

Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

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

Nr.: RSR 01-2020

Dato: 14. januar 2020

Saksnr.: 2018/94186-99 MTS

Opphever: Forskrift 24. november 2009 nr. 1400

Referanse til:

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

Ny forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer

I. Generelt om forskriften

1. Ny forskrift trer i kraft 1. februar 2020

Sjøfartsdirektoratet har i dag fastsatt ny forskrift om fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer. Forskriften trer i kraft 1. februar 2020 og erstatter forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. (1400-forskriften). I tilknytning til dette er det også fastsatt endringer i kvalifikasjonsforskriften, sertifikatforskriften, måleforskriften og forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip.

Forskriften som nå er fastsatt viderefører hovedlinjene i 1400-forskriften. De viktigste materielle endringene i forhold til tidligere er:

- Fartøy som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter kan følge reglene for fritidsfartøy
- Fartøy under 10 m med begrenset motorisering kan følge reglene for fritidsfartøy
- Rutefartbegrensningen fjernes
- Innføring av meldeplikt for rederier med fartøy som følger forskriften

Utkastet til ny forskrift var på høring fra 18. desember 2018 til 15. mars 2019. Sjøfartsdirektoratet mottok omkring 80 tilbakemeldinger i høringsrunden, der flesteparten gjaldt de foreslåtte unntakene i § 2. Direktoratet har tatt hensyn til essensen i disse innspillene og har gjort justeringer i den fastsatte forskriften.

Paragraf 2 i den nye forskriften åpner for at flere grupper av fartøy kan følge reglene som gjelder for fritidsfartøy, enn det som ble foreslått i utkastet. Dette er en betydelig forenkling i forhold til tidligere forskrift.

Bakgrunnen for § 2 er mange henvendelser til Sjøfartsdirektoratet som trekker i retning av at det ikke er i samsvar med alminnelig rettsoppfatning at mindre båter som benyttes til fritidsaktiviteter med få personer om bord skal oppfylle detaljerte utstyrskrav, samtidig som føreren av båten skal ha utstrakt formell utdanning. Bestemmelsene i § 2 avgrensner forskriften mot en rekke slike aktiviteter. Målet med § 2 er å finne et fornuftig innslagspunkt for forskriften som samtidig er enkel å praktisere – ikke at flest mulig fartøy skal unntas sikkerhetskravene i forskriften.

Aktører med fartøy som ikke kommer inn under bestemmelsene i § 2 har to valg: enten tilpasse sin drift til unntakene i bestemmelsen eller følge reglene i forskriften.

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

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

Den nye forskriften er fastsatt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) som ifølge § 2 første ledd gjelder for norske og utenlandske skip. Skipssikkerhetsloven § 2 tredje ledd bokstav b fastslår at Kongen kan gi forskrift om at loven helt eller delvis ikke skal gjelde for «skip som kan føre inntil tolv passasjerer». Unntaket knytter seg til aktiviteten å *føre 12 eller færre passasjerer* og ikke hvilken fartøystype som benyttes til å føre de tolv passasjerene. Unntaksmuligheten omtales i Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) punkt 7.1.4:

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

Kongen kan for skip som nevnt i § 2 tredje ledd gi særlige regler om sikkerhetsstyring, sikkerhet, miljø, sikkerhets- og terrorberedskap og tilsyn samt forvaltningstiltak og administrative sanksjoner som fraviker reglene i loven, se § 2 fjerde ledd. Denne kompetansen er ved kongelig resolusjon 16. februar 2007 nr. 171 og delegeringsvedtak 31. mai 2007 nr. 590 delegert til Nærings- og fiskeridepartementet og Sjøfartsdirektoratet.

Delegasjonsvedtakene gir også Sjøfartsdirektoratet kompetanse til å fastsette forskrifter med hjemmel i øvrige bestemmelser i loven.

3. Rederiet har plikt til å påse at reglene følges – rederiets egenkontroll

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

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

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

Det er rederiet selv som skal forsikre seg om at reglene i forskriften er oppfylt før virksomheten tar til, og dette skal rederiet kunne dokumentere gjennom sikkerhetsstyringssystemet, se kommentarer til forskriften § 4. Om nødvendig må rederiet innhente råd eller hjelp fra personer eller firmaer med kompetanse på de ulike fagområdene.

Sjøfartsdirektoratet skal ikke forhåndsgodkjenne fartøy som følger forskriften og heller ikke rederiets sikkerhetsstyringsystem. Tilsyn føres ved stikkprøvekontroller, jf. skipssikkerhetsloven kapittel 7. Sjøfartsdirektoratet kan når som helst be rederiene dokumentere at krav i forskriften er oppfylt.

4. Begrepene «skip» og «fartøy»

Skipssikkerhetsloven benytter konsekvent begrepet «skip». Begrepet «skip» i skipssikkerhetsloven er en henvisning til det tradisjonelle skipsbegrepet i sjøretten og omfatter også mindre farkoster, se NOU 2005:14 På rett kjøll punkt 7.1.3.2.

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

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

5. Forholdet til andre forskrifter

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

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

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

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

For fartøy som faller inn under virkeområdet til forskriften for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer er derfor konklusjonen at alle minstekrav til sikkerhetsstyring, bemanning og operasjonsbegrensninger, konstruksjon og utstyr, radiokommunikasjon og redningsmidler finnes i denne forskriften. Regler i andre forskrifter på disse områdene gjelder ikke, jf. prinsippet om at spesielle regler går foran mer generelle regler. På områder der forskriften for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer ikke har særregler, vil også andre forskrifter kunne få anvendelse avhengig av virkeområdet i den enkelte forskrift, for eksempel forskrifter om navigering eller miljømessig sikkerhet.

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

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

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

Et rederi som kjøper et CE-merket fritidsfartøy for å drive passasjertransport med 12 eller færre passasjerer, vil finne alle krav til sikkerhetsstyring, bemanning og operasjonsbegrensninger, konstruksjon og utstyr, radiokommunikasjon og redningsmidler i forskriften. Fartøy som oppfyller minstekravene i forskriften behøver som hovedregel ikke ha sertifikat, fartøyinstruks, bemanningsoppgave eller annen dokumentasjon fra Sjøfartsdirektoratet eller andre instanser.

Lasteskip eller fiskefartøy har en annen primærbruk enn passasjertransport, og skal som utgangspunkt oppfylle andre regler. Dersom slike fartøy under 24 m største lengde skal føre 12 passasjerer, må rederiet vurdere særskilt om minimumskravene i forskriften for fartøy som fører 12 eller færre er oppfylt, og eventuelt supplere med utstyr eller prosedyrer som mangler. I slike tilfeller må fartøyet til enhver tid oppfylle kravene som gjelder for fartøytypen, mens krav til å føre passasjerer kommer i tillegg.

Sertifikatforskriften og forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip³ gjelder ikke for skip «omfattet av virkeområdet til forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv. og kun driver virksomhet som beskrevet der». Disse unntakene oppdateres og videreføres med ny forskrift, se punkt III om endringer i andre forskrifter.

II. Kommentarer til forskriften

Kapittel 1 – Generelle bestemmelser

§ 1 første ledd – virkeområde

Forskriften gjelder for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer

Forskriften er fastsatt med hjemmel i lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven), og gjelder for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Forskriften regulerer de samme typer aktiviteter som skipssikkerhetsloven regulerer, og det er derfor nødvendig å se nærmere på lovens virkeområde.

Skipssikkerhetsloven gjelder generelt for norske og utenlandske skip, se § 2 første ledd første punktum. Begrepet «skip» er en henvisning til det tradisjonelle skipsbegrepet i sjøretten, og omfatter også mindre farkoster. Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) påpeker i punkt 19.1 at

Selv om loven først og fremst er utformet med hensyn til skip i næringsvirksomhet, er det intet kriterium for å gi loven anvendelse at skipet brukes i næringsvirksomhet.

Loven gjelder ikke for skip under 24 meter største lengde som brukes utenfor næringsvirksomhet, se § 2 første ledd annet punktum. Fartøy som faller utenfor lovens virkeområde, reguleres av småbåtloven og produktkontrollloven⁴. Det er *fartøyets faktiske bruk* som er det avgjørende hvilke regler som skal følges – ikke om fartøyet i utgangspunktet er bygget som fritidsfartøy, yacht, lasteskip, fiskefartøy eller annet. For å kunne føre 12 passasjerer i territorialfarvannet skal forskriftens minimumsstandard oppfylles.

Næringsbegrepet i skipssikkerhetsloven knyttes ikke opp til annen lovgivnings bruk av begrepet. Dette har trolig sammenheng med skipssikkerhetslovens formål om å trygge liv og helse, miljø og materielle verdier, og at det fra lovgivers side er ønskelig at den skal ha et bredt nedslagsfelt. NOU 2005:14 På rett

³ Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger § 1 tredje ledd og forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip § 1 annet ledd bokstav b.

⁴ Lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) og lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven).

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

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

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

Skipssikkerhetsloven favner vidt, og omfatter også virksomheter der driften av skipet finansieres ved offentlige tilskudd, medlemskap i foreninger osv. istedenfor ved kontant betaling. Det er ikke noe vilkår at virksomheten må gå med overskudd eller at passasjerene betaler billett i det de går om bord. Dersom en restaurant på en øy tilbyr «gratis» båttransport for å få kunder, vil båtskyssen inngå i restaurantens virksomhet og dermed være omfattet av skipssikkerhetsloven. Loven omfatter også transport av egne ansatte til og fra jobb eller oppdrag⁵.

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

Betraktningene omkring skipssikkerhetslovens virkeområde skal også legges til grunn ved vurderingen av om den nye forskriften kommer til anvendelse for en konkret aktivitet. Forenklet kan man si at minimumskravene i forskriften gjelder for all transport av 12 eller færre passasjerer som ikke kan karakteriseres som fritidsaktivitet der privatpersoner tar med seg venner eller bekjente på tur i sin fritidsbåt.

