet et møte med representanter fra slepebåtnæringen, Kystverket og Kystvakten. I møtet ble det uttrykt usikkerhet knyttet til gjeldende rett om sleping og spesielt Sjøfartsdirektoratets praksis med slepetillatelse for slepebåter med største lengde under 15 meter. Etter møtet har Sjøfartsdirektoratet gjennomgått gjeldende rett og gjort vurderinger og bl.a. fastsatt et rundskriv¹ RSV 07-2014 som veileder om reglene for slepetillatelse.

På bakgrunn av innspillene vist til ovenfor, videre til at det er fastsatt nye regler om bygging av lasteskip med største lengde under 24 meter som bl.a. har krav om stabilitet til skip som skal slepe, er bestemmelsen om slepetillatelse endret. I løpet av en overgangsperiode som ender 1. januar 2018, opphører slepetillatelse og erstattes med krav om sertifisering av skip som enten har fartssertifikat jf. sertifikatforskriften § 24 eller fartøysinstruks jf. 24-meterforskriften § 82.

¹ <http://www.sjofartsdir.no/regelverk/rundskriv/om-slepetillatelse-til-fartoy-under-15-meter-revidert/>

I møte med næringen 17. desember 2014 informerte Sjøfartsdirektoratet om de planlagte endringene. Forsikringsbransjen representert ved Cefor ble også orientert om endringsbehovene. Videre ble det gjort rede for de planlagte endringene i første nummer av Navigare 2015².

I prosessen med å utarbeide forslag til endringer i gjeldende rett om sleping, henvendte Sjøfartsdirektoratet seg til nord-europeiske naboland med spørsmål om hvordan sleping til sjøs reguleres i de respektive landene. Finland, Danmark, Nederland og Storbritannia responderte på direktoratets henvendelse.

Svarene som Sjøfartsdirektoratet mottok fra Finland, Danmark, Nederland og Storbritannia gir ikke et entydig bilde av felles bygge- eller sertifiseringskrav for skip eller fartøy som skal slepe.

Fartøy som skal utføre slep i næringsvirksomhet skal være sertifisert for slike oppgaver. Sertifiseringen skal bekrefte at slepefartøyet oppfyller kravene i relevante forskriftene for å utføre slepeoperasjoner jf. de særskilte bestemmelsene om skip og fartøy som skal slepe i henholdsvis byggeforskriften og 24-meterforskriften. Sertifiseringen skal også synliggjøre eventuelle begrensninger som gjelder for vedkommende fartøy. Slepebegrensningene vil framgå av fartssertifikat eller fartøyinstruksen.

Til forskjell fra ordningen med slepetillatelser, vil krav om sertifisering av skip og fartøy som skal slepe bidra til større forutberegnelighet og likhet. Både fartøy over og under 15 meter vil omfattes av sertifiseringskravene. Reglene er derfor konkurransenøytrale.

I en overgangsfase før fartøyene har fått de korrekte dokumentene på plass vil de nye kravene om sertifisering av skip og fartøy som skal slepe kunne medføre noe merarbeid for rederiet. På sikt legger Sjøfartsdirektoratet til grunn at den nye ordningen vil føre til likhet og økt forutberegnelighet for næringen.

Utstedelse av slepetillatelser er basert på gebyr, og disse gebyrene bortfaller når sertifikatkrav overtar for slepetillatelsen. Ressursene som ble brukt i forbindelse med slepetillatelsene blir fristilt til andre arbeidsoppgaver ettersom kontrollen av slepeutstyret mv. blir lagt til sertifikatilsynet i stedet for den enkelte søknad om slepetillatelse.

Ansvar for skipets operasjoner her som ellers påhviler rederiet og skipsføreren. I dag skal alle fartøy ha sikkerhetsstyringssystem, slik det følger av skipssikkerhetsloven § 7. Sjøfartsdirektoratet jobber med detaljerte forskriftskrav til sikkerhetsstyringssystem også for fartøyer som ikke er underlagt krav om ISM. Dersom fartøyet sleper, skal sikkerhetsstyringssystemet også dekke denne typen maritime operasjoner.

