

Iht. adresseliste

Forslag til ny forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer

I. Generelt om forslaget

1. Kort om forslaget – høringsfrist 15. mars 2019

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til ny forskrift om fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer på høring. Høringen blir også lagt ut på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider www.sdir.no.

Høringsuttalelser sendes Sjøfartsdirektoratet innen 15. mars 2019 til post@sdir.no.

Spørsmål fra media kan rettes til avdelingsdirektør på avdeling for Kommunikasjon og samfunnskontakt Dag Inge Århus på e-post dia@sdir.no.

Forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. (1400-forskriften) ble fastsatt i 2009 og trådte i kraft i 1. januar 2011. Forskriften forenklet tidligere regler ved at det ikke lenger var påkrevet med besiktelse og tillatelse fra Sjøfartsdirektoratet for de fleste fartøy med 12 eller færre passasjerer. Rederiet skulle nå selv kontrollere at fartøyet oppfylte konstruksjons- og utstyrskravene, mens det fremdeles var krav til tilsynserklæring for det elektriske anlegget, sertifisering av radioutstyret og krav til personlig sertifikat for skipsføreren. Sjøfartsdirektoratet skulle føre tilsyn ved stikkprøvekontroller.

Sjøfartsdirektoratets erfaring med 1400-forskriften er at den på de fleste områder ser ut til å fungere etter sin hensikt og samtidig ivaretar et akseptabelt sikkerhetsnivå for dem om bord. Utkastet som her sendes på høring viderefører derfor hovedlinjene i 1400-forskriften. På enkelte punkter er det imidlertid nødvendig å revidere forskriften. For eksempel er det generelt et behov for å oppdatere og forenkle ordlyden og å forbedre systematikken. I tillegg er det nødvendig å gjøre enkelte materielle endringer. Forslagets viktigste materielle endringer i forhold til tidligere er:

- Forskriften avgrenses oppad til fartøy med 24 meter største lengde
- Betydelige forenklinger for fartøy med maks 25 hk/19 kW
- Rutefartbegrensningen fjernes
- Innføring av meldeplikt for rederier med fartøy som følger forskriften
- Operasjonsbegrensninger gjøres avhengig av fartøyets konstruksjon og ikke operasjonshastighet



Forslaget om å forenkle reglene for fartøy med fremdriftsmaskineri på maks 25 hk/19 kW vil i praksis ha stor betydning for en rekke småskalavirksomheter som i dag er omfattet av 1400-forskriften, f.eks. skoler og barnehager. Sjøfartsdirektoratet foreslår at slike fartøy generelt skal følge reglene som gjelder for fritidsfartøy, og at den som fører fartøyet som minimum skal ha båtførerbevis. Forslaget er nærmere beskrevet i punkt 9.

2. Skipssikkerhetslovens virkeområde – Hvilke fartøy skal følge forslaget til forskrift?

Som 1400-forskriften, blir den nye forskriften fastsatt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven). Forskriftens virkeområde er da sammenfallende med lovens virkeområde.

Prinsippet i skipssikkerhetsloven er at det er den faktiske bruken av et fartøy som avgjør hvilke regler som skal følges. Skipssikkerhetsloven gjelder generelt for norske og utenlandske skip, se § 2 første ledd første punktum. Begrepet «skip» er en henvisning til det tradisjonelle skipsbegrepet i sjøretten, og omfatter også mindre farkoster. Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) påpeker i punkt 19.1 at «Selv om loven først og fremst er utformet med hensyn til skip i næringsvirksomhet, er det intet kriterium for å gi loven anvendelse at skipet brukes i næringsvirksomhet.»

Loven gjelder ikke for skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet, se § 2 første ledd annet punktum. Fartøy som faller utenfor lovens virkeområde, reguleres av småbåtloven og produktkontrollloven.

Næringsbegrepet i skipssikkerhetsloven knyttes ikke opp til annen lovgivnings bruk av begrepet. Dette har trolig sammenheng med skipssikkerhetslovens formål om å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier, og at det fra lovgivers side er ønskelig at den skal ha et bredt nedslagsfelt.

NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt. 7.1.3.2 fastslår at vederlagskravet er «et sentralt moment» i helhetsvurderingen av om en virksomhet faller inn under næringsbegrepet:

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

Dette betyr at også andre momenter kan vektlegges, f.eks. hvem og hvor mange personer virksomheten retter seg mot, i hvilken grad virksomheten er organisert eller om aktiviteten annonseres offentlig.

Skipssikkerhetsloven favner vidt, og omfatter også situasjoner der driften av skipet finansieres ved offentlige tilskudd, medlemskap i foreninger osv. istedenfor ved kontant betaling. Det er ikke noe vilkår at virksomheten må gå med overskudd eller at passasjerene betaler billett i det de går om bord. Dersom en restaurant på en øy tilbyr «gratis» båttransport for å få kunder, vil båtskyssen inngå i restaurantens virksomhet og således være omfattet av skipssikkerhetsloven.

Frivillige organisasjoner, skoler, leirskoler, barnehager etc. som tilbyr aktiviteter med båter blir finansiert gjennom offentlige tilskudd, medlemsavgift eller lignende og retter seg mot en stor krets av personer. Slike virksomheter reguleres av skipssikkerhetsloven. Samfunnsnyttige eller veldedige organisasjoner eller opplæringsinstitusjoner med gode intensjoner er heller ikke unntatt fra skipssikkerhetsloven. Det har ingen betydning for vurderingen om personene om bord får en eller annen form for opplæring i kystkultur, historie, sjøvett eller lignende underveis.

3. Rettslig grunnlag for å gi forskrift for skip som fører 12 eller færre passasjerer

Skip som fører 12 eller færre passasjerer har på ulike vis vært omfattet av sikkerhetsreguleringer siden 1912. Forskrifter om kontroll med damp- eller motorskip, som leilighetsvis fører passasjerer av 28. juni 1912 ble avløst av forskrift 3. oktober 1972 om besiktelse m.v. av passasjerskip, og i 1986 overtok forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m., før 1400-forskriften trådte i kraft i 2011.

Skipssikkerhetsloven fastslår i § 2 tredje ledd bokstav b at Kongen kan også gi forskrift om at loven helt eller delvis ikke skal gjelde for «skip som kan føre inntil tolv passasjerer».

I Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) punkt 7.1.4 omtales unntaksmuligheten slik:

Departementet er også enig med Sjøfartsdirektoratet og Hurtigbåtenes Rederiforbund i at det bør være adgang til å unnta eller fravike loven for mindre skip som omfattes av den og skip som fører et begrenset antall passasjerer (inntil 12). For denne type skip vil dessuten det internasjonale regelverket bare i unntakstilfeller komme til anvendelse. Paragraf 2 tredje ledd foreslås endret for å ivareta disse hensynene.

Unntaket knytter seg til aktiviteten å føre 12 eller færre passasjerer – ikke hvilken fartøystype som benyttes til å føre de 12 passasjerene. Det er den faktiske bruken av fartøyet som er avgjørende.

Kongen kan for skip som nevnt i tredje ledd gi særlige regler om sikkerhetsstyring, sikkerhet, miljø, sikkerhets- og terrorberedskap og tilsyn samt forvaltningstiltak og administrative sanksjoner som fraviker reglene i loven, se § 2 fjerde ledd. Denne kompetansen er gjennom delegeringsvedtak 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 delegert til Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet. Delegasjonsvedtakene gir også direktoratet kompetanse til å fastsette forskrifter med hjemmel i øvrige bestemmelser i loven.

4. Rederiet har plikt til å påse at reglene følges

Lovgivningen benytter begrepet «rederiet» om den som har plikt til å påse at gjeldende sikkerhetsregler følges.

Hvem som er «rederiet» fremgår av skipssikkerhetsloven § 4. For skip som ikke har krav til sikkerhetsstyringssertifikat, regnes skipets eier som rederiet. Sikkerhetsstyringssystemet som kreves i § 3 i dette utkastet er ikke et sikkerhetsstyringssertifikat. Er skipet registrert, regnes den registrerte eieren som skipets eier.

Rederiet har etter skipssikkerhetsloven § 6 en overordnet plikt til å påse at byggingen og driften av skipet skjer i samsvar med reglene gitt i eller i medhold av loven, herunder at skipsføreren og andre som har sitt arbeid om bord, etterlever regelverket.

Forslaget viderefører prinsippet om rederiets egenkontroll i 1400-forskriften. Det er rederiet selv som skal forsikre seg om at reglene er oppfylte før virksomheten tar til, og dette skal rederiet kunne dokumentere gjennom sikkerhetsstyringssystemet, se punkt 11 under. Sjøfartsdirektoratet forhåndsgodkjenner ikke fartøy som følger forskriften og heller ikke rederiets sikkerhetsstyringssystem. Tilsyn føres ved stikkprøvekontroller.

5. Begrepene «skip» og «fartøy»

Skipssikkerhetsloven benytter konsekvent begrepet «skip». Begrepet «skip» i skipssikkerhetsloven er en henvisning til det tradisjonelle skipsbegrepet i sjøretten, se nærmere NOU 2005:14 På rett kjøp punkt 7.1.3.2.

I følge Store norske leksikon er ordet «fartøy» et samlebegrep for skip og båter i alle størrelser. Både besiktelsesforskriften¹ som ble opphevet i 2011 og 1400-forskriften benytter begrepet «fartøy» om skip som fører 12 eller færre passasjerer. I samsvar med denne praksisen foreslås å videreføre begrepet «fartøy» også i utkastet til ny forskrift. Som en følge av dette valget benytter utkastet også uttrykket «føreren av fartøyet» i stedet for «skipsføreren».

Begrepsvalget har ingen annen betydning enn at «fartøy» trolig er mer i samsvar med dagligtale når mindre skip omtales. Juridisk sett er et fartøy også et skip, og føreren av fartøyet er også skipsfører.