Paragraf 2 i forskriften åpner imidlertid for at enkelte grupper fartøy, som etter sin bruk i utgangspunktet er omfattet av forskriften, likevel kan følge reglene som gjelder fritidsfartøy, se nærmere om dette i kommentarene til § 2.

Forskriften gjelder fartøy med største lengde under 24 m

Regelverket som regulerer CE-merking av fritidsfartøy gjelder for fartøy opp til 24 meter, se forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv. § 1.

Gjennom henvisningen i 1400-forskriften § 9 første ledd til forskrift om produksjon og omsetning av fritidsfartøy, er det også i dag et skille ved 24 meter, uten at dette fremgår uttrykkelig. Når det presiseres at den nye forskriften gjelder for fartøy med største lengde under 24 meter, er dette altså ikke en ny begrensning.

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

⁵ Pettersen og Bull, Skipssikkerhetsloven med kommentarer, 2010, side 94.

Forskriften gjelder i Norges territorialfarvann og på elver og innsjøer

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

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

Forskriften gjelder for norske og utenlandske fartøy

Forskriften gjelder for norske og utenlandske fartøy som fører 12 eller færre passasjerer. Det er altså de samme sikkerhetskravene som gjelder, uavhengig av fartøyets nasjonalitet. For utenlandske skip har forskriften særskilte regler om kvalifikasjonskrav i § 6 annet ledd. Ellers gjelder bestemmelsene i forskriften for utenlandske skip på samme måte som for norske fartøy.

§ 1 annet ledd – «forskriften gjelder ikke for»

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

For å være «lege- og ambulansetjeneste», må fartøyet inngå i de regionale helseforetakenes akuttmedisinske beredskap, jf. akuttmedisinforskriften⁶. Sjøfartsdirektoratet tar ikke stilling til hvilket tjenestetilbud de regionale helseforetakene skal tilby sine brukere, og det er helsemyndighetene som avgjør om driften av et fartøy faller inn under definisjonen i akuttmedisinforskriften. Formuleringen «organisert lege- og ambulansetjeneste» i 1400-forskriften endres til «lege- og ambulansetjeneste» for å harmonisere ordlyden med akuttmedisinforskriften.

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

Fartøy som brukes til lege- og ambulansetjeneste eller organisert skoleskyss skal etter sertifikatforskriften⁷ § 20 annet ledd ha passasjersertifikat, og kan ikke benytte særreglene i § 2.

§ 1 annet ledd bokstav b – tenderfartøy

Unntaket i bokstav b gjelder fartøy som er en del av utrustningen til et større skip og som brukes til å transportere passasjerer mellom et skipet og land, såkalte tenderfartøy. Et tenderfartøy skal ta korteste vei til land og skal ikke brukes til turvirksomhet, sightseeing osv.

Fartøy som ikke er en del av utrustningen til et større skip og som blir brukt til å transportere passasjerer fra et skip til land, blir betraktet som passasjerfartøy som skal følge reglene for dette avhengig av antall passasjerer som er om bord på hver tur.

Rutetrafikk-begrensningen oppheves

Rutetrafikk er i 1400-forskriften § 2 bokstav g definert som «En rekke seilinger for å sikre forbindelsen mellom de samme to havner, eller en rekke seilinger til og fra samme havn uten mellomliggende anløp (1) i forhold til en offentlig rutetabell, eller (2) med slik regelmessighet eller hyppighet at de fremstår som en

⁶ Forskrift 20. mars 2015 nr. 231 om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste mv.

⁷ Forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger.

systematisk rekke seilinger.» Fartøy i rutetrafikk skal ha passasjersertifikat etter sertifikatforskriften § 20 annet ledd.

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

Rutetrafikk-begrensningen reiser også spørsmålet om hvor stort omfang driften må ha for at det skal være tale om «rutetrafikk». Rederier som yter transporttjenester må kunne opplyse offentlig om hvor og når tilbudet er tilgjengelig for publikum. Det må også være anledning til å foreta flere daglige turer til samme lokasjoner uten at virksomheten av den grunn blir å anse som rutefart. Grensetilfellene er her mange og til dels vanskelige. Det kan stilles spørsmål ved om en tur i uken til annonsert tid skal anses som rutetrafikk, eller om det må være hyppigere seilaser, for eksempel to turer om dagen tre ganger per uke.

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

I høringsrunden kom det tre innspill til forslaget om å fjerne rutefartbegrensningen. Hurtigbåtforbundet er kritiske til forslaget og viser blant annet til at en slik endring vil medføre reduksjon i sikkerheten for passasjerer med funksjonshemninger, og at det er uakseptabelt å tillate rutetrafikk i stor fart uten radar.

Til den første delen av innspillet bemerkes at heller ikke 1400-forskriften har spesifikke regler om universell utforming og sikkerhet for personer med nedsatt funksjonsevne. Den nye forskriften gjør ingen endringer på dette punktet. Heller ikke for fartøy under 15 m med passasjersertifikat stilles krav til universell utforming, se forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 5. Når det gjelder spørsmålet om et fartøy som følger forskriften for fartøy med 12 eller færre passasjerer er tilstrekkelig utrustet til å seile under alle forhold, vises til skipssikkerhetsloven §§ 11 og 14: Et skip skal drives, vedlikeholdes og navigeres på en slik måte at det ut fra skipets formål og fartsområdet det er bestemt for, gir betryggende sikkerhet for liv og helse, miljø og materielle verdier. Dette innebærer at rederiet og skipsføreren ved seilasplanleggingen skal ta hensyn til skipets konstruksjon og utrustning. Fartøyet skal ligge til kai hvis det er utrygt for værforhold fartøyet ikke er konstruert eller utstyrt for. Dette gjelder også for fartøy med passasjersertifikat.

Vestfold fylkeskommune mener forslaget er positivt for reiselivsnæringen og vil gjøre det enklere å utvikle kommersielle aktiviteter ved at man kan reklamere for faste avgangs- og ankomsttider.

Det tredje innspillet illustrerer noe av utfordringen med rutetrafikkbegrensningen ved å vise til at passasjerfartøy som ligger i beredskap for å opprettholde forbindelsen mellom bygder i Skjervøy kommune når veien blir stengt av snøskred 4-5 ganger pr. år, etter dagens regler skal ha passasjersertifikat.

Sjøfartsdirektoratet har også fått muntlige tilbakemeldinger om at en forenkling av reglene på dette punktet vil gjøre det lettere å gi et offentlig transporttilbud til lokalsamfunn hvor det i dag ikke er passasjergrunnlag til å starte en båt rute med et sertifisert passasjerfartøy. f.eks. helgeruter om sommeren.

På bakgrunn av disse betraktningene videreføres ikke kravet om at fartøy med 12 eller færre passasjerer i rutetrafikk skal ha passasjersertifikat.

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

Fartøy som leies ut uten fører eller mannskap er ikke omfattet av skipssikkerhetsloven, og følgelig heller ikke forskrifter gitt i medhold av loven. Det er derfor ikke nødvendig å unnta denne gruppen i en forskrift som fastsettes med hjemmel i skipssikkerhetsloven.

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

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

Unntaket for «fartøy som leies eller lånes ut uten fører, mannskap eller instruktør» som i dag står i 1400-forskriften § 1 annet ledd bokstav e videreføres etter dette ikke i ny forskrift siden den uansett ikke gjelder for slike fartøy.

Forbrukertjenesten båtutleie er imidlertid omfattet av blant annet produktkontrollloven og Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har utgitt informasjonsbrosjyren «Forbrukertjenesten båtutleie» om dette.

§ 2. Særlige regler for fartøy som brukes til sjøvettaktiviteter, fartøy som brukes av lag eller foreninger, og fartøy med største lengde 10 m eller mindre

Høringsinnspillene

Utkastet som ble sendt på høring foreslo at to grupper fartøy hovedsakelig kunne følge reglene som gjelder for fritidsfartøy: fartøy som brukes av medlemmer i lag eller foreninger til fritidsaktiviteter og fartøy i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge med fremdriftsmaskineri på maksimum 25 hk/19 kW.

Sjøfartsdirektoratet mottok mange innspill til forslaget. Den første delen av forslaget om fartøy som brukes av medlemmer i lag eller foreninger til fritidsaktiviteter ble godt mottatt. De fleste kommentarene var også positive til prinsippet om å unnta fartøy på bakgrunn av fremdriftsmaskineriets størrelse, men flere kommenterte at forslaget ikke tok tilstrekkelig hensyn til at ulike fartøy kan oppnå forskjellige hastigheter med 25 hk/19 kW og at større fartøy vil ha behov for større maskineri for å kunne navigeres trygt.

På bakgrunn av disse innspillene justeres denne delen av bestemmelsen i den fastsatte forskriften slik at flere fartøy enn det som ble foreslått i forskriftsutkastet vil kunne benytte denne delen av unntaksbestemmelsen, se kommentarer til § 2 første ledd bokstav c.

Det er imidlertid 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 legge om driften og tilpasse seg unntakene, eller følge forskriften i sin helhet.

Enkelte tilbakemeldinger tyder på noen aktører tror unntakene i § 2 generelt retter seg mot den type fartøy som er nevnt der, det vil si også fartøy som fører flere enn 12 passasjerer. Sjøfartsdirektoratet

presiserer derfor at § 2 i forskriften bare gjelder fartøy som i utgangspunktet er omfattet av forskriftens virkeområde, altså fartøy under 24 m største lengde som fører 12 eller færre passasjerer. Unntakene i § 2 kan heller ikke kombineres med forskriftens regler, for eksempel ved at fartøyet utstyres for å føre 12 passasjerer etter forskriftens regler og i tillegg har med 12 skolebarn etter § 2 første ledd bokstav a, til sammen 24 personer pluss fører.