Merknader til bestemmelsene

Endringer i forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om sertifikater og tilsyn for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften)

Endringen av sertifikatforskriften § 32 jf. vedlegg I §§ 48 til 53 jf. samme forskrift § 8 andre ledd eller § 24 første ledd, innebærer at skip som skal slepe skal være sertifisert som lasteskip. Ny § 32 første ledd bokstav b retter seg mot fartøy som har fått sertifikat etter sertifikatforskriften § 24 første ledd bokstav a og b, det vil si lasteskip med største lengde 15 meter eller mer i innenriksfart samt lasteskip med største lengde 15 meter eller mer, og bruttotonnasje under 500, i utenriksfart. Siste punktum i § 32 første ledd bokstav b åpner for at Sjøfartsdirektoratet kan sette

² Se <https://www.yumpu.com/no/document/view/37507769/navigare-nr-1-2015>

begrensninger. Eksempelvis kan begrensningene innebære hvilke slep eller farvann fartøyet er godkjent som slepefartøy for.

Fartssertifikatets påtegning om sleping har samme gyldighet som fartssertifikatet.

Slepedefinisjonen i § 32 andre ledd er den samme som definisjonsbestemmelsen i 24-meterforskriften § 4 første ledd bokstav f.

§ 32 nytt tredje ledd er en overgangsbestemmelse som åpner for å søke om slepetillatelse i stedet for sertifisering for slep.

§ 34 viderefører sertifikatforskriften vedlegg I §§ 54 til 56.

Overgangsregler

Sertifikatforskriften vedlegg I oppheves 1. januar 2018. Fartøy som skal slepe på dette tidspunktet skal være sertifisert for slepeoperasjoner. 24-meterforskriften som regulerer lasteskip med største lengde under 24 meter, viderefører reglene om slepetillatelse i en egen bestemmelse. Denne bestemmelsen oppheves også 1. januar 2018.

Endringer i forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip (24-meterforskriften)

Det følger allerede av 24-meterforskriften § 82 at fartøyinstruksen skal ha opplysninger om slep, kranløft og ankerhåndtering for at et fartøy med største lengde mellom 8 og 15 meter har adgang til å utføre slike operasjoner.

Endringen i § 89 andre ledd retter seg mot fartøy med største lengde over 15 meter, men under 24 meter (L), da særlig mot fartøy som ikke oppfyller kravene for å anses som slepebåter. Bestemmelsen fastsettes som følge av at disse skipene har hatt mulighet til å søke om slepetillatelse etter (opphevet) forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m. Denne muligheten tas nå bort. I stedet benytter disse fartøyene i en overgangsperiode, muligheten som gis i sertifikatforskriften § 32 til enten å få fartssertifikat med påtegning til sleping eller slepetillatelse etter bestemmelsens tredje ledd. Dette skjer med andre ord for å forhindre en dobbeltregulering.

Besiktelsesforskriften hadde en regel om slepetillatelse i § 48 første ledd bokstav a nr. 3 for slepebåter med største lengde under 15 meter. Dette ble detaljert i Rundskriv 07-2014. I 24-meterforskriften er regelen videreført i ny § 89a som legger opp til en overgangsordning for de mindre fartøyene som ikke omfattes av 24-metersforskriften fullt ut, men som skal fases inn i perioden 1. januar 2016 – 31. desember 2017. Ny § 89a tredje ledd bokstav a og b har krav til stabilitet, styrke og utrustning. Ettersom dette er en overgangsordning, vil det for fartøy som skal slepe inntil overgangsordningen har utløpt, være mulig enten å oppfylle kravene etter Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter 1990, jf. RSV 07-2014, eller å oppfylle kravene etter de relevante bestemmelsene i 24-meterforskriften.

Slepeutstyret skal kontrolleres årlig. Ettersom samtlige fartøy med største lengde under 15 meter vil ha krav om fartøyinstruks senest fra 1. januar 2018, ser ikke Sjøfartsdirektoratet det som nødvendig å innføre en regel om fem-årlig kontroll fra Sjøfartsdirektoratets side. De fartøyene som etter sertifikatforskriften § 32 jf. vedlegg I §§ 54 til 56 jf. RSV 07-2014 har muligheten til å slepe, ville uansett ikke nå femårsgrensen før overgangsordningen utløper 1. januar 2018.

Endring i forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip (byggeforskriften)

Forskrift 15. september 1992 nr. 695 om bygging av passasjer-, lasteskip og lektere § 52 (5) inneholdt en regel om at slepearrangement og slepefester skal dimensjoneres med en sikkerhetsfaktor på 3 i forhold til materialets bruddgrense. Dette videreføres i byggeforskriften § 12 (6).