6. Forholdet til andre forskrifter

Et passasjerskip er etter gjengs definisjon et skip som fører flere enn 12 passasjerer. Lasteskip er negativt definert som ethvert skip som ikke er passasjerskip, fiske- og fangstfartøy, lekter eller fritidsfartøy². Et skip som fører 12 eller færre passasjerer omfattes etter dette i utgangspunktet av definisjonen «lasteskip».

Dette utgangspunktet må imidlertid ses i sammenheng med at aktiviteten «å føre 12 eller færre passasjerer» gjennom flere tiår har vært regulert av egne regler. Skipssikkerhetsloven åpner dessuten i § 2 for at det kan gis særlige regler for «skip» som kan føre 12 eller færre passasjerer, uten å knytte denne aktiviteten til noen bestemt skipstype.

Tatt i betraktning at det finnes en rekke forskrifter som gjelder for «lasteskip», må grensen mellom regler for lasteskip og regler for skip som fører 12 eller færre passasjerer klargjøres.

Hensynet til et oversiktlig regelverk tilsier at reglene for å føre 12 eller færre passasjerer i størst mulig grad bør samles i en forskrift, og dette var et av hovedhensynene bak 1400-forskriften. Dersom fartøy med 12 eller færre passasjerer i tillegg til å oppfylle 1400-forskriften samtidig skulle oppfylle krav for lasteskip i andre forskrifter, ville det undergrave hovedtanken om et brukervennlig regelverk der minimumskravene for å føre 12 eller færre passasjerer er samlet på ett sted.

For fartøy som faller inn under virkeområdet til forskriften for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer er derfor konklusjonen at alle minstekrav til konstruksjon og brann, sikkerhetsstyring, redningsredskaper, navigasjonsutstyr og radio finnes i denne forskriften. Regler i andre forskrifter på disse områdene gjelder ikke, jf. prinsippet om at spesielle regler går foran mer generelle regler.

Avhengig av hvilke konstruksjons- og utstyrskrav et fartøy tilfredsstiller, vil det variere hvilke tiltak rederiet må iverksette for å kunne føre 12 eller færre passasjerer.

Et rederi som kjøper inn et CE-merket fritidsfartøy for å drive passasjertransport med 12 eller færre passasjerer, vil finne alle krav til konstruksjon og brann, sikkerhetsstyring, redningsredskaper, navigasjonsutstyr og radio i forskriften. Fartøy som oppfyller minstekravene i forskriften behøver i utgangspunktet ikke ha sertifikat, fartøyinstruks eller annen dokumentasjon fra Sjøfartsdirektoratet eller andre instanser (merk likevel at forskriften i enkelte tilfeller stiller krav til sertifisering av radioutstyret).

Lasteskip eller fiskefartøy som har en annen primærbruk enn passasjertransport, skal imidlertid oppfylle andre regler. Dersom slike fartøy skal føre 12 passasjerer, må rederiet vurdere særskilt om alle minimumskravene i forskriften for fartøy som fører 12 eller færre er oppfylt gjennom skipets gjeldende sertifisering og eventuelt supplere med utstyr eller prosedyrer som mangler. Slike fartøy må til enhver tid oppfylle kravene i gjeldende sertifisering, mens krav til å føre passasjerer kommer i tillegg.

¹ Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelse for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere, og om andre besiktelser m.m. (opphevet).

² Pettersen og Bull, Skipssikkerhetsloven med kommentarer, 2010, side 89 flg.

II. Kommentarer til forslagetets bestemmelser

7. Virkeområde – § 1 første ledd

7.1 Forskriften gjelder for norske og utenlandske fartøy

1400-forskriften gjelder for rederier som opererer fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Forskriften stiller flere krav til konstruksjon og utrustning av fartøyene som brukes, og ordlyden foreslås endret til at forskriften skal gjelde for norske og utenlandske fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Dette er i tråd med ordlyden i andre forskrifter gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven. Endringen presiserer at forskriften også gjelder for utenlandske fartøy. Utenlandske skip er også omfattet av 1400-forskriften ved at den generelt gjelder for «rederier».

7.2 Forskriften gjelder i norsk territorialfarvann og på elver og innsjøer

Geografisk gjelder forskriften i norsk territorialfarvann. Forskriften gjelder som tidligere også i Norges territorialfarvann ved Svalbard. Territorialfarvannet går ut til 12 nautiske mil av grunnlinjene, jf. lov 27. juni 2003 nr. 57 om Norges territorialfarvann og tilstøtende sone §§ 1 og 2.

Dette betyr ikke at ethvert fartøy som omfattes av forskriften kan seile ut til 12 nautiske mil av grunnlinjene. For å operere så langt til havs må fartøyet være konstruert og utrustet for slik seilas. Rederiet må vurdere egnetheten til sine fartøy i samsvar med forskriftens øvrige bestemmelser.

Jan Mayen er nevnt i 1400-forskriften §§ 1 og 8, men forskriften gjelder i dag ikke på Jan Mayen, se. § 20: «For Jan Mayen trer forskriften i kraft fra det tidspunkt departementet bestemmer.» Det er i dag ikke konkrete planer om å innføre forskriften på Jan Mayen, og Sjøfartsdirektoratet foreslår å fjerne henvisningene til Jan Mayen. Dersom det på et senere tidspunkt blir aktuelt å lage regler for Jan Mayen kan dette enkelt tas inn i forskriften da.

7.3 Forskriften gjelder fartøy med største lengde under 24 m

Regelverket som regulerer CE-merking av fritidsfartøy gjelder for fartøy opp til 24 m, se forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv. § 1. Når 1400-forskriften i § 9 har en henvisning til forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy, er det også i dag et skille ved 24 m, uten at dette fremgår uttrykkelig. Forslaget om å begrense forskriften til å gjelde for fartøy med største lengde under 24 m er derfor ikke nytt.

Et skip med største lengde 24 m eller mer skal ifølge forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger ha fartssertifikat når det benyttes utenfor næringsvirksomhet, se § 1 første ledd bokstav b jf. § 24 første ledd bokstav c. Dette minstekravet gjelder også dersom skipet benyttes i næringsvirksomhet med 12 eller færre passasjerer.

7.4 Forskriften gjelder for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer

Forskriften gjelder fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Det er *fartøyets faktiske bruk* som er det avgjørende – ikke om fartøyet i utgangspunktet er bygget som fritidsfartøy, yacht, lasteskip, fiskefartøy eller annet. For å kunne føre 12 passasjerer i territorialfarvannet skal forskriftens minimumsstandard oppfylles.

Forskriften gjelder for all passasjerbefordring som ikke kan karakteriseres som fritidsbruk der privatpersoner tar med seg venner eller bekjente på tur i sin fritidsbåt. Det vises til redegjørelsen over i punkt 2.

8. Virkeområde – § 1 annet ledd – «forskriften gjelder ikke for»

I forslaget § 1 annet ledd fremgår hvilke fartøy forskriften ikke gjelder for. Her gjøres enkelte endringer i forhold til tidligere.

8.1 § 1 annet ledd bokstav a – lege- og ambulansetjeneste eller organisert skoleskyss

Forskriften gjelder ikke for fartøy som brukes til lege- og ambulansetjeneste eller organisert skoleskyss og som skal ha passasjersertifikat etter forskrift om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger

Bokstavene a, b og c slås sammen til ny bokstav a. 1400-forskriften gjelder ikke for fartøy som anvendes til organisert lege- og ambulansetjeneste eller til organisert skoleskyss. Slike fartøy skal sertifiseres med passasjersertifikat jf. sertifikatforskriften³ § 20. Disse unntakene videreføres i forslaget med mindre språklige justeringer.

For å være «lege- og ambulansetjeneste», må fartøyet inngå i de regionale helseforetakenes akuttmedisinske beredskap, jf. akuttmedisinforskriften⁴. Formuleringen «organisert lege- og ambulansetjeneste» endres til «lege- og ambulansetjeneste» for å harmonisere ordlyden med akuttmedisinforskriften.

«Organisert skoleskyss» er skyss om er omfattet av kapittel 7 i lov 17. juli 1998 nr. 61 om grunnskolen og den vidaregåande opplæringa (opplæringslova).

Fartøy som brukes til lege- og ambulansetjeneste eller organisert skoleskyss skal etter sertifikatforskriften § 20 annet ledd ha passasjersertifikat, og kan ikke benytte de foreslåtte særreglene i § 2 (se punkt 9).

8.2 § 1 annet ledd bokstav b – tenderfartøy

Forskriften gjelder ikke for fartøy som er en del av et skips utrustning og som transporterer passasjerer mellom skipet og land.

Dagens bokstav f om tenderfartøy videreføres i ny bokstav b. I tillegg flyttes definisjonen av «tenderfartøy» (§ 2 bokstav i) dit. Definisjonen endres for å klargjøre at et tenderfartøy bare skal benyttes til å transportere passasjerer mellom et skip og land og at fartøyet som benyttes må være en del av skipets utrustning.

8.3 Rutetrafikk-begrensningen foreslås opphevet

Rutetrafikk er i 1400-forskriften definert som «En rekke seilinger for å sikre forbindelsen mellom de samme to havner, eller en rekke seilinger til og fra samme havn uten mellomliggende anløp (1) i forhold til en offentlig rutetabell, eller (2) med slik regelmessighet eller hyppighet at de fremstår som en systematisk rekke seilinger.» Fartøy i rutetrafikk skal ha passasjersertifikat etter sertifikatforskriften § 20 annet ledd.

Rutetrafikk-begrensningen er i praksis gjenstand for en del diskusjon. En av grunnene til at 1400-forskriften ble fastsatt var et ønske om å regulere havrafting. Slike turer går ofte rundturer til og fra samme sted etter en annonsert tidstabell, og faller i utgangspunktet inn under ordlyden som rutetrafikk. Praksis i dag er imidlertid at slike rundturer ikke anses som rutetrafikk.