§ 2 første ledd bokstav a: Fartøy som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter

I utkastet som ble sendt på høring var tanken at også skoler og barnehager skulle benytte seg av det foreslåtte unntaket for fartøy med maks 25 hk/19kW. I mai 2019 sendte imidlertid Sjøfartsdirektoratet i samråd med Nærings- og fiskeridepartementet ut en pressemelding med informasjon om at barnehager, skoler og leirskoler med fartøy som fører 12 passasjerer eller færre inntil nytt regelverk trer i kraft kunne fortsette sine aktiviteter knyttet til sjøvett og opplæring som før, uten at det var nødvendig å søke om dispensasjon.

Videre ga departementet i juni 2019⁸ Sjøfartsdirektoratet i oppdrag å igangsette et arbeid med en egen forskrift for fartøy med flere enn 12 passasjerer som brukes i opplæringsøyemed.

Tatt i betraktning at pressemeldingen fra mai allerede anser fritidsbåtstandard å være et tilstrekkelig sikkerhetsnivå for denne gruppen fartøy, og at departementet i sitt brev fra juni tydelig gir uttrykk for at fartøy som brukes i opplæringsøyemed skal ha forenklede regler, er det naturlig å videreføre dette unntaket også i den fastsatte forskriften. I § 2 første ledd bokstav a inntas derfor et eget unntak for fartøy som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter.

Uttrykket «sjøvettaktiviteter» skal forstås vidt og omfatter alle typer undervisning om hvordan man ferdes sikkert i båt, også om det er elementer av lek, moro og opplevelser involvert. Det er ikke nødvendig at skolen, leirskolen eller barnehagen eier og driver fartøyet selv. Bestemmelsen vil for eksempel kunne brukes også om skolen, leirskolen eller barnehagen for anledningen får låne et fartøy eller om et kystlag stiller fartøy til disposisjon, jf. uttrykket «brukes av».

Unntaket omfatter fartøy som i utgangspunktet er omfattet av forskriftens virkeområde, det vil si fartøy under 24 m største lengde som fører 12 eller færre passasjerer, og uavhengig av fremdriftsmaskineriets størrelse.

Unntaket fastslår at §§ 3-18 i forskriften ikke gjelder for fartøy med 12 eller færre passasjerer som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager til sjøvettaktiviteter og at slike fartøy kan følge reglene som gjelder for fritidsfartøy, se § 2 annet ledd.

Det forutsettes at disse institusjonene – eller de som stiller fartøy til disposisjon for dem – har interne sikkerhetsrutiner som ivaretar sikkerheten til alle som er om bord. Sjøfartsdirektoratet anbefaler at slike fartøy, i tillegg til de vanlige krav som gjelder fritidsfartøy, oppfyller følgende:

- Fartøyet opererer i maksimum 10 knop
- Fører av fartøyet har båtførerprøven⁹
- Det er god mobildekning i området og mobiltelefonen oppbevares i vannrett futteral
- Alle om bord er iført egnet flyteutstyr under hele seilasen
- Fartøyet har om bord en innretning som gjør det mulig å plukke opp en person fra vannet

⁸ Nærings- og fiskeridepartementets brev av 12. juni 2019 NFDs ref. 19/3179-2, Sdirs ref. 2019/95240-2.

⁹ Fører av fritidsfartøy med skroglengde 15 meter eller mer skal ha gyldig sertifikat for å føre fritidsfartøy, jf. kvalifikasjonsforskriften § 4.

§ 2 første ledd bokstav b: fartøy som brukes av medlemmer i lag eller foreninger til fritidsaktiviteter

Utgangspunktet er at også virksomheter der driften av skipet finansieres ved offentlige tilskudd, medlemskap i foreninger osv. istedenfor ved kontant betaling skal følge skipssikkerhetsloven med forskrifter, se NOU 2005:14 punkt 7.1.3.2 og kommentarer til § 1 første ledd.

Sjøfartsdirektoratet har imidlertid i flere år etter en helhetsvurdering akseptert at fartøy under 24 m største lengde som eies eller drives av frivillige sammenslutninger kan følge reglene som gjelder fritidsfartøy, selv om hele eller deler av driften finansieres ved innbetaling av medlemsavgift.

Bestemmelsen i § 2 første ledd bokstav b kodifiserer denne forvaltningspraksisen, ved å fastsette at §§ 3-18 i forskriften ikke gjelder for fartøy som brukes av medlemmer i lag eller foreninger til fritidsaktiviteter. Med «medlemmer» siktes til fysiske personer, og ikke juridiske personer som institusjoner eller andre organisasjoner.

For at unntaket skal få anvendelse må laget eller foreningen være registrert i Brønnøysundregistrene. Det er en forutsetning at laget eller foreningen besitter maritim kompetanse som nevnt i § 2 annet ledd slik at det kan legges opp til en forsvarlig drift som ivaretar medlemmenes sikkerhet.

Unntaket omfatter alle typer fartøy som i utgangspunktet er omfattet av forskriftens virkeområde, det vil si fartøy med største lengde 24 m eller mindre med 12 eller færre passasjerer, og uavhengig av fremdriftsmaskineriets størrelse. Formuleringen «brukes av medlemmer» er valgt for ikke å ekskludere tilfeller der privatpersoner eller andre stiller fartøy til disposisjon for en forening.

Lag eller foreninger må kunne informere om sine aktiviteter f.eks. på egen hjemmeside eller i sosiale medier. Sjøfartsdirektoratet stiller ingen konkrete formkrav til hvordan personer blir medlemmer eller hvem som kan være medlemmer, og bestemmelsen gir stor frihet til lag og foreninger. Det må imidlertid være tale om personer som har til intensjon om å være medlemmer over tid (reelle medlemmer), og det må føres medlemslister med informasjon om hvor lenge den enkelte har vært medlem osv. Dersom det tilbys turer til allmennheten, eller om personer uten tilknytning til sammenslutningen i stedet for å betale billett betaler «medlemskontingent» for å være med på enkeltturer, vil skipssikkerhetsloven med tilhørende forskrifter få anvendelse.

Bestemmelsen gjelder når fartøyet brukes *til fritidsaktiviteter*. Uttrykket er vidt og omfatter alle slags aktiviteter som fritidsbåter typisk brukes til i fritiden. Unntaket kan f.eks. omfatte kystlag der medlemmene gjør dugnadsarbeid og bruker foreningens fartøy, seilforeninger som benytter sine fartøy til turer eller regattaer, eller sjøspeidere på tur. Avgrensningen *til fritidsaktiviteter* er tatt med for å markere at unntaket ikke gjelder lag eller foreninger som f.eks. har til hovedformål å dekke et transportbehov. (I slike tilfeller kan imidlertid unntaket i § 2 første ledd bokstav c benyttes.)

For fartøy som kommer inn under bestemmelsen anses det tilstrekkelig at sikkerhetsnivået ivaretas av konstruksjons- og utstys- og kvalifikasjonskrav som gjelder fritidsfartøy, se nærmere om dette i kommentarene til § 2 annet ledd.

§ 2 første ledd bokstav c: Fartøy i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge med største lengde 10 meter eller mindre, der fremdriftsmaskineriets maksimale størrelse i forhold til fartøyets største lengde fremgår av tabellen

I utkastet som ble sendt på høring ble det foreslått å unnta fartøy i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge med fremdriftsmaskineri på maksimum 25 hk/19 kW. Utgangspunktet for forslaget var forvaltningspraksisen hvor fartøy på maks 6 m med maks 5 personer om bord ikke behøvde å følge 1400-forskriften.

Som følge av de mange høringsinnspillene på dette punktet justerer direktoratet bestemmelsen slik at fartøy over 6 meter kan ha fremdriftsmaskineri større enn 25 hk/19 kW og likevel komme inn under unntaket. Dette gir ytterligere fleksibilitet, samtidig som hensynet til å ha en enkel regel som er enkel å håndheve blir ivaretatt.

Den nye bestemmelsen vil blant annet gjøre det enklere for lag, foreninger, muséer, kystlag osv. som ønsker å vise frem ulike fartøy på treff og festivaler ved å la passasjerer ro eller seile slike fartøy. Dersom passasjerene får disponere fartøyet uten fører, mannskap eller instruktør, skal slike fartøy oppfylle kravene som fritidsfartøy. Ofte vil det imidlertid være ønskelig at personer som kjenner fartøyet er med og veileder eller fører fartøyet, noe som i dag betyr at skipssikkerhetslovens regler slår inn. Unntaksbestemmelsen i den nye forskriften betyr at fritidsbåtreglene kan følges også i slike tilfeller.

Bestemmelsen i § 2 første ledd bokstav c bestemmer at fartøy i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge med et begrenset fremdriftsmaskineri i forhold til største lengde som vist i tabellen, ikke behøver å følge §§ 3-18 i forskriften. Slike fartøy vil kunne operere etter fritidsbåtreglene, se § 2 annet ledd.

Unntaket gjelder for fartøy med største lengde 10 meter eller mindre med 12 eller færre passasjer om bord. Fartøy uten fremdriftsmaskineri er også omfattet av bestemmelsen. Avgrensningen ved 10 m er valgt fordi det ikke er ønskelig at for eksempel større seilbåter som brukes til ulike kommersielle aktiviteter skal unntas sikkerhetskravene i forskriften. Det innføres fire trinn som fremgår av tabellen:

Største lengde ≤	4 m	6 m	8 m	10 m
Maks hk/kW	15/12	25/19	40/30	60/45

Tabellen skal leses slik at et fartøy med største lengde på 8,20 m kan ha et fremdriftsmaskineri på maks 60 hk, mens et fartøy med største lengde på 7,9 m kan ha et fremdriftsmaskineri på maks 40 hk, og samtidig følge reglene som gjelder for fritidsfartøy.