John Malvin Økland
fungerende sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør

Vedlegg:

- Forskrift om endring av forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger, forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip og forskrift om bygging av skip
- Høringsmatrise – Alle
- Høringsmatrise - Detaljert

Forskrift om endring av forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger, forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip og forskrift om bygging av skip

Hjemmel: Fastsatt av Sjøfartsdirektoratet 18.12.2015 med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) §§ 9, 11, 12, 13, 16, 21, 22, 43, 44 og 45, jf. kgl. res. 16. februar 2007 nr. 171 og Nærings- og fiskeridepartementets delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590

I

I forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger gjøres følgende endringer:

§ 32 skal lyde:

§ 32 Sertifikatkrav for skip som skal slepe

(1) Skip som skal slepe skal ha

- a) sikkerhetssertifikater for lasteskip etter § 8 andre ledd, eller*
- b) fartssertifikat for lasteskip etter § 24 første ledd bokstav a eller b og ha påtegning for slep i fartssertifikatet. Eventuelle begrensninger for slep fremgår av fartssertifikatet.*

(2) Med slep menes sleping eller skyving av en eller flere gjenstander. Tauing av lette gjenstander, slik som en lettått, en lett flytebrygge eller tilsvarende, anses ikke som sleping.

(3) Lasteskip med største lengde 15 meter eller mer kan i stedet for påtegning etter første ledd bokstav b, følge bestemmelsene i vedlegg 1. For skip kjølsturket 1. januar 1990 eller senere, kan dette gjøres inntil 1. januar 2017. For skip kjølsturket før 1. januar 1990 kan dette gjøres inntil 1. januar 2018.

§ 33 skal lyde:

§ 33 Tilsyn for skip som skal slepe

Skip som skal slepe skal gjennomgå førstegangstilsyn som viser at kravene til stabilitet, styrke og utrustning er oppfylt før skipet tas i bruk til slep.

§ 34 skal lyde:

§ 34 Kontroll og tilsyn for slepe- og ankerhåndteringsarrangement

(1) Slepe- og ankerhåndteringsarrangement skal kontrolleres minst en gang i året.

(2) Kontrollen etter første ledd skal utføres av kvalifisert personell om bord etter instruks fra produsenten. Kontrollen skal også omfatte nødutløsning. Etter nødutløsningsprøvene skal demontering foretas i den grad dette anses påkrevd.

(3) Hvert femte år skal kontrollene som er nevnt i første ledd utføres med Sjøfartsdirektoratet eller anerkjent klasseselskap til stede.

(4) Dokumentasjon om gjennomførte kontroller og tilsyn med slepe- og ankerhåndteringsarrangement skal oppbevares om bord.

II

I forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip gjøres følgende endring:

§ 89 annet ledd skal lyde: (2) Inntil disse tidspunktene gjelder forskriftene som var i kraft for de ulike skipene 31. desember 2014, *unntatt kapittel 11 i forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m.*

Ny § 89a skal lyde:

§ 89a Krav til slepetillatelse for skip under 15 meter største lengde uten fartøyinstruks

(1) Skip under 15 meter største lengde uten fartøyinstruks skal, uansett hva som følger av § 89 andre ledd, ha slepetillatelse når:

- a) størrelsen på den slepte gjenstanden tilsvarer bruttotonnasje 50 eller mer, og*
- b) det slepes i større fartsområde enn beskyttet farvann.*

(2) Rederiet skal søke om slepetillatelse i god tid før slepeoppdraget skal utføres.

(3) For å få tillatelse til å slepe må skipet ha nok slepekraft til å kunne holde forsvarlig kontroll over slepet og oppfylle enten

- a) kravene i Nordisk Båt Standard for Yrkesbåter under 15 meter 1990, herunder kapittel Y32, eller*
- b) kravene til stabilitet, styrke og utrustning i denne forskriften.*

(4) Slepeutstyret på skip som er nevnt i første ledd skal kontrolleres årlig i samsvar med kravene i § 85.

III

I forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip gjøres følgende endring:

Nytt sjette ledd i § 12 skal lyde:

(6) Komponentene i slepeforbindelsen skal være dimensjonert for skipets maksimale kontinuerlige slepekraft med en sikkerhetsfaktor på minst 3 mot brudd.