Rutetrafikk-begrensningen reiser også spørsmålet om hvor stort omfang driften må ha for at det skal være tale om «rutefart». Rederier som yter transporttjenester må kunne opplyse offentlig om hvor og når tilbudet er tilgjengelig for publikum. Det må også være anledning til å foreta flere daglige turer til samme lokasjoner uten

³ Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger.

⁴ Forskrift 20. mars 2015 nr. 231 om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste mv.

at virksomheten av den grunn blir å anse som rutefart. Grensetilfellene er her mange og til dels vanskelige. Det kan stilles spørsmål ved om en tur i uken til annonsert tid skal anses som rutefart, eller om det må være hyppigere seilaser, for eksempel to turer om dagen tre ganger per uke.

Det er vanskelig å se den sikkerhetsmessige begrunnelsen for at et fartøy som oppfyller 1400-forskriftens krav og som f.eks. er tilgjengelig pr. telefon i prinsippet kan brukes til et ubegrenset antall daglige turer hvor som helst i territorialfarvannet, mens det samme fartøyet må oppfylle andre regler dersom rederiet annonserer tidspunktet for turene på forhånd, eller ønsker å begrense transporttilbudet og bare benytte fartøyet mellom to havner til forhåndsbestemte tider.

Et argument som gjerne blir brukt for å opprettholde skillet mellom rutetrafikk og mer tilfeldig passasjertransport, er at fartøy i rute skal kunne opprettholde et rutetilbud også i røffe værforhold.

1400-forskriften og forslaget til ny forskrift har CE-merking som et minimumskrav. Den høyeste kategorien innen CE-merking er konstruksjonskategori A og omfatter fartøy konstruert for vind som kan overstige vindstyrke 8 og en signifikant bølgehøyde på 4 m og mer.

I følge skipssikkerhetsloven §§ 11 og 14 skal et skip drives, vedlikeholdes og navigeres på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområdet det er bestemt for, gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier. Dette innebærer at rederiet og skipsføreren ved seilasplanleggingen skal ta hensyn til skipets konstruksjon og utrustning. Fartøyet skal ligge til kai hvis det er utrygt for værforhold fartøyet ikke er konstruert eller utstyrt for. Dette gjelder også for fartøy med passasjersertifikat.

På bakgrunn av disse betraktningene foreslås å forenkle dagens regler og fjerne kravet om at fartøy med 12 eller færre passasjerer i rutetrafikk skal ha passasjersertifikat.

8.4 Fartøy som leies eller lånes ut uten fører, mannskap eller instruktør

Fartøy som leies ut uten fører eller mannskap fra utleier er omtalt i NOU 2005: 14 På rett kjøp punkt 7.1.3.2 om lovens saklige virkeområde (vår understrekning):

Utvalget viser også til hva som er sagt om begrepet «næringsvirksomhet» i tilknytning til fritids- og småbåtloven, se Ot.prp. nr. 51 (1997-98) s. 29, der det heter at «båter som leies eller lånes ut for bruk i fritiden skal regnes som fritidsbåter. Selv om leietakerens bruk kan sies å skje i utleierens næringsvirksomhet, så skjer den ikke i leietakerens næringsvirksomhet. En leietaker som bruker båten i sin fritid bruker da båten utenfor næringsvirksomhet, og da skal båten regnes som en fritidsbåt». Uttalelsen tar åpenbart sikte på tilfelle hvor båten lånes eller leies ut uten at utleieren selv eller andre som opptre på hans vegne er med om bord under låne/leie-perioden. Situasjonen er annerledes der leietakeren leier båten med utleieren eller hans folk som ansvarlig mannskap. Her skjer virksomheten som et ledd i utleierens næringsvirksomhet, og båten er derfor omfattet av loven.

Fartøy som leies ut uten fører eller mannskap er ikke omfattet av skipssikkerhetsloven, og følgelig heller ikke forskrifter gitt i medhold av loven. Det er derfor ikke nødvendig å unnta denne gruppen i en forskrift som fastsettes med hjemmel i skipssikkerhetsloven. Forbrukertjenesten båtutleie er imidlertid omfattet av blant annet produktkontrollloven og DSB har utgitt informasjonsbrosjyren «Forbrukertjenesten båtutleie» om dette.

Unntaket for «fartøy som leies eller lånes ut uten fører, mannskap eller instruktør» som i dag står i bokstav f videreføres etter dette ikke i forskriften. Forskriften gjelder uansett ikke for slike fartøy.

8.5 Andre unntak som ikke videreføres

Nåværende bokstav d, g og h videreføres ikke

Nåværende bokstav d («fartøy som fører et mindre antall passasjerer enn en person for hver 25 bruttotonnasje enhet») stammer fra sjødyktighetsloven § 94 annet ledd («Herfra unntas skip som fører et færre antall passasjerer enn 1 voksen person for hver 25 tonnasjeenheter/registertonn brutto.») og fra besiktelsesforskriften⁵ § 1 første ledd bokstav a nr. 1, som begge er opphevet. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å oppheve begrensningen.

1400-forskriften § 2 bokstav a definerer «beredskapsfartøy» som fartøy som er tillagt oppgaver i forbindelse med fare- og ulykkessituasjoner i petroleumsvirksomheten, samt vakthold rundt innretninger. Slike fartøy vil i de fleste tilfeller kunne operere som «lasteskip». Unntaket i bokstav g («beredskapsfartøy når det anvendes til utrykning») og definisjonen av beredskapsfartøy videreføres derfor ikke.

Nåværende bokstav h («fartøy som ikke anvendes i næringsvirksomhet.») slettes. Forskriften fastsettes med hjemmel i skipssikkerhetsloven, og regulerer ikke fartøy som fører passasjerer utenfor næringsvirksomhet. Bokstav h er derfor ikke nødvendig å ha med.

9. § 2: Særlige regler for fartøy som brukes av lag eller foreninger og fartøy med maks 25 hk/19kW

Fartøy som brukes av medlemmer i lag eller foreninger til fritidsaktiviteter, og fartøy i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge med fremdriftsmaskineri på maksimum 25 hk/19 kW, er unntatt fra §§ 3-19.

Dette forslaget er nytt og innebærer at to grupper fartøy ikke behøver å følge §§ 3-19 i forskriften. I stedet skal slike fartøy følge reglene som gjelder fritidsfartøy, mens føreren som minimum skal ha båtførerbevis, se nærmere om dette i punkt 9.3 og 9.4. De to gruppene er:

- Fartøy som brukes av medlemmer i lag eller foreninger til fritidsaktiviteter
- Fartøy i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge med fremdriftsmaskineri på maksimum 25 hk/19 kW

9.1 fartøy som brukes av medlemmer i lag eller foreninger til fritidsaktiviteter

Fartøy som driftes av foreninger er i utgangspunktet omfattet av skipssikkerhetsloven, jf. redegjørelsen i punkt 2.

I dag aksepterer Sjøfartsdirektoratet etter en helhetsvurdering at fartøy under 24 m største lengde som eies eller drives av frivillige sammenslutninger kan følge reglene som gjelder fritidsfartøy, selv om hele eller deler av driften finansieres ved innbetaling av medlemsavgift. Dette forutsetter at medlemmene har en reell tilknytning til foreningen, at seilasene er forbeholdt sammenslutningens medlemmer og at bruken av fartøyet best kan beskrives som fritidsaktivitet.

Unntaket omfatter lag eller foreninger når fartøyene brukes til fritidsaktiviteter for medlemmene i deres fritid, f.eks. kystlag der medlemmene gjør dugnadsarbeid og bruker foreningens fartøy, seilforeninger som benytter sine seilbåter til turer eller regattaer eller sjøspeidere på tur. Dersom det tilbys turer til allmennheten, eller om personer uten tilknytning til sammenslutningen i stedet for å betale billett betaler "medlemskontingent" for å være med på enkeltturer, vil skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter få anvendelse.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å kodifisere forvaltningspraksis som beskrevet over, ved at §§ 3-19 i forslaget ikke skal gjelde for fartøy som brukes av medlemmer i lag eller foreninger til fritidsaktiviteter. For at unntaket skal få anvendelse må laget eller foreningen være registrert i Brønnøysundregistrene.

Formuleringen «brukes av medlemmer» er valgt for ikke å ekskludere tilfeller der f.eks. privatpersoner stiller sine fartøy til disposisjon for en forening.

⁵ Forskrift 15. juni 1987 nr. 506 om besiktelser for utstedelse av sertifikater til passasjer-, lasteskip og lektere og om andre besiktelser m.v.

I utkastet § 2 annet og tredje punktum foreslås at fartøy som kommer inn under unntaket skal følge reglene som gjelder fritidsfartøy, mens fører av slike fartøy som minimum skal ha båtførerbevis. Se nærmere om dette i punkt 9.3 og 9.4.

9.2 Fartøy i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge med fremdriftsmaskineri på maks 25 hk/19 kW

Forslaget er nytt og innebærer at fartøy i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge med et fremdriftsmaskineri på maksimum 25 hk/19 kW ikke behøver å følge §§ 3-19 i forskriften. Fartøy uten fremdriftsmaskineri er også tenkt omfattet av bestemmelsen. Det ville gitt liten sammenheng i regelverket dersom et fartøy med 5 hk ikke behøvde å følge §§ 3-19, mens et tilsvarende umotorisert fartøy skulle følge bestemmelsene.

Bakgrunnen for forslaget er mange henvendelser til Sjøfartsdirektoratet som trekker i retning av at det ikke er i samsvar med alminnelig rettsoppfatning at mindre fritidsbåter som benyttes til typiske fritidsaktiviteter med få personer om bord skal oppfylle detaljerte utstyrskrav samtidig som den som fører båten (skipsføreren) skal ha utstrakt formell utdanning.

Dette kan for eksempel gjelde skoler, leirskoler, barnehager som har båtliv og sjøvett som en del av sitt tilbud, eller offentlige fritidstilbud, foreninger, muséer eller båtlag som ønsker å vise frem robåter og seilbåter ved å la passasjerer ro eller seile slike fartøy. Dersom passasjerene får disponere fartøyet uten fører, mannskap eller instruktør, skal slike fartøy oppfylle kravene som fritidsfartøy, se punkt 8.4 over. Ofte vil det imidlertid være ønskelig at personer som kjenner fartøyet er med og veileder eller fører fartøyet, noe som innebærer at skipssikkerhetslovens regler slår inn.