Fartøy som kommer inn under bestemmelsen kan brukes til alle typer aktiviteter, også med båtfører eller instruktør om bord. Om det direkte eller indirekte tas betalt for slike seilaser er uten betydning for om unntaket kan benyttes.

Bestemmelsen begrenses til fartøy «i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge» fordi det de lokale forholdene tatt i betraktning ikke er ønskelig å la unntaket få anvendelse for fartøy på Svalbard.

For fartøy som kommer inn under unntaksbestemmelsen anses det tilstrekkelig at sikkerhetsnivået ivaretas av konstruksjons- og utstyrs- og kvalifikasjonskrav som gjelder fritidsfartøy, se nærmere om dette i kommentaren til § 2 annet ledd.

§ 2 annet ledd: Konstruksjons- utstyrs- og kvalifikasjonskrav

Det kom ingen innspill til forslaget om at fartøy som ble unntatt i § 2 første ledd skulle følge konstruksjons- og utstyrskrav som om de var fritidsfartøy. Utkastet brukte formuleringen «som om de var fritidsfartøy» for å poengtere at fartøy det her er tale om i utgangspunktet er omfattet av skipssikkerhetsloven. I den fastsatte forskriften forenkles ordlyden til at slike fartøy skal følge konstruksjons- utstyrskrav «som gjelder for fritidsfartøy».

Forslaget om at fører av slike fartøy som et minimum skulle ha båtførerbevis uavhengig av grensene som fremgår av forskrift om krav til fører av fritidsbåt¹⁰ skapte derimot en del spørsmål. Forslaget innebar også en skjerping av dagens praksis der fartøy på maks 6 m & maks 5 personer generelt ikke behøver å

¹⁰ Forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt.

følge 1400-forskriften. Som følge av innspillene forenkles bestemmelsen i den fastsatte forskriften slik at fører av fartøy som kommer inn under ett av unntakene i første ledd skal følge kvalifikasjonskravene som gjelder for fritidsfartøy.

Konstruksjons- utstyrs- og kvalifikasjonskrav for fritidsfartøy følger blant annet av:

- Lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven)
- Lov 11. juni 1976 nr. 79 om kontroll med produkter og forbrukertjenester (produktkontrollloven)
- Forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv.
- Forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt
- Forskrift 22. november 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk, §§ 1 og 29.

§ 3. Rederiets plikt til å sende inn opplysninger

Det kom tre innspill til forslaget om å innføre en plikt for rederiet til å sende inn opplysninger. NHO Reiseliv viser til at en offentlig synlig liste vil være et kvalitetsmerke for reiselivsaktørene, samtidig som de påpeker at registreringsmåten må være enkel og helst nettbasert. Hurtigbåtforbundet mener en registreringsordning er verdiløs så lenge det ikke innføres obligatorisk ettersyn, men erkjenner samtidig at en offentliggjøring av hvem som har registrert seg kan være et positivt bidrag. Ravnafloke AS mener at en registreringsordning bare innebærer merarbeid og byråkrati.

Bakgrunnen for å innføre en registreringsplikt er blant annet Statens havarikommisjon for transport sin Rapport om sjøulykke - RIB, fall over bord i Olden 22. juli 2015 (Sjø 2017/06) som tilrår at Sjøfartsdirektoratet tar nødvendige grep for å skaffe seg oversikt over RIB-er som fører 12 eller færre passasjerer i næringsvirksomhet og virksomhetene som opererer dem. Bestemmelsen erstatter kravet i 1400-forskriften § 4 femte ledd om at rederiet skal utføre årlig egenkontroll av sikkerhetsstyringssystemet og interne rutiner i henhold til kontrollskjema fastsatt av Sjøfartsdirektoratet. For rederiene innebærer derfor 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 må sendes inn til registrering.

Rederiet skal registrere opplysninger om sin virksomhet hos direktoratet før passasjertransporten starter. Dette skjer ved at rederiet fyller ut et kort skjema som sendes til post@sdir.no for registrering. Registreringen gis en varighet på inntil ett år før den slettes automatisk. Rederiet må altså aktivt fornye registreringen minst en gang i året. På denne måten vil databasen med oversikt over aktørene være noenlunde oppdatert. På sikt kan det være aktuelt å utvikle en nettbasert løsning.

Direktoratet saksbehandler ikke opplysningene som sendes inn og registreringen innebærer heller ingen godkjenning av virksomheten. Sjøfartsdirektoratet vil vurdere å publisere en liste over de virksomheter som har registrert seg, slik at det blir tydelig for offentligheten hvem som har anledning til å drive etter forskriften.

Sjøfartsdirektoratet antar at registreringsplikten vil gjøre rederiene mer oppmerksomme på sitt ansvar etter skipssikkerhetsloven og forskriften. Direktoratet vil også kunne benytte opplysningene til kontroll- og statistikkformål.

§ 4. Sikkerhetsstyringssystem

Bestemmelsen stiller minimumskrav til rederiets interne sikkerhetsstyringssystem. Formålet med sikkerhetsstyringssystemet er å gjøre det lettere for rederiet å vurdere risiko i den daglige driften og dermed ivareta sikkerheten ved å hindre personskader eller tap av menneskeliv, unngå skade på miljøet og på materielle verdier.

Sikkerhetsstyringsystemet skal tilpasses driften av fartøyet. Det er ikke et mål at omfanget på systemet skal være stort. I praksis kan systemet være en mappe på noen få A4-sider, og en kopi skal oppbevares om bord, jf. § 4 tredje ledd.

Systemet skal være et levende dokument og videreutvikles. Dersom rederiets erfaring tilsier at rutiner eller operasjonsbegrensninger bør endres, skal også systemet endres.

Bokstavene a-g gir veiledning om hva systemet som minimum skal inneholde.

Bokstav a: beskrivelse av virksomheten og operasjonsområdet med eventuelle beskyttede områder der fartøy kan søke ly (nødhavner).

Rederiet skal kort beskrive hva de holder på med (havrafting, turisme, sightseeing, taxibåt etc.) og det geografiske området de opererer.

Henvisningen til «eventuelle beskyttede områder der fartøy kan søke ly (nødhavner)» tas med som en påminnelse om at rederiet i enkelte tilfeller har plikt til å identifisere nødhavner, se §§ 7 og 8 om operasjonsbegrensninger.

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

Rederiet må ta hensyn til begrensninger som følger av fartøyets konstruksjon og utrustning og fastsette operasjonelle begrensninger på bakgrunn av dette. Fartøyets CE-kategori vil her være retningsgivende. For fartøy som ikke er CE-merket vil dette bli en skjønnsmessig vurdering der det kan legges vekt på hvilke regler fartøyet er bygget etter og fartøyets eventuelle tidligere bruk. Når fartøyet tar med passasjerenes personlige bagasje, må rederiet ta hensyn til fartøyets lasteevne og stabilitet.

Selv om forskriften i prinsippet gjelder ut til 12 nautiske mil av grunnlinjene, betyr ikke det at ethvert fartøy kan benyttes til å seile i alle farvann. Rederiet må forsikre seg om at det aktuelle fartøyet er egnet til seilas i det aktuelle området.

«Antall personer fartøyet konstruert for» sikter til at rederiet må være bevisst på det antall personer (passasjerer + bemanning) fartøyet kan føre. Et CE-merket fartøy er merket med et anbefalt høyeste personantall og dette antallet skal ikke overskrides. For fartøy som ikke er CE-merket vil antall personer som kan være om bord i utgangspunktet bero på skjønn. Merk likevel at begrensninger i antall personer om bord også kan følge av forskriften selv, f.eks. av krav til faste sitte- eller ståplasser i § 9. Maks antall passasjerer skal uansett merking på fartøyet ikke overstige 12.

Bokstav c: rutiner for seilasplanlegging

Rederiet må lage seg rutiner for seilasplanlegging. Alle seilaser skal planlegges ved hjelp av oppdaterte offisielle sjøkart og nautiske publikasjoner, f.eks. farvannsbeskrivelsen Den Norske Los og tidevanntabeller. Planleggingen kan foregå på land og det er ikke nødvendig å ha nautiske publikasjoner om bord i fartøyet. Innhenting av værmelding vil også være en del av seilasplanleggingen.

Se også kommentarer til § 10.

Å utarbeide en tilpasset sikkerhetsorientering, jf. § 5, vil også være en del av seilasplanleggingen.

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

Forskriften har bestemmelser om bruk av følgefartøy i §§ 7 og 8. Når følgefartøy blir benyttet er det nødvendig at rederiet tenker gjennom hvordan dette skal gjøres i praksis, f.eks. når det gjelder kommunikasjon mellom fartøyene. Rederiet må ha en konkret avtale med følgefartøyet. At det normalt sett er andre fartøy i nærheten i operasjonsområdet, oppfyller ikke kravet til følgefartøy.

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

Systemet skal beskrive risikofaktorer for besetning og passasjerer når fartøyet er underveis. Hva som skal beskrives vil avhenge av om fartøyet er en snekke som seiler i lave hastigheter i rolig sjø eller om det er et fartøy som benyttes til havrafting.

Forskriften gjelder også for fartøy med innretninger om bord som kan innebære en fare for passasjerer, f.eks. løfteanordninger eller fiskeredskaper. Formuleringen «bruk av redskaper eller utstyr om bord» er tatt med for å minne rederier på å ta hensyn til dette, f.eks. ved å sperre av risikoområder for passasjerene, eller ta andre forhåndsregler.

Bokstav f: rutiner for vedlikehold av fartøy og utstyr

Bokstav f presiserer at det skal finnes rutiner for vedlikehold av både fartøyet og utstyr. Med «utstyr» menes generelt alt utstyr som er om bord, herunder utstyr som forskriften krever slik som redningsmidler og radioutstyr.