IV

Forskriften trer i kraft 1. januar 2016.

Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 32 tredje ledd og vedlegg I oppheves 1. januar 2018.

Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip § 89a oppheves 1. januar 2018.

Høringsinstans	Saksnr. - dokumentnr.	Kommentar til utkast	Merknad	Duplikater	
American Bureau of Shipping					
Arbeids- og administrasjonsdepartementet					
ARCOS AS					
Assuranceforeningen Gard					
Assuranceforeningen Skuld					
BOA Offshore AS					
Boat and Vessel Control AS					
Borg Maritime AS					
Bukser og Berging AS					
Bureau Veritas					
CEFOR	2015/53588-8	CEFOR har kommentarer som omhandler fiskefartøy under 15 meter samt utenlandske fartøy.			
ClassNK					
Cramaco					
Den Norske Advokatforening	2015-53588-14	Ingen kommentarer			
Det Norske Maskinistforbund	2015/53588-9	Ingen kommentarer			
Det Norske Veritas nasjonale bestemmelser					
Direktoratet for arbeidstilsynet					
Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap	2015/53588-7	Ingen kommentarer			
Domstoladministrasjonen	2015/53588-2	Ingen kommentarer			
Eide Marine Services AS					
Finansdepartementet					
Fiskebåtredernes Forbund					
Fiskeri- og havbruksnæringsas Landsforening					
Fiskeridirektoratet	2015/53588-15	Ingen kommentarer			
Forsvarsdepartementet	2015/53588-4	Ingen kommentarer	Videresendt til Forsvarets logistikkorganisasjon/ Maritime kapasiteter for eventuelle kommentarer		
Forsvarsstaben/Sjøforsvaret/ Kystvakten	2015/53588-17	Ingen kommentarer			
Fraktestråkernes Rederiforening/Fraktestråkernes Arbeidsorganisasjon					
Havarikommisjonen					
Havforskningsinstituttet					
Helse- og omsorgsdepartementet					
Hovedredningssentralen Nord-Norge					
Hovedredningssentralen Sør-Norge					
Hurtigbåtenes Rederiforening					
Høgskolen i Vestfold					
Høgskolen i Ålesund					
Høgskolen Stord/Haugesund					
Industri Energi	2015/53588-13	Ingen kommentarer			
Justisdepartementet	2015/53588-10	Ingen kommentarer			
Klima- og miljødepartementet					
Knardalstrand Engineering					
Kragerø Sjøtjenester AS					
Kristiansund Taubåtservice AS					
Kommunal- og regionaldepartementet					
Kommunenes Sentralforbund					
Kystverket	2015/53588-11	Ingen kommentarer	Bemerket at det er positiv med en sertifiseringsordning, og stiller seg bak forslaget		

Landsorganisasjonen i Norge	2015/53588-6	Ingen kommentarer	Bemerket at endringen fremstår som en klargjøring av kravene, noe som øker sikkerheten		
Langset Maritime AS					
LKAB Norge AS					
Lloyds Register of Shipping					
Marine Control AS					
Marintek					
Maritimt Opplæringskontor Sør/Vest Norge					
Miljødirektoratet					
NHO Sjøfart	2015/53588-12	Ingen kommentarer			
Nordisk Institutt for Sjørett					
Nordnorsk Skipskonsult					
Norges Fiskarlag					
Norges Forskningsråd					
Norges Havneforbund					
Norges Juristforbund					
Norges Rederiforbund	2015/53588-18	Ingen kommentarer			
Norsk Elektroteknisk Komite					
Norsk Industri					
Norsk Losforbund					
Norsk Petroleumsinstitutt					
Norsk Polarinstitutt					
Norsk Sjømannsforbund	2015/53588-9	Ingen kommentarer			
Norsk Sjøoffisersforbund	2015/53588-9	Ingen kommentarer			
Norske Båtbyggeriers Forening					
Norske Maritime Leverandører					
Næringslivets Hovedorganisasjon NHO					
Oljearbeidernes Fellessammenslutning					
Oljedirektoratet					
Oljeindustriens Landsforening					
Opplæringskontoret for maritime fag					
Oslo Yrkesbåtrederes Forening					
Petroleumstilsynet	2015/53588-5	Ingen kommentarer			
Polarkonsult					
Politidirektoratet					
Redningsselskapet	2015/53588-16	Redningsselskapet har kommentarer som gjelder RIB og fribord, lettått og en presisering mht. fartsområde og bruttotonnasje			
Regjeringsadvokaten					
RINA Services S.p.A					
Risk Management Consultants					
Rørvik Maritime & Marine Center					
Samferdselsdepartementet	2015/53588-19	Ingen kommentarer			
Sjømannsforeningens Landsforbund	2015/53588-9	Ingen kommentarer			
Sjøtrygdgruppen Gjensidige					
Stadt Sjøtransport AS					
Statens Kartverk					
Sjøkartverket					
Stavanger Offshore Tekniske Skole					
Technimar					
Trond A. Kittilsen Shipping					
Universitetet i Bergen, det juridiske fakultet					
Universitetet i Tromsø, det juridiske fakultet					
Utenriksdepartementet					
Vegdirektoratet					
Vest Fartøykontroll AS					
Østsjø Rederi					
Ålesund Maritime Skole					