For omfattende krav kan føre til at positive frivillighetstiltak rettet mot barn og unge blir begrenset eller nedlagt.

1400-forskriften er ikke utviklet med tanke på å regulere bruk av mindre fritidsbåter som benyttes til fritidsaktiviteter med et begrenset antall personer om bord, heller ikke om virksomheten skjer i regi av barnehager, skoler, leirskoler, foreninger, offentlige fritidstilbud etc. med instruktører eller lærere om bord. I praksis er det akseptert at fartøy med største lengde på maksimum 6 meter med maksimum 5 personer om bord ikke behøver å følge 1400-forskriften når de blir benyttet til typiske fritidsaktiviteter.

Sjøfartsdirektoratet ønsker å synliggjøre denne praksisen i forskriften, men foreslår å utvide dagens praksis (maks 6 m & maks 5 personer) til generelt å gjelde fartøy med fremdriftsmaskineri på 25 hk/19 kW eller mindre og at slike fartøy ikke skal følge §§ 3-19 i utkastet. En slik grense vil være enkel å håndheve, gir aktørene stor fleksibilitet til å planlegge ulike aktiviteter og er samtidig mulig å tilpasse seg.

Grensen på 25 hk/19 kW er den samme som benyttes i forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt § 7.

Begrensningen til fartøy «i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge», er tatt med fordi det de lokale forholdene tatt i betraktning ikke er ønskelig å la unntaket få anvendelse for fartøy på Svalbard. Dette innebærer at fartøy med fremdriftsmaskineri på 25 hk/19 kW eller mindre på Svalbard skal følge forskriften, med tilhørende relevante kvalifikasjonskrav for føreren i kvalifikasjonsforskriften.

For fartøy med fremdriftsmaskineri under 25 hk/19 kW i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge anses det tilstrekkelig at sikkerhetsnivået ivaretas av konstruksjons- og utstyrskrav som gjelder fritidsfartøy, mens fører av slike fartøy som minimum skal ha båtførerbevis. Se nærmere om dette i punkt 9.3 og 9.4.

9.3 § 2 annet ledd – konstruksjons- og utstyrskrav

Fartøy nevnt i første ledd skal følge konstruksjons- og utstyrskrav som om de var fritidsfartøy.

Fartøy som nevnt i § 2 første ledd skal følge konstruksjons- og utstyrskrav som om de var fritidsfartøy. Formuleringen «som om de var fritidsfartøy» er valgt for å poengtere at fartøy som brukes på denne måten i utgangspunktet er omfattet av skipssikkerhetsloven.

9.4 § 2 tredje ledd – kvalifikasjonskrav til fører

Fører av fartøy nevnt i første ledd skal oppfylle kvalifikasjonskrav som gjelder fører av fritidsfartøy. For fører av fartøy under 15 meter største lengde gjelder krav om båtførerbevis selv om føreren er født før 1. januar 1980 og fartøyet er under 8 meter største lengde.

Fører av fartøy som nevnt i § 2 første ledd skal oppfylle kvalifikasjonskrav som gjelder førere av fritidsfartøy. Dette innebærer at fører av fartøy med skroglengde (største lengde) 15 meter eller mer skal ha gyldig sertifikat for å føre fritidsfartøy, jf. kvalifikasjonsforskriften⁶ § 4.

For fartøy under 15 m største lengde, mener Sjøfartsdirektoratet at båtfører som minimum skal ha båtførerbevis, uavhengig av grensene som fremgår av § 7 i forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt. Dette presiseres i utkastet § 2 tredje ledd siste punktum, og betyr at også personer født før 1. januar 1980 og førere av båter under 8 m skal ha båtførerbevis. For fartøy under 15 m største lengde blir derfor førerkravet i enkelte tilfeller strengere enn det som gjelder for fritidsfartøy.

Forslaget om å akseptere båtførerbevis for fører er uansett en betydelig forenkling av minimumskravene som i dag fremgår av 1400-forskriften § 18.

10. § 3: Rederiets plikt til å sende inn opplysninger

1400-forskriften stiller i § 4 femte ledd krav til at rederiet skal utføre årlig egenkontroll av sikkerhetsstyringssystemet og interne rutiner i henhold til kontrollskjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å erstatte dette kravet med en bestemmelse om at rederiet før passasjertransporten starter skal registrere opplysninger om sin virksomhet hos direktoratet. Opplysninger som kan være aktuelle for registrering er kontaklinformasjon til rederiet og informasjon om fartøyene som benyttes. I tillegg må rederiet bekrefte at kravene i forskriften er gjennomgått og oppfylt. Siden det også i 1400-forskriften er krav til slik egenkontroll, vil et slikt krav ikke innebære ekstraarbeid for rederiene.

Bakgrunnen for forslaget er blant annet Statens havarikommisjon for transport sin Rapport om sjøulykke - RIB, fall over bord i Olden 22. juli 2015 (Sjø 2017/06) som tilrår at Sjøfartsdirektoratet tar nødvendige grep for å skaffe seg oversikt over RIB-er som fører 12 eller færre passasjerer i næringsvirksomhet og virksomhetene som opererer dem. Direktoratet har i dag ingen fullstendig oversikt over hvor mange aktører som driver etter forskriften, da den tidligere ordningen med at direktoratet skulle utstede tillatelse til begrenset passasjerbefordring til fartøy med 12 eller færre passasjerer ble fjernet da 1400-forskriften trådte i kraft i 2011. En plikt til å sende inn opplysninger vil over tid gi et bedre grunnlag for å si om forskriften fungerer og vil forenkle arbeidet for Sjøfartsdirektoratets tilsynskontor når tilsynsobjekt skal velges. Samtidig blir rederiene ansvarliggjort ved at de aktivt må melde fra om sin virksomhet og bekrefte at kravene i forskriften er gjennomgått og følges. Rederier som ikke har sendt inn slik melding har ikke anledning til å drive etter forskriften.

Registreringen innebærer ikke at direktoratet skal saksbehandle opplysningene som sendes inn eller godkjenne virksomheten. På samme måte som egenkontrollskjemaet som kreves i dag, gis registreringen en varighet på

⁶ Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

inntil ett år før den slettes automatisk. Rederiet må altså aktivt fornye registreringen minst en gang i året. På denne måten vil databasen med oversikt over aktørene være noenlunde oppdatert.

I første omgang vil det være tale om at rederiet fyller ut et kort skjema som sendes til post@sdir.no for registrering. På sikt kan det være aktuelt å utvikle en nettbasert løsning. Sjøfartsdirektoratet vil utgi en veiledning som beskriver hvordan registreringen skal skje.

Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å publisere en liste over de virksomheter som har registrert seg, slik at det blir tydelig for offentligheten hvem som har anledning til å drive etter forskriften.

11. § 4: Sikkerhetsstyringssystem

Det materielle innholdet i dagens § 4 videreføres i ny § 4. Det er imidlertid rom for å fjerne enkelte unødvendige formuleringer, samt å gi noen flere stikkord for å veilede rederiene om hva sikkerhetssystemet som minimum skal inneholde. For eksempel er det ikke nødvendig å skrive i forskriften at det må dokumenteres at kravene i forskriften er oppfylt, da denne plikten følger direkte av skipssikkerhetsloven § 6. Siden forskriften i hovedsak regulerer små virksomheter, anses det tilstrekkelig å videreføre essensen av nåværende bokstav c og d i ny bokstav e.

De innledende ordene i første ledd er hentet fra forskrift 16. desember 2016 nr. 1770 om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. § 2.

11.1 Bokstav a: beskrivelse av virksomheten, operasjonsområdet og eventuelle nødhavner

Ny bokstav a slår sammen tidligere bokstav a og b.

Henvisningen til «eventuelle beskyttede områder der fartøy kan søke ly (nødhavner)» tas med som en påminnelse om at rederiet i enkelte tilfeller har plikt til å identifisere nødhavner, se forslaget §§ 7 og 8 om operasjonsbegrensninger. Beskrivelsen av nødhavn forenkles i forhold til i dag, der 1400-forskriften § 2 bokstav e definerer nødhavn som en «landingsplass for mannskap hvor landbasert assistanse kan gjøres tilgjengelig, og hvor mannskap og passasjerer kan søke ly for været.»

11.2 Bokstav b: beskrivelse av det enkelte fartøy, herunder tekniske spesifikasjoner, operasjonelle begrensninger som følge av fartøyets konstruksjon og utrustning, og antall personer fartøyet er konstruert for.

Bokstav b bygger på tidligere bokstav f. Formuleringen «operasjonelle begrensninger som følge av fartøyets konstruksjon» er ny, og er tatt med for å presisere at rederiet også må ta hensyn til begrensninger f.eks. som følge av fartøyets konstruksjon. Selv om forskriften i prinsippet gjelder ut til 12 nautiske mil av grunnlinjene, betyr ikke det at ethvert fartøy kan benyttes til å seile i alle farvann. Rederiet må forsikre seg om at det aktuelle fartøyet er egnet til seilas i det aktuelle området.

«Antall personer fartøyet konstruert for» sikter til at rederiet må være bevisst på det antall personer (passasjerer + bemanning) fartøyet kan føre. Et CE-merket fartøy er merket med et anbefalt høyeste personantall og dette antallet skal ikke overskrides. For fartøy som ikke er CE-merket vil maksimum antall personer i utgangspunktet bero på skjønn. Merk likevel at begrensninger i antall om bord også kan følge av forskriften selv, f.eks. av krav til faste sitteplasser i forslaget § 9.