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

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

Annet og tredje ledd

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

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

§ 5. Sikkerhetsorientering

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

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

Bestemmelsen må ses i sammenheng med § 4 første ledd bokstav c og e om at sikkerhetsstyringssystemet skal beskrive rutiner for seilasplanlegging og risikofaktorer for besetning og passasjerer når fartøyet er underveis.

Kapittel 2 – Bemanning og operasjonsbegrensninger

§ 6. Kvalifikasjonskrav og bemanning

Paragraf 6 *første ledd* er først og fremst en påminnelse til rederiet: Føreren av fartøyet skal være kvalifisert i henhold til kravene i kvalifikasjonsforskriften, forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. I dette ligger at føreren av fartøyet skal ha personlige sertifikater slik det fremgår av kvalifikasjonsforskriften.

Kvalifikasjonskravene som i dag står i 1400-forskriften kapittel 6 blir nå flyttet til kvalifikasjonsforskriften, se nærmere om dette i punkt III. Kvalifikasjonsforskriften gjelder bare for norske skip. For å videreføre prinsippet i 1400-forskriften om at førere av utenlandske fartøy som fører 12 eller færre passasjerer minst skal ha samme kompetanse som førere av tilsvarende norske fartøy, inntas en bestemmelse om førere av utenlandsk fartøy i § 6 *annet ledd*. Bestemmelsen er aktuell for førere som ikke innehar norske personlige sertifikater etter første ledd.

Ifølge § 6 annet ledd skal fører av utenlandsk fartøy kunne dokumentere å ha gjennomgått opplæring som gir en kompetanse tilsvarende det som følger av kvalifikasjonsforskriften nevnt i første ledd. Videre skal føreren ha personlig sertifikat utstedt av fartøyets flaggstat som gir anledning til føre et passasjerfartøy med 12 passasjerer i kommersiell sammenheng i det aktuelle fartsområdet.

I utgangspunktet er det tilstrekkelig at fartøyet blir bemannet med én person. *Tredje ledd* pålegger imidlertid rederiet å vurdere om det i tillegg til føreren er nødvendig å øke bemanningen for å kunne ivareta passasjerenes sikkerhet. Dette kan være aktuelt for å ivareta oppgaver som utkikk, passasjerer med særlige behov eller barn, eller for å ta hånd om passasjerene i nødssituasjoner. Som ekstra bemanning regnes også serveringspersonale etc.

Fører og eventuell ekstra bemanning kommer i tillegg til passasjerantallet. Det totale antall personer (bemanning + maks 12 passasjerer) om bord skal ikke overstige hva fartøyet er anbefalt for, se også kommentarer til § 4 bokstav b.

Forskrift 18. juni 2009 nr. 666 om bemanning av norske skip gjelder ikke for fartøy som kun følger forskriften for fartøy under 24 meter som fører 12 eller færre passasjerer. For disse fartøyene finnes kravene om kvalifikasjonskrav og bemanning i § 6.

§ 7. Operasjonsbegrensninger i territorialfarvannet ved Fastlands-Norge

Høringsrunden

1400-forskriften § 6 gjelder fartøy «som opererer med en hastighet over 20 knop». Vilkåret innebærer at alle operasjonsbegrensningene som fremgår av bokstavene a-e faller bort dersom fartøyet seiler i 19 knop. Med andre ord: 21 knop i et bestemt område kan være ulovlig drift, mens 19 knop i det samme området er lovlig.

Det kom flere innspill til forslaget om å gjøre endringer i bestemmelsen om operasjonsbegrensninger ved Fastlands-Norge. I utkastet foreslo direktoratet å gjøre operasjonsbegrensningene avhengig av om fartøyet hadde overbygning som gir beskyttelse mot været for alle passasjerer og ikke fartøyets operasjonshastighet. Dette viste seg å få utilsiktede konsekvenser for enkelte rederier. I den fastsatte forskriften videreføres derfor prinsippet i 1400-forskriften der operasjonshastigheten er avgjørende. Ordlyden i bestemmelsen oppdateres med tanke på forenkling, men det materielle innholdet er hovedsakelig det samme som i 1400-forskriften § 7 bokstav a-c.

Kommentarer til bestemmelsen

Paragraf 7 gir operasjonsbegrensninger for fartøy uten overbygning som gir beskyttelse mot været for alle passasjerer. Bestemmelsen viderefører gjeldende rett som fremkommer når 1400-forskriften § 7 bokstav a-c leses i sammenheng, med den forskjell at perioden med færrest restriksjoner utvides fra 15. april – 15 september til 1. april – 30. september. Grunnen til dette er at det er mer naturlig å få et skille ved månedsskiftet. Uansett må rederiet og føreren av fartøyet avpasse hastigheten etter forholdene, jf. prinsippet i skipssikkerhetsloven § 14.

Fartøy med overbygning som gir beskyttelse mot været for alle passasjerer har ingen bestemte operasjonsbegrensninger. For disse fartøyene vil det være rederiets sikkerhetsstyringsystem eller førerens vurderinger som setter eventuelle begrensninger.

Bokstav a fastsetter en hastighetsbegrensning på 20 knop for fartøy som opererer i fartsområde 4 og større i perioden 1. oktober – 31. mars. Et fartøy uten overbygning som gir beskyttelse mot været for alle passasjerer kan altså seile i fartsområde 4 og større også i denne perioden så lenge farten ikke overstiger 20 knop.

Bokstav b fastsetter at når fartøyet opererer i over 20 knop i fartsområde 3, eller i fartsområde 4 og større i perioden 1. april – 30. september, skal avstanden til nødhavn, eller følgefartøy med plass til alle personer som befinner seg om bord i begge fartøy, ikke overstige 5 nautiske mil. Krav til avstand fra nødhavn eller følgefartøy faller altså bort så lenge hastigheten ikke overstiger 20 knop.

Forskriften stiller ikke krav til følgefartøyet utover at det skal ha plass til alle personer som befinner seg om bord i begge fartøy. Følgefartøyet skal benyttes i en eventuell nødsituasjon og det er ikke krav til at følgefartøyet for eksempel skal være utrustet etter 12-passasjerforskriften eller være sertifisert for flere enn 12 passasjerer. Rederiet må ha en konkret avtale med følgefartøyet, se kommentarer til § 4 bokstav d. At det normalt sett er andre fartøy i nærheten i operasjonsområdet, oppfyller ikke kravet til følgefartøy. To fartøy som begge følger forskriften om fartøy som fører 12 eller færre passasjerer og som opererer sammen vil oppfylle kravet til følgefartøy.

Begrepet «nødhavn», slik det brukes i denne forskriften, er i § 4 første ledd bokstav a definert som et beskyttet område der fartøy kan søke ly. Begrepet omfatter også naturlige havner som gir tilstrekkelig beskyttelse. Nødhavnen skal altså ikke godkjennes eller oppfylle krav utover dette. Rederiet må selv finne egnede nødhavner og beskrive disse i sikkerhetsstyringsystemet.

For å kunne dokumentere at bestemmelsen blir fulgt, må fartøy uten overbygning som gir beskyttelse mot været for alle passasjerer som opererer i fartsområde 3 og større ha om bord utstyr som kontinuerlig viser fartøyets hastighet. Føreren må kunne følge med på hastigheten når som helst under seilassen. Det

er ikke tilstrekkelig at hastigheten for eksempel måles av og til på en smarttelefon som så legges bort i lengre perioder.

Nåværende bokstav d («Operasjoner skal kun gjennomføres i dagslys og under gode siktforhold.») oppheves. Begrunnelsen for dette er at det er skipsførerens ansvar etter skipssikkerhetsloven § 14 å navigere fartøyet trygt. Dette innebærer å avpasse hastigheten og navigeringen til aktuelle vær, lys- og siktforhold.

Nåværende bokstav e («Fartøyet kan ikke føre passasjerer under 14 år, med mindre hver slik passasjer er ledsaget av en voksen.») oppheves fordi bestemmelsen bryter med prinsippet om at fartøyets besetning alene skal kunne ta hånd om passasjerene, se også kommentarer til § 6.

§ 8. Operasjonsbegrensninger i territorialfarvannet ved Svalbard

Det kom to innspill til § 8 i høringsrunden. Sysselmannen på Svalbard støtter generelt endringene som ble foreslått, mens Norsk Polarinstitutt har en kommentar knyttet til begrepet nødhavn.

Første ledd fasetter at seilingssesongen i territorialfarvannet ved Svalbard er fra og med 1. mai til og med 31. oktober. Perioden gjelder uavhengig av om fartøyet har overbygning eller ikke. Rederier som unntaksvis har behov å seile utenfor tidsperioden må søke om dispensasjon for dette jf. § 18.

Fartøy uten overbygning som gir beskyttelse for alle passasjerer kan imidlertid bare seile i de geografiske områdene som angis i *annet ledd*, og da naturligvis kun i perioden som nevnt i første ledd.

Tredje ledd fastsetter ytterligere operasjonsbegrensninger for fartøy uten overbygning som gir beskyttelse for alle passasjerer og som opererer i områdene nevnt i annet ledd bokstav b eller c. Her skal avstanden til følgefartøy eller nødhavn ikke overstige 5 nautiske mil. Begrepet «nødhavn», slik det brukes i denne forskriften, er i § 4 første ledd bokstav a definert som et beskyttet område der fartøy kan søke ly. Begrepet omfatter også naturlige havner som gir tilstrekkelig beskyttelse. Nødhavnen skal altså ikke godkjennes eller oppfylle krav utover dette. Rederiet må selv finne egnede nødhavner og beskrive disse i sikkerhetsstyringssystemet.