Forsvarets logistikkorganisasjon/Maritime kapasitete					
--	--	--	--	--	--

Høringsinstans	Saksnr. - dokumentnr.	Kommentar til utkast	Merknad	Duplikater
CEFOR	2015/53588-8	<p>Generelt</p> <p>Vi tiltrer direktoratets forslag til endringer i sertifikatforskriften, 24-metersforskriften og byggeforskriften. Sertifisering av fartøy for slep synes å være en sikrere og mer tidsbesparende ordning enn dagens praksis.</p> <p>Fiskefartøy under 15 meter</p> <p>Det hefter en etter vårt skjønns alvorlig mangel ved sertifikatforskriften slik den lyder i dag og etter at de foreslåtte endringer er gjennomført. Etter forskriftens § 1 gjelder den ikke for fiskefartøy under 15 meter. Dette betyr at slike fartøy fritt kan slepe, i motsetning til fiskefartøy over 15 meter hvor §§ 32 – 34 vil komme til anvendelse etter forskriftsendringen. Overstående har direktoratet bekreftet i en e-post til Cefor, datert 25. ds.</p> <p>I følge § 1 (1) d) gjelder forskriften for passasjerskip uansett lengde. Slik vi tolker forskriften, vil en eier at et passasjerfartøy under 15 meter ikke kunne bruke fartøyet til sleping selv om det foregår uten passasjerer. Cefor ønsker en tilsvarende regulering for fiskefartøy under 15 meter. Dette kan man oppnå, dersom man endrer § 1 (1) e) som følger: «fiske- og fangstfartøy» eller ved å innta en lignende formulering i den såkalte sjarkforskriften av 22.11.2013.</p> <p>I forsikringsvilkårene for fartøy under 15 meter tar assurandørene forbehold om at slep fra havn til havn er betinget av assurandørens samtykke. I praksis skjer vel dette sjelden, men i så fall foreligger det et brudd på sikkerhetsforskriften og det kan føre til 100% avkorting i erstatningssummen. Assurandørene frykter nå at direktoratets retningslinjer og den nåværende manglende regulering kan bidra til å undergrave respekten for sikkerhetsforskriften, da fiskefartøy under 15 meter lovlig kan slepe. Assurandørenes prinsipielle holdning er at all sleping skal foregå med fartøyer som er utrustet for formålet, jfr. Y32 i Nordisk Båt Standard for fartøy under 15 meter. Hensikten er å unngå tap av menneskeliv, personskader og havarier. Senest i 26. juli i fjor sank en sjark under 15 meter under slep av en annen sjark under 15 meter. Sjarkeieren var alene i båten</p> <p>Utenlandske slepefartøy</p> <p>Sertifikatforskriften gjelder ikke for utenlandske fartøy som sleper i norske farvann enten til havn eller mellom havner. Det synes uklart om hvorvidt utenlandske fartøy som utfører slep kan kontrolleres for sin slepedyktighet med hjemmel i havnestatskontrollforskriften. Vi har dermed ingen garanti at utenlandske slepebåter tilfredsstillende de kravene som nå skal stilles til norske slepebåter. Dette synes lite tilfredsstillende skipssikkerhetsmessig. Norske slepebåtrederier risikerer dessuten å møte ulike konkurransevilkår og dermed mindre bruk av deres tjenester i norske farvann.</p> <p>Det er derfor Cefors holdning at bruk av utenlandske slepebåter i norske farvann også bør reguleres ved at de underlegges samme slepekrav som fremgår av utkastet til endret forskrift. Vi minner i den forbindelse om at Skipsikkerhetsloven også gjelder for utenlandske fartøyer som sleper i norske farvann.