11.3 Bokstav c: system for seilasplanlegging

Bokstav c viderefører og forenkler dagens bokstav e. Uttrykket «planlegging av operasjoner» er endret til «seilasplanlegging», uten at meningsinnholdet er tenkt endret. Innhenting av værmelding vil f.eks. være en del av seilasplanleggingen. I § 10 i forslaget har også regler om seilasplanlegging.

11.4 Bokstav d: rutiner ved bruk av følgefartøy, herunder kommunikasjon mellom fartøyene

Bokstav d er ny og presiserer viktigheten av å ha rutiner dersom det benyttes følgefartøy. Forskriften har enkelte bestemmelser som omtaler bruk av følgefartøy. I slike tilfeller er det nødvendig at rederiet har tenkt gjennom hvordan dette skal gjøres i praksis. Bestemmelsen presiserer altså noe som rederier som benytter følgefartøy også i dag skal ha i sitt sikkerhetsstyringssystem.

11.5 Bokstav e: beskrivelse av risikofaktorer for besetning og passasjerer når fartøyet er underveis eller ved bruk av redskaper eller utstyr om bord, og tiltak for å unngå uønskede hendelser.

Bestemmelsen bygger på dagens bokstav c og d. Forskriften gjelder også for f.eks. fiskefartøy eller lasteskip som kan ha innretninger om bord som kan innebære en fare for passasjerer. Formuleringen «bruk av redskaper eller utstyr om bord» er tatt med for å minne rederier på å ta hensyn til dette, f.eks. ved å sperre av risikoområder for passasjerene, eller ta andre forhåndsregler.

11.6 Bokstav f: rutiner for vedlikehold av fartøy og utstyr

Bokstav f viderefører dagens bokstav g, men presiserer at det skal finnes rutiner for vedlikehold av både fartøyet og utstyr. Med «utstyr» menes generelt alt utstyr som kreves i forskriften, herunder redningsutstyr og radioutstyr.

11.7 Bokstav g: beredskapsplan til bruk i ulike nødssituasjoner og rutiner for øvelser

Bokstav g bygger på nåværende bokstav h. Uttrykket «beredskapsplan» kommer fra SOLAS og kan der omfatte flere ulike planer til bruk i ulike nødssituasjoner, se SOLAS regel III/29. En beredskapsplan på et fartøy som fører 12 eller færre passasjerer må i omfang tilpasses fartøyets størrelse og bruk. Beredskapsplanen må ta høyde for nødssituasjoner som med rimelighet kan forventes å oppstå, slik som brann, mann-over-bord, motorhavari, kantring etc. I tillegg må bemanningen gjennomføre øvelser, f.eks. på mann-overbord-situasjoner, for å forsikre seg om at slike hendelser kan håndteres på en tilfredsstillende måte.

11.8 Annet og tredje ledd

Annet ledd er hentet fra forskrift 16. desember 2016 nr. 1770 om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, passasjerskip og fiskefartøy mv. § 11. Bestemmelsen poengterer at sikkerhetsstyringssystemet er et levende dokument som skal oppdateres dersom det er behov for det. I utgangspunktet er det tilstrekkelig å gjennomgå systemet en gang i året, men dersom erfaring tilsier at rutiner eller operasjonsbegrensninger bør endres på et tidligere tidspunkt, må rederiet gjøre det.

Tredje ledd er ny og presiserer at sikkerhetssystemet skal være tilgjengelig om bord. Systemet skal være tilgjengelig for føreren av fartøyet og skal kunne fremvises ved et eventuelt tilsyn. Sikkerhetssystemet som brukes om bord kan være i elektronisk format, jf. formuleringen «tilgjengelig».

12. § 5: Sikkerhetsorientering

Kravet om å gi en sikkerhetsorientering følger i dag av § 5. Forslag til ny § 5 viderefører innholdet i den gamle bestemmelsen, men foreslår enkelte presiseringer.

Sikkerhetsorienteringen skal gis på et språk passasjerene forstår. Det er rederiet som må avgjøre hvordan dette skal gjøres. Normalt sett må kravet være oppfylt hvis orienteringen gis på norsk eller engelsk.

Sikkerhetsorienteringen skal være tilpasset seilasens formål. Det er en forskjell om formålet med turen er å oppleve høy fart og spenning med havrafting, eller om turen er en transportetappe fra A til B. I det første tilfellet kan det være aktuelt å orientere passasjerene om hvordan man bør holde seg fast eller sitte ved seilas i høy fart i røff sjø, mens dette kanskje er unødig informasjon i det andre tilfellet.

Presiseringen om at passasjerene skal informeres om risiko forbundet med eventuell høy hastighet erstatter dagens annet ledd som sier at «Gravide, samt personer med rygg-, nakke-, eller bekkenskader eller tilsvarende helseplager skal informeres særlig om risikoen i forbindelse med fartøy som opererer med hastigheter over 20 knop.»

13. § 6: Kvalifikasjonskrav og bemanning

Forskriften stiller i dag kvalifikasjonskrav og krav til bemanning i §§ 18 og 19 og i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk⁷ §§ 67 og 68. Dette skaper rom for misforståelser, da man kan få inntrykk av at §§ 18 og 19 er uttømmende.

Sjøfartsdirektoratet ønsker derfor å samle alle kvalifikasjonskrav for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer i kvalifikasjonsforskriften. Forslaget § 6 er først og fremst tenkt som en påminnelse til rederiet.

I utgangspunktet er det tilstrekkelig at fartøyet blir bemannet med én person. Annet ledd pålegger imidlertid rederiet å vurdere om det i tillegg til føreren er nødvendig å ha flere besetningsmedlemmer om bord, f.eks. til å ivareta oppgaver som utkikk, passasjerer med særlige behov eller for å ta hånd om passasjerene i nødsituasjoner. Leddet viderefører deler av det som i dag står om utkikk i § 19. Som ekstra bemanning regnes også serveringspersonale etc.

Reglene som i dag står i § 18 flyttes til kvalifikasjonsforskriften. I denne omgang gjøres det derfor ingen endringer i kvalifikasjonskravene som stilles til fører av fartøy som ikke faller inn under særreglene i § 2. Sjøfartsdirektoratet arbeider imidlertid med endringer i kvalifikasjonsforskriften som på et senere tidspunkt kan få betydning også for fartøy med 12 eller færre passasjerer.

Sjøfartsdirektoratet har det siste året fått henvendelser fra skoler, barnehager, speidergrupper etc. som har hatt utfordringer med å finne personell med formelle kvalifikasjoner som oppfyller gjeldende krav i forskriften. Forslaget om at førere av fartøy med 12 passasjerer og fremdriftsmaskineri på 25 hk/19 kW som minimum skal ha båtførerprøven, vil i praksis forenkle kvalifikasjonskravene for disse fartøyene betydelig, se nærmere om dette unntaket i punkt 9 over.

14. § 7: Operasjonsbegrensninger i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge

Paragraf 7 om operasjonsbegrensninger i territorialfarvannet ved fastlands-Norge foreslår endringer delvis av språklig art og delvis av innholdsmessig art.

Overskriften endres for å presisere det geografiske området operasjonsbegrensningene gjelder for. Uttrykket «fartøy konstruert uten overbygning» forenkles til «fartøy uten overbygning». Fartøy med overbygning som gir beskyttelse mot været for alle passasjerer er ikke underlagt særlige operasjonsbegrensninger. For disse

⁷ Forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

fartøyene vil det være rederiets sikkerhetsstyringssystem eller førerens vurderinger som setter eventuelle begrensninger.

Nåværende § 6 gjelder fartøy «som opererer med en hastighet over 20 knop». Vilkåret innebærer at alle operasjonsbegrensningene som fremgår av bokstavene a-e faller bort dersom fartøyet seiler i 19 knop. Med andre ord: 21 knop i et bestemt område kan være ulovlig drift, mens 19 knop i det samme området er lovlig. Det er vanskelig for tilsynsmyndigheten å kontrollere at et slikt fartsvilkår er oppfylt, og det kan også stilles spørsmål ved om en slik grense ivaretar sikkerheten på en god måte.

Sjøfartsdirektoratet ønsker derfor å fjerne 20-knopskravet i bestemmelsen, og heller gjøre operasjonsbegrensningene avhengig av om fartøyet har overbygning eller ikke. Dette øker sikkerhetsnivået ved at åpne fartøy ikke kan benyttes vinterstid utenfor fartsområde 3.

Første ledd viderefører det som i dag fremgår av bokstavene a og b, med den forskjell at perioden uten begrensninger utvides til 1. april – 30. september.

I annet ledd videreføres nåværende bokstav c. Ordlyden når det gjelder følgefartøy endres, uten at innholdet endres.

Nåværende bokstav d («Operasjoner skal kun gjennomføres i dagslys og under gode siktforhold.») foreslås opphevet. Begrunnelsen for dette er at det er skipsførerens ansvar etter skipssikkerhetsloven § 14 å navigere fartøyet trygt. Dette innebærer å avpasse hastigheten og navigeringen til aktuelle vær, lys- og siktforhold. Et tilsvarende krav om seilas i dagslys finnes ikke i bestemmelsen som i dag gjelder operasjonsbegrensninger på Svalbard.

Nåværende bokstav e («Fartøyet kan ikke føre passasjerer under 14 år, med mindre hver slik passasjer er ledsaget av en voksen.») foreslås også opphevet. Grunnen til dette er at bestemmelsen bryter med prinsippet om at fartøyets besetning alene skal kunne ta hånd om passasjerene. Rederiet skal ikke basere seg på en forventning om at øvrige passasjerer skal gjøre dette. Bestemmelsen sier heller ikke noe om hva som er oppgavene til den voksne og heller ikke noe om hvorfor akkurat 14 år er en avgjørende alder.

Rederier som transporterer barn eller andre passasjerer med særlige behov, må gjennom sikkerhetsstyringssystemet ta stilling til om det er nødvendig å øke bemanningen for å kunne ivareta passasjerenes sikkerhet. Se også forslaget § 6 annet ledd om dette.

