| **Nr.** | **§** | **Fra** | **Sdirs ref.** | **Innspill (utdrag)** | **Sdirs kommentarer** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | Generelt | Redningsselskapet | 2018/94186-70 | Etter Redningsselskapets oppfatning har 1400-forskriften i det vesentlig fungert etter sin hensikt, samtidig som den ivaretar et akseptabelt sikkerhetsnivå for dem om bord.  Det er med tilfredshet vi kan konstatere at Redningsselskapet allerede i dag oppfyller de aller fleste av de kravene som foreslås i forslaget til ny forskrift. En del av de endringene som er foreslått, vil dessuten kunne implementeres uten vesentlige kostnader eller ulemper. | OK |
|  | Generelt | NHO Reiseliv | 2018/94186-87 | NHO Reiseliv synes det er positivt at det gjøres en oppdatering, forenkling av ordlyden og forbedring av systematikken. Opplevelser og aktiviteter på sjøen tilbys av mange av våre medlemmer både innenfor rib og havfisketurisme, og vi ser det som svært viktig at forskriften er enkel og hensiktsmessig for en forsvarlig og sikker drift.  Det er også flott at forskriften skal gjelde for norske og utenlandske fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. | OK |
|  | Generelt | HRF, Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | Det er gjort et godt arbeid med den nye forskriften i forhold til harmonisering med andre forskrifter og lovverket. Språklig er det ryddet godt opp. I den dokumentasjonen som følger forskriftsforslaget er det gjort et grundig arbeid med å presisere og begrunne valgene som er gjort. Dessverre tror vi ikke at dette vil bli lest av de enkelte brukerne av forskriften og at det derfor vil bli gjort noen feilaktige vurderinger og at det blir etablert praksiser som ikke er i tråd med intensjonene. Når det ikke er lagt opp til nær kontakt med representanter fra  Sjøfartsdirektoratet annet enn ved tilfeldige uanmeldte tilsyn, så vil det heller ikke bli lett å avdekke og korrigere en slik uønsket praksis.  HRF har helt fra forarbeidet til forskrift 1400 vært sterkt kritisk til prinsippene bak og innføringen av denne forskriften.  Med bakgrunn i nevnte rapporter og hendelser hadde vi som forbund en forventning om at forskriften ved denne revisjonen skulle strammes inn på de områdene som vi tidligere har påpekt og som er dokumentert ved ulykker og hendelser. Det forslaget som nå foreligger er ikke et skritt i den retning. | Direktoratets totalinntrykk er at forskriften fungerer etter sin hensikt. Formålet med revisjonen har ikke vært å stramme inn på reglene. |
|  | §1 | Sjømat Norge | 2018/94186-65 | Havbruksselskaper har enkelte ganger i året behov for å frakte eksterne fagfolk og inspektører til og fra land for kortere oppdrag på oppdrettslokalitetene sine. Fartøyene som brukes til dette, er service- eller lokasjonsbåter som daglig brukes av de ansatte i selskapet.  Dette er fartøy som bl.a. omfattes av forskrift om sikkerhetsstyring for mindre lasteskip, og bygge- og tilsynsforskriften. Videre ventes det at slike fartøy innen kort tid blir underlagt egne serifikatkrav.  Fartøyene i havbruket har et annet formål enn frakt av passasjerer. De inngår i et profesjonelt system underlagt HMS-regler og internkontrollsystemer hjemlet både i Arbeidsmiljøloven, Skipssikkerhets- og Skipsarbeidsloven. Vi mener det blir feil å sidestille risikonivået her med det som møter inntil 12 sivile passasjerer på et fartøy med eneste formål å frakte passasjerer, og som kunne blitt betraktet som et lystfartøy hvis det ikke skulle frakte passasjerer.  Følgelig mener vi det er lite relevant for sikkerhetsnivået på båtene i havbruket å pålegge førere et D5L-sertifikat fordi de enkelte ganger i året skal frakte personer i embetets medfør mellom oppdrettslokalitetene. Her bør et sertifikatkrav avventes inntil mer relevante sertifikater som D6 og D7 (noe som støttes av næringen) innføres. | Revisjonen av forskriften endrer ikke rettstilstanden på dette området. Ved transport av besøkende til havbruksanlegg gjelder minimumskravene i forskriften.  Havbruksfartøy (lasteskip) kan benyttes til ulike arbeidsoppgaver med flere enn skipsføreren om bord. Ved tvil om hvem som kan være om bord, kan rederiene ta kontakt med Sjøfartsdirektoratets underavdeling lasteskip for en avklaring. |
|  | §1(2) | NHO Reiseliv | 2018/94186-87 | Vi merker oss §1 andre ledd punkt 8.4, og oppfatter det som at denne endringen ikke vil ha noen endringer for havfisketurismen som utleier, heller ingen endringer for leietakeren.  Vi ber om tilbakemelding på dette. | Punkt 8.4 gjelder fartøy som leies eller lånes ut uten fører, mannskap eller instruktør. Slike fartøy skal fremdeles følge reglene som gjelder fritidsfartøy. Ingen materielle endringer på dette punktet. |
|  | §1(2)b | Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) | 2018/94186-27 | AECO is also involved in the consultation on “Regulations on the construction, equipment and operation of passenger ships in the Norwegian territorial waters surrounding Svalbard.”  One of the major issues for the expedition cruise industry in Svalbard in that consultation, is the use of tender vessels and other crafts for coastal sightseeing. Not all yachts carrying 12 passengers or less bring crafts that is suitable for coastal cruising, but some do. We ask that the two regulations are aligned on the issue of tender vessels and crafts used for coastal sightseeing. | Gjeldende rett videreføres når det gjelder tenderfartøy. |
|  | §1(1) | Norges seilforbund | 2018/94186-20 | NSF har blitt kontaktet av både seilforeninger og private aktører som driver med seilopplæring angående nye krav til båttype i forbindelse med havseilingskurs. Vi i NSF ser det som viktig at sikkerheten settes i høysetet og vi ser at Sjøfartsdirektoratet har sørget for dette med økte kompetanse- og sertifikatkrav til skipperne. Det er en god ting som vi støtter.  Det som imidlertid er en utfordring for oss er at når en seilbåt beveger seg utenfor 12 nautiske mil fra kysten og driver kurs for å øke sikkerheten blir båten omdefinert til passasjerfartøy. Dermed blir regelverket så strengt at sannsynligvis ingen kan gjennomføre kurs i havseiling. Det vil ikke styrke sikkerheten for fritidsbåtflåten.  Vi vil gjerne at Sjøfartsdirektoratet ser på muligheten til å gjøre et unntak (eller ny vurdering) slik at vi kan bruke seilbåter på 40-50 fot som er CE A-klassifisert, samt at de har sikkerhetsutstyr tilsvarende det samme som Shetland Race bruker. Shetland Race er en tradisjonsrik regatta som går mellom Bergen og Shetland i slutten av juni, og som har satt standarden innen sikkerhetstenkning for norsk havkappseiling. De bruker ISAF sikkerhets kategori 3 som er vedtatt av World Sailing. Se <https://www.sailracesystem.no/regattasystem/regatta/meny/4023/ShetlandRacekontrollskjemasikkerhet2016.pdf> for sjekkliste når det gjelder kravene. | Fartøy som brukes av medlemmer i maritime lag eller foreninger til fritidsaktiviteter kan følge reglene som gjelder fritidsfartøy, se forskriften § 2.  For transport av 12 eler færre passasjerer (som ikke er medlemmer) utenfor grunnlinjene gjelder i prinsippet bare skipssikkerhetslovens overordnede regler, f.eks. § 9 om teknisk sikkerhet. |
|  | §1  Max 12 | Kristiansand kommune | 2018/94186-74 | Forskriften bør gjelde for fartøy som fører 30 eller færre passasjerer. | Høringen angår revisjon av 1400-forskriften som gjelder fartøy som fører 12 eller færre passasjerer.  En forutsetning for de forenklede reglene i forskriften er et begrenset virkeområde. Reglene for fartøy med flere enn 12 passasjerer er ikke vurdert i arbeidet med den reviderte forskriften, og det er følgelig ikke aktuelt å endre forskriftens virkeområde til å gjelde fartøy som fører flere enn 12 passasjerer.  I nasjonalt og internasjonalt maritimt regelverk går det et skille ved 12 passasjerer som er innarbeidet gjennom over 100 år. Fartøy som fører flere enn 12 passasjerer skal sertifiseres av Sjøfartsdirektoratet for å sikre at fartøyene oppfyller et akseptabelt sikkerhetsnivå.  Det er ikke umulig å ta i bruk fartøy med flere enn 12 passasjerer, slik en del aktører ser ut til å ha inntrykk av. Reglene for slike fartøy er ulike avhengig av fartøyets lengde, fartsområde, hastighet og byggeår, og åpner for å akseptere individuelle løsninger for fartøy som f.eks. opererer med begrenset fartsområde sommerstid. |
|  | §1  Max 12 | Norsk Leirskoleforening | 2018/94186-63 | Denne nye forskriften vil kunne være en del av løsningen. I den ligger det imidlertid en begrensning i passasjerantall på 12 som skaper problemer. I leirskolesammenheng er det ved den samme båtbruken av og til grupper på under 12 elever og andre ganger over. Dette skarpe skillet slår derfor feil ut, og det utgjør ingen forskjell når det gjelder å ivareta sikkerheten til elevgruppa. Derfor er det nødvendig at den nye forskriften gir muligheter for unntak på dette punktet. | Se kommentar til innspill nr. 8.  I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §1  Max 12 | Lillesand kommune | 2018/94186-36 | Vi er glade for å se at direktoratet har imøtekommet den kritikk som har vært og forenklet regelverket på mange områder.  For å kunne ivareta skoler, barnehager og leirskolers behov bør forslaget i formskriften endres fra 12 eller færre passasjerer til 30 eller færre passasjerer.  Lillesand kommune er en kyst kommune med en rik kystkultur. Lillesand ungdomsskole gikk i 2008 til innkjøp av skolebåt. Båten er en tidligere livbåt på 35 fot som har en makshastighet på 7,5 knop og er typegodkjent for 102 personer. Høvåg skole kjøpte sin båt i 2016. Denne båten er også en tidligere livbåt som er 33 fot med en makshastighet på 7 knop, og typegodkjent for 54 personer.  Lillesand ungdomsskole har i flere runder vært i kontakt med Sjøfartsdirektoratet for å prøve å få til en ordning for bruk av båten innfor dagens regelverk uten å lykkes.  Begrensningene i det nye lovforslaget som kommer frem i §1 antall passasjerer og §2 maksimum 25 hk vil få alvorlige følger for tilbudet til barn og ungdom i kommunen. I så måte imøtekommer disse bestemmelsene ikke direktoratets intensjoner.  Båttypen som brukes i Lillesand kommune har god plass til en skoleklasse, altså inntil 30 personer. Båtene er store og stabile, og har i utgangspunktet vært sertifisert for 50-100 personer. Det er fullt ut sikkerhetsmessig forsvarlig å frakte en skoleklasse i slike båter innaskjærs.  Det bør være av nasjonal interesse å legge til rette for kjennskap til kystfriluftsliv, båtvett/sikkerhet og respekt for dyr- og planteliv i sårbare kystområder, for barn og ungdom. Grunnskolen er i den unike stilling at man når samtlige barn og ungdommer med denne viktige opplæringen. Ved unødig lav grense for antall personer om bord, vil det bli umulig for barnehager, skoler og leirskoler og opprettholde dette tilbudet og må derfor se seg nødt til å legge ned og selge båtene.  Hvis lovverket legger til rette slik vi presiserer gjennom høringsuttalelsen, vil vi i Lillesand kommune kunne garanterer at samtlige ungdommer i kommunen vil få opplæring i sjøvett og sikker ferdsel på sjøen.  Det er viktig å presiseres at en av farene ved å sette grensen for lavt er at flere skoler/leirskoler alternativt vil benytte flere småbåter under 6 meter. Et eksempel kan da være at man drar på tur med en klasse på 30 elever fordelt på 6-7 småbåter, under 6 meter med 4-5 elever i hver båt. Dette vil etter vår oppfatting være en større sikkerhetsrisiko sammenliknet med å ha 30 elever i en båt som i utgangspunktet er sertifisert til å kunne frakt 50- 100 passasjerer.  Slik lovforslaget fremstår kan dette fort bli en realitet. | Lillesand kommune har søkt om generell dispensasjon fra skipssikkerhetsloven og sikkerhetsforskrifter gitt med hjemmel i skipssikkerhetsloven. Regelverket åpner ikke for å innvilge så vide dispensasjoner.  I april 2018 skrev Sjøfartsdirektoratet til kommunen (2018/6574-6):  *«Før eventuelle dispensasjoner fra gjeldende regler kan vurderes, må kommunen eller skolene informere om hvilke konkrete sikkerhetsregler som oppleves som problematiske å oppfylle og hvilke krav det er ønskelig med dispensasjon fra. Sjøfartsdirektoratet imøteser nærmere informasjon om dette, og kan om ønskelig bidra med veiledning på telefon eller i et møte på vårt hovedkontor i Haugesund.»*  Kommunen har ikke kommet tilbake med konkret søknad om å sertifisere bestemte fartøy for flere enn 12 passasjerer.  Høringen angår revisjon av 1400-forskriften som gjelder fartøy som fører 12 eller færre passasjerer.  En forutsetning for de forenklede reglene i forskriften er et begrenset virkeområde. Reglene for fartøy med flere enn 12 passasjerer er ikke vurdert i arbeidet med den reviderte forskriften, og det er følgelig ikke aktuelt å endre forskriftens virkeområde til å gjelde fartøy som fører flere enn 12 passasjerer.  I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §1  Max 12 | Lillesand speidergruppe | 2018/94186-43 | Sjøfartsdirektoratet bør vurdere å tillate, - eventuelt gi dispensasjon for bruk av livbåter med inntil 30 passasjerer slik at mye av opplæringen av barn og unge, - og dugnadsarbeidet kan fortsette som før. | Se kommentar til innspill nr. 8. |