Forskriften stiller ikke krav til følgefartøyet utover at det skal ha plass til alle personer som befinner seg om bord i begge fartøy. Følgefartøyet skal benyttes i en eventuell nødssituasjon og det er ikke krav til at følgefartøyet for eksempel skal være utrustet etter 12-passasjerforskriften eller være sertifisert for flere enn 12 passasjerer. Rederiet må ha en konkret avtale med følgefartøyet, se kommentarer til § 4 bokstav d. At det normalt sett er andre fartøy i nærheten i operasjonsområdet, oppfyller ikke kravet til følgefartøy. To fartøy som begge følger forskriften om fartøy som fører 12 eller færre passasjerer og som opererer sammen vil oppfylle kravet til følgefartøy.

Fjerde ledd gjelder fartøy som benyttes i nærheten av isbreer. Fartøy som brukes til seilaser i nærheten av isbreer skal ha utstyr for å måle avstanden til brefronten om bord. Forskriften stiller ikke nærmere krav til måleutstyret. Det finnes forskjellig utstyr til å måle avstand.

Kapittel 3 – Konstruksjon og utstyr

§ 9. Konstruksjonskrav

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

For alle fartøy gjelder at de må være godt vedlikeholdt og i god stand så lenge de er i drift, jf. prinsippet i skipssikkerhetsloven § 11.

16.1 Første ledd bokstav a: CE-merket som fritidsfartøy

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

Denne hovedregelen videreføres i ny forskrift § 9 første ledd bokstav a. Justis- og beredskapsdepartementet mener det vil være mer brukervennlig om bestemmelsen inntar en henvisning til forskrift 15. juni 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv.

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

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

Fartøy som ikke er CE-merket kommer inn under § 9 første ledd bokstav b. Slike fartøy skal være konstruert etter en standard som tilsvarer regelverket for CE-merking av fritidsfartøy. Formuleringen «regelverket for CE-merking av fritidsfartøy» er en henvisning til § 9 første ledd bokstav a.

Fartøy som ikke er CE-merket skal da vurderes opp mot den sikkerhetsstandard som følger av forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv. Bestemmelsen viderefører kravet i 1400-forskriften § 9 annet ledd («ekvivalente eller strengere krav til teknisk sikkerhet»). Det er naturligvis anledning til å benytte fartøy som oppfyller strengere krav enn det som følger av regelverket for CE-merking av fritidsfartøy.

For å oppfylle kravet må rederiet som minimum kunne fremvise en eller annen form for dokumentasjon som viser at fartøyet er konstruert på en måte som gjør det egnet til å føre passasjerer i det aktuelle fartsområdet. Slik dokumentasjon kan for eksempel være at fartøyet opprinnelig er bygget etter Nordisk Båtstandard, eller at fartøyet tidligere har vært sertifisert som passasjerskip.

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

Bokstav c gjelder fartøy som er vernet eller fredet av Riksantikvaren. Slike fartøy er som regel unntatt krav om CE-merking på grunn av byggeår og skal i utgangspunktet tilfredsstillende § 9 første ledd bokstav b om ekvivalent sikkerhetsnivå.

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

For slike fartøy er det særlig viktig at rederiet fastsetter fornuftige operasjonsbegrensninger, se også kommentarer til § 4 første ledd bokstav b.

Annet ledd – sitte- eller ståplasser

I utkastet som ble sendt på høring var ordlyden endret noe i forhold til 1400-forskriften, slik at alternativet med ståplass ikke var tatt med. I høringsrunden kom det to innspill til denne bestemmelsen.

Som følge av dette justeres ordlyden i den endelige forskriftsteksten slik at alternativet med ståplass igjen tas inn.

Forskriften omfatter forskjellige typer fartøy som brukes til ulike typer aktiviteter. Det er ikke behov for faste plasser med ryggstøtter på alle fartøy. Rederiene må vurdere hva som er mest hensiktsmessig for sin drift. Bestemmelsen stiller derfor bare krav til at ryggstøtter skal være forsvarlig festet dersom slike er montert om bord.

Tredje ledd – dødmannsknapp

Tredje ledd er ny og innfører krav om at fartøy med utendørs styreposisjon skal være utstyrt med dødmannsknapp som stopper fremdriftsmaskineriet dersom føreren av fartøyet faller over bord. Rederiet bør innta i sikkerhetsstyringsystemet at utstyret skal benyttes når fartøyet er underveis.

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

I høringsrunden kom innspill om at krav til dødmannsknapp ikke passer for seilfartøy som opererer i moderate hastigheter og der førerens oppgaver under seilassen krever en annen aksjonsradius enn for eksempel på et åpent fartøy med større motorisering. Seilfartøy unntas derfor fra kravet til å ha dødmannsknapp. I tillegg unntas fartøy som er vernet eller fredet av Riksantikvaren, fordi et slikt krav kan komme i konflikt med prinsippet i § 9 første ledd bokstav c om at slike fartøy skal oppfylle de byggekrav som gjaldt da fartøyet ble bygget.

Enkelte fartøy har styreposisjon både ute og inne. Bestemmelsen presiserer derfor at kravet om dødmannsknapp gjelder fartøy «som bare har» utendørs styreposisjon.

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

§ 10. Navigasjonsutstyr

Første ledds henvisning til at kompasset skal tilfredsstillende EN ISO 25862:2009 er tatt med for å unngå bruk av kompass som ikke er beregnet for maritim bruk, f.eks. applikasjon på smarttelefon etc.

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

Sjøfartsdirektoratet fikk i forbindelse med arbeidet med forskrift 7. juni 2019 nr. 710 om bygging, utrustning og drift av passasjerskip i territorialfarvannet ved Svalbard innspill fra beredskapsstatene om at det er ønske om å utstyre alle skip i territorialfarvannet rundt Svalbard med AIS. Tredje ledd fastsetter derfor at fartøy i territorialfarvannet ved Svalbard skal være utrustet med AIS klasse B. AIS skal være i drift under hele seilassen.

Krav til å føre lanterner følger av sjøveisreglene, forskrift 1. desember 1975 om forebygging av sammenstøt på sjøen. 1400-forskriften § 12 annet ledd som sier at fartøyet skal være utstyrt med et sett topp-, akter- og sidelanterner videreføres derfor ikke.

1400-forskriften § 12 tredje ledd om sikt fra styreposisjon fjernes da slike konstruksjonsmessige forhold ivaretas av standardene som ligger til grunn for CE-merkingen.

§ 11. Førstehjelpsutstyr

I forhold til forslaget som ble sendt ut på høring forenkles bestemmelsen til at fartøyet skal ha nødvendig førstehjelpsutstyr om bord.

Rederiet må vurdere hvilket førstehjelpsutstyr det er relevant å ha om bord i forhold til de risikofaktorer som foreligger. Førstehjelpsutstyret må blant annet kunne stoppe større blødninger, nedkjøle hud ved brannskader med videre.

Kapittel 4 – Radiokommunikasjon

Som følge av innspill i høringsrunden justeres kapitlet om radiokommunikasjon noe i forhold til det som ble sendt på høring.

Forslaget til ny forskrift videreførte kravet om sikkerhets sertifikat for radio i 1400-forskriften § 10 tredje til femte ledd, men bare for fastmontert radioutstyr. I den fastsatte forskriften fjernes kravet til radiokontroll og sikkerhets sertifikat for radio helt. Bakgrunnen for dette er dels den generelle målsetningen om å forenkle regelverket, men først og fremst at kravet bryter med forskriftens prinsipp om at rederiet selv skal forsikre seg om at alle krav er oppfylt. Det er vanskelig å begrunne hvorfor kontroll av radioutstyr er nødvendig, når forskriften ellers ikke stiller krav til forhåndskontroll av for eksempel av fartøyets konstruksjon, operasjonsbegrensninger eller redningsutstyr.

§ 12. Radioutstyr

Første ledd

Første ledd fastsetter at alle fartøy skal være utstyrt med VHF-radioutstyr med DSC og vaktmottaker for kanal 70, i forskriften forkortet til «VHF/DSC». Bestemmelsen presiserer videre når VHF/DSC skal være fastmontert og når håndholdt kan aksepteres. Håndholdt VHF/DSC kan brukes i fartsområde 3 og mindre. I andre fartsområder og i territorialfarvannet ved Svalbard skal VHF/DSC være fastmontert.

Presiseringen om at hodesett med mikrofon skulle kunne tilkoples det håndholdte eller fastmonterte VHF-radioutstyret fjernes. Det er opp til det enkelte rederiet å finne hensiktsmessige måter å bruke radioutstyret på.

Annet ledd

Deler av territorialfarvannet på Svalbard ligger utenfor radiodekningsområde A1, og det er her ikke tilstrekkelig kun å føre VHF/DSC. Forskriften presiserer derfor at fartøy som seiler utenfor radiodekningsområde A1 i territorialfarvannet ved Svalbard – i tillegg til fastmontert VHF/DSC – skal være utstyrt med MF-radioutstyr med DSC som kan sende og motta på frekvensene 2187,5 kHz for DSC, og 2182 kHz for radiotelefon. Kravet om å ha om bord slikt utstyr fulgte tidligere av funksjonskravene i 1400-forskriften § 10 første ledd. Som alternativ til MF-radioutstyr med DSC kan fartøyet utstyres med satellittelefon fra en operatør som har dekning i seilingsområdet.

Tredje ledd

Paragraf 12 tredje ledd presiserer at fastmontert VHF/DSC (nevnt i første ledd), og MF-radioutstyr med DSC (nevnt i annet ledd), skal være koplet til posisjonsmottaker, f.eks. GPS-mottaker, slik at fartøyets posisjon lett kan angis i en nødssituasjon. Håndholdt VHF/DSC (nevnt i første og fjerde ledd) skal ha innebygget posisjonsmottaker.