15. § 8: Operasjonsbegrensninger i territorialfarvannet ved Svalbard

Paragraf 8 forenkler dagens § 7. Som i forslag til ny § 6 forenkles uttrykket «fartøy konstruert uten overbygning» til «fartøy uten overbygning», uten at dette innebærer noen materiell endring.

Formuleringen «gjennomføre operasjoner i territorialfarvannet» erstattes med uttrykket «seilas i territorialfarvannet».

I dag skiller § 7 første og annet ledd mellom fartøy med overbygning og uten overbygning. Fartøy med overbygning kan seile i perioden 1. mai til 31. oktober, mens fartøy uten overbygning kan seile i perioden 1. mai til 30. september og er i tillegg underlagt geografiske begrensninger i bokstavene a-d. I utkastet foreslås en forenkling ved at seilingssesongen på Svalbard generelt fastsettes til 1. mai til 31. oktober for alle fartøy.

Sjøfartsdirektoratet foreslår å fjerne den særlige dispensasjonsbestemmelsen som i dag står i § 7 tredje ledd. En søknad om å dispensere fra operasjonsbegrensningene på Svalbard må derfor vurderes etter den generelle dispensasjonsbestemmelsen som foreslås inntatt som § 19.

Som i § 6 foreslås at bestemmelsen om at passasjerer under 14 år skal ledsages av en voksen fjernes (annet ledd bokstav c). Det samme gjøres med bokstav b om at det kun skal seiles i gode siktforhold. Begrunnelsen for

dette er, som tidligere nevnt, at det uansett er skipsførerens ansvar etter skipssikkerhetsloven § 14 å navigere fartøyet trygt. I dette ligger å avpasse farten og navigeringen til aktuelle vær, lys- og siktforhold.

Annet ledd viderefører begrensningene som i dag fremgår av bokstav d romertall i-iii, men posisjonsangivelsene er oppdaterte. Tredje ledd viderefører innholdet som i dag står i annet ledd bokstav a.

Fjerde ledd er ny og foreslår en ny operasjonsbegrensning for fartøy som benyttes i nærheten av isbreer. Avstanden skal være minimum fem ganger brefrontens høyde, men ikke mindre enn 200 meter. Fartøy som brukes til seilaser i nærheten av isbreer skal ha utstyr for å måle avstanden til brefronten om bord.

16. § 9: Konstruksjonskrav

Rederiet skal kunne dokumentere at ett av de tre alternativene i § 9 første ledd bokstavene a-c er oppfylt. Dersom slik dokumentasjon ikke finnes, må rederiet fremskaffe dette.

16.1 Første ledd bokstav a: CE-merket som fritidsfartøy

Hovedregelen i 1400-forskriften § 9 første ledd er at fartøyet minst skal være konstruert og bygd for å tåle vindstyrke og bølgehøyde som angitt for sin kategori med hensyn til stabilitet, oppdrift og andre relevante grunnleggende krav omhandlet i vedlegg 1 i forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy. Dette vil i praksis si at fartøyet skal være CE-merket som fritidsfartøy, jf. forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv.

Denne hovedregelen videreføres i forslaget § 9 første ledd bokstav a. I stedet for å henvise til forskrift om produksjon om fritidsfartøy, brukes den enklere formuleringen «CE-merket som fritidsfartøy». På dette punktet gjøres ingen materielle endringer.

Dersom fartøyet som benyttes er CE-merket og det finnes dokumentasjon på dette, er det grunnleggende konstruksjonskravet oppfylt.

16.2 Første ledd bokstav b: konstruert etter en standard som tilsvarer regelverket for CE-merking av fritidsfartøy

Som alternativ til CE-merking åpner 1400-forskriften § 9 annet ledd for at også fartøy som tilfredsstillere ekvivalente eller strengere krav til teknisk sikkerhet enn de som stilles i første ledd kan benyttes.

Dette prinsippet videreføres i utkastet § 9 første ledd bokstav b med en noe forenklet ordlyd. Fartøy som ikke er CE-merket kommer inn under denne bestemmelsen.

16.3 Første ledd bokstav c: fartøy som er vernet eller fredet av Riksantikvaren

Bokstav c er ny. Fartøy som er vernet eller fredet av Riksantikvaren og fører 12 passasjerer er også i dag omfattet av 1400-forskriften. Slike fartøy er som regel unntatt krav om CE-merking og skal dermed tilfredsstillere 1400-forskriften § 9 annet ledd om ekvivalent sikkerhetsnivå, det vil si regelen som foreslås videreført i utkastets § 9 første ledd bokstav b.

For å unngå misforståelser om hva som må kunne dokumenteres for vernede eller fredede fartøy, foreslår Sjøfartsdirektoratet å innta en egen konstruksjonsbestemmelse for denne gruppen fartøy etter mønster fra forskrift 17. juni 2014 nr. 768 om særlige regler for skip som er vernet eller fredet og fører flere enn 12 passasjerer § 6.

For slike fartøy er det særlig viktig at rederiet fastsetter fornuftige operasjonsbegrensninger, jf. det som er sagt over om sikkerhetsstyringssystem.

16.4 Annet ledd – sitteplasser

Utkastets § 9 annet ledd bygger på 1400-forskriften § 17, men forenkler ordlyden. Sjøfartsdirektoratet mener at alle passasjerer bør ha tilgang på en fast sitteplass og foreslår å endre formuleringen «faste sitte- eller ståplasser» til «faste sitteplasser».

16.5 Tredje ledd – dødmannsknapp

Tredje ledd er ny. Sjøfartsdirektoratet foreslår å innføre et krav om at fartøy med utendørs styreposisjon skal være utstyrt med dødmannsknapp som stopper fremdriftsmaskineriet dersom føreren av fartøyet faller over bord. Rederiet bør innta i sikkerhetsstyringssystemet at utstyret skal benyttes når fartøyet er underveis.

Forslaget baserer seg på anbefalingene fra Statens havarikommisjon for transport sin Rapport om sjøulykke - RIB, fall over bord i Olden 22. juli 2015 (Sjø 2017/06). I denne ulykken var fartøyet utstyrt med dødmannsknapp, men den ble ikke benyttet av føreren som falt over bord. En passasjer fikk stoppet fartøyet ved å trekke ut dødmannsknappen. Hendelsesforløpet viser likevel hvor viktig en dødmannsknapp kan være.

Forskriften aksepterer generelt fritidsbåtstandard på utstyr. Dette gjelder også nødstoppmekanismen.

16.6. Elektriske anlegg

1400-forskriften har i § 11 en bestemmelse om at fartøyets elektriske anlegg til enhver tid skal tilfredsstillere kravene i forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy vedlegg 1. Sjøfartsdirektoratet foreslår ikke å videreføre denne bestemmelsen fordi kravet allerede er dekket av den generelle henvisningen til CE-merking i forslaget § 9 første ledd bokstav a.

1400-forskriften § 11 annet ledd viser til forskrifter om maritime elektriske anlegg gitt av Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap. Dette regelverket gjelder uavhengig av forskriften for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer, og Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor heller ikke å videreføre denne henvisningen.

17. § 10: Kompass, sjøkart og AIS

Første ledd viderefører nåværende § 12 første ledd, men med tillegg av at kompasset skal tilfredsstillere EN ISO 25862:2009. Kravet foreslås tatt med for å unngå bruk av kompass som ikke er beregnet for maritim bruk, f.eks. applikasjon på smarttelefon etc.

Krav til å føre lanterner følger av sjøveisreglene, forskrift 1. desember 1975 om forebygging av sammenstøt på sjøen. Det foreslås derfor å slette nåværende § 12 annet ledd som sier at fartøyet skal være utstyrt med et sett topp-, akter- og sidelanterner.

Nåværende § 12 tredje ledd til sikt fra styreposisjon fjernes da slike konstruksjonsmessige forhold ivaretas av standardene som ligger til grunn for CE-merkingen.

Utgangspunktet for utkastets § 10 annet ledd er nåværende § 12 fjerde ledd. Det foreslås at alle seilaser skal planlegges ved hjelp av oppdaterte offisielle sjøkart og nødvendige nautiske publikasjoner, f.eks. farvannsbeskrivelsen Den Norske Los og tidevanntabeller. Det er altså ikke lenger nødvendig å ha nautiske publikasjoner om bord i fartøyet. Oppdaterte offisielle sjøkart skal imidlertid finnes om bord til bruk for føreren. Forslaget presiserer videre at sjøkart som benyttes på kartplotter skal være basert på kartdata fra Statens Kartverk.

Sjøfartsdirektoratet har i forbindelse med arbeidet med ny forskrift om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i Norges territorialfarvann ved Svalbard fått innspill fra beredskapsetatene om at det er ønske om

å utstyre alle skip i territorialfarvannet rundt Svalbard med AIS. Tredje ledd foreslår derfor at fartøy i territorialfarvannet ved Svalbard skal være utrustet med AIS klasse B.

Bestemmelsens overskrift endres fra «Navigasjonsutstyr» til «Kompass, sjøkart og AIS», i samsvar med innholdet i bestemmelsen.

18. § 11: Førstehjelpsutstyr

Bestemmelsen viderefører med enkelte språklige endringer innholdet i nåværende § 16.

19. § 12: Radiokommunikasjon og radioutstyr

Kapitlet om radiokommunikasjon omstrukturerer nåværende § 10 ved at notene til tabellen tas inn som egne paragrafer, se utkastets §§ 12-16. Sjøfartsdirektoratet foreslår også å fjerne funksjonskravene i nåværende § 10 første ledd, men ivareta kravene ved at forskriften tydelig sier hvilket utstyr fartøyene skal være utstyrt med i de ulike områdene.

19.1 § 12 første ledd

Første ledd tar inn kravet som i dag står noe bortgjemt i § 10 sjette ledd: radioutstyret skal være CE-merket. Henvisningen til skipsutstyrsforskriften foreslås fjernet. Prinsippet i forskriften er at den angir minstekrav. Det er naturligvis anledning til å oppfylle kravene med utstyr som er rattmerket, men det er altså ikke minstekravet.

19.2 § 12 annet ledd

Paragraf 12 annet ledd bygger på 1400-forskriften § 10 tredje, fjerde og femte ledd, men med noen endringer. For det første presiseres at det bare er fartøy med fastmontert VHF-radioutstyr som skal ha sikkerhets sertifikat for radio utstedt av et godkjent radioinspeksjonsforetak. For det annet kan sikkerhets sertifikatet for radio utstedes for en periode på maksimalt tre år. I dag åpner forskriften for at sertifikatet kan utstedes for en periode på fem år, men da må utstyret gjennomgå én periodisk radiokontroll i sertifikatperioden. I praksis utstedes derfor sertifikatene med en varighet på tre år. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor å forenkle bestemmelsen i samsvar med praksis ved å sette tre år som maksimum.

Som følge av at forskriften også omfatter utenlandske fartøy, foreslås å ta inn en ny bestemmelse i § 12 annet ledd siste punktum om at rederier med utenlandske fartøy skal kunne dokumentere at fastmontert VHF-radioutstyr er kontrollert av foretak bemyndiget av flaggstaten til dette.

20. § 13: Radioutstyr

20.1 Første ledd

Kapittel 4 i 1400-forskriften sier ikke uttrykkelig om kravet til VHF-radioutstyr kan oppfylles med fastmontert eller håndholdt utstyr. I praksis er det imidlertid akseptert at bærbart utstyr er tilstrekkelig i mindre fartsområder.

1400-forskriften bruker uttrykkene «bærbar» og «håndholdt» og «toveis VHF-radiotelefonapparat». Utkastet benytter konsekvent «håndholdt» om den bærbare VHFen.

Paragraf 13 første ledd første punktum bygger på teksten fra punkt a samt note 1 første og andre strekpunkt i tidligere tabell. Annet punktum i forslaget åpner for at håndholdt utstyr kan benyttes i fartsområde 3 og mindre, mens tredje punktum fastslår at i større fartsområder og i territorialfarvannet ved Svalbard skal VHF/DSC være fastmontert. Første ledd siste punktum viderefører siste strekpunkt i nåværende note 1, men

med den forskjell at kravet gjøres generelt gjeldende for alle fartøy uten overbygning, og ikke bare de som kan oppnå en hastighet på over 20 knop. Endringen kommer som en følge av at det generelt foreslås å fjerne hastighet som operasjonsbegrensning. I tillegg er det presisert at hodesettet med mikrofon skal kunne tilkoples det håndholdte eller fastmonterte VHF-radioutstyret. Enkelte mindre språklige endringer er gjort.

20.2 Annet ledd

Deler av territorialfarvannet på Svalbard ligger utenfor radiodekningsområde A1, og det er her ikke tilstrekkelig kun å føre VHF/DSC. Sjøfartsdirektoratet presiserer derfor at fartøy som seiler utenfor radiodekningsområde A1 i territorialfarvannet ved Svalbard – i tillegg til VHF/DSC – skal være utstyrt med MF-radioutstyr med DSC som kan sende og motta på frekvensene 2187,5 kHz ved hjelp av DSC, og 2182 kHz ved hjelp av radiotelefon. Kravet til å ha om bord slikt utstyr fulgte tidligere av funksjonskravene i § 10 første ledd. Fartøy under 15 meter største lengde kan i stedet for MF-radioutstyr med DSC være utstyrt med Iridium satellitt-telefon.

20.3 Tredje ledd

Utkastet til § 13 tredje ledd viderefører første strekpunkt i note 1 til tabellen i 1400-forskriften § 10 med enkelte mindre språklige endringer. Bestemmelsen presiserer at VHF/DSC og MF-radioutstyr med DSC (for fartøy som har krav til det) skal være koplet til GPS-mottaker slik at fartøyets posisjon lett kan angis i en nødssituasjon når DSC-funksjonen benyttes. For håndholdt VHF/DSC er kravet oppfylt dersom GPS er innebygget.

20.4 Fjerde ledd

Paragraf 13 fjerde ledd viderefører tredje strekpunkt i note 5 til tabellen i § 10. Uttrykket «forseglet reservebatteri» endres til «oppladet reservebatteri», for å unngå misforståelser om at bestemmelsen krever rattmerket utstyr, noe den som nevnt ikke gjør.

20.5 Femte ledd

Paragraf 13 fjerde ledd forenkler nåværende annet strekpunkt i note 5. Alle fartøy skal oppfylle kravet i § 13 første ledd, det vil si at det som minimum skal være en håndholdt VHF/DSC om bord. Dette kravet gjelder uavhengig av om fartøyet fører redningsflåte eller ikke. Også for fartøy som fører en redningsflåte, holder det med en håndholdt VHF/DSC. Bestemmelsen i § 13 fjerde ledd innebærer at fartøy som fører to redningsflåter totalt skal ha to håndholdte VHF/DSC om bord, fartøy med tre flåter skal ha tre håndholdte VHF/DSC osv.

20.5 Sjette ledd

Paragraf 13 sjette ledd er ny og gjelder fartøy som opererer på elver eller innsjøer hvor det ikke er VHF-dekning. Etter mønster fra § 5 første ledd i forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger, foreslås å unnta fartøy i disse områdene fra kravene i paragrafen. Rederiet bør vurdere om kommunikasjon kan oppnås på andre måter, f.eks. mobil- eller satelittelefon.

21. § 14: Fri-flyt satellitt nødpeilesender (EPIRB)

Første ledd gjengir kravet til å føre fri-flyt satellitt nødpeilesender (EPIRB) for fartøy i fartsområde 4 eller større, som tidligere sto i bokstav c i tabellen.

Annet ledd er en språklig forenklet videreføring av strekpunkt 1 i note 2.

Tredje ledd er en språklig forenklet videreføring av strekpunkt 2 i note 2.

22. § 15: Radartransponder (Radar-SART) eller AIS-transponder (AIS-SART)

Bestemmelsen viderefører kravet til å føre radartransponder (Radar-SART) eller AIS-transponder (AIS-SART) for fartøy i fartsområde 4 eller større. Kravet finnes i dag i bokstav d og i note 4 til i tabellen.

23. § 16: NAVTEX-mottaker

23.1 Første ledd

Første ledd viderefører kravet som i dag følger av bokstav b og første strekpunkt i note 6 i tabellen. Den tidligere henvisningen til «liten kystfart» foreslås endret til «utover fartsområde 4». Dette er gjort fordi «liten kystfart» i fartsområdeforskriften⁸ er definert som maks 20 nautiske mil av grunnlinjene, mens forskriften bare gjelder i territorialfarvannet som er 12 nautiske mil av grunnlinjene. Det er derfor misvisende om et krav i forskriften omtaler et geografisk område hvor forskriften ikke gjelder.

23.2 Annet ledd

Annet ledd en forenkling av strekpunkt 2 i note 6. Formuleringen «kan fravikes» er fjernet. Det er rederiet som må kunne dokumentere at navigasjons- og værvarsler kan mottas på annen måte, og dette må fremgå av sikkerhetsstyringssystemet. Det er altså ikke nødvendig å sende søknad til Sjøfartsdirektoratet angående dette.

24. § 17: Redningsmidler

Forslagets § 17 viderefører hovedreglene i § 13 i 1400-forskriften. Det foreslås imidlertid enkelte endringer og forenklinger.

24.1 § 17 første ledd

I § 17 første ledd bokstav a gjøres språklige endringer uten at innholdet endres.

I § 17 første ledd bokstav b forenkles ordlyden ved at henvisningen til CE-merking flyttes til tredje ledd. Sjøfartsdirektoratet foreslår å innføre et nytt krav om at personer som oppholder seg utendørs på fartøy under 8 m største lengde skal ha flyteutstyret på når fartøyet er underveis. Dette er i samsvar med det som gjelder for fritidsfartøy, se lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 23a. Ordet «personer» omfatter passasjerer og bemanning.

Bakgrunnen for forslaget er at det kan virke rart om personer om bord i en fritidsbåt under åtte meter største lengde skal ha på egnet flyteutstyr, mens kravet faller bort når det samme fartøyet brukes i næringsvirksomhet. Kravet vil bare gjelde fartøy som fører redningsflåte. For fartøy som ikke fører redningsflåte følger krav om at flyteutstyr eller flytedrakt skal være på av annet ledd, og for Svalbard av tredje ledd.

Nåværende bokstav c, d og e videreføres.

Utkastet § 17 første ledd bokstav f forenkler ordlyden i nåværende § 13 første ledd bokstav f. Bestemmelsen viderefører kravet om at det skal være om bord en innretning som gjør det mulig å plukke opp en person fra vannet. Rederiet står her fritt til å finne en løsning som fungerer på det enkelte fartøy. Testing av innretningen må inngå i rederiets øvelser, jf. sikkerhetssystemet, og det må kunne dokumenteres at den faktisk fungerer.

24.2 § 17 annet ledd

Paragraf 17 annet ledd i utkastet forenkler reglene i nåværende § 13 annet ledd. Bestemmelsens innledning foreslås gjort mer forklarende enn i dag ved at den poengterer at «Det er ikke nødvendig å føre redningsflåte(r), flyteutstyr eller livbøye som nevnt i første ledd bokstav a til c når alle om bord er iført (...)». Som tidligere er det to alternativer:

Bokstav a viderefører dagens alternativ om at det er ikke nødvendig å føre redningsflåte eller -flåter, flyteutstyr eller livbøye når alle om bord er iført heldekkende flytedrakt som alene, eller i kombinasjon med annet

⁸ Forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder

flyteutstyr, gir en oppdrift på 150 N. Fartøy som tilhører dykkerklubber er ikke omfattet av forskriften, se over om § 2 i forslaget, og det foreslås å fjerne henvisningen til dykkere i dagens § 13 annet ledd bokstav a.

Forslaget til annet ledd bokstav b er en forenkling i forhold til i dag. Dagens bestemmelse inneholder fire ulike vilkår; en geografisk begrensning, en hastighetsbegrensning, begrensning med hensyn til tid på året og lengdebegrensning på fartøyet. Sjøfartsdirektoratet foreslår å fjerne hastighetsbegrensningen og maksimumslengden på fartøy som kan benytte unntaket. I tillegg foreslås å utvide tidsperioden med fire uker. Samtidig foreslås at oppdriftskravet skjerpes fra 50 N til 100 N, noe som er mer i samsvar med standardene flyteutstyret er konstruert i henhold til. Flyteutstyr med 50 N er ifølge ISO 12402-3:2006 punkt 4.2.4 beregnet for dyktige svømmere og krever aktiv deltakelse fra brukeren og er ikke beregnet for å holde brukeren i sikkerhet over lengre tid. Flyteutstyr med 100 N ifølge ISO 12402-3:2006 punkt 4.2.3 er laget for bruk i beskyttet farvann mens man venter på redning. Utstyret er ikke beregnet for bruk under tøffe forhold.

24.3 § 17 tredje ledd

Paragraf 17 første ledd innebærer at personer på et fartøy som er utstyrt med redningsflåte ikke behøver å ha på flyteutstyr når fartøyet er over 8 meter største lengde. For fartøy med flåte under 8 meter skal personer som oppholder seg utendørs ha på flyteutstyr. Sjøfartsdirektoratet mener det er uheldig at reglene åpner for at personer i åpen båt i territorialfarvannet Svalbard ikke behøver å være iført flyteutstyr av noe slag.

I tredje ledd foreslås derfor at personer om bord på fartøy uten overbygning i territorialfarvannet ved Svalbard skal være iført heldekkende flytedrakt som alene, eller i kombinasjon med annet flyteutstyr, gir en oppdrift på 150 N. Kravet gjelder i stedet for hovedregelen i første ledd bokstav b om å ha om bord flyteutstyr. Etter det direktoratet erfarer samsvarer dette med praksisen blant aktørene på Svalbard i dag. For fartøy som kommer inn under dette leddet er det ikke nødvendig å føre redningsflåte.

24.4 § 17 fjerde ledd

Kravet om at flyteutstyr og heldekkende flytedrakter skal være CE-merket flyttes fra første og annet ledd og samles i tredje ledd. Angivelsen av oppdrift og krav til CE-merking innebærer at flyteutstyr og heldekkende flytedrakter må være laget i henhold til relevante ISO-standarder. Sjøfartsdirektoratet forslår derfor å fjerne henvisningene til ISO-standardene som i dag nevnes i § 13 tredje ledd, bortsett fra det som gjelder termisk beskyttelse.

25. § 18: Stuing og vedlikehold av redningsmidler

Første og annet ledd viderefører i sin helhet 1400-forskriften § 14.

Tredje ledd viderefører § 15 første ledd og påpeker at redningsmidlene skal være klare til øyeblikkelig bruk når fartøyet er underveis. Når fartøyet ikke er i bruk, kan utstyret låses ned eller tas i land for oppbevaring. I slike tilfeller må rederiet innta prosedyrer i sikkerhetsstyringssystemet som sikrer at utstyret blir tatt om bord og blir klargjort for mulig bruk før man legger fra kai.

Fjerde ledd om vedlikehold er en sammenslåing av 1400-forskriften § 15 tredje, fjerde og femte ledd. Forskriften krever CE-merket utstyr og det anses mer brukervennlig å erstatte henvisningene til SOLAS med at utstyret skal vedlikeholdes i samsvar med produsentens anvisning. Det er da ikke nødvendig å videreføre nåværende § 15 annet ledd.

I fjerde ledd annet punktum presiseres at redningsflåter skal vedlikeholdes av godkjent servicestasjon. En liste over godkjente servicestasjoner finnes på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider.

26. § 19: Dispensasjon

Paragraf 19 viderefører innholdet i nåværende § 3 om fravik. I samsvar med begrepsbruken i andre forskrifter endres begrepet «fravik» til «dispensasjon». Forskriften gjennomfører ikke internasjonale regler, og det foreslås derfor å fjerne setningen om at en dispensasjon ikke må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til.

27. Endringer i andre forskrifter

27.1 Kvalifikasjonsforskriften

I dag følger kvalifikasjonskravene for bemanningen av kapittel 6 i 1400-forskriften. Disse reglene må imidlertid leses i sammenheng med kvalifikasjonsforskriften §§ 67 og 68. Sjøfartsdirektoratet foreslår å flytte kravene til radiooperatør som i dag står i § 18 annet ledd til nytt fjerde ledd i kvalifikasjonsforskriften § 67 og å slette kapittel 6 i 1400-forskriften. På den måten bedres brukervennligheten ved at samtlige kvalifikasjonskrav for fartøy som følger forskriften fremgår av kvalifikasjonsforskriften.

Utover å flytte kravene, foreslås ingen endringer i kvalifikasjonskravene for sjøfolk på fartøy som er omfattet av forskriften nå. Forslaget i § 2 om at fartøy med fremdriftsmaskineri under 25 hk/19kW generelt skal følge reglene som gjelder for fritidsfartøy vil imidlertid lempe betraktelig på kvalifikasjonskravene for en god del fartøy, f.eks. mindre fartøy som brukes av barnehager eller skoler.

27.2 Sertifikatforskriften

Som nevnt i punkt 8.3 foreslår Sjøfartsdirektoratet å fjerne kravet til passasjersertifikat for fartøy i rutetrafikk. Som konsekvens av dette foreslås å fjerne henvisningen til skip i rutetrafikk i § 20 annet ledd i forskrift 22. desember 2009 nr. 1893. Samtidig justeres ordlyden om ambulansetjeneste eller organisert skoleskys i samsvar med det som er nevnt i punkt 8.1 over.

27.3 Målingsforskriften

Forskrift 30. juni 2015 nr. 823 om måling av skip og flyttbare innretninger gjelder for skip med største lengde 15 meter eller mer. Sjøfartsdirektoratet får av og til søknader fra redere som hevder å drive fartøy etter 1400-forskriften med ønske om at direktoratet skal utstede målebrev for fartøyet. Dette innebærer at direktoratet må utstede et dokument som bekrefter at fartøyet brukes i næring. Dette bryter med prinsippet om at forskriften som gjelder fartøy med 12 og færre passasjerer er en egenkontrollforskrift, der Sjøfartsdirektoratet ikke skal forhåndsgodkjenne fartøyet før passasjertransporten kan ta til.

For å gjennomføre prinsippet om rederiets egenkontroll fullt ut, foreslås å innta i målingsforskriften § 1 at den ikke gjelder for fartøy som kun følger forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer.

III. Økonomiske og administrative konsekvenser

28. Konsekvenser for næringen

Som nevnt i punkt 1 viderefører forslaget hovedsakelig gjeldende rett. Endringene som foreslås forenkler på de fleste områder reglene og innfører ikke nye fordyrende krav.

Forslaget om å innføre særlige regler for fartøy med maksimum 25 hk/19kW innebærer betydelige økonomiske besparelser for rederiene som følge av at kvalifikasjonskravene for fører blir forenklet og at fartøyet skal oppfylle konstruksjons- og utstyrskrav som fritidsfartøy.

Forslaget om dødmannsknapp i § 9 kan innebære at rederier med fartøy som ikke allerede har slikt system installert må ettermontere dette. Det finnes ulike løsninger til salgs og det er vanskelig å anslå noen totalpris for installasjon. Det finnes imidlertid trådløse løsninger til salgs for rundt kr 2000,-. Montering kommer i tillegg.

Forslaget i § 17 annet ledd bokstav b om å skjerpe oppdriftskravet fra 50 N til 100 N kan innebære at enkelte aktører som har innrettet seg etter 1400-forskriften må investere i nye vester. En vest med 100 N oppdrift kan koste 5-600 kr. Å oppgradere et fartøy med 12 passasjerer med slike vester vil altså ligge på rundt 6-7000 kr.

Forslaget i § 3 om en plikt til å sende inn opplysninger registrering medfører minimal ekstra byrde for rederiet. 1400-forskriften stiller også i dag krav til at rederiet skal gjennomføre årlig egenkontroll, og den eneste endringen er at opplysningene skal registreres på Sjøfartsdirektoratets nettsider.

Som tidligere skal fartøy som følger forskriften som minimum være utstyrt med VHF/DSC. En håndholdt VHF/DSC koster 3-4000 kr. Dette er altså ikke et nytt krav.

Utstyr til å måle avstanden til breffront som kreves i § 8 fjerde ledd koster fra 2-3000 kr.

AIS klasse B som kreves i § 10 tredje ledd koster fra ca. 6000 kr.

29. Konsekvenser for Sjøfartsdirektoratet

Sjøfartsdirektoratet antar at innføringen av forenklete regler for fartøy med maksimum 25 hk/19kW vil medføre at antall henvendelser om forskriften og søknader om fravik fra gjeldende kvalifikasjonskrav etc. vil gå ned. Dette vil frigjøre ressurser som kan brukes på andre områder.

Forslaget viderefører prinsippet om rederiets egenkontroll. Direktoratet skal som før bare føre tilsyn gjennom stikkprøvekontroll. Forslaget i § 3 om å innføre en meldeplikt for de rederier som driver etter forskriften, vil forenkle arbeidet med å velge ut tilsynsobjekter. På den annen side kan det bli merarbeid ved å vurdere om det bør utstedes overtredelsesgebyrer til aktører som av en eller annen grunn ikke har registrert sin virksomhet og dermed opererer ulovlig.

Registreringsordningen tenkes gjennomført som en selvbetjent ordning, og det er ikke meningen at direktoratet skal saksbehandle de innsendte opplysningene. Forslaget i § 3 vil derfor ikke medføre merarbeid eller større kostnader for direktoratet.

Med hilsen

Olav Akselsen
sjøfartsdirektør

Bjørn Pedersen
avdelingsdirektør

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

Vedlegg:

- Forslag til ny forskrift
- Adresseliste