</p>	<p>Sjøfartsdirektoratet vurderer problemstillingen slik at dette reguleres ut fra tradisjonell språklig forståelse av fartøystypene. Fiske- og fangstfartøy driver ikke med slepeoperasjoner.</p> <p>Dersom det viser seg at det oppstår tvil og grensdragningsspørsmål vil vi vurdere dette på ny.</p> <p>Fokuset for havnestatskontrollregimet i denne sammenheng er at det skal fange opp farlige situasjoner.</p> <p>Vår oppfatning er at endringene i hovedsak dreier seg om endringer i sertifiseringen, ikke driften som sådan.</p> <p>Mht. anførselen om konkurransevridning er ikke dette noe som gjelder slepebåter spesielt.</p> <p>Et slikt argument kan anføres mht. så og si samtlige fartøyskategorier. Dette er en problemstilling som må drøftes generelt. En endring gjøres ikke i denne sammenheng.</p>	
Redningsselskapet	2015/53588-16	<p>Til tross for at de fleste beredskapsbåter som opererer langs norskekysten i dag er av typen RIB, er det ikke krav til denne spesielle båttypen omtalt i henhold til design i overnevnte regelverk. Redningsselskapet er av den oppfatning at med den store utbredelsen, burde kravet til fribord for spesielt denne båttypen vært vurdert og inkludert i gjeldende regelverk.</p> <p>I henhold til regelverket som blir brukt for denne type fartøy i UK, Maritime & Coastguard Agency (MCA)-code, Code of Practice for Open Rescue Boats of Less than 15 Metres in Length, 12.3 Inflatable Boats, RIBs and Boats with a Buoyant Collar, står det følgende (oversatt):</p> <p>Fribordet av en oppblåsbar båt eller båt utstyrt med en flytende krave bør ikke være mindre enn 300 mm målt fra den øvre overflaten av oppdriftsrørene og ikke mindre enn 250 mm i den laveste delen av akterspeilet med alle dens utstyr, brennstoff, last, aktivitet tilhørende utstyr og antall personer som det er å bli sertifisert om bord, med båten re-trimmet som nødvendig for å representere en normal driftstilstand, og med drenering sokker (hvis montert) bundet opp».</p> <p>Ny § 89a i 24-metersforskriften – Denne paragrafen oppheves 1. januar 2018. Det ligger implisitt i dette kravet at slep med bruttotonnasje under 50 i fartsområde 2 samt alle innenfor liggende farvann er unntatt slepetillatelse.</p> <p>Redningsselskapet er av den oppfatning at det i det nye regelverket bør fremgå at det ikke er krav til fartøyinstruks eller fartssertifikat med påtegning for slep for slep under bruttotonnasje 50 i fartsområde 2. samt alle innenfor liggende farvann. Ny § 32 (2) i sertifikatforskriften – Lettbåt defineres i dag forskjellig. En lettbåt tilhørende en yacht er i dag ofte større enn de fleste fritidsbåter. En definisjon av lettbåt eller lettbåt/fritidsbåt med hensyn til lengde og vekt vil etter Redningsselskapets oppfatning fjerne enhver tvil om øvre grense på slike. En gjennomsnittlig fritidsbåt kan være lettere å slepe enn en lett fltvebrvade som er konstruert til å ligge stille.</p>	<p>Vi vurderer dette som en kommentar til byggetekniske regler. Endringene denne gang er i hovedsak rettet mot hvilke dokumenter som kreves for å kunne slepes. Kommentaren er notert og vil tas med i vårt videre arbeid.</p> <p>Byggeteknisk har dette med § 14 å gjøre. Bestemmelsen regulerer krav til slepeutstyr ved mindre slep i fartsområde 2. Innspillet tas ikke til følge nå.</p> <p>Definisjonen på lettbåt er hentet fra 24-metersforskriften. Det er ikke aktuelt å endre den forskriften nå.</p>	