Fjerde ledd

Fjerde ledd bestemmer at fartøy som fører redningsflåte eller redningsflåter skal være utstyrt med en håndholdt VHF/DSC for hver redningsflåte fartøyet fører.

Dersom fartøyet opererer i fartsområde 3 og mindre og er utstyrt med én håndholdt VHF/DSC etter paragrafens første ledd, og rederiet velger å utstyre fartøyet med en redningsflåte, er kravet i fjerde ledd oppfylt. Dersom et fartøy med én flåte opererer i fartsområde 4 eller større, skal VHF/DSC ifølge første ledd være fastmontert og fartøyet skal i tillegg ha om bord én håndholdt VHF/DSC etter fjerde ledd. Fører fartøyet to redningsflåter skal det være to håndholdte VHF/DSC om bord.

Femte ledd

Femte ledd slår sammen § 13 tredje og fjerde ledd i utkastet, og forenkler reglene i forhold til det som i dag står i 1400-forskriften § 10 note 1 strekpunkt 1 og 2, og note 5 strekpunkt tre. Forskriften retter seg mot en rekke forskjellige typer fartøy, og det er derfor hensiktsmessig å gjøre kravene mer funksjonsbaserte.

Forskriften fastslår i femte ledd første punktum at radioutstyret skal ha tilstrekkelig strømforsyning for hele den planlagte reisen. «Radioutstyret» er en henvisning til utstyret som kreves i § 12 første, annet ledd og fjerde ledd, herunder satellittelefon. Dersom en eller annen feil oppstår med hovedenergikilden skal det i tillegg finnes en reservekraftkilde med kapasitet til minst 6 timer. Både hovedenergikilden og reservekraftkilden kan være batterier.

Sjette ledd

Det vanlige på fartøy i næring er at blant annet radioutstyret skal være rattmerket etter skipsutstyrforskriften¹¹. Forskriften for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer aksepterer generelt utstyr som er beregnet for fritidsbåtmarkedet, og for å synliggjøre denne forskjellen presiserer derfor sjette ledd at radioutstyret skal være CE-merket. Som ellers i forskriften er dette et minstekrav, og det er naturligvis anledning til å oppfylle kravene med utstyr som er rattmerket etter skipsutstyrforskriften.

Syvende ledd

Paragraf 12 syvende ledd er ny og gjelder fartøy som opererer på elver eller innsjøer hvor det ikke er VHF-dekning. Etter mønster fra § 5 første ledd i forskrift 1. juli 2014 nr. 955 om radiokommunikasjonsutstyr for norske skip og flyttbare innretninger, unntas fartøy i disse områdene fra kravene i paragrafen. Rederier med fartøy på elver eller innsjøer bør vurdere om kommunikasjon kan oppnås på andre måter, f.eks. mobil- eller satellittelefon.

§ 13. Fri-flyt satellitt nødpeilesender (EPIRB)

Paragraf 13 viderefører gjeldende rett.

¹¹ Forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr

Første ledd gjengir kravet til å føre fri-flyt satellitt nødpeilesender (EPIRB) for fartøy i fartsområde 4 eller større, som tidligere sto i bokstav c i tabellen i 1400-forskriften § 10 annet ledd. Annet og tredje ledd er en språklig forenklet videreføring av strekpunkt 1 og 2 i note 2.

§ 14. Radartransponder (Radar-SART) eller AIS-transponder (AIS-SART)

Bestemmelsen viderefører kravet til å føre radartransponder (Radar-SART) eller AIS-transponder (AIS-SART) for fartøy i fartsområde 4 eller større. Kravet sto tidligere i bokstav d og i note 4 til i tabellen i 1400-forskriften § 10.

§ 15. Navigasjons- værvarsler

I utkastet som ble sendt på høring var tittelen på bestemmelsen «NAVTEX-mottaker». Krav til å føre NAVTEX-mottaker gjaldt imidlertid bare i fartsområder større enn 4, og var ikke nødvendig å ha om bord dersom navigasjons- og værvarsler kunne mottas på annen måte.

At føreren har tilgang på oppdaterte navigasjons- og værvarsler for hele den planlagte seilassen er viktig også i mindre fartsområder. I forskriften omformuleres derfor bestemmelsen til et funksjonsbasert krav i første ledd om at alle fartøy skal være utstyrt for å kunne motta oppdaterte navigasjons- og værvarsler for hele den planlagte seilassen. Hvordan navigasjons- og værvarsler formidles til fartøyets fører skal fremgå av sikkerhetsstyringssystemet.

Annet ledd viderefører gjeldende rett som følger av 1400-forskriften § 10 annet ledd, bokstav b og første strekpunkt i note 6 i tabellen. Den tidligere henvisningen til «liten kystfart» endres til «i større fartsområde enn 4». Dette er gjort fordi «liten kystfart» i fartsområdeforskriften¹² er definert som maks 20 nautiske mil av grunnlinjene, mens forskriften bare gjelder i territorialfarvannet som er 12 nautiske mil av grunnlinjene. Det er misvisende om et krav i forskriften omtaler et geografisk område hvor forskriften ikke gjelder.

Forskriften § 15 annet ledd slår sammen første og annet ledd i utkastet for ytterligere å synliggjøre at kravet til NAVTEX-mottaker bare gjelder når navigasjons- og værvarsler ikke kan mottas på annen måte. Rederiet må kunne dokumentere at navigasjons- og værvarsler for den aktuelle seilassen kan mottas på annen måte. Hvordan dette skjer skal fremgå av sikkerhetsstyringssystemet, og det er ikke nødvendig å sende søknad til Sjøfartsdirektoratet om ikke å føre NAVTEX-mottaker.

Kapittel 5 – Redningsmidler

§ 16. Redningsmidler

Første ledd

Muligheten til å seile uten redningsflåte om bord var en av de store endringene som ble innført med 1400-forskriften. Det har kommet innspill om at muligheten til å seile uten flåte må fjernes. Sjøfartsdirektoratet har ikke erfaringsgrunnlag som tilsier at dette alternativet bør endres, og gjeldende rett på dette punktet videreføres.

Paragraf 16 første ledd bokstavene a-f viderefører hovedsakelig gjeldende rett. Hovedregelen i første ledd må ses i sammenheng med annet ledd, der det åpnes for å ikke føre redningsflåte, flyteutstyr eller livbøye når alle om bord er iført flyteutstyr som nevnt der.

¹² Forskrift 4. november 1981 nr. 3793 om fartsområder.

Skrivemåten «Redningsflåte(r)» endres til «Redningsflåte eller redningsflåter», uten at dette endrer meningsinnholdet. På samme måte endres ordlyden i annet og femte ledd til «redningsflåte eller redningsflåter»

Forskriften § 16 første ledd bokstav f forenkler ordlyden sammenlignet med 1400-forskriften § 13 første ledd bokstav f. Bestemmelsen viderefører kravet om at det skal være om bord en innretning som gjør det mulig å plukke opp en person fra vannet. Rederiet står her fritt til å finne en løsning som fungerer på det enkelte fartøy. Testing av innretningen må inngå i rederiets øvelser, jf. sikkerhetssystemet, og det må kunne dokumenteres at den faktisk fungerer.

Annet ledd

Paragraf 16 annet ledd i forskriften forenkler reglene i nåværende § 13 annet ledd. Bestemmelsens innledning gjøres mer forklarende enn i dag ved at den poengterer at «Det er ikke nødvendig å føre redningsflåte eller -flåter, flyteutstyr eller livbøye som nevnt i første ledd bokstav a til c når alle om bord er iført (...)». Som tidligere er det to alternativer, bokstav a og bokstav b:

Bokstav a viderefører alternativet om at det er ikke nødvendig å føre redningsflåte eller -flåter, flyteutstyr eller livbøye når alle om bord er iført heldekkende flytedrakt som alene, eller i kombinasjon med annet flyteutstyr, gir en oppdrift på 150 N. Alternativet i 1400-forskriften § 13 annet ledd bokstav a annet punktum («Passasjerer som skal dykke kan under seilas være iført dykkerdrakt som alene, eller i kombinasjon med CE-merket flyteutstyr, gir en oppdrift på minst 150 N.») var ikke med i høringsutkastet. Etter tilbakemeldinger på telefon videreføres dette alternativet i forskriften § 16 annet ledd bokstav a.

Forskriften § 16 annet ledd bokstav b er en forenkling i forhold til 1400-forskriften som inneholder fire ulike vilkår: en geografisk begrensning, en hastighetsbegrensning, begrensning med hensyn til tid på året og lengdebegrensning på fartøyet. I den nye forskriften fjernes hastighetsbegrensningen og maksimumslengden på fartøy som kan benytte unntaket. I tillegg utvides tidsperioden med fire uker til 30. september. Leirskoleforbundet ønsker en ytterligere forlengning av perioden, men det er ikke nødvendig tatt i betraktning at leirskolenes aktiviteter nå har fått generelt unntak i § 2.

I forhold til 1400-forskriften, skjerpes oppdriftskravet i § 16 annet ledd bokstav b fra 50 N til 100 N, noe som er mer i samsvar med standardene flyteutstyret er konstruert i henhold til. Flyteutstyr med 50 N er ifølge ISO 12402-3:2006 punkt 4.2.4 beregnet for dyktige svømmere og krever aktiv deltakelse fra brukeren og er ikke beregnet for å holde brukeren i sikkerhet over lengre tid. Flyteutstyr med 100 N er ifølge ISO 12402-3:2006 punkt 4.2.3 laget for bruk i beskyttet farvann mens man venter på redning. Utstyret er ikke beregnet for bruk under tøffe forhold.