|  | §1  Max 12 | Skottevik maritime leirskole | 2018/94186-34 | Skottevik maritime leirskole er fornøyd med at Sjøfartsdirektoratet imøtekommer skole-Norge ved å åpne opp for å forenkleregelverket for båtbruk i regi av skoler og leirskoler.  Direktoratets hørings-forslag til nytt regelverk bedrer i liten gradmulighetene for å drive med opplæring i sikker ferdsel til sjøs for barn og unge. Vår leirskole har brukt livbåter med opptil 30 elever i ca. 30 år uten ulykker, blant annet fordi vi har gode sikkerhetsrutiner.  Sjøfartsdirektoratet må tillate, eventuelt gi dispensasjon for bruk av livbåter med inntil 30 passasjerer slik at mye av opplæringen av barn og unge kan fortsette som tidligere.  Våre livbåter har vært sertifisert som livbåter for 50-60 personer og har motorytelser på mer enn 25 hk. | Se kommentar til innspill nr. 8. |
|  | §1  Max 12 | Havglimtstyret,  Det norske misjonsselskap | 2018/94186-28 | Vi oppfatter at vårt fartøy er unntatt fra §§3-19 men ikke §§1 hvor kravet om maks 12 passasjerer gjøres gjeldende for vår transport. For mange fritidsaktiviteter er denne begrensningen kvelende for aktiviteten.  For vår del skaper den problemer for en god avvikling av trafikken over til vår øy. Når 100 mennesker møter opp på brygga, vil en slik begrensning gi en oppstuing og forsinkelser når personbiler og rutebusser skal bruke samme, lille bryggeområde.  Maks passasjertall må endres fra 12 til 30 personer. | Se kommentar til innspill nr. 8. |
|  | §1  Max 12 | Kristiansand Folkehøyskole | 2018/94186-14 | Sjøfartsdirektoratet ønsker ikke å ha et regelverk som utelukker aktiviteter for skoler og barnehager ved å ha et for strengt regelverk.  Dette er meget bra og likner på det unntaket som tidligere gjaldt skole/undervisning.  Våre ombygde livbåter er svært stabile og robuste. De har tidligere vært sertifisert for opptil 65 personer. Samme type båter eies av flere i denne målgruppen. De er sikre og praktiske plattformer for å gi mange et møte med og et forhold til sjøen.  I mange år har det også vært utbredt praksis at hele skoleklasser får denne muligheten sammen.  Vi har ingen kjennskap til at det har forekommet noen ulykker med denne typen virksomhet eller denne typen båter i Norge. Men vi vet at det i mange år har vært drevet utstrakt virksomhet med hele skoleklasser. Derfor håper vi at dette igjen blir mulig.  Vi foreslår derfor at det ikke settes passasjerbegrensninger på denne typen båter. | Se kommentar til innspill nr. 8. |
|  | §1  Max 12 | Vis sjøvett- Kristiansand | 2018/94186-15 | I vår landsdel er det mange skoler og barnehager som bruker tilpassede livbåter til aktiviteter. Disse er store og stabile, og har i utgangspunktet vært sertifisert for 50-100 personer. Det er fullt ut sikkerhetsmessig forsvarlig å frakte en skoleklasse i slike båter innaskjærs.  Vårt forslag er at det ikke settes passasjerbegrensninger på slike båter. Gruppestørrelsen for barn i skole er 30, og det bør aksepteres at en gruppe kan fraktes samtidig. Blir tallet redusert, kan sjøvett-tilbudet bortfalle, og det strider mot intensjonen i forslaget. | Se kommentar til innspill nr. 8. |
|  | §1  Max 12 | Lillesand Explorer AS | 2018/94186-25 | Den generelle trenden i forslaget støttes. Det vil gjøre det lettere å gjenetablere befolkningens, herunder barn og andre, sitt naturlige forhold til sjøen.  Forslaget løser ikke utfordringen som skoler, skøyter mv. har ang. klasseturer og omvisninger mv. Det bør være lov å kjøre grupper på opptil 30 personer for skoler og omvisninger i saktegående båter under 24 m med D5L, og livreddingsprøve i fartsområde 1 og 2. og at man kan få disp ad Sdir for andre spesifiserte fartsområder. | Se kommentar til innspill nr. 8. |
|  | §1  Max 12 | Røde Kors Sentrene AS | 2018/94186-37 | Vi mener det bør være tillatt å frakte inntil 30 passasjerer i de nevnte livbåtene (Sjøpølsa, Sigurdur, og Regina.) | Se kommentar til innspill nr. 8. |
|  | §1  Max 12 | Norges speiderforbund | 2018/94186-66 | Vi ønsker å få utarbeidet regler eller avklaring på hvordan vi kan fortsette vårt arbeid ved bruk av speiderskøyter. Hvordan kan vi bruke fartøyene med fler enn 12 medlemmer om bord i lukket farvann ? | Skip som fører flere enn 12 passasjer skal generelt sertifiseres med passasjersertifikat, jf. forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger §§ 18 og 20.  Skipssikkerhetsloven åpner imidlertid i § 2 tredje og fjerde ledd for at det kan gis forskrift med særlige regler for skip under 24 meter. Slik forskrift er ikke fastsatt, men ifølge forvaltningspraksis kan skip under 24 m største  lengde som eies eller drives av foreninger 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 foreningens medlemmer og at bruken av fartøyet best kan beskrives som fritidsaktivitet. |
|  | §1  Rute-trafikk | HRF - Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | Bestemmelsen om at rutekjøring må tas inn slik den er i 1400-forskriften.  Vi ser argumentasjonen som er lagt til grunn for å ta bestemmelsen ut, men ser også andre alvorlige følger. Dersom det skal være tillatt å bruke slike båter i rutetrafikk, vil det resultere i en dramatisk reduksjon av sikkerheten for passasjerer med alle typer funksjonshemminger og alder. Det er et åpent spørsmål om det vil være mulig å opprette nødvendige forsikringsordninger.  Uavhengig av hvordan praksis vil bli så er det helt uakseptabelt at vi får en forskrift som tillater pasienttransport og rutetrafikk i stor fart uten basale hjelpemidler som f.eks. radar. | Tas ikke til følge, se begrunnelse i RSR. |
|  | §1  Rute-trafikk | Vestfold fylkeskommune | 2018/94186-50 | Saksutredning:  Det aller viktigste forslaget til endring er at rutefartsbegrensing fjernes. For å kunne drive turisttilbud for individuelle reisende er dette vesentlig. Rundt om i Norge er det opplevelses- og aktivitetsturer som kunne utvikles til kommersielle virksomheter ved å reklamere for faste avgangs- og ankomsttider, men som på grunn av kravene ikke vil ha mulighet til å få økonomi i tilbudet til individuelle reisende. Videre er det en logisk brist i at det, som sjøfatsdirektoratet selv skriver, skal være forskjellige krav til i prinsippet samme båter, men bare fordi den ene går i rute, mens den andre må bestilles i form av taxi eller charter.  Vedtak:  Vestfold fylkeskommune støtter forslaget til endringer i ny forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer, særlig at reglene angående rutefartsbegrensing fjernes. | OK |
|  | §1  Rute-trafikk | Kurt Einarsen | 2019/1153-1 | Fylke / kommunen trenger en beredskapsbåt som går mellom bygdene på Arnøy og Laukøy i Skjervøy kommune. Dette ligger innenskjærs, innenfor fartsområde 4.  Det vil være behov for en beredskapsbåt på vinteren visst det går sneskred mellom bygdene.  Avhengig av vinterforholdene, men kan skje 4-5 ganger pr. år.  Kravet pr. i dag er at båten må ha passasjersertifikat for å kunne være beredskapsbåt på dette anbudet, da den kalles for en beredskapsrute.  Dette vil medføre betydelige kostnader for eier og oppdragsgiver.  Håper med dette at dere kan ta dette med i evaluering av nye forskrifter for fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer. | Begrensningen for rutetrafikk fjernes. Det vil da være mulig å benytte fartøy som følger forskriften for 12 eller færre passasjer også til forhåndsbestemte tidspunkter. |
|  | §2(1) | Redningsselskapet | 2018/94186-70 | Det bør derfor i forbindelse med den nærmere utformingen av forskriftsforslaget § 2 vurderes et unntak som også omfatter den frivillige delen av Redningsselskapet. En rettsteknisk mulighet her kan være å stryke uttrykket «til fritidsaktiviteter» i § 2, eventuelt erstatte «til fritidsaktiviteter» med «til fritids- og redningsaktiviteter». | Forskriften gjelder som 1400-forskriften for fartøy som brukes til å føre 12 eller færre passasjerer. Forskriften gjelder ikke for fartøy som ikke brukes som passasjerfartøy. Slike fartøy vil kunne operere som lasteskip. |
|  | §2(1) | Friluftsrådenes landsforbund | 2018/94186-79 | Vi mener at § 2 i prinsippet ivaretar vårt viktigste anliggende på en god måte. Unntaket sikrer at fritidsaktivitet for medlemmer i lag og foreninger, og verdifull aktivitet som roing, seiling og annen saktegående båtferdsel i bl.a. skoler, leirskoler, barnehager som har båtliv og sjøvett som sitt tilbud, og offentlige fritidstilbud, foreninger, museer eller båtlag, kan gjennomføres. Vi oppfatter at interkommunale friluftsråd med slik aktivitet også vil falle inn under unntaket sjøl om de ikke er eksplisitt nevnt. Unntaket vil også ha stor betydning for gjennomføring av deler av den viktige dugnadsbaserte ryddinga av marin forsøpling. Vi viser imidlertid til høringsuttalelsen fra Forbundet Kysten om å knytte bestemmelsen til maksimal fart framfor til hestekrefter, og ber om at det momentet vurderes. | Unntaket for fartøy med en maksimal effekt i forhold til fartøyets største lengde gjelder uavhengig av hvem som stiller tjenesten til disposisjon. Det spiller altså ingen rolle om den som stiller med fartøy og fører er en privatperson, forening, offentlig institusjon, et museum, båtlag etc., eller om det tas betalt eller ikke for tjenesten. |
|  | §2(1) | Norges speiderforbund | 2018/94186-66 | Kan vi fortsette praksisen vår med organisert opplæring av barn og unge, med fartøy uten fremdriftsmotor, under kvalifisert oppsyn?  Vi ønsker å få utarbeidet regler eller avklaring på å kunne drive sikker opplæring med bruk av seilfartøy under 8 meter, med fremdriftsmotor under 10 hk, med topphastighet under 10 knop, med båtfører under 16 år, derav uten båtførersertifikat. Når dette foregår i organiserte former, med oppsyn av instruktører med minimum båtførerprøven.  Kan vi fortsette vårt arbeid med denne opplæringen, slik forslaget til nye regler foreligger? | Speiderforbundets båter med 12 eller færre passasjerer kan benytte unntakene i § 2 første ledd bokstav b eller c.  Fartøy som havner inn under unntaket skal følge reglene som gjelder fritidsfartøy også når det gjelder krav til fører. |
|  | §2 | Båtlaget Braute | 2018/94186-72 | Vi har vurdert forslaget til forskrift ut fra vårt perspektiv. Båtlaget Braute er fornøyd med forslaget til den nye forskriften og at vi kan fortsette med virksomheten i lovlige former. | OK. |
|  | §2(1) | PBL – Private Barnehagers Landsforbund | 2018/94186-55 | PBL er positive til de aller fleste avklaringene som følger av forslaget til ny forskrift. Det har i en periode nå vært en frykt for at en rekke private barnehager ville måtte legge ned deler av sin virksomhet som en følge av krav om etterlevelse av gjeldende forskrift.  Den eneste innvendingen vi har til de nye reglene er begrensningen i motorstørrelse til 25 hk / 19 kW. Dette vil føre til utfordringer med en rekke fartøy som barnehagene allerede innehar. Dette er fartøy som er innenfor de øvrige kravene i forskriften, men som er dimensjonert for større motorer.  Dersom innehaverne går ned i motorstørrelse på eksisterende båter for å tilfredsstille de nye kravene, vil dette kunne medføre en økning i risiko som en følge av dårligere manøvreringsdyktighet. Det er mange situasjoner der det er svært viktig å ha tilstrekkelig kraft til å motvirke strøm og bølgeforhold som oppstår.  I tillegg er begrensningen ikke til hinder for at fartøy kan oppnå stor fart. Det er, som kjent, fullt ut mulig å oppnå høy fart med en effekt på 25 hk dersom fartøyet bare er liten/lett nok.  Samlet sett forstår derfor ikke PBL hvorfor begrensningen er satt slik den er. Isteden forslår vi at det heller settes en begrensning på fremdriftsmaskineri slik at båter ikke må utstyres med større effekt enn det produsenten anbefaler for fartøy som brukes i virksomheten. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(1) | Forbundet Kysten | 2018/94186-80 | Forbundet KYSTEN setter pris på at Sjøfartsdirektoratet anerkjenner verdien av opplæringsarbeidet de frivillige og de ulike utdanningsinstitusjonene driver med, og tar det på alvor. Opplæring på sjøen bygger sikkerhetskultur og forebygger fremtidige ulykker. Løsningen med særlige regler (§2) for visse grupper og fartøy er et godt utgangspunkt for å sikre muligheten til opplæringsaktivitet.  Sjøfartsdirektoratet ønsker å forskriftsfeste frivillig aktivitet i lag og foreninger, og vi synes formuleringen i §2.1: «Fartøy som brukes av medlemmer i lag eller foreninger til fritidsaktiviteter […]» er god og funksjonell.  En stor andel av båtene vi representerer gjennom våre kystlag er såkalte deplasementsbåter, som ikke kan driftes forsvarlig med for liten motor. De må ha mange hestekrefter for å opprettholde sin manøvreringsevne. Farten er allikevel lav, med f. eks. en topphastighet på 7 knop i en båt med motor på 60hk. En planende båt med samme antall hestekrefter vil selvfølgelig kunne oppnå svært høy fart. Fisketurer med sterke og langsomme deplasementsfartøy i lokale farvann er en av bærebjelkene i mange kystlag sin kontakt med lokalsamfunnet. Dette er lavterskel turer hvor ulike grupper lærer om og erfarer kystkultur i sitt nærmiljø. Denne aktiviteten vil opphøre, om alle kravene rettet mot hurtiggående og risikofylt næring må innfris.  Vi foreslår enten at «Originale historiske fartøy konstruert før 1950 og individuelle kopier av slike fartøy som i hovedsak er konstruert med originalmaterialer og som driftes med formidling av fartøyshistorie som hovedformål» (fra direktivet om produksjon og omsetning av fritidsbåter) får et eget ledd under §2 særlige regler, fordi disse eldre fartøyene bygger på tradisjon og erfaring og således har vist seg sjødyktige og brukbare over lang tid. De er deplasementsbåter med lav toppfart og dermed dette begrensede farepotensialet. Eller at vårt originale innspill etterfølges, og skillet for §2 settes på topphastighet på fartøyet. | Unntaket for fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av lag og foreninger er ikke knyttet til fartøyets fremdriftsmaskineri. I den fastsatte forskriften gjøres endringer i § 2 slik at dette kommer tydelig frem. |
|  | §2(1) | Kristiansand kommune | 2018/94186-74 | Forskriftens bestemmelse om maskinkraft bør økes/endres slik at dagens livbåter som brukes av kommuner og organisasjoner kan nyttes til formålet. | Bestemmelsen justeres slik at den omfatter flere fartøy, se § 2. |
|  | §2(1) | Bergen kommune | 2018/94186-61 | Bergen Kompetansesenter for Læringsmiljø samarbeider tett med Bergen og Omland friluftsråd, Idrettsservice, barnehager, eldresenter, kystkultursenter, redningsselskap mm. Motorstørrelsen på båtene varierer fra 6 hk til 90 hk, men nesten samtlige av båtene har mer enn 25 hk. Begrunnelsen for det er at båtene må kunne utstyres med motor som gjør dem trygge å bruke i farvannene rundt Bergen.  Tidsrammene til skoledriften er også en faktor som gjør at Bergen Kompetansesenter for Læringsmiljø har behov for å forflytte seg til trygge fiskeplasser raskere enn det en båt som er godkjent for 6- 8 personer vil klare med 25 hk.  Det vil enten medføre en betydelig reduksjon i undervisningstilbudet som gis på sjøen, eller store kostnader for å overholde regelverket. Skipssikkerhetskurs og andre nødvendige klareringskurs er kostbart, og Bergen Kompetansesenter for Læringsmiljø er avhengig av at flere ansatte er sertifisert til å drifte båtene.  Bergen kommune har forståelse for at Sjøfartsdirektoratet ønsker å basere forenklingen av regelverket på fartøyenes motorstørrelse. Samtidig vil en ensidig vekt på motorstørrelse slå uheldig ut. For Bergen Kompetansesenter for Læringsmiljø vil motorkraft over 25 hk være en forutsetning for sikker ferdsel. Bergen kommune oppfordrer Sjøfartsdirektoratet til å vurdere om forenklingene som er foreslått for fartøy med maks 25 hk/19 kW kan utvides til også å gjelde for fartøy med større motorkraft, slik at bruk av sjøen som en alternativ opplæringsarena kan la seg gjennomføre i praksis. En ordning som innebærer at spesialpedagoger også må ha fritidsskippersertifikat vil gjøre det vanskelig å gi et alternativt opplæringstilbud med fokus på fiske, kystkultur og opplæring i sjøsikkerhet. Dersom det ikke er mulig å gi et slikt unntak for f.eks opplæringsvirksomheter, er det ønskelig med tydelige føringer for adgangen til å søke om dispensasjon fra regelverket. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2.  For fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes til andre aktiviteter er det også mulig å benytte unntaket i § 2 første ledd bokstav c. |
|  | §2(1) | Stavanger kommune, Lundsvågen naturskole | 2018/94186-62 | Forslaget til ny forskrift er vesentlig bedre enn den eksisterende. Den er et godt utgangspunkt for oss som ønsker å tilby trygg og god maritim undervisning, båtopplæring og maritime erfaringer/opplevelser.  Vi reagerer imidlertid på den foreslåtte avgrensingen av motorstørrelse “[...] for fartøy med maks 25 hk/19 kw».  I en liten åpen lettbåt kan 25 hk være for høy motorkraft, gi for stor fart og ikke være sikker nok. I en større båt, kan 25 hk, være så lite at motorstørrelsen fører til en mer utrygg båt, enn hva en båt med større motor ville gjort. Generelt er større båter sikrere enn små båter. En grense på 25 hk fører til at mange av disse gode og sikre båtene må erstattes med mindre båter med lavere motorkraft. f.eks. en båt med innenbordsmotor vil stabiliteten normalt være bedre med en stor motor fordi tyngdepunktet kommer lavere. Videre er alle båter bedre manøvrerbare med stor motorkraft enn med liten (f. eks. når en legger til kai når det blåser eller er mye strøm).  Et alternativ til en hestekraftbegrensning kan være å heller sette begrensningene til knop. Da kan virksomhetene få bruke sikrere båter, samtidig som en begrenser høy fart. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2.  For fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes til andre aktiviteter er det også mulig å benytte unntaket i § 2 første ledd bokstav c. |
|  | §2(1) | Austrheim kystbarnehage | 2018/94186-56 | Me har i dag ein Øien 530 HT med ein 40 hk utanbords motor. For å få mest effekt ut av ein slik tung båt treng me den motoren for at båten skal legge plant på sjø. Ein tung og stødig båt er viktig for tryggleik for barna. Derfor bør ein kunne nytta ein motor med meir enn 25 hk som er foreslått i høyringsutkast. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(1) | Grimstad kommune, Langemyr skole | 2018/94186-69 | Langemyr skole støtter unntaket fra §§ 3-19 for utvalgte fartøy.  Langemyr skole stiller spørsmål om logikken i begrensningen i 25hk/19 kw. Formålet med å sette en begrensning på motorstørrelse i sammenheng med å transportere inntil 12 passasjerer er etter det vi antar å unnta aktiviteter som for eksempel turer i lune farvann med barn og unge i barnehager, skoler og leirskole, men å ikke unnta aktiviteter som feksempel havrafting i høy fart utaskjærs med røff sjø. Langemyr skole ber om at Sjøfartsdirektoratet kan finne en logisk og praktisk grense på motorstørrelse som fyller hensikten, men som tillater større motorstørrelse for aktiviteter for barn og unge.  Langemyr skole tenker Sjøfartsdirektoratet har større kompetanse enn oss til å vurdere hvor en egnet grense for motorstørrelse vil gå dersom den kan økes fra det foreslåtte. Vi vet at flere leirskoler bruker tidligere redningsbåter i sitt tilbud til barn og unge. Vi antar at om grensen på motorstørrelse settes på rundt 50-60 hk vil også disse tidligere redningsbåtene kunne unntas fra 1400-forskriften og fortsatt brukes til det viktige tilbudet barn og unge får. Dette vil også være en motorstørrelse som ivaretar behovet for rask retrett for barn og elever med særskilte behov. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(1) | Tysnes kommune | 2018/94186-78 | Tysnes kommune har eit undervisningstilbod kalla den Blå skule, for oss er det ønskjeleg at tilbodet kjem inn under unntaksvedtektene i framlegg til forskrift § 2 (1). Fagansvarleg for Blå skule gjev ei slik skildring av tilbodet:  Båt: Ein Viknes 830, med Yanmar diesel maskin. Båten har hus så elevane kan være inne i dårleg vær. Ein sterk sjøbåt produsert for nordiske forhold. Båten er utstyrt med VHF, Kompass, Automatisk brannslukkingsapparat, Radar, Gps og ekkolodd. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(1) | Austevoll kyst- og sogelag | 2018/94186-58 | Mykje av aktiviteten til Austevoll kystlag fokuserer på gratistilbod retta mot andre enn betalande lagsmedlemmar…. dvs offentlege tilbod og skular. Lagsmedlemmane ønskjer å halde fram med å gje opplæring i segling, roing og sjøvett til grunnskulane i kommunen.  Det bør presiserast om forskriftsendringa opnar for om fleire enn reelle medlemmar kan delta i aktivitetar som passasjerar innanfor unntaka i §2 i utkastet til forskrift. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(1) | Norsk Leirskoleforening | 2018/94186-63 | Her bør det som alternativ være tilsvarende unntak knyttet til en fartsbegrensning, der fartøyet kan ha en maksimal fart på f.eks. inntil 10 knop. Slik forslaget foreligger nå, vil f.eks. saktegående og svært sikre livbåter med motorstørrelse over 25 hk ikke komme inn under unntaksreglene. Det er nødvendig å løse. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(1) | Stiftelsen Mjøsen Lange | 2018/94186-57 | Det er meget positivt at Sjøfartsdirektoratet fremmer forslag om forenkling av regelverket. Jeg er med og disponerer en "viking båt" bygd over en Nordlands åttring (33 fot).  Båten har 5 par årer. Når publikum er med ut, så ror de og styrer båten. Vi opererer ikke med passasjer/mannskap begrepene slik Sjøfartsdirektoratet gjør. Når vi deltar på arrangement regner vi de som ror som roere og ikke som passasjerer! Uten roere kommer vi ingen vei.  For oss som disponerer en stor robåt føler vi at vi trenger et skille mellom de som ror og de som skal telles som passasjerer, tilpasset båtens egenskaper. | Også umotoriserte fartøy kan følge unntaket i § 2 første ledd bokstav c. |
|  | §2 | Fosen Folkehøgskole | 2018/94186-60 | Fosen Folkehøgskole er svært godt fornøyde med § 2. Særlige regler for fartøy som brukes av lag eller foreninger og fartøy med maks 25 hk/19kW  Vi mener at dette er et godt grep for å differensiere mellom ulike fartøygrupper og båtaktiviteter på en presis og god måte. Paragrafen gjør at den nye forskriften ikke er til hinder for den store aktiviteten med saktegående tradisjonsbåter og frivillig basert sjøaktivitet, som i seg selv har et stort fokus på opplæring, sjømannskap og sikkerhet.  En slik paragraf gjør det mulig for oss på Fosen folkehøgskole å videreutvikle vår aktivitet til sjøs, og med dette ta vare på kulturtradisjoner knyttet til båtbruk, sjømannskap og kystkultur.  Vi kan se at det for enkelte aktører med nybygde tradisjonsbåter kunne vært ønskelig at grensen ikke gikk ved 25 hk. Grensen kunne nok vært hevet til 30 hk uten at det ville gå ut over forslagets intensjon. Dette er likevel ikke avgjørende for Fosen folkehøgskoles båtbruk. | I den fastsatte forskriften åpnes for at også fartøy med større fremdriftsmaskineri enn 25 hk/19 kW unntas, se § 2. |
|  | §2(1) | Vestfold fylkeskommune | 2018/94186-50 | Saksutredning:  Det er positivt at det gjøres forenklinger for fartøy med maks 25hk/19kw. Det er ofte fartøy som brukes i barnehage, skole og leirskolesammenheng. Dette vil gjøre det mulig innenfor rimelige økonomiske rammer å kunne drive denne type virksomhet.  Vestfold fylkeskommune støtter forslaget til endringer i ny forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer, særlig at reglene angående rutefartsbegrensing fjernes. | OK. |
|  | §2(1) | Norsk Forening for Fartøyvern | 2018/94186-41 | Vi er glade for viljen til et enklere regelverk, men begrensninger på hestekrefter (hk) bidrar ikke til forenkling for mange av dem som trenger det, slik vi ser det. Vi vil gjøre oppmerksom på følgende:   * Fartøy opp mot 24 meter må ha vesentlig større ytelse på sin motor enn 25 hk. Disse må ha kraftig motor for å opprettholde forsvarlig manøvreringsevne. * Med hensyn til deplasement er mange hestekrefter positivt for sikkerheten, uten at de kan bidra til høy fart. Det er farten som bør begrenses.   Norsk Forening for Fartøyvern ønsker derfor heller en grense på fart enn hestekrefter, da mange fartøy må ha langt mer enn 25 hk for å komme fram uten å gå særlig fort. Eventuelt at man skiller mellom fartøy med mye og lite deplasement og setter opp ulike maksgrenser for hk for de ulike gruppene.  Konklusjon: Deplasementbåter med mer enn 25 hk må derfor også omfattes av paragraf 2. | Unntaket for fartøy som brukes av lag og foreninger er ikke knyttet til fartøyets fremdriftsmaskineri. I den fastsatte forskriften gjøres endringer i § 2 slik at dette kommer tydelig frem. |
|  | §2(1) | Universitetet i Sørøst-Norge | 2018/94186-40 | Vi vil berømme arbeidet til Sjøfartsdirektoratet og de hovedgrepene som er tatt. Vi synes de særlige reglene i § 2 med vekt på lag og foreninger og motorkapasitet er svært godt tenkt og et godt utgangspunkt. Dette fungerer godt opp mot undervisningen med små, åpne båter og normal foreningsaktivitet. Gjennom produktkontrolloven, småbåtloven og annet lovverk kan vi oppfylle et godt sikkerhetsnivå samtidig som vi utøver friluftslivsaktiviteter og driver god formidling.  Vi ser imidlertid at forslaget til særlige regler treffer bare delvis formålet og vil ramme en del av kystkulturarbeidet og bruken av disse fartøyene hardt. Dette er ikke i henhold til intensjonen med den endrede forskriften slik dette er redegjort for i høringsbrevet punkt 9.2. USN støter dermed Forbundet KYSTENs forslag om at det innføres en tredje særregel, altså i tillegg til lag og foreninger og 25hk unntaket - som unngår §§ 3-19 slik at også eldre deplassementsbåter kommer innunder §2.  Vi ser at en del av reglene passer spesifikt for passasjerdrift med hurtiggående RIB og noen av disse er litt på siden for vår del men kan tilpasses. | Unntaket for fartøy som brukes av lag og foreninger er ikke knyttet til fartøyets fremdriftsmaskineri. I den fastsatte forskriften gjøres endringer i § 2 slik at dette kommer tydelig frem.  Se ellers kommentarene til § 2 i fastsettelsesrundskrivet. |
|  | §2(1) | Garnes gårdsbarnehage AS | 2018/94186-38 | I forslaget som er sendt ut er det en rekke forenklinger som gjør det mulig for barnehager, skoler, leirskoler m.m. å kunne tilby denne viktige «undervisningen». Det setter vi pris på og mener er fornuftig.  Det som vi imidlertid vil foreslå endret er det ensidige fokuset som forslaget har på motoreffekt (25 hk/19 kw) Pkt 9 §2.  Her vil vi foreslå at det må åpnes for bruk av båt med større motor, men fremdeles under lengden på båten som er oppgitt i forslaget.  For å ivareta sikkerheten må det knyttes opp en fartsgrense til bruken av båt til slikt formål. Vårt forslag er 20 knop.  Slik forslaget er i dag vil en 14 fots skjærgårdsjeep kunne brukes innenfor reglene, med motor opp mot 25 hk. Denne vil kunne komme opp i større fart og er generelt ikke en like «stødig» båt som for eksempel en Skager 660 med 28 hk – og andre tilsvarende båter.  Tilsvarende vil man kunne komme i en situasjon der man velger en båt med for liten motor, noe som heller ikke er til det bedre for å ivare sikkerheten. Man har bruk for «plassen», men motoren er egentlig ikke stor nok.  Selv har barnehagen en Arvor 215, som vi oppfatter ivaretar alle sikkerhetsmomenter for barn og voksne i barnehagen.  Stort dekk, høyt fribord, kabin med toalett osv. Denne har en motor som er langt større enn forslaget tilsier, men på grunn av typen båt, diesel osv. er farten begrenset oppad til ca 20 knop. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2.  I den fastsatte forskriften åpnes også for at fartøy med større fremdriftsmaskineri enn 25 hk/19 kW unntas, se § 2. |
|  | §2(1) | Røde Kors Sentrene AS | 2018/94186-37 | Haraldvigen har tre såkalte livbåter til bruk i driften Sjøpølsa (35 personer), Sigurdur (40 personer) og Regina (22 personer). Båtene opererer stort sett innaskjærs og er ikke i noen konkurranse med rutebåter eller deres trafikk.  I utkastets §1 fastslås det at reglene bare skal gjelde fartøy som fører 12 eller færre passasjerer og i §2 at fremdriftsmaskineriet må være på maksimum 25 hk/19kW. Disse to begrensningene kan få alvorlige følger for vår organisasjons virksomhet rettet mot barn og unge. Dette begrunnes med at vår virksomhet (og mange flere med oss) driver virksomheten basert på tilpassede livbåter.  Disse livbåtene er bygd slik at de uansett motorstørrelse, ikke går fortere enn 8-10 knop. Det er samtidig viktig at de har større motor enn 25 hk for å sikre seilas i f.eks. vind og motstrøm. Vi mener derfor at man må enten øke motorstørrelse betydelig for alle båter, differensiere motorstørrelse etter type båt eller la fart være en begrensende faktor for de som skal unntas fra regelverket. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2.  Se ellers kommentar på innspill nr. 8. |
|  | §2(1) | Risøy folkehøyskole | 2018/94186-51 | Vi foreslår her og endre fremdriftsmaskineri opp til 30 HK og inkludere elever ved skoler som bruker dette i fritidsaktiviteter. Skoler bør inkluderes da dette vil være er i likhet med lag og foreninger i fritidssammenheng.  Et typisk eksempel på fartøy i skolesammenheng kan være en 20 fot Skager med 29 hk innenbords dieselmotor, med maksfart på 8 knop.  Vi har rådført oss med godkjent virksomhet Rmc Marine AS når vi foreslår dette. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(1) | Lillesand speidergruppe | 2018/94186-43 | Direktoratets hørings-forslag til nytt regelverk bedrer mulighetene for å drive med opplæring i sikker ferdsel til sjøs for våre medlemmer noe, men samtidig fremkommer det noen begrensinger som vimener er unødvendige.  Forlaget til nye forskrifter begrenser speidergruppas mulighet til å gi barn og unge opplæring i sikker ferdsel til sjøs – sammenlignet med den tiden vi ikke ble regnet som næringsvirksomhet.  Lillesand speidergruppe tilbyr barn å padle i kajakk og kano, - og å lære sikker bruk av robåt og motorbåt. Vi har ei 18 fots plast-sjekte med 4 hk påhengsmotor i brønn, og en 17 fots Pioner Multi med 50 hk påhengsmotor. I tillegg har vi ved enkelte anledninger dratt på «undervisningstokt» og dugnadsarbeid med lånt livbåt for å få med flest mulig av våre totalt 120 medlemmer.  Vår virksomhet med bruk av livbåt og Pioner-multi (50 hk) som følgebåt var et sikrere alternativ enn det vi kanskje kommer til å måtte operere med i årene fremover.  Sjøfartsdirektoratet bør endre forslaget om motorytelse fra 25hk til 120 hk, subsidiært at man velger fartsbegrensning lik 10/20 knop.  Frivillige lag og foreninger som er registrert i brønnøysundregistrene bør kunne søke, og få dispensasjon fra regelverket om fremdriftsmaskineri på maksimum 25hK.  Vi vil ikke kunne la foreldre hjelpe oss med frakting av speidere til skjærgårdsturer og årlige strandryddinger med mindre de har liten motor  (<25 hk). Vi tolker at foreldrenes fritidsfartøy faller inn under motorkraftsbestemmelsene i og med at direktoratet fremhever formuleringen «brukes av medlemmer» er valgt for ikke å ekskludere tilefeller der f.eks privatpersoner stiller sine fartøy til disposisjon for en forening,  Vi tolker videre at alle lag og foreninger med kontingent er å betrakte som næring, - og følgelig vil fritidsfartøy eid av privatpersoner alltid falle inn under regelverket om maks 25hk – dersom eksempelvis et hagelag, en velforening eller motorbåtforening innbyr til fellestur i skjærgården. | Unntaket for fartøy som brukes av lag og foreninger er ikke knyttet til fartøyets fremdriftsmaskineri. I den fastsatte forskriften gjøres endringer i § 2 slik at dette kommer tydelig frem. |
|  | §2(1) | Svendsrud Natur- og idrettsbarnehage | 2018/94186-46 | Vi tillater oss derfor å komme med nytt forslag til tekst i §9, okt2. Den lyder: «Fartøy i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge med fremdriftskraft på maksimum 30hk/23kW og/eller har en maksfart på 12 KnP».  På denne måten vil vi sikre at man på en forsvarlig måte kan ferdes med båter selv om de har stor maskin, som for eksempel snekker. Dette er båttyper som mange skoler, barnehager og organisasjoner i dag bruker. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(1) | Bekkjarvik maritime FUS barnehage | 2018/94186-39 | Bekkjarvik maritime barnehage ser positivt på ny forskrift. For oss som driver maritim barnehage med egen barnehagebåt, har det nåværende regelverket hatt store konsekvenser for vårt konsept.  Vi mener at det bør foreligge regler om max knop hastighet (feks 15 knop) og ikke hk. Vår barnehage har en stor og tung Austevollsnekke som er bestilt, konstruert og bygd for bruk i barnehage. Motoren i båten var imidlertid for liten til at båten responderte på enkelte manøver slik det burde forventes. Vi valgte da å sette inn en større motor med 36 hk. Etter vårt syn er båten nå sikrere i bruk, da båten reagerer kjapt på manøver som bakking og legge til og fra kai. Det betyr ikke at båten blir drevet i større hastighet. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(1) | Lillesand kommune | 2018/94186-36 | Båtene som brukes i Lillesand kommune er som nevnt tidligere, livbåter. På en deplasement båt er det vannlinjen som begrenser hastigheten. Motstanden båten får fra vannet vil øke eksponentielt med båtens hastighet. Dette gjør at maksimal hastighet på båtene vi bruker vil bli 8 knop uansett hvor stor maskin som er i båten. For sikker ferdsel med disse båtene er viktig at man har stor nok motor til å kunne håndtere båten i vind og motstrøm.  Vi mener derfor at man enten må øke motorstørrelse til 100KW eller 135Hk, eller la fart være begrensende faktor i regelverket. 10 knop og 20 knop er grenser som brukes i lovverket i dag. Dette vil kunne benyttes også her. En kombinasjon av fart og motorstørrelse mener vi vil være det mest hensiktsmessige. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2.  For fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes til andre aktiviteter er det også mulig å benytte unntaket i § 2 første ledd bokstav c. |
|  | § 2(1) | Norsk Maritimt Museum | 2018/94186-30 | Norsk Maritimt Museum på Bygdøynes i Oslo eier/drifter et ro‐ og seilfartøy som del av sitt formidlingstilbud til museets besøkende. Fartøyet er en kopi av en historisk båt fra slutten av 1500‐tallet. Det er en åpen båt på om lag 9 meter bygd i tre.  Museet tilbyr båtturer til skoleklasser eller betalende turister fra mai til september. Vi har et sikkerhetsstyringssystem i tråd med Sjøfartsdirektoratets krav, og har hittil fulgt forskrift om fartøy som fører 12 eller færre passasjerer, m.fl.  Vi har lest direktoratets forslag på ny forskriften, men for oss er det uklart om museets fartøy/virksomhet vil bli omfattet av den nye forskriften. Det refereres til skoler, barnehager, speidergrupper etc. i forslaget, men hva med museer som har båter som fører 12 eller færre passasjerer på under 24 meter? | § 2 første ledd bokstav c om største lengde/motorstørrelse kan benyttes av alle, også muséer. |
|  | §2(1) | Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) | 2018/94186-29 | Det er mye bra i forslaget til ny forskrift, men vi har noen få punkter som vi her kommer med innspill til.  Lengden på båter som omfattes av ordningen bør være 15 meter da mange av dagens lystbåter er mellom 12 og 13 meter. Det vil være naturlig at grensen er 15 meter, da dette også er den øvre grensen for båtførerbeviset.  En grense på motorstørrelse på maksimalt 25 hk for å transportere skoler, barnehager osv. virker noe lav. Den kan være 25 hk for åpne båter, men for lukkede båter bør den heller være begrenset til maksimal fart f. eks. 30 knop. Det er få lukkede båter som har motor mindre enn 25 hk.  Opplæring i sjøvett o.l. bør komme inn under småskalavirksomhet.  Transport av arbeidere eller andre kommersielle virksomheter i en begrenset tidsperiode bør også komme inn under småskalavirksomhet. Ett eksempel er om et håndverkerfirma skal på en øy uten rutebåttilbud for å gjøre en jobb med ett par ukers varighet. De har ikke båt og må leie transport. Da bør det være mulig å benytte en lokal båteier til å transportere firmaet frem og tilbake. | Regelverket for fritidsbåter går opp til 24 m og det er også krav til kvalifikasjoner for fører av fritidsbåter over 15 m.  I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2.  Transport av arbeidere omfattes av forskriften. Slike virksomheter kan imidlertid også benytte unntaket i § 2 første ledd bokstav c.  Fartøy som av næringsdrivende benyttes til å transportere store mengder materialer osv. vil i regelverkets forstand være å anse som lasteskip. |
|  | §2(2) | Kongelig Norsk Båtforbund (KNBF) | 2018/94186-29 | For at persontransport med båt med mer enn 25 hk skal komme inn under småskalavirksomhet bør det være ett krav at båten er CE-merket og at det er gjennomført besiktigelse etter KNBF sin besiktelsesordning eller tilsvarende ordning. Fører må ha båtførerbevis eller sertifikater/bevis som kreves for båten. | Fartøy, og fører av slike fartøy, som kommer inn under særreglene i § 2 skal generelt følge reglene som gjelder fritidsfartøy. Det er ikke aktuelt å innføre noen ny besiktelsesordning for disse fartøyene. |
|  | §2(1) | Lillesand Explorer AS | 2018/94186-25 | Det er også veldig rart å knytte reglene opp mot hestekrefter og ikke fart. 25HK på en 12 fots jolle går fort! Saktegående fartøy har mindre ulykker. grensa bør gå ved 10 knop. | I den fastsatte forskriften endres bestemmelsen ved at største mulige fremdriftseffekt gjøres avhengig av fartøyets største lengde. |
|  | §2(1) | Midt Troms Museum | 2018/94186-26 | I en hektisk sesong har vi ca. 600 besøkende, som alt etter alder og ferdighetsnivå, får en innføring i å ro, seile og bruke tradisjonelle fiskeredskaper som juksa, line og garn.  For oss er det viktig og samfunnsnyttig at vi kan fortsette dette viktige arbeide med å formidle kulturhistorie og sjøvett med båten som redskap. Denne aktiviteten avhenger av at det til enhver tid gjeldende regelverk tar høyde for slik aktivitet. Med dette som bakgrunn hilser vi det nye forslaget velkommen.  Fra et museumsfaglig synspunkt vil vi likevel påpeke at begrensningen av forslaget til å gjelde fartøy med maksimum 25 hk ikke synes å være i «forslagets ånd», dette fordi det legger begrensninger på bruken av kulturhistorisk viktige saktegående fartøy, som har motor større enn 25HK, skøyter og lignende. Disse fartøyene er i hovedsak vedlikeholdt og driftet av frivillige, og mulighet til å bruke fartøyene i forskjellige fritidsrettede aktiviteter er «gulroten» som driver frivilligheten. Det bevilges marginalt fra det offentlige til bevaring og restaurering av fartøyer i Norge. Det arbeidet som legges ned av frivillige er derfor avgjørende for å bevare liten flåte av historiske fartøy i bruksmessig stand, slik at vi og fremtidige generasjoner kan få oppleve fortidens kystkultur i sitt rette element. | I den fastsatte forskriften endres bestemmelsen ved at største mulige fremdriftseffekt gjøres avhengig av fartøyets største lengde. |
|  | §2 | Norsk Polarinstitutt Svalbard | 2018/94186-24 | 1. Vi har en del forskere som opererer med mindre gummibåter og da med motorstørrelse på maksimum 25 hk, vil disse nå bli underlagt alle kravene fra §§ 3‐19?  2. Hva er kravet til fridtidsfartøy?  3. Har jeg forstått det rett at kravet om båtførerprøven nå gjelder alle, for i så fall lurer jeg på hvordan dette er tenkt løst med alle våre utenlandske forskere? | På dette punktet endres ikke dagens rettstilstand. Unntaket for fartøy med begrenset lengde/fremdriftsmaskineri i § 2 gjelder bare ved Fastlands-Norge.  Merk likevel at forskriften (som tidligere) ikke gjelder for tenderfartøy, se § 1 annet ledd bokstav b.  Se ellers kommentarer til § 2 i rundskrivet. |
|  | §2(1) | Havglimtstyret,  Det norske misjonsselskap | 2018/94186-28 | Fartøyer med maksimum 25hk/19kw er unntatt fra §§ 3-19. Her mener vi det bør settes en større motorkraft, f.eks 100 hk eventuelt bruke fartsbegrensning på 10 knop for å beholde sikkerhetshensynet.  Vår konklusjon er at for fritidsfartøy mellom 8 og 15 m, bør kravet til motorkraft byttes med makskrav til hastighet. | I den fastsatte forskriften åpnes også for at fartøy med større fremdriftsmaskineri enn 25 hk/19 kW unntas, se § 2. |
|  | §2(1) | 7. Kristiansand sjøspeidergruppe  Norges speiderforbund | 2018/94186-17 | Vi har med stor interesse studert det høringsutkastet som dere har sendt ut, og vi er tilfreds med den ordningen dere foreslår for foreninger og lag. Slik vi tolker det, kan vi fortsette med vår praktiske båtbruk til nytte og glede for alle våre medlemmer.  Vi er mer bekymret for det forslaget som er fremmet når det gjelder andre brukere; at det settes en grense på 25HK for båter som skal unntas fra regelen. Dette rammer lokale skoler og barnehager i vårt distrikt meget hardt. Skolene vi samarbeider med har gått til innkjøp av livbåter som er bygd om slik at de er åpne og kan frakte elever til og fra sjøvettaktiviteter og friluftslivsaktiviteter.  Båtene er rundt 30 fot lange og er bygd for å kunne redde 50-100 personer på det åpne havet.  Vi skjønner ikke at dere foreslår en motorbegrensing på 25HK. Slike båter blir nesten umulig å håndtere med så svak motor hvis det blir vind eller motstrøm.  Vi tillater oss derfor å foreslå en begrensing på fart.  Slik vi opplever det er det nemlig farten som er problemet, ikke motorstyrken.  Vi forslår derfor at dere om-arbeider forslaget og lar fart være begrensende faktor for de som skal unntas fra regelverket. 10 knop er en fartsgrense som brukes i 16-års regelen, og den vil kunne benyttes også her. Da vil en begrense unntaket til å gjelde båter som ikke kan plane. | I den fastsatte forskriften åpnes også for at fartøy med større fremdriftsmaskineri enn 25 hk/19 kW unntas, se § 2. |
|  | §2(1) | Kristiansand Folkehøyskole | 2018/94186-14 | 9.1 Fartøy som brukes av lag og foreninger til fritidsaktiviteter.  Denne delen av forskriften er bra og kan beholdes som det er. Båtførerprøven i denne sammenheng burde også inneholde praktisk utsjekk.  9.2 Fartøy i norsk territorialfarvann.  Denne særregelen mener vi må endres! Hensynet til sikkerhet er direktoratets viktigste oppgave. På sjøen er sikkerhet i stor grad knyttet til fart gjennom vannet og ikke til størrelsen på maskinen. Derfor foreslår vi at begrensningen knyttes til fart. Ved å sette dette til rundt 12 knop vil fartøy med deplasement-skrog fremdeles kunne opereres forsvarlig med tilstrekkelig maskinkraft. Vår klare oppfatning er at farten, og ikke motorkraften, representerer den største sikkerhetsfaktoren. Båter som har plass til 12 passasjerer/deltakere vil måtte ha motor med en viss størrelse.  Derfor foreslår vi følgende overskrift for §2:  «Særregler for fartøy som brukes av lag eller foreninger og fartøy som kan oppnå en maksfart på 12 knop» | I den fastsatte forskriften åpnes også for at fartøy med 12 eller færre passasjerer med større fremdriftsmaskineri enn 25 hk/19 kW unntas, se § 2. |
|  | §2(1) | Vis sjøvett- Kristiansand | 2018/94186-15 | Vi synes forslaget til ny forskrift har mange positive sider. Det er prisverdig at Sjøfartsdirektoratet foreslår å innføre nye regler som bidrar til å videreføre ulike sjøvettaktiviteter. Utvalget er noe usikker på hvordan vi skal tolke «særreglene som fritar for forskriftens §§3-19. I hvilken grad gjelder §§1-2?  Fartøy som brukes av lag og foreninger til fritidsaktiviteter  Forslaget er ryddig og avklarende.  Uklart for oss om antall personer er begrenset til 12 og gjelder uansett.  Etter vår mening bør antall personer om bord IKKE begrenses til 12.  Fornuftig at båtførerprøven forlanges, skulle ønske at praksis hadde vært et krav.  Fartøy i norsk territorialfarvann.  Her foreslås det å knytte særreglene til fartøy som har mindre motorstyrke enn 25 HK. Vi mener det er feil å innføre en slik praksis.  Båter som har plass til 12 passasjerer/deltakere vil nødvendigvis måtte ha motor med en viss størrelse. Regelverket omfatter fartøyer på inntil 24m lengde. «Skøy» har eksempelvis en motor på 15oHK. Å operere denne båten med en motor på 25HK vil være helt uansvarlig!  Båter som skal frakte personer må ha en motor som er tilpasset fartøyet for å kunne manøvrere forsvarlig.  Vi foreslår heller at direktoratet fokuserer på fart og eventuelt begrenser denne slik at hurtiggående båter ikke omfattes av særregelen. Slik vi ser virkeligheten er det små sikkerhetsmessige utfordringer forbundet med motorstørrelse – det er farten som er utfordringen!  Vårt innspill er derfor: Endre ordlyden og hensikten i §2 slik:  «Særlige regler for fartøy som brukes av lag eller foreninger og fartøy som kan oppnå maks 10 knop.»  Vi synes det er fornuftig å endre praksisen som har blitt brukt for små båter under 6m og 5 passasjerer. Men vi mener det er uheldig at det blir motorkapasitet som setter ny grense. Det er høy fart som fører til ulykker! | § 2 i forskriften gjelder bare for fartøy som i utgangspunktet er omfattet av forskriftens virkeområde.  I den fastsatte forskriften åpnes for at også fartøy med større fremdriftsmaskineri enn 25 hk/19 kW unntas, se § 2.  Det er ikke et mål at flest mulig fartøy skal komme inn under unntaksbestemmelsene i § 2. Aktører med fartøy som ikke kommer inn under noen av unntakene må enten tilpasse seg grensene eller gjøre grep for å følge forskriften i sin helhet.  Se også kommentarer til innspill nr. 8. |
|  | §2(1) | Styret i Langøy friluftsbarnehage | 2018/94186-68 | Vi setter veldig pris på at det nå er kommet et forslag som gjør at vi kan fortsette med livsviktig læring på sjøen.  Et punkt vi reagerer på er maks motorstørrelse på 25 hk. En stor båt er generelt tryggere enn en liten. Da trengs det større motor, ikke minst med tanke på tryggheten p.g.a. bedre manøvreringsevne og stabilitet. Unntaket gjelder for båter opptil 15 meter, det vil med så store båter være temmelig risikabelt med kun 25 hk.  I vår barnehage har vi flere 15-fots båter som er dimensjonert for 30 hester. Vi har også en 25 fot lang båt med overbygg som vi bruker til de yngste barna, da vi regner denne som tryggere. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(2) | Slottevik maritime leirskole | 2018/94186-34 | Sjøfartsdirektoratet bør endre forslaget om motorytelse fra 25 hk til 120 hk, subsidiært at man velger fartsbegrensning lik 10/20 knop. | I den fastsatte forskriften åpnes for at også fartøy med 12 eller færre passasjerer med større fremdriftsmaskineri enn 25 hk/19 kW unntas, se § 2. |
|  | §2(3) | Forbundet Kysten | 2018/94186-80 | Samtidig vil, slik vi forstår utkastet, all bruk av lagsfartøy (uavhengig av fartøystørrelse) bli omfattet av kravet til båtførerprøve i § 2.3. Det har tidligere vært forståelse for at fritidsaktivitet innad i lag kan følge reglene som gjelder fritidsfartøy (båterførerprøve ved fartøy over 8m opp til 15m), og det bør fortsatt være tilfellet. En løsning kan være å dele §2.1 opp i to ulike ledd for de to omtalte gruppene, og la kravet om båtførerprøve (§ 2.3) gjelde fartøy omtalt i andre del, med fremdriftsmaskineri-begrensning. Kravet vil da gjelde også foreninger, når disse har med passasjerer utenfra.  Slik vi forstår vil kravet om båtførerprøve i §2.3, vil dette falle bort når båtfører/instruktør ikke er om bord i båten, slik som ved utleie av båt uten mannskap. Dette er viktig for at barn skal kunne ro og seile selv, uten en voksen om bord. | I den fastsatte forskriften skal fartøy som kommer inn under § 2 følge konstruksjons- utstyrs- og kvalifikasjonskrav som gjelder for fritidsfartøy. |
|  | §2(3) | Grimstad kommune, Langemyr skole | 2018/94186-69 | Langemyr skole støtter kravet om at fører skal ha båtførerbevis.  Som det fremgår av kravene til båtførerbevis er det når fritidsbåten har motor med STØRRE ytelse enn  25 hk/19 kw at det er krav om båtførerbevis. I Sjøfartsdirektoratets forslag som nå er på høring skal fartøyene ha MINDRE ytelse enn dette for å få unntak fra 1400-forskriften og komme inn under reglene om fritidsbåt. Langemyr skole mener dette er motstridende og ulogisk, og kan ikke se at forslaget har annen begrunnelse enn henvisningen til kravene til båtførerbevis? Langemyr skole mener derfor den foreslåtte begrensningen på motorstørrelsen, og som ikke samsvarer med kravene til båtførerbevis, bør revurderes. | I den fastsatte forskriften unntas fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter, se § 2. |
|  | §2(3) | Austevoll kyst- og sogelag | 2018/94186-58 | Forslaget er ei vesentleg forenkling av minimumskrava i 1400-forskriften §18. Men i Austevoll kystlag er alle som har tilstrekkeleg kjennskap til å føre gavlebåten, i aldersgruppene 60-70 år. Dei har segla og vore på sjøen i eit heilt liv. Einskilde har óg undervist fleire årskull i båtførarbeviset. Men nesten ingen av desse har båtførarbeviset.  Innstramminga i aldersdispensasjonen for båtførarbeviset i samband med forskrifta for båtar under 24m med 12 passasjerar eller færre aukar ikkje tryggleiken og er ikkje ønskjeleg. | I den fastsatte forskriften skal fartøy som kommer inn under § 2 følge konstruksjons- utstyrs- og kvalifikasjonskrav som gjelder for fritidsfartøy. |
|  | §2(3) | Havglimtstyret,  Det norske misjonsselskap | 2018/94186-28 | Endringen av båtførerkravet til dette fritidsfartøyet er fornuftig. | I den fastsatte forskriften skal fartøy som kommer inn under § 2 følge konstruksjons- utstyrs- og kvalifikasjonskrav som gjelder for fritidsfartøy. |
|  | §2(3) | Styret i Langøy friluftsbarnehage | 2018/94186-68 | Vi er positive til at alle må ha båtførersertifikat, uansett alder. Men undrer oss over at det ikke er satt krav om livredningskurs og evt. førstehjelpskurs for voksne som skal ta barn/ungdom med på sjøen. | I den fastsatte forskriften skal fartøy som kommer inn under § 2 følge konstruksjons- utstyrs- og kvalifikasjonskrav som gjelder for fritidsfartøy. |
|  | §2(3) | Vis sjøvett- Kristiansand | 2018/94186-15 | Sjøvettutvalget har i mange år påpekt betydningen av at båtføreropplæringen bør inneholde et element av praksis. Båtførerprøvens teoridel bør dessuten revideres med tanke på å passe til dagens virkelighet med store og hurtiggående båter og den sikkerhetsrisiko dette innebærer.  Vi foreslår derfor at direktoratet benytter muligheten til å forlange at førere av båter med inntil 12 passasjerer MÅ ha en form for praktisk utsjekk. Vi tror at båtførerprøve pluss ICC kan være en mulig vei å gå.  Vi foreslår derfor at kravene til fører av båt skjerpes ytterligere slik at praksis forlanges. | I den fastsatte forskriften skal fartøy som kommer inn under § 2 følge konstruksjons- utstyrs- og kvalifikasjonskrav som gjelder for fritidsfartøy. |
|  | §2(3) | 7. Kristiansand sjøspeidergruppe  Norges speiderforbund | 2018/94186-17 | Våre speidere er i alderen 11-16år. Slik vårt treningsprogram er lagt opp, kan speiderne ta sertifikat når de er 14 år. Ungdommene kan da seile med «firlinger» som er 24 fot store og som har en motor på 10HK i et definert område (begrenset i forhold til fartsområde 1) De kan ikke ta båtførerprøven før de blir 16 år. Blir slik aktivitet omfattet av den nye forskriften?  Som sjøspeidere er vi opptatt av at alle våre medlemmer har nødvendig praktisk kunnskap. Vi har sertifikater som krever at speiderne kan vise ferdighet i å håndtere den båten de skal føre.  Det hadde vært fornuftig for alle førere av fritidsbåter, uansett størrelse. Gjør derfor noe med båtførerprøven når dere først er i gang! Innfør krav til praktisk «utsjekk» på båt. | I den fastsatte forskriften skal fartøy som kommer inn under § 2 følge konstruksjons- utstyrs- og kvalifikasjonskrav som gjelder for fritidsfartøy. |
|  | §2 | Jan-Åge Langeland | 2018/94186-11 | Moderne seilbåter har typisk motorer som er oppgitt til litt over 25 HK. I praksis vil sjelden full motorkraft benyttes, og en typisk turseilbåt med 40 HK motor vil ikke operere vesentlig forskjellig fra en med 25 HK. Jeg foreslår derfor at §2 endres, slik at en noe større motor tillates for båter som ikke kan oppnå hastighet over 10 knop for motor.  For § 2.3 foreslår jeg at høyere sertifikat også godkjennes, for eksempel at en ikke trenger båtførerbevis hvis en har fritidsskippersertifikat. | I den fastsatte forskriften åpnes for at også fartøy med større fremdriftsmaskineri enn 25 hk/19 kW unntas, se § 2.  Det er ikke et mål at flest mulig fartøy skal komme inn under unntaksbestemmelsene i § 2. Aktører med fartøy som ikke kommer inn under noen av unntakene må enten tilpasse seg grensene eller gjøre grep for å følge forskriften i sin helhet. |
|  | §2 | Bragdøya kystlag | 2018/94186-19 | Vi registrerer med tilfredshet at Sjøfartsdirektoratet fokuserer på regelverket for mindre båter som brukes av lag og foreninger, samt for andre mindre båter i norsk farvann. Det er bra!  Når det gjelder forslaget om båtbruk i lag og foreninger, applauderer vi forslaget.  Her kunne det imidlertid vært en tilføyelse/skjerpelse om ferdighet for fører.  I tillegg til å ha båtførerbevis bør også fører ha gjennomført en praktisk prøve, og for eksempel tatt ICC.  Vi stusser imidlertid over at det foreslås en motorbegrensning på 25 HK på båter som ifølge høringsforslaget er foreslått unntatt fra forskriften.  Forskriften er slik vi tolker dette ment å gjelde for båter opp til 24m, og motorstørrelsen er foreslått begrenset til 25 HK!  Det er vel ikke være mange båter i øvre del av lengdesegmentet der det er aktuelt med motorer med så lav ytelse! De aller fleste båter som kan føre inntil 12 passasjerer vil normalt ha behov for kraftigere motor enn 25 HK for å kunne opprettholde en forsvarlig manøvreringsevne.  Bragdøya kystlag foreslår derfor å endre unntaksbestemmelsen til å gjelde fartøyer som har en begrenset fart, eksempelvis 10 knop.  En slik endring vil gjøre det mulig for skoler og barnehager å benytte tilpassede livbåter og mindre bruksbåter i sine aktiviteter. Slike farkoster er trygge og har god stabilitet.  Det å ta ut en dieselmotor på ex. 60 hk. fra en av disse båtene for å sette inn en 25 hk, ville være en underlig måte å måtte tilpasse seg et eventuelt nytt regelverk på. Disse fartøyene har en maks fart på rundt 7 knob.  Det er vel også viden kjent, at motorytelsen må tilpasses det enkelte fartøy med hensyn på skrog / deplasement med videre - når fartøyet bygges. Motorstørrelse knyttet til hvert enkelt fartøy kan ikke være bunnet opp i en forskrift slik at fartøyet blir vanskelig å manøvrere.  Så vidt en kjenner til, har det ikke forekommet ulykker ved bruk av denne typen båter, men vi kjenner til ulykker der stor fart har hatt dødelig utgang. | I den fastsatte forskriften åpnes for at også fartøy med større fremdriftsmaskineri enn 25 hk/19 kW unntas, se § 2.  Fartøy som kommer inn under § 2 skal følge konstruksjons- utstyrs- og kvalifikasjonskrav som gjelder for fritidsfartøy.  Det er ikke et mål at flest mulig fartøy skal komme inn under unntaksbestemmelsene i § 2. Aktører med fartøy som ikke kommer inn under noen av unntakene må enten tilpasse seg grensene eller gjøre grep for å følge forskriften i sin helhet. |
|  | §2 | Det norske maskinistforbund | 2018/94186-2 | Dnmf beklager at ny forskrift grunnet arbeid med dispensasjoner tilsidesetter sikkerheten ved å senke kvalifikasjonskravene som foreslått i 9. § 2: Særlige regler for fartøy som brukes av lag eller foreninger og fartøy med maks 25 hk/19kW  DNMF mener at dagens forskrift fremdeles må gjelde når en påtar seg ansvaret for å frakte mennesker og at sjøfartsdirektoratet må oppfordre til høyere kompetanse – ikke gi dispensasjoner. | Vi viser til kommentarene til § 2 første ledd bokstav a i rundskrivet. |
|  | §2 | Telenor kystradio | 2018/94186-6 | Hvor godt er det vurdert, dette med at fører av fartøy som tar med seg skoleelever og barnehagebarn, kun kan greie seg med båtførerbevis for å føre fartøyet, jf. kap. 9 i utkastet?  Det er neppe sikkert at småbarnsforeldre vil sette pris på den «prisen» Sjøfartsdirektoratet setter på en slik virksomhet, for det er vel reduserte kostnader som ligger til grunn for forslaget!  Et båtførerbevis er ingen garanti for at man håndtere et fartøy og passasjerer i en eventuell fare‐ og ulykkessituasjon! | Vi viser til kommentarene til § 2 første ledd bokstav a i rundskrivet. |
|  | §3 | HRF, Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | Så lenge det ikke innføres obligatorisk ettersyn og sertifisering er dette ellers relativt verdiløst.  Et bidrag vil være å snarest innføre offentliggjøring av hvem som har registrert seg og derved mener å oppfylle kravene. | På sikt er det et mål å lage en offentlig oversikt over registrerte aktører. |
|  | §3 | NHO Reiseliv | 2018/94186-87 | En registrering av alle virksomheter til sjøfartsdirektoratet er positivt for virksomhetene, men en slik registrering må være nettbasert fra oppstart, selvinstruerende og enkel slik at det blir mest mulig effektivt å vedlikeholde registeret for virksomheten.  En offentlig synlig liste vil være et kvalitetsmerke for reiselivsaktørene. | På sikt er det et mål å lage en offentlig oversikt over registrerte aktører. |
|  | §3 | Ravnafloke AS | 2018/94186-44 | Ser ikke at dette gir noen økt verdi eller sikkerhet for verken gjester eller vår virksomhet, vi blir kun pålagt merarbeid og byråkrati.  For øvrig ser vi mange positive endringer i forslaget til ny forskrift. | For rederiene innebærer ikke registreringsplikten merarbeid av betydning i forhold til i dag. Den eneste forskjellen er at et skjema som også i dag skal være fylt ut skal sendes inn til registrering. |
|  | §4 | HRF, Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | Hurtigbåtnæringen har lang erfaring med sikkerhetsstyringssystemer som ikke blir  kontrollert av myndighetene (HSC 94 kapt. 17 og 18). Verdien har vist seg svært begrenset når det ikke blir krevd etterlevelse og revisjoner. | Innspillet tas ad notam. |
|  | §5 | HRF, Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | Det er interessant når Sjøfartsdirektoratet nå tilkjennegir hva de oppfatter slike båter kan bli brukt til («seilas i høy fart i røff sjø»). Samtidig lemper Sjøfartsdirektoratet på kravene om informasjon til spesielt utsatte passasjergrupper. En må kunne spørre om  Sjøfartsdirektoratet ikke har registrert de mange ryggskadene som har oppstått om bord i disse fartøyene? | Sikkerhetsorienteringen skal være tilpasset seilasens formål. Dersom brå bevegelser etc. kan forventes underveis, må rederiet og skipsføreren informere passasjerene om dette før avgang. |
|  | §6 | HRF, Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | Overføring av kvalifikasjonskravene til Kvalifikasjonsforskriften støttes. | OK. |
|  | §7 | HRF, Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | HRF mener generelt at tillatelsen til trafikk med denne typen fartøy ut til 12 n. mil av grunnlinjen ikke er forsvarlig.  De innstramninger som tross alt er gjort i § 5 støttes.  De lempinger som er gjort ved at dagslyskravet er fjernet er dessverre med å ytterligere øke risikoen. Jfr. Manglende krav om radar.  Argumentet for å fjerne 14 års-grensen er forståelig. Samtidig er det betenkelig at også vurderingene i forhold til sikkerhet for yngre passasjerer nå overlates til rederiet. | Selv om forskriften i prinsippet gjelder i hele territorialfarvannet, betyr ikke det 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. |
|  | §7(1) | Seasafari Andenes AS | 2018/94186-9 | Fjerning av 20-knopskravet, for i stedet å innføre krav til overbygning, vil etter vårt syn ikke gi den ønskede effekten med ”økt sikkerhetsnivå” slik det står i pkt 14 i høringsbrevet. Når et fartøy med overbygging, finner en hval, vil det bli trengsel om å komme seg ut på dekk for å kunne ta hvalen i øyensyn. Fotografer ønsker jo under ingen omstendighet å ta bilder gjennom et vindu. Allerede her har man potensielt stor sannsynlighet for å få uhell med fallskader når alle skal ut på et slingrende dekk.  Til sammenligning er passasjerene om bord i en rib (bildet under), i tillegg til sine vanlige ytterklær, også iført heldekkende flytedrakt med termisk beskyttelse og ekstra flyteutstyr, slik at man er sikret at de er godt beskyttet mot været. Når hval er i nærheten, befinner passasjerene i det åpnefartøyet seg allerede utendørs og kan se hvalen fra første stund, uten å måtte forlate sin sitteplass.  Vi driver IKKE med havrafting, og ønsker ikke at det skal foregå havrafting med høye hastigheter (>20 knop) i det samme området som det også drives organisert hvalsafari.  Dette kan gå på bekostning av sikkerheten for så vel passasjerer som dyrelivet, samt at dette vanskeliggjør lokalisering av hval. Vår erfaring tilsier at en maksimal hastighet på 20 knop, uansett størrelse på fartøyet, best ivaretar hensynet til miljø og sikkerhet, både for passasjerer og dyreliv i områder med hval. Ved å innføre et 20-knopskrav i fartsområde 4 og større for hele året, vil man gjøre det mindre attraktivt å drive havrafting i de fartsområdene. Dermed vil en oppnå at havrafting utøves nærmere kysten, i fartsområde 3 eller mindre, mens organisert hvalsafari holder til lenger ute i fartsområde 4 eller større. Med dette oppnår en å skille de to aktivitetene, samtidig som en har den delen av aktivitetene som nok er mest risikoutsatt, nærmere land/ beredskapsetatene.  Vi gjør oppmerksom på at dersom et krav om overbygning blir stående slik det foreslås i ny forskrift § 7 så vil det være svært dramatisk for oss, og bety at det ikke lenger vil være mulig for vårt selskap å drive en helårlig virksomhet.  Anskaffelse av nye overbygdde fartøy vil beløpe seg til mange millioner kroner, en innvestering vi ikke på noe vis kan forsvare.  Forslag:   * Det gjøres unntak fra kravet om overbygning for fartsområde 4 og større i perioden 1. oktober - 31. mars i de tilfeller der passasjerene er iført heldekkende flytedrakt med termisk beskyttelse klasse D i hht til ISO   15027 og CE merket flyteutstyr som til sammen gir en oppdrift på 150N.   * For fartsområde 4 eller større innføres en regel om maksimal hastighet på   20 knop. | Operasjonsbegrensningene som fulgte av 1400-forskriften § 6 videreføres i forenklet form i den nye forskriften § 7. |
|  | §7(1) | Andøya Test Center | 2018/94186-33 | Fjerning av 20-knopskravet, for i stedet å innføre krav til overbygning, vil etter vårt syn ikke gi den ønskede effekten med økt sikkerhetsnivå. Etter mange år med operasjoner i våre farvann, som ofte kan være utsatt for dårlig vær, kan det ikke sies at fartøytypen (åpen eller overbygd) har direkte innvirkning på sikkerheten. Vi opererer begge typer og vi mener at det er måten fartøyet blir benyttet på som er avgjørende. Våre erfaringer tilsier at RIB generelt sett er en meget trygg og god fartøytype, men dette tilsier som ellers på sjøen godt sjømannskap og gode vurderinger med hensyn til vær og forhold. Alle våre passasjerer i RIB er utstyrt med flytedrakt og flytevest, noe som ikke er tilfelle i lukkede båter.  Vi mener videre at 20 knops begrensingen ikke bør fjernes, da denne bidrar til sikre operasjoner samt begrense aktiviteter innenfor såkalt havrafting. Havrafting er ikke en type aktivitet vi ønsker i våre områder som er sårbare med hensyn til både fiskeriressurser og miljø. Vårt synspunkt er derfor at 20-knopkravet bør gjelde i fartsområde 4 og større hele året. | Operasjonsbegrensningene som fulgte av 1400-forskriften § 6 videreføres i forenklet form i den nye forskriften § 7. |
|  | §7(2) | Seasafari Andenes AS | 2018/94186-9 | Både i dagens forskrift, og i forslag til ny, beskrives et krav til følgefartøy dersom avstand til nødhavn overstiger 5 nautisk mil i fartsområde 3 og større.  I en lavsesong forekommer det at man bare har passasjerer nok til å fylle opp en båt. Det er svært lite miljøvennlig at man i tillegg til denne ene båten er tvunget til å bruke en båt  nr 2 som følgebåt. Etter vårt syn vil et alternativ med redningsflåte oppfylle intensjonen om følgebåt, dersom om en nødsituasjonen skulle oppstå. Det vil også gi betydelig mer fleksibilitet, så vel operasjonelt som økonomisk for alle operatører, om man kan velge mellom enten å operere to båter sammen uten redningsflåte, eller bare en båt utstyrt med redningsflåte.  Forslag:   * For fartsområde 3 eller større så kan redningsflåte med kapasitet til alle om bord erstatte følgefartøy. * Redningsflåten må monteres slik (på utsiden av targabøyle eller lignende) at den enkelt kan løses ut dersom fartøyet ligger opp ned i vannet. * På fartøy uten overbygning, eller fartøy som er konstruert slik at det ved en ulykke sannsynligvis ikke vil synke dypt nok til at en automatisk fri-flyt utløser vil løse ut redningsflåten, kan en manuell utløser erstatte fri-flyt utløser. | Operasjonsbegrensningene som fulgte av 1400-forskriften § 6 videreføres i forenklet form i den nye forskriften § 7. Merk at kravet til følgefartøy/nødhavn bare gjelder når fartøyet opererer i over 20 knop. |
|  | §7(2) | Andøya Test Center | 2018/94186-33 | Et krav om følgefartøy for fartøy uten overbygning vil i praksis umuliggjøre våre normale operasjoner, fordi det ikke vil være praktisk og økonomisk gjennomførbart. Vi mener at det finnes en alternativ løsning som oppfyller hensikten. Dersom to åpne fartøy (RIB) opererer sammen vil det normalt sett alltid være å foretrekke å ta passasjerer om bord i det andre fartøyet. I en nødsituasjon vil dette være en foretrukket løsning, selv om ikke fartøyet er registrert for dette antallet passasjerer. Dersom et åpent fartøy opererer alene kan kravet til følgefartøy erstattes med redningsflåte med kapasitet til alle om bord. Dette er to gode alternativer som begge fyller hensikten om nødevakuering. | Operasjonsbegrensningene som fulgte av 1400-forskriften § 6 videreføres i forenklet form i den nye forskriften § 7. Merk at kravet til følgefartøy/nødhavn bare gjelder når fartøyet opererer i over 20 knop. |
|  | §8 | Sysselmannen på Svalbard | 2018/94186-59 | Sysselmannen støtter de endringer og de regler som nå foreslås. Utover de rent språklige justeringer, gjenspeiler endringene også ulike forhold som har dukket opp over tid, samt temaer som Sysselmannen har hatt dialog med Sjøfartsdirektoratet om i ulike sammenhenger.  Av eksempler på ovennevnte kan nevnes forslag til ny § 8 som generelt fastsetter seilingssesongen på Svalbard til: 1. mai - 31. oktober. I nåværende forskrift slutter seilingssesongen for fartøy uten overbygning 30. september. Innføring av én generell seilingssesong bidrar bl.a. til en forenkling for alle parter, og gjør tidligere søknader om det samme, overflødige.  I forlengelsen av ovennevnte er Sysselmannen også tilfreds med at nåværende dispensasjonshjemmel i § 7 erstattes av en mer generell hjemmel i ny § 19, og som i sin helhet ligger under Sjøfartsdirektoratet som fagetat. Nåværende hjemmel i § 7 inneholder bl.a. anvisning om en «anbefaling fra Sysselmannen», et forhold som i praksis har vist seg å kunne skape visse spørsmål omkring roller- og ansvarsfelt.  Gjennom de krav som eksisterer for «melding om felt- eller turopplegg» på Svalbard (jf. FOR-1991-10-18-671 om turisme og mv. på Svalbard (turistforskriften)) har Sysselmannen bl.a. satt krav om minsteavstander til brefronter ved ferdsel til sjøs. Dette tas nå inn som en egen bestemmelse i forskriften, en løsning som utelukkende støttes herfra. | OK. |
|  | §8(3) | Norsk Polarinstitutt Svalbard | 2018/94186-24 | Forslag til ny § 8 (3):  «I områdene nevnt i annet ledd bokstav b og c skal avstanden til *land*, eller følgefartøy med plass til alle personer som befinner seg om bord i begge fartøy, ikke overstige 5 nautiske mil.»  Vi ønsker denne endringen da det finnes få godkjente nødhavner her oppe og det vil bli en uforholdsmessig høy kostnad for forskningsmiljøet her om alle må ha med seg følgebåt selv i skjermede områder. | Begrepet «nødhavn» slik det brukes i denne forskriften er definert i § 4 (1) a som et beskyttet område der fartøy kan søke ly.  Nødhavnen skal ikke godkjennes eller oppfylle krav utover dette. |
|  | §9(1)B | HRF. Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | Vi regner med at pkt. b er ment å dekke fartøy som ikke er CE-merket og ikke er vernet av  Riksantikvaren. Det er i midlertid en rekke fartøy i denne kategorien. Det kan være fartøy som en utfra en konkurransesituasjon ikke lenger finner å kunne påkoste passasjersertifikat.  Det kan være tidligere fiskefartøy eller andre typer fartøy som av forskjellige grunner ikke oppnår vernestatus.  Vi etterlyser en bedre presisering av denne gruppen fartøy f.eks. fartøy konstruert etter Nordisk Båtstandar eller andre yrkesbåtrelaterte forskrifter. | Bestemmelsen er tenkt anvendt slik HRF beskriver. Andre aktuelle standarder er ikke nevnt i forskriftsteksten for å unngå å gi et inntrykk av at det er en uttømmende liste.  Eksempler på standarder som kan være aktuelle inntas i rundskrivet som gir utfyllende kommentarer til bestemmelsene i forskriften. |
|  | §9(3) | HRF. Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-84 | HRF er helt enig i kravet og begrunnelsen for kravet i tredje ledd. Kravet er selvsagt begrunnet i fartøy med stor fart, som RIB-båter, men dersom ikke det motsatte presiseres vil kavet få virkning også for helt andre fartøyer. En rekke verneverdige fartøy og andre av samme type (spesielt seilskuter) har utvendig styreposisjon. Bruken skiller seg vesentlig fra RIB-fartøy. Det samme gjør de oppgavene som utføres fra styreposisjonen. Det kan være arbeid med seilskjøter, navigasjonsarbeid og andre forhold som fordrer en helt annen «aksjonsradius» enn i en RIB.  Ved en mann over bord situasjon er kanskje det siste en ønsker at motoren stopper. Vi ber derfor om at punktet presiseres å gjelde bare den typen fartøy som det i utgangspunktet er myntet på. | I forskriften unntas seilfartøy og fartøy som er vernet eller fredet av Riksantikvaren fra kravet. |
|  | §9(3) | Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) | 2018/94186-27 | Some of the provisions seems to be directed at uncovered crafts, not e.g. sailing yachts, but there is a lack of distinguishing. One example is the “dead mans cord” (16,3, third section).  It is not a common equipment on a sailing yacht, which normally only use motors under very calm conditions, and motors with low power. We kindly ask that the regulations clarify that the “dead mans cord” does not apply to sailing yachts. | I forskriften unntas seilfartøy og fartøy som er vernet eller fredet av Riksantikvaren fra kravet. |
|  | §§ 2(2) og 9(1)a | Forbundet Kysten | 2018/94186-80 | I forhold til krav til konstruksjon, både i §2.2 og i §9.1a, ser vi til Forskrift om produksjon og omsetting av fritidsfartøy og vannscootere med videre: CE-merkede båter er godkjent OG båter som i CE-forskriften er unntatt CE-merking er godkjent: Originale båter konstruert før 1950 og individuelle kopier av disse (inklusive tradisjonsbåter) som i hovedsak er konstruert med originalmaterialer og merket som historisk kopi. Vi forstår dermed at sistnevnte båter er godkjent under dette forskriftsforslaget. | For originale fartøy konstruert før 1950 kan benytte § 9 (1) b, For slike fartøy må rederiet kunne dokumentere at fartøyet er i god stand og egnet til å føre passasjerer. |
|  | §§ 9, 12 og 17. | Justis- og beredskapsdepartementet | 2018/94186-48 | Forslaget til ny forskrift stiller i §§ 9, 12 og 17 krav om CE-merking, men uten å vise til relevant regelverk. Vi mener at forskriften bør angi konkret hvilket regelverk fartøy, radioutstyr, flyteutstyr mv. skal CE-merkes etter. Dette kan gjøres i forskriften ved for eksempel å skrive «CE-merket som fritidsfartøy etter forskrift..» eller «CE-merket etter forskrift..». Det vil gjøre den nye forskriften tydeligere og mer brukervennlig. | § 9 viser til «CE-merket som fritidsfartøy», noe som er en henvisning til forskrift 15. januar 2015 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere. For å unngå tvil tas inn en henvisning til forskriften.  Henvisningene til CE-merking i §§ 12 og 17 synliggjør at forskriften aksepterer bruk av utstyr som i utgangspunktet er laget for fritidsfartøy, i motsetning til rattmerket og betydelig dyrere utstyr som vanligvis benyttes på passasjerskip. Dette poenget fremkommer uten at det er nødvendig å vise til regelverket som krever CE-merking av slike produkter. |
|  | §9(2) | RIB Adventure AS | 2018/94186-16 | Synes dere har gjort en veldig god jobb med Forslag til ny forskrift.  Det eneste jeg ønsker endret er §9 (2)  fra :  «Det skal være faste sitteplasser med mulighet for å holde seg fast til alle om bord. Sitteplasser og ryggstøtter skal være forsvarlig innfestet i fartøyet»  Til :  Det skal være faste plasser med ryggstøtter og mulighet for å holde seg fast til alle om bord. Håndtak og ryggstøtter skal være forsvarlig innfestet i fartøyet  Det begrunnes ved at noen av båtene har «sete» innretninger hvor man står i en slags bås med støtte for rygg og håndtak til å holde seg i. Selve seteputen mangler.  Dette er fordi man ønsker at passasjerer skal ha vekt på bein i stedet for baken, slik at man redusere risiko for rygg/nakkeskader. | Forskriften omfatter forskjellige typer fartøy som brukes til ulike typer aktiviteter. Det er ikke behov for faste plasser med ryggstøtter på alle fartøy.  Forskriftsteksten endres slik at tidligere rettstilstand der det skulle være «sitte- eller ståplasser» videreføres. |
|  | §9(2) | Ravnafloke AS | 2018/94186-44 | «Det skal være faste sitteplasser med mulighet for å holde seg fast til alle om bord. Sitteplasser og ryggstøtter skal være forsvarlig innfestet i fartøyet.»  For enkelte fartøy, som eksempelvis fiskeskøyte eller seilbåt, vil ikke dette være et relevant krav. | Se kommentar til innspill nummer 89. |
|  | §10 | HRF. Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | Innenfor alle profesjonelle navigatørmiljø nevnes, uten unntak, radaren som det viktigste instrumentet. Når det er snakk om transport av passasjerer og sikkerhet rundt dette, er det oppsiktsvekkende at nettopp det viktigste instrumentet ikke er nevnt med et ord.  Når en i tillegg lemper på krav som gjør at nettopp radarbruk for de fleste blir selvfølgelig, (mørke, se under §9) blir det enda mer merkelig.  Alle yrkesfartøy og svært mange fritidsfartøy har radar. Gode radarer er overkommelig i pris og skjermer kan med enkelhet monteres utendørs. Vi skjønner ikke Sjøfartsdirektoratets vegring mot å kreve radar. I alle fall i de største fartsområdene og i mørke og nedsatt sikt bør radarkrav være en selvfølge.  Dette blir ytterligere forsterket ved at Sjøfartsdirektoratet vil tillate rutetrafikk etter denne forskriften. Kan virkelig direktoratet tenke seg rutetrafikk uten bruk av radar? | 1400-forskriften har heller ikke krav til radar. Dette er ikke til hinder for at rederiet kan velge å utstyre fartøyet med radar. Fører av fartøy uten radar må ta hensyn til dette og i ytterste konsekvens ikke legge fra kai, jf. skipssikkerhetsloven § 14 og sjøveisreglene. |
|  | § 11 | Universitetet i Sørøst-Norge | 2018/94186-40 | I § 11 kan direktoratet vurdere formuleringen «ha nødvendig førstehjelpsutstyr om bord» slik vi forstår § 9 3. ledd i forskrift om skipsmedisin. | Bestemmelsen endres i fastsatt forskrift. Kravet om førstehjelpsutstyr må vurderes i forhold til de risikofaktorer som foreligger. Førstehjelpsutstyret må bl.a. kunne stoppe større blødninger, nedkjøle hud ved brannskader med videre. |
|  | §13(1) | Ravnafloke AS | 2018/94186-44 | Under krevende forhold (høy hastighet, bølger, vind) anser vi det som direkte farlig å begrense hørsel med hodesett. Hørsel er svært viktig sans i forhold til omgivelsene som motorlyd, gjester osv. Under krevende forhold har man kort reaksjonstid og båtfører må derfor være veldig observant spesielt med syn og hørsel. Med 15 års erfaring har vi innført forbud for våre båtførere å benytte ørepropper/ hodesett. Erfarer at det samme praktiseres blant andre aktører som kjører under krevende forhold med mye sjø ol. | Forslaget til forskrift stiller krav om det skal være mulig å koble hodesett til VHF, ikke at hodesett skal benyttes hele tiden.  I praksis vil det være opp til rederiet å lage rutiner for bruk av VHF tilpasset sin drift, herunder om hodesett skal brukes. Setningen om hodesett fjernes derfor i fastsatt forskrift. |
|  | §10 | Seasafari Andenes AS | 2018/94186-9 | Beredskapsetatene på Svalbard ønsker innføring av krav om AIS klasse B. For oss er det ikke åpenbart forskjell på de utfordringer beredskapsetatene på Svalbard har på sommerstid, sammenlignet med den utfordring de samme etatene har langs kysten av fastlandet her på vinterstid.  Alle nyere kartplottere tilkoblet en AIS transponder har den funksjonen at en aktivert  AIS-SART vil vises som et ikon på plotterskjermen. Små personlige AIS-SART selges i stort omfang til fritidsflåten og er også stadig mer i bruk i oppdrettsnæringen og i fiskeriene. Innføring av krav til AIS klasse B langs kysten av fastlandet vil på samme måte som på Svalbard gjøre det lettere for beredskapsetatene å lokalisere et fartøy, samt at flere aktører tidlig kan fange opp en aktivert AIS-SART, noe som åpenbart vil bidra til økt sikkerhet på havet. Det burde ikke være noe i veien for å ha en AIS klasse B+, eller klasse A om man finner det hensiktsmessig.  Etter vår mening burde alle passasjerfartøy, uansett størrelse, ha krav til AIS.  Forslag: Fartøy som operer i fartsområde 2 eller større, skal minst være utstyrt med AIS klasse B som skal være i drift til enhver tid. | Et utvidet krav til AIS klasse B krever ny høring. Forslaget er interessant, men kan ikke innføres i denne omgang. |
|  | §12 | Telenor Kystradio / Radioinspeksjonen | 2018/94186-71 | Til § 12 (1): Utstyr nevnt i §§ 13-16 skal være CE-merket  «Skal» kan jo tolke som om annen kvalitet ikke er ønskelig, f.eks. RATT-merket, som var et alternativ i eksisterende forskrift (nr. 1400)  Heller «kan være CE merket». Se også kommentar til § 14 og § 15 i nr. 4 under.  Til § 12 (2): Fartøy med fastmontert radioutstyr skal ha sikkerhetssertifikat for radio utstedt av et godkjent radioinspeksjonsforetak.  Fartøy i fartsområde 3 og under kan ha håndholdt VHF ( i stedet for fastmontert), jf. forslag § 13.  Det kan jo være at fartøy i fartsområde 3 og under velger både fastmontert og håndholdt VHF, og påberoper seg den håndholdte VHF DSC som hoved VHF, og den fastmonterte VHF DSC som ekstra VHF, og derfor vil fritas for radiotilsyn og radiosikkerhetssertifikat.  Forslag: Radiotilsyn og radiosikkerhetssertifikat bør fortsatt gjelde for alle fartøy som skal driftes etter denne forskriften.  Da unngår man også sikkert mange diskusjoner omkring fartsområder, utstyr installert osv. | Alle kravene i forskriften er minimumskrav. Det er full anledning til å oppfylle kravene med rattemerket radioutstyr.  Kravet til sikkerhetssertifikat for radio i § 13 gjelder for «fartøy med fastmontert radioutstyr», det vil si uavhengig av hva rederiet kaller installasjonen. |
|  | §13 | Telenor Kystradio / Radioinspeksjonen | 2018/94186-71 | Til § 13 Radioutstyr, (1), vedørende bruk av håndholdt VHF DSC i Fartsområde 3 og mindre.  På [www.kystradio.no](http://www.kystradio.no) har vi lagt ut en orientering om fastmontert VHF versus håndholdt VHF:  Håndholdt og fastmontert VHF-radio dekker litt forskjellig bruksområder.  En håndholdt VHF-radio egner seg aller best for kystnær kommunikasjon og bruk i båter hvor det ikke er helt enkelt å få plass til/montere en fastmontert VHF-radio. En håndholdt VHF-radio sender med 5 Watt mens en fastmontert VHF-radio sender med 25 Watt. Derfor er det viktig å holde VHF-radioen høyt opp når man bruker håndholdt VHF-radio.  Håndholdte VHF-radioer er som oftest vanntette og robuste, og tåler mye juling. Enkelte håndholdte VHF-radioer er også utstyrt med nødknapp (DISTRESS) tilsvarende som på fastmonterte VHF-radioer. Fastmonterte VHF-radioer har gjerne litt større display, noe som letter lesing av informasjon.  Hvorvidt du bør velge håndholdt eller fastmontert VHF-radio avhenger av hvordan bruksmønsteret ditt vil være; har du en litt større båt, hvor en fastmontert VHF-radio kan plasseres slik at den ikke er så utsatt for sjøsprøyt, og hvor du har mulighet for en grei antenneplassering (så høyt og fritt som mulig), er det kanskje best med en fastmontert versjon. Skal du et godt stykke fra land, er det også fordel med en fastmontert VHF-radio og god antenneplassering. Dersom du imidlertid er i åpen båt, eller vil bruke VHF-radioen ubeskyttet for vær og vind, er kanskje en håndholdt versjon bedre. Flere velger å ha begge versjoner om bord, og bruke disse om hverandre alt etter bruksbehovet.  Vi er vel av den formening at; der hvor det er praktisk mulig, og det vil utvilsom gjelde de aller fleste fartøy som skal driftes etter angjeldende forskrift, vil en fastmontert VHF være å anbefale! Gjerne med en håndholdt VHF i tillegg. Anbefalingen over er for så vidt rettet mot fritidsflåten, i enda større grad vil den gjelde yrkesflåten!  4. Til § 13 (2) om fart i område rundt Svalbard.  Forsaget om å benytte Iridium bør ikke begrenses til fartøy under 15 meter, men gjelde alle fartøy som skal følge denne forskrift.  Regjeringens Konseptvalgutredning (KVU) om kommunikasjon i Nordområdene, fra mars 2017, er i denne sammenheng interessant lesning!  <https://www.regjeringen.no/contentassets/4bcb1648cd134ff89c454f65864089d8/kvu-for-elektronisk-kommunikasjon-i-nordomradene.pdf> | Forslaget som ble sendt på høring åpnet for at håndholdt VHF/DSC kunne brukes i fartsområde 3 og mindre. Som følge av dette innspillet, og at unntakene i § 2 er utvidet, justeres dette til fartsområde 2 i forskriften § 12 første ledd.  Iridium inntas som et alternativ til MF-radioutstyr ved Svalbard i § 12 annet ledd. |
|  | §13 | Seasafari Andenes AS | 2018/94186-9 | Så vidt vi kan se er det et misforhold mellom teksten i høringsbrevet pkt. 20.5 Femte ledd, og forslag til ny forskrift.  I forslag til ny forskrift §13 pkt (5) står:  Fartøy som fører redningsflåte(r) skal være utstyrt med en håndholdt VHF/DSC for hver redningsflåte fartøyet fører.  I høringsbrevet pkt 20.5 står:  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.  Så vidt vi kan forstå, står det ikke noe om krav til håndholdt VHF/DSC i §13 Pkt  (1), så det er uklart for oss om alle skal ha det, eller bare fartøy med redningsflåte? | Det vises til kommentarene til § 13 femte ledd i rundskrivet som avklarer dette. |
|  | §13 | Association of Arctic Expedition Cruise Operators (AECO) | 2018/94186-27 | Some of our members have concerns related to the MF/HF requirements as present equipment does not necessarily have DSC. It is a large investment to change this and the propagation of radio waves even for MF are sometimes erratic in the Arctic. This may become worse with a drifting magnetic pole.  In May 2018 IMO’s Maritime Safety Committee approved of Iridium as part of GMDSS. See: <https://www.iridium.com/services/gmdss/> (halfway the text on right side) and <http://www.imo.org/en/MediaCentre/MeetingSummaries/MSC/Pages/MSC-99thsession.aspx> (lower half of text). Considering that it is possible to send distress message in zone A2 with Iridium, with an EPIRB and by voice on MF 2182 kHz radiotelephony, we ask that this requirement is taken out of the regulation. | Satelittelefon tas inn som et alternativ til MF-radioutstyr i § 12 annet ledd. |
|  | §13 | Albert Vekve | 2018/94186-10 | Mobiltelefon må tas inn i kommunikasjons utstyrsom godkjennt. Vhf med dcs her må sunn fornuft og logisk tankegang brukes, det er helt merkelig at med en gang en tar betalt hos noen i en båt så blir alt så farlig, slik behøver det ikke å være, vi må legge tilrette på en god måte for en sikker og lønnsom næring som feks safari med mindre båter. | Forskriften viderefører gjeldende rett. Med VHF kan man kommunisere med andre fartøy. |
|  | §13(3) | Redningsselskapet | 2018/94186-70 | Bestemmelsen om reservekraftkildens plassering innebærer en betydelig utfordring for Redningsselskapet, og det anbefales på dette grunnlag at denne delen av bestemmelsen fjernes, eller at det utformes et unntak for Redningsselskapets mindre fartøyer som benyttes til forebyggende aktiviteter. | I forskriften endres bestemmelsen til et funksjonskrav, se § 12 femte ledd. |
|  | §§14 og 15 | Telenor Kystradio / Radioinspeksjonen | 2018/94186-71 | Nødradioutstyr finnes knapt, om noen, i CE merkede versjoner. Vår forslag er at Nødradioutstyr (Radar‐SART, AIS‐SART, håndholdt VHF og EPIRB) må være RATT‐merket.  Håndholdt VHF DSC finnes dog ikke i RATT‐merket utgave. Det betyr at forseglet bød‐batteri til håndholdt VHF beholdes, som i eksisterende forskrift, i sted for forslaget om «oppladet  reservebatteri». I tilfelle må § 12 (1) synliggjøre krav til nødradioutstyr. | OK. Bestemmelsen i utkastet § 12 første ledd fjernes/endres, og forskriften viderefører bare kravet til CE-merking av radioutstyr, se forskriften § 12 sjette ledd). |
|  | §17 | HRF, Hurtigbåtforbundet | 2018/94186-67 | Kravet til redningsflåter etter (1) a må gjelde alle fartøy, - alltid. Pkt. (2) og (3) må følgelig fjernes.  I likhet med det som gjelder for de fleste andre fartøy (passasjer-, fiske - og lastefartøy) kan også denne fartøytypen oppholde seg langt fra hjelp når ulykker inntreffer. I likhet med teoriene for redning i andre sammenhenger er det også for denne gruppen viktig å holde sammen, noe en bare kan oppnå ved bruk av redningsflåter. | Gjeldende rett videreføres. |
|  | §17(1)a | Redningsselskapet | 2018/94186-70 | I forskriftsforslaget § 17 første ledd bokstav a, jf. § 18, er det gitt særskilte bestemmelser om redningsflåter. Dette er ikke mulig for Redningsselskapet, ut fra forebyggende aktiviteter med mindre fartøyer. Det anmodes derfor om at dette punktet i forslaget revurderes, eventuelt at det utformes et unntak som omfatter Redningsselskapets mindre fartøyer som benyttes i forebyggende aktiviteter. Vi har også registrert at kravet til redningsflåte kan fravikes dersom det benyttes godkjent flytedrakt og vest. | Gjeldende rett videreføres på dette punktet. Forskriften åpner for å seile uten redningsflåte. |
|  | §17(1)f | Redningsselskapet | 2018/94186-70 | Redningsnett eller lignende utstyr for å plukke personer opp av vannet krever plass, og dette vil ikke være mulig på alle Redningsselskapets mindre fartøyer som benyttes til forebyggende aktiviteter, uten at det kommer i konflikt med andre viktige funksjoner. Det anmodes derfor om at dette punktet i forslaget revurderes, eventuelt at det utformes et unntak som omfatter Redningsselskapets mindre fartøyer som benyttes til forebyggende aktiviteter. | 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. |
|  | §17(2) | Norsk Leirskoleforening | 2018/94186-63 | Det er også en sesongbegrensning satt til 30. sept. når det gjelder krav til redningsmidler.  (Jfr §17 2b) På noen leirskoler vil det være riktig å kunne forlenge den perioden til 31. okt. | Fartøy med 12 pax som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter kan følge fritidsbåtreglene, se § 2. |
|  | §17(2) | Lillesand Explorer AS | 2018/94186-25 | Skjerpingen til 100N oppdrift virker lite begrunnet. Trolig vil det medføre dårligere sikkerhet, ettersom man da må gå over til vester med gasspatron, fremfor tradisjonelle veste, da disse er upraktiske i 100N. 100N kravet bør ev kun være for fartsområde 3 og høyere eller hvis over 20 knop. Betydelig kostnad for mindre firmaer å bytte ut alle vestene med dårligere | Skjerpingen er begrunnet i konstruksjonsstandardene som flyteutstyret produseres etter. Forslaget tas ikke til følge. |
|  |  | Industri Energi | 2018/94186-4 | Industri Energi organiserer ikke på dette området.  Vi har derfor ingen kommentarer til høringen utover LO sitt svar. | OK. |
|  |  | Klima- og miljødepartementet | 2018/94186-76 | Klima- og miljødepartementet har ingen merknader. | OK. |
|  |  | Forsvarsdepartementet | 2018/94186-77 | Departementet har ingen merknader til høringen. | OK. |
|  |  | Fiskeridirektoratet | 2018/94186-8 | Fiskeridirektoratet har ingen innvendingar til dette forslaget. | OK. |
|  |  | Tolldirektoratet | 2018/94186-32 | Tolldirektoratet har ingen merknader, så lenge forskriftsforslaget ikke kommer i konflikt med melde/fremleggelsesplikten for fartøy til og fra utlandet, jf. Tollforskriftens § 3-3, 3-6 og 3-7. | Forskriften berører ikke rederiets plikter etter andre regler. |
|  |  | Kote Null AS | 2018/94186-35 | Vi ser positivt på det nye forslaget og det vil forenkle vår næringsaktivitet i området betydelig . | Ok. |
|  |  | Advokatforeningen | 2018/94186-47 | Advokatforeningen har ingen merknader til forslaget. | Ok. |
|  |  | Samferdselsdepartementet | 2018/94186-52 | Samferdselsdepartementet har ikke merknader til de foreslåtte endringene. | Ok. |
|  |  | Miljødirektoratet | 2018/94186-53 | Miljødirektoratet har vurdert forslaget med hensyn til Statens naturoppsyn og Skjærgårdstjenestens behov, og har ingen konkrete merknader til forslaget. | Ok. |
|  | Kvalik. | Redningsselskapet | 2018/94186-70 | Hovedinnvendingen knytter seg til de foreslåtte kvalifikasjonskrav i utkastet § 6.  Etter forskriftsforslaget § 6 skal føreren av fartøyet være kvalifisert etter de krav som følger av den til enhver tid gjeldende forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Dette er et krav det ikke er mulig for Redningsselskapet å oppfylle. Vi viser i denne sammenhengen til vårt høringssvar til forskrift nr. 1523 (...). | Forskriften innfører ikke nye kvalifikasjonskrav, men viderefører gjeldende rett.  Det pågår et arbeid i direktoratet om å gjennomgå kvalifikasjonskravene som ikke er avsluttet.  Redningsselskapets vil forøvrig kunne benytte unntaket som nå er inntatt i § 2 første ledd bokstav c. |
|  | Kvalik. | HRF, Hurtigbåtforbundet |  | Til tross for at slike fartøy i mange tilfeller kan holde svært høy fart er det ikke reflektert i kvalifikasjonskravene. Kravene er langt lavere enn tilsvarende for små hurtiggående fartøy med passasjersertifikat. Kravene er også langt lavere enn de som gjelder i land vi liker å sammenligne oss med. | Forskriften innfører ikke nye kvalifikasjonskrav, men viderefører gjeldende rett.  Det pågår et arbeid i direktoratet om å gjennomgå kvalifikasjonskravene, som ikke er avsluttet. |
|  | Kvalik. | PBL – Private Barnehagers Landsforbund | 2018/94186-55 | PBL mener at det også er ønskelig å sette ytterligere krav til rederier når det gjelder sikkerhet. Barnehager er opptatt av barnas sikkerhet og det stilles krav til sikkerhetsopplæring i barnehagene.  Både førstehjelpskurs og livredningskurs kreves gjennomgått av ansatte som skal følge barn på tur i nærheten av vann. Vi mener at det ville styrke forskriften om det stilte krav til at mannskap skal ha slike kurs. | Fartøy med 12 pax som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter kan følge fritidsbåtreglene, se § 2. |
|  | Kvalik. | NHO Reiseliv | 2018/94186-87 | For havfisketurismeguider er veldig mye av det man lærer ved å ta fritidsbåtskippersertifikat svært relevant. Dessverre er det en del ting som også irrelevant, ettersom at man sjeldent bruker så store båter som man har lov til å føre når man har D5L til guiding av turistfiskere  Disse kursene er tildels irrelevante i det sikkerhetskursene tar for seg oppbevaring av sikkerheten til passasjerer på et cruiseskip og på større ferger. Vi er gjort kjent med at eksemplene som brukes under opplæringen er det stort sett snakk om flere hundre passasjerer.  Det etterlyses kursing for å kunne være guide/båtfører, ett forslag er å lage et mer tilpasset kurs for fiskeguider, der man f. eks kun har lov til å føre båter opp til 10m, med maks 8 passasjerer.  Det finnes tydeligvis aktører som har usertifiserte båtførere, noe som åpenbart vil senke sikkerheten for passasjerer av disse båtførerne, i tillegg til å ødelegge for mere seriøse aktører, som betaler dyrt for å utdanne båtfører/guide. | Forskriften innfører ikke nye kvalifikasjonskrav, men viderefører gjeldende rett.  Det pågår et arbeid i direktoratet om å gjennomgå kvalifikasjonskravene som ikke er avsluttet.  Det vil forøvrig kunne benytte unntaket som nå er inntatt i § 2 første ledd bokstav c. |
|  | Kvalik. | Albert Vekve | 2018/94186-10 og 2018/94186-12 | Denne forskriften må ta høyde for alle dem som har årelang arbeidserfaring på havet både som mannskap og egne båter. (...) istedet for d5l så må det åpnes for muligheter for og forenkle dette for dem med erfaring, veldig mange av oss med lang arbeidserfaring er en sikkerhetsressurs,og slik det er blitt i dag er en totalt avkledd og satt tilbake il tross for all erfaring en har opparbeidet seg innenfor livet til havs.  Det må forenkles for småskala bedrifter. Vi som lever i utkant Norge, har dere tenkt på hva det koster og være borte fra arbeid i minimum 14 dager, tapt arbeidsinntekt,vikar utgifter,reise og opphold, vi snakker fort 200000kr.  Dette må desentraliseres nettbaseres og forenkles for d5l. Det må legges til rette for dispensasjons søknad for små bedrifter,småskala prosjekt. Alt i alt et systemet slik det er lagt opp i dag alt for tidkrevende,kostbart,og lite  hensitsmessig. | Forskriften innfører ikke nye kvalifikasjonskrav, men viderefører gjeldende rett.  Personer med «årelang arbeidserfaring på havet» vil neppe ha problemer med å skaffe seg formelle kvalifikasjoner.  Det er ellers benytte unntaket som nå er inntatt i § 2 første ledd bokstav c. |
|  | Kvalik. | Lillesand Explorer AS | 2018/94186-25 | Det er veldig rart at det ikke kreves Livreddingsprøve. Livreddingsprøve og ev. passasjer og kriseledelsekurs, samt sikkerhetsmodul i D5L bør kunne erstatte IMO 50 krav. Det bør nevnes i merknader at grunnleggende sikkerhetskurs kan bestå av andre kurs som er mer tilpasset den virksomheten som skal bedrives, slik som fullt livredningsprøve med HLR og dykkredning innebygget.  PAssasjer og kriseledelse kurset er heller ikke tilpasset virksomhet småskalavirkshomhet. | Forskriften innfører ikke nye kvalifikasjonskrav, men viderefører gjeldende rett.  Det pågår et arbeid i direktoratet om å gjennomgå kvalifikasjonskravene som ikke er avsluttet. |
|  | Kvalik. | Skottevik maritime leriskole | 2018/94186-34 | Som følge av at vår maritime leirskole ikke hadde lærere med formell kompetanse til å medbringe elever i livbåtene, måtte all ferdsel på vannet gjennomføres med kano eller robåt. Til orientering kan det nevnes at to av våre lærere hadde kjørt livbåt i hhv 18 og 30 år og med erfaring som toktleder på forskningsskip og fartstid fra fiskefartøy og hurtigruta (inkludert: førstehjelpskurs, livredderkurs, sikkerhetskurs, vhf-kurs og dykkersertifikater). | Fartøy med 12 pax som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter kan følge fritidsbåtreglene, se § 2. |
|  | Kvalik, | Kristian Kleppe | 2018/94186-73 | Leser av høringen at ny forskrift evt. skal begrenses oppad til fartøy med lengde 24 meter. Vil dette da bety at det er tilstrekkelig at fører som opererer under forskriften har D5L, og ikke trenger D5? Dvs. kan føre fartøy opp til 24 meter i næring med 12 passasjerer med D5L? | Forskriften innfører ikke nye kvalifikasjonskrav, men viderefører gjeldende rett. D5L gjelder for fartøy under 15 m. |