Tredje ledd

Bestemmelsen viderefører gjeldende rett. Kravet sto tidligere i 1400-forskriften § 13 første ledd bokstav b. I utkastet som ble sendt på høring sto bestemmelsen i § 17 første ledd bokstav b, men flyttes for oversiktens skyld til et eget ledd i den endelige forskriften.

Fjerde ledd

Det har ikke kommet innspill til forslaget om å innføre krav om at personer som oppholder seg utendørs på fartøy under 8 m største lengde skal ha flyteutstyret på når fartøyet er underveis. Dette er i samsvar med det som gjelder for fritidsfartøy, se lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter § 23a. Ordet «personer» omfatter passasjerer og bemanning.

I utkastet som ble sendt på høring sto bestemmelsen i § 17 første ledd bokstav b, men flyttes for oversiktens skyld til et eget ledd i den endelige forskriften.

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

Femte ledd

Personer som oppholder seg utendørs på fartøy under 8 meter som er utstyrt med redningsflåte, skal ifølge fjerde ledd ha flyteutstyr på når fartøyet er underveis. Paragraf 16 første ledd og fjerde ledd innebærer at personer på et fartøy som er utstyrt med redningsflåte ikke behøver å ha på flyteutstyr når fartøyet er over 8 meter største lengde. Sjøfartsdirektoratet mener det er uheldig at reglene åpner for at personer i åpen båt i territorialfarvannet Svalbard ikke behøver å være iført flyteutstyr av noe slag.

I femte ledd fastsettes derfor at personer om bord på fartøy uten overbygning i territorialfarvannet ved Svalbard skal være iført heldekkende flytedrakt som alene, eller i kombinasjon med annet flyteutstyr, gir en oppdrift på 150 N. Mens § 16 annet ledd bokstav a er et alternativ som rederiet kan velge å følge, er § 16 femte ledd et skal-krav.

For fartøy som kommer inn under § 16 femte ledd er det ikke nødvendig føre redningsflåte eller -flåter, flyteutstyr eller livbøye som nevnt i første ledd bokstav a til c. Etter det direktoratet erfarer samsvarer dette med praksisen blant aktørene på Svalbard i dag, og det har ikke kommet kommentarer til dette punktet i høringsrunden.

Sjette ledd

Kravet om at flyteutstyr og heldekkende flytedrakter skal være CE-merket flyttes fra første og annet ledd og samles i sjette ledd. Angivelsen av oppdrift og krav til CE-merking innebærer at flyteutstyr og heldekkende flytedrakter skal være produsert i henhold til relevante ISO-standarder.

Bortsett fra det som gjelder termisk beskyttelse, fjernes henvisningene til ISO-standardene som i dag står i 1400-forskriften § 13 tredje ledd. Hensikten med å poengtere at flyteutstyr og heldekkende flytedrakter skal være CE-merket er å synliggjøre at forskriften aksepterer bruk av utstyr som i utgangspunktet er ment for fritidsbruk.

Det vanlige på fartøy i næring er at blant annet redningsmidler skal være rattmerket etter skipsutstyrforskriften¹³, mens forskriften for fartøy som fører 12 eller færre passasjerer generelt aksepterer utstyr som er beregnet for fritidsbåtmarkedet. Som ellers i forskriften er dette et minstekrav, og det er naturligvis anledning til å oppfylle kravene med utstyr som er rattmerket etter skipsutstyrforskriften.

§ 17. Stuing og vedlikehold av redningsmidler

Første og annet ledd viderefører 1400-forskriften § 14.

Tredje ledd viderefører 1400-forskriften § 15 første ledd og påpeker at redningsmidlene skal være klare til øyeblikkelig bruk når fartøyet er underveis. Når fartøyet ikke er i bruk, kan utstyret låses ned eller tas i

¹³ Forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr

land for oppbevaring. I slike tilfeller må rederiet innta prosedyrer i sikkerhetsstyringsystemet som sikrer at redningsmidlene blir tatt om bord og klargjort for mulig bruk før man legger fra kai.

Fjerde ledd om vedlikehold er en sammenslåing av 1400-forskriften § 15 tredje, fjerde og femte ledd. Forskriften aksepterer CE-merket utstyr og det anses mer brukervennlig å erstatte de tidligere henvisningene til SOLAS med at utstyret skal vedlikeholdes i samsvar med produsentens anvisning.

Fjerde ledd annet punktum presiser at redningsflåter skal vedlikeholdes av godkjent servicestasjon. En liste over godkjente servicestasjoner finnes på Sjøfartsdirektoratets hjemmesider. Ellers stiller ikke bestemmelsen krav til hvem som kan utføre vedlikehold av øvrige redningsmidler. Rederiet må imidlertid sørge for at dette blir gjort av en kyndig person.

Kapittel 6. Avsluttende bestemmelser

§ 18. Dispensasjon

Paragraf 18 viderefører innholdet i nåværende § 3 om fravik. I samsvar med begrepsbruken i andre forskrifter endres begrepet «fravik» til «dispensasjon». Forskriften gjennomfører ikke internasjonale regler, og setningen om at en dispensasjon ikke må ikke være i strid med internasjonal overenskomst Norge har sluttet seg til fjernes derfor.

§ 19. Ikrafttredelse

Forskriften trer i kraft 1. februar 2020. Fra samme dato oppheves forskrift 24. november 2009 nr. 1400 om drift av fartøy som fører 12 eller færre passasjerer mv.

III. Endringer i andre forskrifter

Kvalifikasjonsforskriften

I 1400-forskriften følger kvalifikasjonskravene for bemanningen av kapittel 6. Disse reglene må imidlertid leses i sammenheng med forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften) §§ 67 og 68. For å bedre brukervennligheten samles samtlige kvalifikasjonskrav for fartøy som følger forskriften ved at kravene til radiooperatør i 1400-forskriften § 18 annet ledd flyttes til nytt fjerde ledd i kvalifikasjonsforskriften § 67.

Utover å flytte kravene, endres ikke kvalifikasjonskravene for sjøfolk på fartøy som er omfattet av forskriften. I praksis vil imidlertid unntakene i § 2 lempe betraktelig på kvalifikasjonskravene for flere grupper fartøy, f.eks. mindre fartøy som brukes av skoler, leirskoler eller barnehager.

Kvalifikasjonsforskriften gjelder bare for norske skip. For å videreføre prinsippet i 1400-forskriften om at også førere av utenlandske fartøy som fører 12 eller færre passasjerer skal ha samme kompetanse som stilles til førere av norske fartøy, inntas i § 6 i den nye forskriften en bestemmelse om at fører av utenlandsk fartøy skal kunne dokumentere å ha gjennomgått opplæring som tilsvarer det som følger av forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk.

Sertifikatforskriften

Forskrift 22. desember 2009 nr. 1893 har en henvisning til 1400-forskriften i § 1 tredje ledd en henvisning til 1400-forskriften. Henvisningen oppdateres til ny forskrift.

Som nevnt i kommentarene til § 1 annet ledd fjernes kravet til passasjersertifikat for fartøy i rutetrafikk. Som konsekvens av dette fjernes henvisningen til skip i rutetrafikk i § 20 annet ledd i forskrift 22. desember 2009 nr. 1893. Samtidig justeres ordlyden om ambulansetjeneste eller organisert skoleskys i samsvar med § 1 annet ledd bokstav a.

Målingsforskriften

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

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

Forskrift om bygging og tilsyn av mindre lasteskip

Forskrift 19. desember 2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip har en henvisning til 1400-forskriften i § 1 annet ledd bokstav b. Henvisningen oppdateres til ny forskrift.

IV. Økonomiske og administrative konsekvenser

Forskriften viderefører hovedsakelig gjeldende rett. Endringene som innføres forenkler på de fleste områder reglene og innfører ikke nye kostnadsdrivende krav.

Bestemmelsen i § 2 som lar mange fartøy med fører følge konstruksjons- og utstys- og kvalifikasjonskrav som fritidsfartøy innebærer betydelige økonomiske besparelser for mange redier.

Plikten til å sende inn opplysninger i § 3 medfører ikke mye ekstraarbeid for rederiene. 1400-forskriften stiller også i dag krav til at redieret skal gjennomføre årlig egenkontroll, og den eneste endringen er at opplysningene skal sendes inn til Sjøfartsdirektoratets for registrering.

Bestemmelsen om dødmannsknapp i § 9 kan medføre at enkelte redier må ettermontere dette. Det finnes ulike løsninger til salgs og det er vanskelig å anslå noen totalpris for installasjon. Trådløse løsninger er til salgs for rundt kr 2000,-. Montering kommer i tillegg.

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

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

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

Fjerningen av krav til sikkerhetssertifikat for radio utstedt av et godkjent radioinspeksjonsforetak er en forenkling som også vil spare utgifter for rederiene.

Bestemmelsen i § 16 annet ledd bokstav b om å skjerpe oppdriftskravet fra 50 N til 100 N kan innebære at enkelte aktører som har innrettet seg etter 1400-forskriften må investere i nye vester. En vest med 100

N oppdrift kan koste 5-600 kr. Å oppgradere et fartøy med 12 passasjerer med slike vester vil altså ligge på rundt 6-7000 kr.

Sjøfartsdirektoratet antar at innføringen av forenklede regler for fartøy nevnt i § 2 vil medføre at antall henvendelser om forskriften og søknader om fravik fra gjeldende kvalifikasjonskrav etc. vil reduseres. Dette vil frigjøre interne ressurser som kan brukes på andre områder.

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

Registreringsordningen er en selvbetjent ordning, og det er ikke meningen at direktoratet skal saksbehandle de innsendte opplysningene. Meldeplikten i § 3 vil derfor ikke medføre merarbeid eller økte kostnader av betydning for direktoratet.

Lars Alvestad
fungerende sjøfartsdirektør

Linda Bruås
fungerende avdelingsdirektør

Vedlegg:

- Høringsmatrise
- Forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer