Sjøfartsdirektoratet
Norwegian Maritime Authority

Vår dato	Vår referanse	Vår saksbehandler
02.02.2021	2021/8767-5	Stian Lundegaard
Deres referanse	**Arkivkode**	**Direkte telefon**
	32-99/07	52 74 51 45

Se vedlagt høringsliste

Høring om krav til høyhastighetsbevis for fører av fritidsbåt og krav til automatisk nødstopp

Sjøfartsdirektoratet sender med dette forslag til endring av forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt og forslag til forskrift om sikkerhetsutstyr i fritidsbåter på høring. Forslaget innebærer innføring av krav til høyhastighetsbevis for fører av fritidsbåt som kan oppnå 50 knop eller mer, fjerning av grensen på 10 knop for fører under 16 år og krav til bruk av automatisk nødstopp i fritidsbåter.

Det tas sikte på å fastsette regelverket innen 1. januar 2022. Ikrafttredelse av krav til høyhastighetsbevis forutsetter at det er instruktører og tilstrekkelig kurskapasitet tilgjengelig, og målet er at kravet skal gjelde fra 1. oktober 2022.

Høringsuttalelser sendes til Sjøfartsdirektoratet på e-post post@sdir.no innen 30. april 2021.

Høringen vil også bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratet sine hjemmesider www.sdir.no.

Spørsmål kan rettes Ole-Andreas Stræte, overingeniør, Seksjon for fritidsfartøy, på e-post oast@sdir.no eller telefon 52745370, alternativt Stian Lundegaard, seniorrådgiver, Seksjon for fritidsfartøy, på e-post stl@sdir.no eller telefon 52745145.

1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet fikk i oktober 2019 i oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) å utrede innføring av krav til høyhastighetsbevis samt krav om og bruk av dødmannsknapp eller annen automatisk nødstoppmekanisme. Oppdraget var en del av oppfølgingen av Meld. St. 30 (2018– 2019) Samhandling for betre sjøtryggleik (sjøsikkerhetsmeldingen). Innstillingen til Stortinget fra næringskomiteen om Samhandling for betre sjøtryggleik (Innst. 203 S 2019–2020) ble vedtatt 21. mars 2020.

Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt og utredning om automatisk nødstopp for fritidsfartøy ble overlevert til NFD 1. juli 2020. På bakgrunn av utredningene fikk Sjøfartsdirektoratet 18. november 2020 i oppdrag å utarbeide forslag til regelverk om høyhastighetsbevis og bruk av automatisk nødstopp.

I tillegg til oppdraget fra NFD foreslår Sjøfartsdirektoratet i dette høringsbrevet å oppheve hastighetsbegrensningen på 10 knop for båtførere under 16 år.

Forslag om innføring av krav om høyhastighetsbevis og oppheving av 10 knopsgrensen krever endringer i forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt. Dette blir omtalt i kapittel 2.

Forslag om innføring av krav om bruk av automatisk nødstopp blir omtalt i kapittel 3, og det er foreslått ny forskrift om sikkerhetsutstyr i fritidsbåter.

2. Forslag til forskrift om endring av forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt

2.1. Bakgrunnen for forslaget om innføring av høyhastighetsbevis

Høy fart er et tema som har fått stor oppmerksomhet i sjøsikkerhetsarbeidet de siste årene. I Nasjonal handlingsplan mot fritidsbåtulykker 2019–2023 anses risiko ved høy fart som et sentralt innsatsområde med hensyn til regjeringens nullvisjon om at det ikke skal forekomme ulykker med omkomne eller hardt skadde ved bruk av fritidsbåt. Antallet dødsulykker i forbindelse med høyhastighet er begrenset, men skadepotensialet ved slike ulykker er stort både for de om bord og for omgivelsene. Med et økende antall hurtiggående fritidsbåter på sjøen aktualiseres høy fart som et særskilt fokusområde i sjøsikkerhetsarbeidet.

Våren 2019 leverte Statens Havarikommisjon for transport (SHT) rapporten Kartlegging av fritidsbåtulykker. I denne rapporten kartla og analyserte SHT historiske fritidsbåtulykker i perioden 2008–2017. Det ble også foretatt en dybdestudie av dødsulykkene på fritidsbåter i 2018. Rapporten viser at høy fart var en del av skadebildet i 37 % av dødsulykkene knyttet til grunnstøting, kollisjon og kontaktskader i perioden 2013–2017. I 2018 kunne hver femte dødsulykke (20 %) knyttes til grunnstøting eller kollisjon. Analyser av fire dødsulykker i forbindelse med grunnstøtinger og kollisjoner i 2018 viser at høy fart (over 20 knop) var felles for alle ulykkene, og i to av tilfellene antas det at farten var høyere enn 30 knop. Ulykkene skjedde med motorbåter og vannscootere. I 2019 var det fem ulykker som kan knyttes til høy fart, med totalt seks omkomne. Som året før var de fleste ulykkene knyttet til høy fart i kategorien grunnstøting og kollisjoner.

I gjeldende regelverk må alle personer som er født 1.1.1980 eller senere og som skal føre fritidsbåt med lengde over 8 meter eller med mer enn 25 hk, ha formell kompetanse. Båtførerbeviset gir rett til å føre fritidsbåt med lengde inntil 15 meter, uten andre begrensinger. Båtførerbeviset får man ved å avlegge en teoretisk prøve, også kalt båtførerprøven, på et godkjent testsenter. For å kunne føre fritidsbåt med lengde fra 15 til 24 meter skal alle ha formell kompetanse. Det stilles da krav til fritidsskippersertifikat (D5L) og man må være minimum 18 år. Dette er et betydelig mer omfattende sertifikat enn båtførerbeviset, og inneholder obligatoriske kurs og praksis. Begge de nevnte kompetansebevisene har begrenset fokus på utfordringer og kompetanse knyttet til høyhastighet.

Både i den Nasjonale handlingsplanen mot fritidsbåtulykker (2019) og Rapport om sikkerheten ved bruk av fritidsbåt (2012) ble det påpekt at høy fart med fritidsbåt er forbundet med stor risiko og krever økt kompetanse hos fører.

Regjeringen la 21. juni 2019 fram Meld. St. 30 (2018–2019) Samhandling for betre sjøtryggleik. I meldingen fremgår det at regjeringen vil vurdere om det bør innføres et eget teoretisk og praktisk kurs for førere av fritidsbåter som kan oppnå større fart enn 50 knop. Ved brev av 7. oktober 2019 ba Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) Sjøfartsdirektoratet utrede saken og oversende sin anbefaling til departementet.

I «Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt», som ble levert 1. juli 2020, konkluderer Sjøfartsdirektoratet med at høy hastighet utgjør en betydelig risiko for ulykker, og at skadepotensialet knyttet til båtkjøring i høy hastighet er stort, både for de om bord og for omgivelsene. Sammen med det faktum at antall raske fritidsbåter på markedet stadig øker, ser Sjøfartsdirektoratet et behov for krav til høyhastighetskompetanse for førere av fritidsbåter.

Formålet med nye kompetansekrav for førere av raske fritidsbåter vil være å redusere antall omkomne og hardt skadde i fritidsbåtulykker som er relatert til høy fart. Dette tiltaket vil være et ledd i regjerings nullvisjon om ingen omkomne eller hardt skadde på sjøen.

2.2. Nærmere om forslaget om innføring av høyhastighetsbevis

Forslaget går ut på å innføre krav om høyhastighetsbevis for førere av norske fritidsbåter under 24 meter som kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer. Kravet tas inn i forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt. Forskriften, som er hjemlet i § 26b i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven), regulerer i dag krav til fører av fritidsbåt inntil 15 meter. Av den grunn er både båtførerbeviset og det internasjonale båtførersertifikatet (ICC) regulert i denne forskriften.

Kompetansekravet for førere av fritidsbåter med lengde 15-24 meter er regulert i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften). Innføring av krav om høyhastighetsbevis for krever derfor også endringer i denne forskriften. Kvalifikasjonsforskriften er også hjemlet i småbåtlovens § 26b.

Nedenfor følger en beskrivelse av hovedpunktene i forslaget om innføring av krav til høyhastighetsbevis.

2.2.1. Virkeområde

I henhold til oppdragsbrev fra NFD foreslår Sjøfartsdirektoratet at høyhastighetsbevisets virkeområde skal gjelde førere av fritidsbåt, herunder vannscooter, som kan oppnå en hastighet på 50 knop eller mer. I Meld. St. 30 (2018-2019) argumenterer regjeringen med at slike fritidsbåter har et så stort skadepotensial at førerne må omfattes av strengere kompetansekrav.

Dagens kompetansekrav for å føre fritidsbåt opptil 24 meter skal opprettholdes, slik at kravet til høyhastighetsbevis vil være et tilleggskrav for førere av fritidsbåter som kan oppnå en hastighet på 50 knop eller mer. Dette betyr at førere av slike båter må, i tillegg til å inneha høyhastighetsbevis, oppfylle dagens kompetansekrav for den aktuelle båten.

Fritidsskippersertifikatet (D5L) er et sertifikat som gir rett til å føre fritidsbåt med lengde inntil 24 meter. D5L gir i dag førerrettigheter også på de raskeste fritidsbåtene, men fritidskipperkurset mangler høyhastighetsopplæring. På grunn av dette foreslår Sjøfartsdirektoratet at også innehavere av D5L må oppfylle kravet om høyhastighetsbevis om de skal føre fritidsbåt som kan oppnå en hastighet på 50 knop eller mer.

2.2.2. Oversikt over båtmodeller m/motor

Sjøfartsdirektoratet leverte 1. juli 2020 dokumentet «Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt» til Nærings- og Fiskeridepartementet (NFD). Her ble håndhevelse problematisert, diskutert og ansett som en reell utfordring for å sikre god etterlevelse av regelverket. Departementet ba i sitt svar om at Sjøfartsdirektoratet vurderte muligheten for å utarbeide en liste i samarbeid med produsenter og importører, der det fremgår hvilke båtmodeller m/motor som oppnår hastighet over 50 knop. Sjøfartsdirektoratet har vært i kontakt med flere produsenter, forhandlere og bransjeorganisasjonen NORBOAT for å diskutere muligheter og utfordringer knyttet til å opprette en slik liste.

Sjøfartsdirektoratet ser at håndhevelse vil være utfordrende. Ved fysisk kontroll uten en liste vil politiet vanskelig kunne avdekke om fartøyet kan gå over 50 knop. Slik direktoratet ser det, vil håndheving uten en liste i hovedsak kun være mulig ved konkret hastighetsmåling eller ved etterforskning i forbindelse med ulykker. Det er likevel rimelig å anta at mange av de som skal føre båter med topphastighet over 50 knop uansett vil etterleve kravet. Manglende etterlevelse vil kunne få konsekvenser ved ulykker som f.eks. tap av forsikring e.l. dersom fører ikke oppfyller de formelle kompetansekravene.

Sjøfartsdirektoratet mener at det avgjørende for om det kreves høyhastighetsbevis skal være om båten med aktuell motorinstallasjon kan oppnå 50 knop eller mer, og at fører alltid har ansvaret for å gjøre seg kjent med, og oppfylle de krav som stilles. For å forenkle håndheving vil Sjøfartsdirektoratet utarbeide en liste over fritidsfartøy som med sikkerhet har makshastighet over 50 knop. Listen vil måtte oppdateres etter hvert som det identifiseres nye modeller som ikke står oppført fra før. Det bemerkes at førere av fritidsbåt som kan oppnå 50 knop eller mer vil være underlagt kravet om høyhastighetsbevis selv om båten de fører ikke står på listen.

Næringen tester i dag hastigheten på sine båter ulikt. Sjøfartsdirektoratet vurderer det som fornuftig å etablere en standardisert test for hvordan et fartøys hastighet skal testes/vurderes. For å sikre likebehandling og avklaring av om et fartøy skal stå på listen vil Sjøfartsdirektoratet lage retningslinjer for en slik hastighetstest. Testregimet er foreslått med bakgrunn i ISO-standard for bestemmelse av største motoreffekt[1] og etter Sjøfartsdirektoratets erfaringer med fritidsbåtbransjen, derav importører, produsenter og en bransjeorganisasjon. Det er generelt sett mange parametere som påvirker topphastigheten til båter med en gitt motoreffekt. Dette kan være type drivstoff, propellvalg, valg av fremdriftslinje, fartøyets deplasement og så videre. Det er ikke prioritert å legge ved en utfyllende liste her, men direktoratet har på bakgrunn av oppdraget sett på hvilke parametere som skal prioriteres. I neste avsnitt er det skissert hvordan en test kan gjennomføres. Testregimet vil bli utarbeidet og publisert på Sjøfartsdirektoratet sin hjemmeside. Testen skal utformes slik at også fritidsbåter som allerede er på markedet kan testes ved behov.

Eksempel på parametere som kan inngå i testing av fartøyene er gitt i Tabell 1. Tabell 2 viser eksempler på båter som i henhold til test utført av produsent klart gjør over 50 knop. Slik informasjon vil gjøres offentlig tilgjengelig og kan bidra til forenkling av håndhevelse.

Tabell 1, eksempler på parametere for testing av fartøy

	$L_H < 8m$	$8m \leq L_H \leq 15m$	$15m < L_H$
Tankinnhold	Forbrukstanker: 0-10%. Drivstoff: Ca. 50%		
Værforhold	Maks vind 5ms^{-1} og maks bølgehøyde 0,2m.		
Trim av drev/motor	Motor m. powertrim skal trimmes til nøytral trim (evt. boss parallelt med vannflate).		
Antall personer	En person om bord.	To personer om bord.	Tre personer om bord.
Utstyr ombord	Båten skal være tømt for løst utstyr, men inneholde essensielt utstyr for normal bruk.		
Testdistanse	To testløp i motsatt retning langs en linje med maks pådrag i en gitt tid.		
Testdata	Snitthastighet av maksfart målt i de to testløpene. GPS-data skal benyttes.		

Tabell 2, Eksempel på båter som klart gjør over 50 knop.

Produsent	Båtmodell	Testet motorinstallasjon
Goldfish Boat AS	23 Tender	Mercury V6 Four-Stroke 225bhp
Goldfish Boat AS	23 Tender	Mercury V8 Verado 250bhp
Goldfish Boat AS	30 Sport	Mercury 6.2 MAG 350 :: Petrol
Goldfish Boat AS	30 Sport	Mercury 4.2 370 :: Diesel
Hydrolift	X-26s	Mercury 300hk :: Petrol
Hydrolift	X27 SUV	Mercury 450hk :: Petrol
Hydrolift	C-28	Twin 370hk :: Petrol

[1] NS-EN ISO 11592-1:2016. Mindre fartøy, bestemmelse av største motoreffekt ved bruk av styrehastighet.

2.2.3. Vilkår for å få høyhastighetsbevis

Sjøfartsdirektoratet foreslår at høyhastighetsbeviset kan utstedes til personer som oppfyller kravet til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt og har gjennomført teoretisk og praktisk høyhastighetskurs.

Høyhastighetsbeviset i seg selv gir ikke rettigheter til å føre fritidsbåt, dette fordi høyhastighetskurset ikke vil gi grunnleggende opplæring i det å føre fritidsbåt. Personer som ønsker å få utstedt høyhastighetsbevis, må derfor oppfylle kravet til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt. For personer født 1.1.1980 eller senere medfører dette at de må være innehaver av et kompetansebevis. Dette kan være båtførerbevis, ICC, fritidsskippersertifikat eller høyere yrkessertifikat. Personer født før 1.1.1980 er unntatt kravet om båtførerbevis og vil av den grunn dekke kravet til føre båtførerbevispliktige fritidsbåter uten å inneha et kompetansebevis.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at aldersgrensen for å få utstedt høyhastighetsbeviset settes til 18 år. Sjøfartsdirektoratets utredning viser til forskning som sier at menneskehjernen ikke er ferdigutviklet før i voksen alder – noe som gjør at unge mennesker generelt sett tar større risiko, opptrer mer impulsivt og er involvert i flere ulykker enn voksne mennesker. Utredningen viser også til hvordan kravet til minstealder for å få utstedt førerkort for motorsykkel øker med motoreffekten.

2.2.4. Krav til teoretisk og praktisk kurs

Sjøfartsdirektoratet foreslår å innføre et høyhastighetskurs som består av en teoretisk og praktisk del, og at den teoretiske delen gjennomføres som et e-læringskurs med avsluttende digital prøve. I Sjøfartsdirektoratets utredning er det foreslått at den teoretiske og praktiske delen maksimalt skal ha en varighet på én dag hver. Før den praktiske delen kan gjennomføres kreves det bestått teoridel. Den praktiske delen er foreslått å skille mellom båt og vannscooter. Dette er i henhold til utredningen, og reflekterer at båt og vannscooter på mange måter er to svært forskjellige fartøyer som krever ulik opplæring. Sjøfartsdirektoratet foreslår at læringsmålene som ble presentert i utredningen skal ligge til grunn for høyhastighetskurset. Læringsmålene ligger vedlagt i dette høringsbrevet.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at aldersgrensen for å gjennomføre selve høyhastighetskurset settes til 17 år, det vil si 1 år før beviset tidligst kan utstedes.

2.2.5. Førerrettigheter

Som nevnt i delkapittelet over så foreslår Sjøfartsdirektoratet at høyhastighetskursets praktiske del skal skille mellom båt og vannscooter. På grunn av dette foreslår Sjøfartsdirektoratet videre at høyhastighetsbeviset skal utstedes med førerrettigheter på enten båt eller vannscooter, avhengig av hvilket fartøy den praktiske delen blir gjennomført på. Hvis man gjennomfører den praktiske delen på både båt og vannscooter, får man utstedt høyhastighetsbevis med førerrettigheter på begge fartøyene.

2.2.6. Krav til kurssted

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kurssteder må godkjennes av Sjøfartsdirektoratet for å få lov til å tilby høyhastighetskurs.

Den praktiske delen i høyhastighetskurset medfører stor risiko dersom den ikke gjennomføres på en forsvarlig måte. Derfor skal kurssteder etablere og gjennomføre et sikkerhetsstyringssystem. Gjennom sikkerhetsstyringssystemet skal kursstedene sikre at farer og risikoer oppdages og tas hånd om i tide.

Kurssteder skal også etablere et kvalitetssystem for å sikre at høyhastighetskurset gjennomføres i henhold til gitte krav og retningslinjer. Dette kravet samsvarer med det som kreves for å bli tilbyder av praktisk prøve for ICC og fritidsskipperkurs.

2.2.7. Krav til instruktør

Sjøfartsdirektoratet foreslår at instruktører av høyhatighetskurs skal inneha, som minimum, fritidsskippersertifikatet (D5L). Dette for å sikre at instruktørene har en tilstrekkelig grunnleggende kompetanse om det å manøvrere og navigere en båt forsvarlig. D5L er et omfattende sertifikat som gir rett til å føre fritidsbåter inntil 24 meter i lengde. Sertifikatet er også et minimumskrav for fører av fartøy under 15 meter med inntil 12 passasjerer i næring, jf. § 67 i kvalifikasjonsforskriften. Fritidsskipperkurset består av minimum 120 undervisningstimer med både teoretisk og praktisk opplæring.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at det skal stilles krav til at instruktør, til enhver tid, innehar gyldig helseerklæring for fritidsskippersertifikat som ikke er eldre 2 år. Dette for å sikre at instruktørene er fysisk og mentalt sikket til å gi opplæring i store hastigheter. Helseerklæring for fritidsskippersertifikat kan utstedes av fastlege og følger helsekravene gitt i § 30 i kvalifikasjonsforskriften. Helseerklæring for arbeidstaker på skip, utstedt av sjømannslege, vil også dekke dette kravet.

Som instruktør av høyhatighetskurs, mener Sjøfartsdirektoratet at det er viktig at man innehar grunnleggende kunnskap om sikkerhet om bord i båt. Generelt sett er det å oppholde seg på sjøen forbundet med en viss risiko, og når man i tillegg skal gi opplæring i store hastigheter vil denne risikoen bare øke. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at instruktører skal minimum inneha gyldig sikkerhetsopplæringskurs for sjøfolk på mindre skip[2]. Dette er et sikkerhetsopplæringskurs som ble utarbeidet i forbindelse med innføringen av det nye dekksoffiser kl. 6-sertifikatet (D6), og er spesielt tilpasset for mindre fartøy. Sikkerhetsopplæringskurset er også et krav for de som skal føre fartøy under 15 meter med inntil 12 passasjerer i næring, jf. § 67 i kvalifikasjonsforskriften.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at instruktører skal ha relevant erfaring med den hurtiggående fartøytypen det skal undervises i. Formålet med å kreve dette er for å sikre at høyhastighetskurset blir gjennomført på en faglig god og sikker måte. Instruktørene skal være kjent med å føre båt i høy hastighet, og skal ha inngående kjennskap til den typen fartøy det skal undervises i. Det vil si at hvis fartøyet som benyttes i opplæringen er en RIB, skal instruktøren ha erfaring med å føre denne typen båt. Det samme vil gjelde når opplæringen foregår på en vannscooter. Relevant erfaring kan være fra stillinger i Forsvaret, politiet, redningstjenesten, operatør på hurtiggående båt i næring (for eksempel RIB) eller erfaring med hurtiggående båter i andre sammenhenger.

Det finnes per 2020 ikke et offentlig instruktørkurs i høyhastighetsopplæring. En instruktør kan derfor ikke fremlegge dokumentasjon på at han eller hun kan undervise i båtkjøring i høy hastighet. Det kan bli aktuelt å opprette et eget instruktørkurs.

2.2.8. Krav til opplæringsfartøy og sikkerhetsutstyr

Sjøfartsdirektoratet foreslår at opplæringsfartøy, unntatt vannscooter, skal være konstruert og utstyrt i henhold til kapittel 3, 4 og 5 i forskrift 14. januar 2020 nr. 63 om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer (forskrift nr. 63). Dette er krav som det også stilles til blant annet RIB-fartøy som brukes til arrangementer (havrafting etc.). Da høyhastighetskurs på mange måter kan sammenlignes med slik virksomhet (frakt av passasjerer i høy hastighet), er det Sjøfartsdirektoratets vurdering at det er hensiktsmessig å ha de

[2] Emneplan for sikkerhetsopplæringskurset finnes her: https://www.sdir.no/contentassets/00578fd8559045d5ac466e8af0fcc59d/emneplan-sikkerhetsopplaringskurs-for-sjofolk-pa-mindre-skip_.pdf?t=1608305097606

samme kravene på opplæringsfartøy. Kapittel 3, 4 og 5 i forskrift 63 stiller krav til konstruksjon og utstyr, radiokommunikasjon og redningsmidler. Det er i tillegg foreslått at alle som oppholder seg utendørs om bord i fartøy som benyttes i opplæring, inkludert vannscooter, skal ha på seg egnet CE-merket flyteutstyr med minst 100 N oppdrift.

Når det gjelder krav til vannscootere som benyttes til høyhastighetsopplæring, er det Sjøfartsdirektoratets vurdering at det ikke vil være hensiktsmessig å ha samme krav som for båt. Dette fordi at noen av kravene i kapittel 3, 4, og 5 i forskrift 63, vil være vanskelig å oppfylle på en vannscooter. Sjøfartsdirektoratet foreslår derfor at vannscootere som benyttes til høyhastighetsopplæring skal være CE-merket i henhold til forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv. I tillegg foreslår vi at det skal være krav til hjelm og egnet bekledning. Med egnet bekledning mener vi at man skal være kledd for å ligge i sjøen, f.eks. tørrdrakt. Som for båt er det krav om at alle skal ha på seg egnet flyteutstyr med minst 100 N oppdrift. På grunn av stor risiko for å ramle av vannscooteren eller sammenstøt med styret, er det viktig at flyteutstyret har en form for polstring, spesielt i brystregionen.

Praktisk opplæring på vannscooter i høy fart innebærer stor risiko for blant annet å ramle på sjøen eller sammenstøt med styret. Dette kan medføre at personer kan skader seg og blir liggende i vannet uten mulighet til å komme seg tilbake på vannscooteren. Sjøfartsdirektoratet ser det derfor hensiktsmessig å stille krav til følgefartøy når den praktiske delen gjennomføres med vannscooter. Følgefartøyet skal være utstyrt med radiokommunikasjon og førstehjelpsutstyr, samt ha mulighet for å redde personer opp fra vannet. Følgefartøy skal være konstruert i henhold til § 9 i forskrift 14. januar 2020 nr. 63 om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer, det vil si CE-merket eller tilsvarende.

Et felles krav for alle opplæringsfartøy som benyttes til høyhastighetsopplæring er at fartøyene skal være egnet for formålet slik at læringsmålene kan gjennomføres.

2.2.9. Anerkjennelse av utenlandske høyhastighetsbevis

Ved innføring av høyhastighetsbevis må utenlandske borgere også forholde seg til samme krav som norske borgere. Utenlandske borger som ønsker å føre norsk fritidsbåt som kan oppnå større fart enn 50 knop, må derfor gjennomgå høyhastighetskurs. Sjøfartsdirektoratet ser imidlertid at det kan finnes utenlandske kompetansebevis som kan sidestilles med det norske høyhastighetsbeviset. Det foreslås derfor at Sjøfartsdirektoratet kan anerkjenne utenlandske kompetansebevis, som i det vesentligste tilfredsstiller kravene til norsk høyhastighetsbevis.

2.2.10. Utstedelsesgebyr

Sjøfartsdirektoratet foreslår at søkerne må betale gebyr for å få utstedt høyhastighetsbeviset, slik det er for båtførerbevis, ICC og fritidsskippersertifikat i dag. Gebyret fastsettes av NFD i henhold til forskrift 21. desember 2009 nr. 1739 om gebyr for utstedelse av sertifikater og påtegninger til maritimt personell og for utstedelse av båtførerbevis til båtførere. Gebyrets størrelse er foreløpig ikke blitt bestemt.

2.3. Sanksjoner

Fritids- og småbåtloven § 26 første ledd sier at «Kongen utpeker en offentlig myndighet som skal påse at bestemmelser gitt i eller i medhold av kapitlet her blir overholdt». I forslagets § 22 er det foreslått at politiet skal ha myndighet til å kontrollere om fører oppfyller overholder kravene.

Straffebestemmelsen i § 24 i forslaget viser til § 28 i fritids- og småbåtloven. Bestemmelsen sier at den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av kapittel 3 straffes med bøter. Brudd på

kravene i foreslått forskrift kan derfor i utgangspunktet straffes med bøter. Forskrift 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker, fastsatt av justis- og beredskapsdepartementet, har hjemmel for å gi forenklet forelegg ved manglende kompetanse for å føre fritidsbåter. Forskriften om forenklet forelegg må endres for at forenklet forelegg skal kunne ilegges ved føring av fritidsbåt uten høyhastighetsbevis. Uten en slik hjemmel er det bøter i henhold til fritids- og småbåtloven § 28 som må benyttes ved manglende høyhastighetsbevis.

Fritids- og småbåtloven kapittel 3 A regulerer tap av førerett for båtførerbevispliktig fritidsbåt. Forskrift 25. juni 2010 nr. 975 om tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt regulerer nærmere vilkårene for å tape føreretten. Dette regelverket retter seg mot fritidsbåter mindre enn 15 meter som har krav til at fører må ha båtførerbevis. Regelverket bør gjennomgås for å vurdere om det er behov for endringer slik at også høyhastighetsbeviset eventuelt kan inndras.

2.4. Innspill til mulig innføring av lavere innslagspunkt for vannscooter

I henhold til oppdragsbrevet fra NFD er det i forskriftsforslaget for høyhastighetsbevis i denne omgang foreslått at innslagspunktet skal være 50 knop for alle fritidsbåter, herunder vannscootere. Sjøfartsdirektoratet ber i denne høringsrunden om synspunkter knyttet til en mulig innføring av et særskilt kompetansekrav for fører av vannscooter som kan oppnå større hastighet enn 40 knop.

Sjøfartsdirektoratet har i «Utredning av krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt» pekt på at vannscooter er en type fartøy forbundet med relativt høy risiko. I utredningen har Sjøfartsdirektoratet derfor anbefalt at vannscootere bør ha et noe lavere innslagspunkt enn 50 knop for når kravet om høyhastighetsbevis skal gjelde. Det er i utredningen foreslått at innslagspunktet for disse fartøyene bør være 40 knop. Sjøfartsdirektoratets begrunnelse er gjengitt nedenfor:

«...er det siden 2018 omkommet fire personer i forbindelse med vannscooterulykker. Hittil i 2020 har to personer omkommet, og Sjøfartsdirektoratet har registrert at fem personer er skadd i vannscooterulykker. Gjennomsnittsalderen på de som er involvert i ulykker med vannscooter er lavere enn for fritidsbåt generelt. 6 % av de som har omkommet i fritidsbåtulykker siden 2018 brukte vannscooter. Dette er et relativt høy tall når det tas i betraktning at vannscootere utgjør kun ca. 1% av den totale båtparken. Sjøfartsdirektoratet mener at vannscooter er en type fartøy forbundet med relativt høy risiko, og det er viktig at eventuelle tiltak treffer denne målgruppen.

Ifølge Safetec sin kartlegging av omfang (...) er det estimert at antall vannscootere i Norge ligger på rundt 9000 til 10 000. Av disse kan 40–50 % oppnå en hastighet over 50 knop. Et innslagspunkt på 50 knop ekskluderer dermed omtrent halvparten av vannscooterparken. Dette dreier seg i hovedsak om scootere som kan oppnå mellom 40 og 50 knop.

En sannsynlig konsekvens av at det blir innført krav om høyhastighetskompetanse, er at fritidsbåter, og da spesielt vannscootere, kan bli solgt med en fartssperre. Hvis innslagspunktet blir satt til 50 knop, er det grunn til å tro at den maksimale hastigheten på mange vannscootere blir elektronisk nedjustert til 49 knop, slik at de faller utenom kravet. En slik nedjustering av maksimal hastighet kan også utføres på vannscootere som allerede er på markedet. Da 49 knop fortsatt er en veldig høy hastighet, er det sannsynlig at svært få brukere vil ta seg bryet med å gjennomføre høyhastighetskurset bare for å kunne kjøre over 50 knop. Dermed vil andelen av vannscootere som er omfattet av krav om høyhastighetskompetanse, bli ytterligere redusert fordi rundt halvparten av vannscootereparken allerede faller utenfor kravet. Sjøfartsdirektoratet mener at dette vil være uheldig, og at det kan slå negativt ut på ønsket effekt av skjerpede krav, nemlig at antall ulykker knyttet til høy

hastighet skal gå ned. Det er mulig å argumentere for at krav om høyhastighetskompetanse likevel har en effekt, da den maksimale hastigheten på mange vannscootere faktisk blir redusert, men som nevnt er 49 knop fortsatt en veldig høy hastighet som det er knyttet stor risiko til.

Sjøfartsdirektoratet mener at vannscootere, og eventuelt andre mindre fartøy med stor motorkraft i forhold til størrelse, bør ha et noe lavere innslagspunkt enn 50 knop. Et innslagspunkt for vannscootere som kan oppnå fart over 40 knop, vil gjøre at nær 100 % av vannscooterparken omfattes av kravet om høyhastighetskompetanse. Med et slikt innslagspunkt vil nok fortsatt den maksimale hastigheten til mange vannscootere bli nedjustert (mest sannsynlig til 39 knop), men flere vil trolig da velge å gjennomføre et høyhastighetskurs for å kunne kjøre raskere.»

2.5. Oppheving av 10 knopsgrensen for båtførere under 16 år

I tillegg til forslagene gitt med bakgrunn i oppdragsbrevet fra NFD, foreslår Sjøfartsdirektoratet å oppheve 10 knopsgrensen for båtførere under 16 år.

I forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt § 5, står det i dag at båtfører skal være fylt 16 år dersom fritidsbåten kan oppnå større hastighet enn 10 knop (18,5 km/t) ved motordrift, eller har motor med større ytelse enn 10 HK/7,5 kW. Sjøfartsdirektoratet foreslår å endre denne bestemmelsen slik at grensen på 10 knop fjernes. Det vil medføre at ny bestemmelse kun sier at båtfører skal være fylt 16 år dersom fritidsbåten har motor med større ytelse enn 10 HK/7,5 kW.

Sjøfartsdirektoratet får hvert år henvendelser angående bestemmelsen om at de under 16 år kun kan føre båter som ikke oppnår en hastighet på mer enn 10 knop. Det har lenge vært en tendens at forhandlere markedsfører små båter med 9,9 HK som ungdomsbåter og at mange foreldre kjøper slike fritidsbåter til sine barn, dette selv om mange av disse båtene har makshastighet over 10 knop. Det er nok flere grunner til at regelverket her ikke følges. Det kan tenkes at en del familier ikke kjenner til begrensningen på 10 knop, og dermed kun forholder seg til grensen på 10 HK. Det er også rimelig å anta at en del familier kjenner til regelverket, men tar et bevisst valg med å ikke følge dette. Sjøfartsdirektoratet mener at dette av mange årsaker er problematisk, spesielt med tanke på signaleffekten det gir de unge når det gjelder respekt for regelverket på sjøen.

Sjøfartsdirektoratet ser at høy hastighet medfører risiko for at uønskede hendelser kan oppstå, og at utfallet av en hendelse i høy hastighet ofte er verre enn andre hendelser. Ulykkesstatistikken viser likevel at det er få ungdommer eller barn som er involvert i alvorlige ulykker med fritidsbåter med 10 HK eller mindre som oppnår høyere hastighet enn 10 knop. Dette selv om vi vet at et det er et relativt høyt antall ungdommer under 16 år som fører slike fritidsbåter. Sjøfartsdirektoratet mener ikke at alle barn og ungdom er skikket til å føre båter i hastighet over 10 knop. Båtføring i slike hastigheter krever mye praktisk øving og tilegnelse av grunnleggende kunnskap. Det vil være særdeles viktig at foresatte gjør en aktiv vurdering av hvilken båt og hvilken hastighet deres barn er i stand til å håndtere. Dersom 10-knopsgrensen fjernes, gjelder likevel andre bestemmelser. For eksempel sier lov om fritids- og småbåter (småbåtloven) i § 24 følgende om navigering: «*En fritidsbåt skal navigeres slik at det ikke oppstår fare for liv og helse, miljø eller materielle verdier».*

Sjøfartsdirektoratet har vurdert om aldersgrensen for å føre båter med høyere hastighet enn 10 knop heller bør reduseres til for eksempel 12 år istedenfor å fjernes. Argumentet for det ville vært å forhindre at veldig unge barn lovlig kan føre fritidsbåt i hastighet over 10 knop. Direktoratet har kommet til at en slik aldersgrense kan få utilsiktede konsekvenser. For eksempel kan aldersgrensen bli en for stor del av foresatte sin vurdering av når barnet er klar for å føre fritidsbåt som kan oppnå hastighet over 10 knop. Det er som nevnt ønskelig at det aktivt vurderes når barnet er klar for å føre båt i slike hastigheter. Dette på lik linje med vurderinger knyttet til andre risikofylte aktiviteter som barn utfører, som å sykle i trafikken.

Flere av de som henvender seg til Sjøfarsdirektoratet har også ment at det kan være bra for ungdom under 16 år å kunne øve seg med planende fartøy før de fyller 16 år. Etter fylte 16 kan ungdommer etter dagens regler ta båtførerprøven, og med det lovlig kunne føre alle fritidsbåter under 15 meter. Sjøfartsdirektoratet ser at overgangen fra å kun ha ført båt i under 10 knop kan bli for stor når personer blir gamle nok til å føre båtførerbevispliktige båter. Direktoratet er dermed enig i at det kan være god læring i å få føre planende fartøy, men med den begrensingen at motor ikke kan ha større ytelse enn 10 HK/7,5 kW.

Dersom nevnte endring gjennomføres vil Sjøfartsdirektoratet overvåke om dette medfører negativ konsekvens, for eksempel økt antall alvorlige ulykker. Ved negativ konsekvens må direktoratet vurdere å gjeninnføre hastighetsbegrensning.

Sjøfartsdirektoratet ønsker innspill på positive eller negative sider ved forslaget.

2.6. Kommentarer til bestemmelsene

Kommentar til forskrift om endring av forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt:

§ 1 første ledd - Virkeområde
Forskriften gjelder for norske fritidsbåter
I dagens forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. er virkeområdet avgrenset til eier og fører av norske fritidsbåter innenfor rikets grenser som har lengde mindre enn 15 meter, motor med størrelse ytelse enn 10 hk/7,5 kW, eller som kan oppnå større hastighet enn 10 knop.

Kravet om høyhastighetskompetanse er foreslått å omfatte eier og fører av norske fritidsbåter generelt. Det innebærer at også eier og fører av norske fritidsbåter med skroglengde 15 meter eller mer hvor det minst er krav om fritidsskippersertifikat (D5L) omfattes. Forslaget til ny § 1 første ledd utvider forskriftens virkeområde i tråd med dette. I praksis angir bestemmelsen at virkeområdet er eier og fører av fritidsbåter med største lengde inntil 24 meter, jf. definisjonen av fritidsbåt i småbåtlovens § 1 nr. 2.

Dagens forskrift § 1 første ledd bokstav b og c avgrenser virkeområdet til båter med motor med større ytelse enn 10 hk/7,5 kW, eller som kan oppnå større hastighet enn 10 knop. Dette videreføres ikke i forslaget. Kravet om at fører må ha fylt 16 år for å føre båt som har motor med større ytelse enn 10 hk/7,5 kW videreføres imidlertid som tidligere i § 5. Begrensningen på 10 knop videreføres ikke. Det vises til merknadene til § 5.

§ 2 – Definisjoner
For å lette utformingen av øvrige bestemmelser i forskriften gir § 2 bokstav b en definisjon av de bevis og sertifikat som forskriften regulerer til samlebetegnelsen *kompetansebevis.* Dagens § 2 bokstav a blir med det overflødig og oppheves.

Det er kun en bestemmelse i forskriften som omhandler båtførerregistre, og det er unødvendig med en egen definisjon av dette i § 2. Derfor oppheves dagens § 2 bokstav b.

Med de endringer som foreslås er ikke dagens § 2 bokstav d dekkende. Med de foreslåtte endringene er det småbåtlovens definisjon av fritidsbåt som er gjeldende for forskriften. Det er unødvendig med en særskilt definisjon av dette i forskriften og § 2 bokstav b) oppheves.
§ 3 – Båteier og båtførers plikter
Bestemmelsen viderefører dagens § 3 med noen rent språklige endringer. Første setning sier at både båteier og båtfører har et selvstendig ansvar for å overholde bestemmelsene som er gitt i forskriften, med mindre annet følger av den enkelte bestemmelse eller sammenhengen. Andre setning fastsetter en plikt for båteier til å forvisse seg om at den som bruker båten oppfyller vilkårene for å føre den.

§ 5 – Minstealder
Bestemmelsen fastsetter en nedre aldersgrense på 16 år for fører av norsk fritidsbåt som har motor med større ytelse enn 10 hk/7,5 kW, men hvor det ellers ikke er krav til båtførerbevis. Det innebærer at førere som har fylt 16 år kan føre båter som har lengde under 8 meter med motorytelse over 10 hk/7,5 kW og inntil 25 hk/19 kW.

Dagens forskrift har krav om minstealder på 16 år også for å førere av norske fritidsbåter som kan oppnå mer enn 10 knop ved motordrift. Dette videreføres ikke i dette forslaget.

§ 7 – Kvalifikasjonskrav
Bestemmelsen regulerer de båtførerbevispliktige fritidsbåtene. Kravene for å kunne føre fritidsbåter med lengde mellom 15 og 24 meter reguleres av forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften).

Dagens forskrift gjelder for eier og fører av norske fritidsbåter med lengde under 15 meter. Når forskriftens virkeområde nå utvides til eier og fører av norske fritidsbåter med lengde inntil 24 meter, og det innføres krav til høyhastighetsbevis, kreves det endringer i § 7 om gjeldende kvalifikasjonskrav.

Dagens § 7 andre ledd om øvelseskjøring oppheves da det innføres en egen generell bestemmelse om dette i § 20.

Første ledd
Bestemmelsen er materielt sett lik som tidligere. Kravet om båtførerbevis gjelder for båter som har lengde over 8 meter, eller som har motor med større ytelse enn 25 hk/19 kW. Fordi forskriftens virkeområde er utvidet til fritidsbåter med lengde inntil 24 meter er det imidlertid tilføyd i bestemmelsen at kravet om å inneha båtførerbevis gjelder for førere av fritidsbåter *med lengde under 15 meter*.

Andre ledd
Andre ledd er likt dagens tredje ledd og unntar personer født før 1980 fra kravet om å inneha båtførerbevis.

Tredje ledd
Tredje ledd er nytt og tilføyes som følge av innføring av krav om høyhastighetsbevis. Bestemmelsen sier at det for fører av fritidsbåt som kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer i tillegg gjelder krav til høyhastighetsbevis i forskriftens kapittel IV A. At kravet om høyhastighetsbevis gjelder «i tillegg» understreker at båtføreren alltid må oppfylle vilkårene i enten første eller andre ledd. Det vil si at fører alltid må inneha båtførerbevis eller høyere kompetanse, alternativt være født før 1980, og i tillegg inneha høyhastighetsbevis dersom båten kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer.

§ 13 - Anerkjennelse av utenlandske båtførerbevis
Bestemmelsen videreføres, men andre ledd er flyttet til § 15 a.

§ 15 – Utstedelse av internasjonalt båtførersertifikat
Bestemmelsen er materielt lik dagens bestemmelse. De foreslåtte endringene kommer i all hovedsak som følge av at forskriftens virkeområde utvides til båter med lengde inntil 24 meter, og av innføring av krav til høyhastighetsbevis. § 15 første ledd bokstav b er rettet slik at det nå fremgår at statsborgere i et *nord-amerikansk land* kan få utstedt internasjonalt båtførersertifikat.

Første ledd
Det er presisert at Internasjonalt båtførersertifikat for kystnavigasjon som kan utstedes etter denne bestemmelsen gjelder for fritidsbåt med lengde under 15 meter og som maksimalt kan oppnå hastighet under 50 knop.

§ 15 a – Anerkjennelse av internasjonalt båtførersertifikat
Bestemmelsen viderefører dagens § 13 andre ledd, men flyttes til ny bestemmelse av hensyn til struktur og sammenheng i forskriften.

§ 17 a – Høyhastighetsbevis
Første ledd
Bestemmelsen stiller krav til at fører av fritidsbåter som kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer må ha høyhastighetsbevis. Avgjørende for om båtføreren må ha høyhastighetsbevis er om fritidsbåten *kan* oppnå 50 knop med den motor som er installert i eller på båten. Hvilken hastighet båten rent faktisk føres i har altså ingen betydning. Flere forhold påvirker en båts hastighet. Det vil derfor være nødvendig å lage en standardisert test for hvordan hastighet kan beregnes.

I likhet med det som gjelder for øvrige kompetansekrav som stilles til båtføreren er det båtførers ansvar å gjøre seg kjent med om båten kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer, og dermed må ha høyhastighetsbevis.

Fritidsbåt defineres i fritids- og småbåtloven § 1 nr. 2 som «enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet». Vannscooter omfattes av denne definisjonen. Av rene informasjonshensyn er det presisert i bestemmelsen at også fører av vannscooter omfattes av kravet om å ha høyhastighetsbevis.

Det presiseres at høyhastighetsbeviset ikke er et selvstendig kompetansegrunnlag for å føre fritidsbåt. Båtfører må alltid oppfylle de grunnleggende vilkårene for å føre den aktuelle fritidsbåten, enten det er båtførerbevispliktige fritidsbåter med lengde under 15 meter eller fritidsbåter med lengde 15-24 meter hvor det kreves fritidsskippersertifikat eller høyere kompetanse. Kravet om høyhastighetsbevis kommer i tillegg til dette dersom fritidsbåten kan oppnå en hastighet på 50 knop eller høyere.

Andre ledd
Det avgjørende for om det kreves høyhastighetsbevis er om båten med aktuell motorinstallasjon kan oppnå 50 knop eller mer. Fører har alltid ansvaret for å gjøre seg kjent med, og oppfylle de krav som stilles. For å forenkle håndheving vil Sjøfartsdirektoratet utarbeide nærmere retningslinjer som inneholder en oversikt over fritidsbåter som klart har makshastighet over 50 knop. Med begrepet klart menes fritidsbåter som med sikkerhet kan oppnå hastighet over 50 knop. Det er lagt inn sikkerhetsmargin for å unngå at fritidsbåter som faktisk ikke kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer blir oppført på oversikten. Oversikten vil måtte oppdateres etter hvert som det identifiseres nye modeller som ikke står oppført fra før. Det bemerkes at fører av fritidsbåt som kan oppnå 50 knop eller mer vil være underlagt kravet om høyhastighetsbevis selv om båten de fører ikke står på listen.

Det er nødvendig å etablere en standardisert test for hvordan et fartøys hastighet skal testes/vurderes slik at likebehandling står sterkt og at feilmarginene reduseres.

§ 17 b – Utstedelse av høyhastighetsbevis
Bestemmelsen oppstiller vilkårene for å få utstedt høyhastighetsbevis.

Første ledd
Grunnvilkåret er at den som skal få utstedt høyhastighetsbevis må ha fylt 18 år.
I bokstav a) stilles det videre krav om at vedkommende må oppfylle kravet til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt. Det innebærer at personer som er født 1.1.1980 eller senere må ha gyldig kompetansebevis for føring av fritidsbåt, som båtførerbevis, Internasjonalt båtførersertifikat, fritidsskippersertifikat eller høyere kompetanse. Personer som er født før 1980 er unntatt kravet om båtførerbevis og vil i utgangspunktet automatisk oppfylle kravene til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt. Dersom en person født før 1980 har tapt førerretten vil imidlertid ikke kravet til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt være oppfylt før vedkommende har bestått båtførerprøven.

Av bokstav b) følger det ellers at den som skal ha utstedt høyhastighetsbevis må gjennomføre teoretisk og praktisk høyhastighetskurs§ 17 c omhandler krav til teoretisk og praktisk høyhastighetskurs.

Andre ledd
I andre ledd fremgår det at høyhastighetsbevis utstedes med gyldighet enten for båt eller vannscooter. Dette har sammenheng med at den praktiske delen av høyhastighetskurset kan gjennomføres på enten vannscooter eller båt. Fartøytypene har til dels veldig ulike kjøreegenskaper og oppførsel i høy hastighet. Høyhastighetsbeviset utstedes derfor med gyldighet for den fartøytypen den praktiske delen av kurset er gjennomført med. Personer som ønsker å føre både båt som kan oppnå 50 knop eller mer og vannscooter som kan oppnå 50 knop eller mer må dermed gjennomføre den praktiske delen av kurset både med båt og vannscooter. Den teoretiske delen av høyhastighetskurset er likt for båt og vannscooter.

Småbåtloven § 40 gjelder vannscooter og liknende motordrevne mindre fartøy som er konstruert for å føre personer, og som etter alminnelig språkbruk ikke kan betegnes som båter. Denne bestemmelsen skiller med det vannscootere fra øvrige fritidsbåter. Samme avgrensning gjelder også i forskriften.

§ 17 c – Krav til teoretisk og praktisk kurs
Første ledd
Det fremgår av bestemmelsen at høyhastighetskurset består av en teoretisk og praktisk del. Den teoretiske delen er lik for båt og vannscooter, mens den praktiske delen er spesifikk for enten båt eller vannscooter. Det vises til kommentaren til § 17 b. om dette. Sjøfartsdirektoratet utarbeider retningslinjer for det nærmere innholdet, læringsmål, og gjennomføringen av kurset.

Andre ledd
Av andre ledd fremgår det at personer som har fylt 17 år kan gjennomføre høyhastighetskurs. Det vil si 1 år før høyhastighetsbeviset tidligst kan utstedes.

§ 17 d – Krav til kurssteder
Det følger av bestemmelsen at kurssteder som skal gjennomføre høyhastighetskurs må godkjennes av Sjøfartsdirektoratet.

Kursstedene må også etablere, gjennomføre og videreutvikle et dokumenterbart sikkerhetsstyringssystem. Sikkerhetsstyringssystemet er et verktøy for å sikre at høyhastighetsopplæringen blir gjennomført på en forsvarlig og sikker måte for deltakere og instruktører. Innholdet i sikkerhetsstyringssystemet trenger ikke nødvendigvis å være omfattende. Kravene i bestemmelsen bokstavene a) – f) angir imidlertid hva det minimum må inneholde. Det er tatt utgangspunkt i kravene som stilles i § 4 første ledd i forskrift 14. januar 2020 nr. 63 om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer. Kravene til innhold i sikkerhetsstyringssystemet for virksomheter som driver høyhastighetsopplæring er imidlertid mindre omfattende enn for 12 pax-virksomhet.

§ 17 e – Krav til instruktør
Bestemmelsen angir minimumskravene som stilles til instruktører for høyhastighetskurs.
Av bokstav a) følger det at instruktør minst må ha fritidsskippersertifikat, jfr. § 29 i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften). I bokstav b) stilles det krav til at instruktør også må ha gyldig helseerklæring for fritidsskippersertifikat som ikke er eldre enn to år. Helseerklæring for fritidsskipper er regulert i § 30 i kvalifikasjonsforskriften. § 30 i kvalifikasjonsforskriften stiller imidlertid ikke krav til helseerklæring for fritidsskipper utover i forbindelse med utstedelse av sertifikatet. Det er altså et strengere krav som stilles til instruktør for høyhastighetskurs når denne må ha slik helseerklæring som ikke er eldre enn to år.

Kravet i bokstav c) er tatt med for å sikre at instruktørene har tilstrekkelig kunnskap om sikkerhet om bord i båter. Kurset ble utarbeidet i forbindelse med innføringen av det nye dekksoffiser kl. 6-sertifikatet (D6), og er

spesielt tilpasset for mindre fartøy. Sikkerhetsopplæringskurset er også et krav for de som skal føre fartøy under 15 meter med inntil 12 passasjerer i næring, jf. § 67 i kvalifikasjonsforskriften.

I bokstav d) stilles det krav om at instruktør må ha relevant erfaring med den hurtiggående fartøytypen det undervises i. Det innebærer at instruktøren ikke bare må ha generell erfaring med å føre båt i høy hastighet, men også erfaring fra den aktuelle fartøytypen som benyttes under kurset, som f.eks. RIB, skjærgårdsjeep, vannscooter etc. Relevant erfaring kan typisk være fra stillinger i politiet, forsvaret, og operatør på hurtiggående båter i næring. Vurderingen vil nødvendigvis være skjønnsmessig, og Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide retningslinjer for denne vurderingen.

§ 17 f – Krav til konstruksjon og sikkerhetsutstyr
Bestemmelsen stiller krav til opplæringsfartøyets konstruksjon og sikkerhetsutstyr.
Innholdet i konstruksjons- og utstyrskravet er kommentert i høringsbrevet i avsnittet «Krav til opplæringsfartøy og sikkerhetsutstyr».

Bestemmelsens siste ledd setter som krav at fartøyet som benyttes til høyhastighetsopplæring skal være egnet til dette formålet. Det innebærer at fartøyets egenskaper må være slik at læringsmålene kan oppnås med det aktuelle fartøyet. Fartøyet må nødvendigvis være hurtiggående. Man har imidlertid ikke fastsatt krav til en bestemt hastighet som opplæringsfartøyet skal kunne oppnå, da det vil kunne variere mellom de ulike fartøytypenes egenskaper hvilken hastighet som vil være tilstrekkelig for å oppnå læringsmålene.

§ 17 g – Anerkjennelse av utenlandsk høyhastighetsbevis
Bestemmelsen gir grunnlag for at høyhastighetsopplæring og kompetansebevis for høyhastighet fra andre land kan bli anerkjent til bruk i Norge. Kriteriet for å kunne anerkjenne utenlandsk høyhastighetskompetanse er for det første at høyhastighetsopplæringen som gis i det aktuelle landet i det vesentligste må tilfredsstille kravene til den norske høyhastighetsopplæringen. Poenget er at kvaliteten på opplæringen og kompetansen det utenlandske kurset har gitt deltakeren må være på omtrent samme nivå som norsk høyhastighetsopplæring. Anerkjennelse av utenlandsk høyhastighetskompetanse forutsetter med andre ord at både læringsmål og gjennomføring av teori og praksis i høyhastighetsopplæringen må være relativt lik som opplæringen i Norge. Av praktiske hensyn er det også satt et ufravikelig krav om at den utenlandske høyhastighetskompetansen må være dokumentert i form av et bevis eller sertifikat som er akseptert av det aktuelle lands myndigheter.

Bestemmelsen er en kan-regel. Det betyr blant annet at utenlandske kompetansebevis for høyhastighet ikke automatisk anerkjennes til bruk i Norge. Hvis Sjøfartsdirektoratet anerkjenner et utenlandsk kompetansebevis for høyhastighet vil imidlertid alle som har slikt bevis kunne bruke dette i Norge uten å måtte søke særskilt om dette.

Som presisert under kommentarene til § 17 b) er høyhastighetsbeviset ikke et selvstendig kompetansegrunnlag for å føre fritidsbåt. Båtfører må alltid oppfylle de grunnleggende vilkårene for å føre den aktuelle fritidsbåten, enten det er båtførerbevispliktige fritidsbåter med lengde under 15 meter eller fritidsbåter med lengde 15-24 meter hvor det kreves fritidsskippersertifikat eller høyere kompetanse. Kravet om høyhastighetsbevis gjelder i tillegg til grunnkompetansen for fritidsbåter som kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer. Dette betyr også at et utenlandsk kompetansebevis for båtførere som gjelder uten begrensninger på hvilken hastighet båten kan oppnå (slik tilfellet er for det norske båtførerbeviset pr. i dag) ikke uten videre kvalifiserer til å få dette anerkjent som høyhastighetsbevis i Norge. Avgjørende for om utenlandsk høyhastighetskompetanse kan anerkjennes i Norge er om det konkret er gitt opplæring og kompetanse i høyhastighetskjøring som i det vesentligste samsvarer med norsk høyhastighetsopplæring.

Andre begrensninger som følger av denne forskriften og øvrig regelverk for fritidsbåter gjelder selvsagt også for utenlandsk høyhastighetskompetanse som blir anerkjent i Norge.

§ 17 h – Kvalitetssystem
Alle kurssteder som tilbyr kurs og opplæring etter denne forskriften og som skal godkjennes av Sjøfartsdirektoratet skal ha et kvalitetssystem. Bestemmelsen er gitt for å bidra til at kurssteder holder tilstrekkelig sikkerhets- og kvalitetsmessig standard. Kravene til kvalitetssystemets innhold er hentet fra § 14 i forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk (kvalifikasjonsforskriften). Bestemmelsen vil gjelde for kurssteder til høyhastighetsbevis og tilbydere av praktisk prøve for Internasjonalt båtførersertifikat.

§ 18 – Båtførerregistre
Bestemmelsen endrer og presiserer dagens § 18 om båtførerregister. Endringene kommer som følge av at det nå finnes flere typer kompetansebevis og derfor kan være behov for flere registre. Øvrige endringer er gjort for at bestemmelsen skal være i tråd med gjeldende personvernlovgivning.

§ 19 – Øvelseskjøring
Regler for øvelseskjøring er regulert i dagens forskrifts § 7 annet ledd. Nevnte bestemmelse gjelder kun øvelseskjøring med båtførerbevispliktige fritidsbåter. Ved innføring av krav til flere typer kompetansebevis er regler for øvelseskjøring nå inntatt i en egen bestemmelse.

Første ledd angir hovedregelen for når øvelseskjøring kan finne sted. Kravet er at lærer eller ledsager lovlig må kunne føre den fritidsbåten det øvelseskjøres i, men et minimumskrav er likevel at lærer eller ledsager må oppfylle kravet til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt. Minimumskravet om at lærer eller ledsager må oppfylle kravet til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt betyr at personer som er fylt 16 år og som i kraft av sin alder har rett til å føre fritidsbåter med lengde under 8 meter og inntil 25 hk ikke kan være lærer eller ledsager under øvelseskjøring med mindre de har båtførerbevis.

Av andre ledd følger det at lærer eller ledsager anses som fører av båten det øvelseskjøres i.

Tredje ledd har en begrensning om at øvelseskjøring kun kan foretas i forsvarlig hastighet og under forsvarlige vær- og trafikkforhold. Det er ikke satt spesifikke krav om f.eks. minstealder e.l. for den som skal øvelseskjøre, slik at f.eks. også små barn i utgangspunktet har anledning til å øvelseskjøre i medhold av denne bestemmelsen. Begrensningen i tredje ledd om hva som er forsvarlige forhold vil derfor også variere alt etter hvem som øvelseskjører. Desto lavere kompetanse den som øvelseskjører har desto strengere krav vil det stilles til hva som er forsvarlig hastighet og trafikkforhold.

Fjerde ledd har den begrensning at personer som har sperrefrist for erverv av førerrett, eller som har tapt eller fått førerretten tilbakekalt, eller som har fått midlertidig tilbakekalt retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt ikke kan øvelseskjøre så lenge sperrefristen, tapet eller tilbakekallet gjelder. Dette er tilsvarende det som gjelder for øvelseskjøring med kjøretøy på veg. Begrunnelsen er først og fremst hensynet til sikkerheten til sjøs. Personene dette gjelder har enten begått alvorlige lovbrudd som f.eks. promillekjøring, eller er av andre grunner vurdert uskikket til å føre båt, og bør da heller ikke ha adgang til å øvelseskjøre så lenge sperrefristen, tapet eller tilbakekallet gjelder.

§ 20 – Krav til å kunne fremlegge gyldig kompetansebevis
Bestemmelsen er innholdsmessig lik som dagens § 8, men med den generelle betegnelsen «kompetansebevis» nå som det innføres flere typer kompetansekrav. I og med innføring av nye kompetansekrav gjelder bestemmelsen generelt og er flyttet til kapittel V.

§ 21 – Digitalt bevis
Bestemmelsen gir adgang til å utstede digitale kompetansebevis enten alene eller i tillegg til fysiske bevis. Pr. i dag har man imidlertid ikke systemer/verktøy til digital utstedelse. Tatt i betraktning den digitale utviklingen

ellers i samfunnet antas det imidlertid å være både nødvendig og ønskelig å kunne utstede digitale bevis i relativt nær fremtid, og man har da hjemmel til dette i bestemmelsen her.

§ 22 – Kontrollmyndighet
Bestemmelsen angir at det er politiet som kontrollerer om de krav som stilles til eiere og førere av fritidsbåter er oppfylt.

§ 23 – Gebyr
Bestemmelsen viderefører dagens § 19. Høyhastighetsbevis er tilføyd for å ha hjemmel til å kunne kreve gebyr ved utstedelse.

§ 24 – Straff
Bestemmelsen viderefører dagens § 20, men slik at den nå også omfatter høyhastighetsbevis.

Kommentar til forskrift om endring av forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk:

§ 29 (2) – Fritidsskippersertifikat
Det er tilføyd i bestemmelsen at det også gjelder krav om høyhastighetsbevis for fører av fritidsbåter hvor det er krav om fritidsskippersertifikat dersom båten kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer.

2.7. Administrative og økonomiske konsekvenser

Som en del av Sjøfartsdirektoratets utredning har Menon Economics utført en samfunnsøkonomisk analyse av forslaget om å innføre et høyhastighetsbevis på fritidsbåt. I analysen har de sett på to tiltaksalternativer:

- Tiltaksalternativ 1: Teoretisk og praktisk del, hvor den teoretiske delen gjennomføres ved ordinær klasseromsundervisning

- Tiltaksalternativ 2: Teoretisk og praktisk del, hvor den teoretiske delen gjennomføres som et nettkurs

I utredningen anbefalte Sjøfartsdirektoratet tiltaksalternativ 2, noe som Nærings- og fiskeridepartementet også har sluttet seg til. Tiltaksalternativ 2 ligger derfor til grunn for forslaget.

Antall personer som velger å ta kurset er en sentral forutsetning for den samfunnsøkonomiske analysen, men er beheftet med stor usikkerhet. I analysen opereres det derfor med tre anslag (lavt, middels og høyt) for hvor mange av dagens førere som vil ta kurset som leder til høyhastighetsbevis. Anslagene er satt av Menon og representerer eksempelanslag med begrunnelser. Forutsetningene for de tre anslagene er oppsummert i tabell B nedenfor. I tillegg kommer forutsetninger om årlig netto tilvekst av førere som tar kurset.

Tabell B Forutsatt respons for ulike grupper av dagens førere av hurtiggående fartøy

	Lavt anslag	Middels anslag	Høyt anslag
Antall førere før kurs	11 300	16 000	21 300
Antall førere som ikke tar kurs	≈3 200	≈3 600	≈3 100
Antall førere som tar kurs	**≈8 100**	**≈12 400**	**≈18 200**

Kilde: Menon Economics

Menon har i sin analyse anslått at den samlede neddiskonterte samfunnsøkonomiske kostnaden vil ligge mellom 98,9 og 259 millioner kroner for tiltaksalternativ 2. Ved middels anslag (se tabell B) av antall personer

som vil ta høyhastighetsbevis, er kostnaden estimert til 165,8 millioner kroner. Disse kostnadene skal i all hovedsak bæres av kursdeltakerne gjennom reisekostnader, tidsbruk og kursavgift. Detaljene i utregningen kan ses i tabell C nedenfor.

Tabell C Samfunnsøkonomiske prissatte kostnader av å innføre høyhastighetskurs for førere av fartøy som kan oppnå hastigheter over 50 knop, nåverdi i 2020 i millioner 2020-kroner

	Tiltaksalternativ 1 – Teoretisk kurs i klasserom			Tiltaksalternativ 2 – Teoretisk kurs på nett		
	Lavt	Middels	Høyt	Lavt	Middels	Høyt
Etableringskostnad	5,5	8,2	11,2	9,0	11,5	14,2
Driftskostnader/kursavgift	42,3	72,9	116,1	42,3	72,9	116,1
Reise-, tid- og losjikostnader	50,2	86,5	137,7	46,6	80,2	127,7
Skattefinansieringskostnader	0,2	0,2	0,2	1,0	1,0	1,0
Prissatte kostnader	**98,2**	**167,9**	**265,2**	**98,9**	**165,8**	**259,0**
Prissatte kostnader per år*	**12,1**	**20,7**	**32,7**	**12,2**	**20,4**	**31,9**

**Annuitet. Kilde: Menon Economics*

Hovedformålet med å innføre høyhastighetsbevis vil være å gi førerne av fartøy som kan gå i hastigheter over 50 knop økt kunnskap og bedre holdninger, slik at de gjør kloke valg når de er ute og kjører. Menon mener det er grunn til å forvente at disse virkningene reduserer ulykkesrisikoen, men det er krevende å begrunne et anslag på hvor mye. Menon har i analysen beregnet at tiltaket må bidra til å spare 1-2 liv annethvert år for at tiltaket skal være lønnsomt.

2.7.1. Konsekvenser for privatpersoner

Menon har beregnet at kursavgiften pr. deltaker ved tiltaksalternativ 2 vil ligge på 3 500 kroner. Detaljene i denne utregningen kan ses i tabell A nedenfor:

Tabell A Driftskostnader per deltaker, i 2020-kroner*

	Tiltaks-alternativ 1	Tiltaks-alternativ 2
Teoretisk del ved fysisk undervisning (leie av instruktør og lokaler)	300	0
Teoretisk del ved nettundervisning (support og testleder til eksamen)	0	300
Praktisk del (leie av instruktør, lokaler og fartøy)	2 900	2 900
Kursbevis/førerkort (produksjon og utsendelse)	300	300
Samlet driftskostnad per deltaker / kursavgift	**3 500**	**3 500**

**Antall kursdeltakere varierer mellom 8 100 og 18 200, se neste avsnitt. Kilde: Menon Economics*

Sjøfartsdirektoratet mener det bør være et gebyr for å få utstedt høyhastighetsbeviset, slik det er for båtførerbevis, ICC og fritidsskippersertifikat i dag. Et slikt gebyr er lagt til i kursavgiften i tabell A over. Dette er kun et estimat og gebyrets størrelse er ikke blitt fastsatt enda.

Menon har beregnet at de samlede privatøkonomiske kostandene pr. deltaker til å bli ca. 6 000 kroner for tiltaksalternativ 2. Her er, i tillegg til kursavgift, reisekostnader og kurstid medregnet. Se detaljer i tabell 7.5 nedenfor. Det er foreslått at høyhastighetsbeviset skal utstedes med førerrettigheter på enten båt eller

vannscooter. For de som ønsker begge førerrettighetene blir kursavgiften høyere på grunn av at det må gjennomføres to praktiske deler.

Tabell 7.5 Samlede privatøkonomiske kostnader per kursdeltaker, i 2020-kroner

	Tiltaksalternativ 1	Tiltaksalternativ 2
Reisekostnader	880	470
Kurstid	2 000	2 000
Kursavgift	3 500	3 500
Samlet driftskostnad per deltaker / kursavgift	**≈6 400**	**≈6 000**

Kilde: Menon Economics

Ved innføring av høyhastighetsbevis vil personer som i dag eller i fremtiden er førere av fartøy som kan oppnå hastigheter over 50 knop, men som velger å ikke ta kurset, få begrenset sin mulighet til å utøve aktiviteten. Deres nyttetap kan i beste fall være null, ved at de får den samme nytten gjennom å utøve andre alternative aktiviteter. I verste fall vil deres nyttetap være tilnærmet lik deres kostnad ved å ta kurset, som i gjennomsnitt er anslått til å være lik 6 000 kroner. Hvis nyttetapet var høyere enn 6 000 kroner er det rimelig å anta at de velger å ta kurset, slik at det ikke ville vært et nyttetap.

Den samfunnsøkonomiske analysen påpeker at innføring av høyhastighetsbevis kan påvirke opplevd trygghetsfølelse for de som benytter sjøen, samt at det kan bidra til mindre støy og forstyrrelser for de som benytter sjøen og friluftsområdene rundt.

2.7.2. Konsekvenser for myndigheter

Menon har i sin samfunnsøkonomiske analyse beregnet at den samlede samfunnsøkonomiske kostnaden er 165,8 millioner kroner for tiltaksalternativ 2 ved middels anslag (se tabell B og C). Disse kostnadene bæres i all hovedsak av kursdeltakerne gjennom reisekostnader, tidsbruk og kursavgift. Kursavgiften skal i prinsippet dekke kostnadene ved å drifte kursene (se figur 11.1).

Figur 11.1 Fordeling av kostnader for de to tiltaksalternativene, nåverdi i 2020 i millioner 2020-kroner



Kilde: Menon Economics

Storsamfunnet må imidlertid ta kostnaden med å etablere kurset. Dette vil innebære utarbeidelse av selve høyhastighetskurset, skolering av instruktører og skattefinansieringskostnader.

Kostnaden med å skolere instruktører vil tilfalle kursnæringen, men slik kompetansekravene for instruktører er foreslått, vil dette innebære at det allerede finnes personell som innehar nødvendig kompetanse. Resterende etableringskostnader vil tilfalle Sjøfartsdirektoratet. Dette er kostander knyttet til utarbeidelse av høyhastighetskurs (læreplan, kursveiledere, retningslinjer, eksamensoppgaver osv.), utarbeidelse av e-læringsmodul og skattefinansieringskostnader. Menon har estimert at kostnaden med å utarbeide kurs vil ligge på 1,3 millioner kroner, kostnaden med å utarbeide e-læringsmodul vil bli 3-5 millioner kroner og at skattefinanseringskostnaden vil bli 1 million kroner (med forutsetning at e-læringskostnaden vil bli lik 4,1 mill.).

Kostnader knyttet til administreringen av høyhastighetsbevis vil også tilfalle Sjøfartsdirektoratet. Dette vil blant annet inkludere saksbehandling, klagebehandling, drift av register, godkjenning av kursholdere og eventuelle kostnader knyttet til utvikling av digitale bevis. Om dette arbeidet skal utføres av private aktører eller Sjøfartsdirektoratet selv, er ikke avklart.

Sammen med innføring av nye kompetansekrav følger det med en del informasjonsarbeid. Dette for å sikre at kravet om høyhastighetsbevis blir allment kjent. Kostnader knyttet til dette vil tilfalle Sjøfartsdirektoratet.

Kontroll av det nye regelverket vil medføre både økonomiske og administrative konsekvenser for myndighetene. I dag er det politiet som kontrollerer og håndhever kompetansekrav for fører av fritidsbåt, og høyhastighetsbevis vil bli en del av denne kontrollvirksomheten.

Nytten av tiltaket vil i all hovedsak tilfalle samfunnet som helhet gjennom redusert ulykkesrisiko og økt opplevd trygghet på sjøen. Hvis tiltaket bidrar til redusert antall ulykker, omkomne og skadde vil deler av nyttevirkningene tilfalle det offentlige og frivillig sektor gjennom redusert antall redningsaksjoner, etterforskning og ressursbruk i domstolene.

2.7.3. Konsekvenser for næringen

Som en del av Sjøfartsdirektoratets utredningen har Safetec estimert at den årlige tilveksten av fritidsbåter som kan gå 50 knop eller mer er på 400-500 vannscootere og 20-300 motorbåter. Innføring av høyhastighetsbevis vil kunne medføre at denne tilveksten reduseres. Dette fordi fremtidige førere av fritidsbåt som kan gå 50 knop eller mer kan velge å ikke ta høyhastighetsbeviset, og dermed ikke har lov til å føre slike båter. Dette kan få konsekvenser for de som produserer og selger de raskeste fritidsbåtene i form av redusert etterspørsel etter slike båter. Her har vannscootere den fordelen at farten kan bli justert ned elektronisk på allerede produserte scootere.

I den samfunnsøkonomiske analysen påpeker Menon at krav om høyhastighetsbevis vil øke barrierene for å leie og låne et høyhastighetsfartøy. Det er naturlig at leie- og lånemarkedene av slike typer fartøy reduseres. I leiemarkedet vil det bli vanskeligere å leie ut fartøy som kan oppnå hastigheter over 50 knop. Det kan løses ved at det settes inn fartssperre på fartøyene (gjelder særlig vannscootere), eller at fartøyene byttes ut til fartøy med lavere makshastigheter. Det kan uansett bidra til redusert etterspørsel og negative virkninger for næringslivet. Omfanget av denne effekten er usikker, i beste fall neglisjerbar og i verste fall avgjørende om leiemarkedene vil bestå.

3. Forslag til forskrift om sikkerhetsutstyr i fritidsbåter

3.1. Bakgrunnen for forslaget

Sjøfartsdirektoratet fikk i oktober 2019 i oppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) å vurdere å innføre et krav om og bruk av dødmannsknapp eller annen automatisk nødstoppmekanisme. Oppdraget var en del av oppfølgingen av Meld. St. 30 (2018– 2019) Samhandling for betre sjøtryggleik (sjøsikkerhetsmeldingen). Innstillingen til Stortinget fra næringskomiteen om Samhandling for betre sjøtryggleik (Innst. 203 S 2019–2020) ble vedtatt 21. mars 2020.

Utredning om automatisk nødstopp for fritidsfartøy ble overlevert til NFD 1. juli 2020. På bakgrunn av denne rapporten fikk Sjøfartsdirektoratet 18. november 2020 i oppdrag å utarbeide forslag til regelverk om bruk av automatisk nødstopp.

Utarbeidelse av forskrift hvor krav til bruk av automatisk nødstopp er regulert krever endring av lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven) slik at det er hjemmel for å kunne påby å bruke automatisk nødstopp. Forutsetningen for at foreslått forskrift i denne høringen skal kunne tre i kraft er derfor at fritids- og småbåtloven endres.

Sjøfartsdirektoratet foreslår, under forutsetning at det blir vedtatt lovhjemmel, at de nærmere kravene til bruk av automatisk nødstopp reguleres i en ny forskrift om sikkerhetsutstyr i fritidsbåter. For at forskriften skal bli mer brukervennlig forslår vi at bestemmelsene som er plassert i forskrift 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy flyttes til den nye forskriften om sikkerhetsutstyr.

Det er i gjeldende regelverk ikke krav til å bruke automatisk nødstopp (dødmannsknapp). Regelverket om CE-merking av fritidsfartøy regulerer krav til installasjon av dødmannsknapp i fritidsfartøy som skal settes på markedet for første gang. Dette er regulert i forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv. (fritidsbåtforskriften). Krav til CE-merking av fritidsfartøy har vært gjeldende siden 16. juni 1998. Men kravet om nødstoppmekanisme for fritidsfartøy som er CE-merket ble innført på et senere tidspunkt. Kravet retter seg mot produsenten, og utstyret må være installert før produktet kan gjøres tilgjengelig på EØS-markedet for første gang. Dette vil typisk være nye båter som selges hos forhandler.

I forskriftens vedlegg 1 del A punkt 5.1.5 er det krav til at vannscootere enten skal være utrustet med en anordning som automatisk stopper framdriftsmotoren, eller som medfører at hastigheten senkes og at vannscooteren fortsetter i sirkelbane dersom føreren forlater fartøyet med vilje under seilasen eller faller av. Kravet retter seg mot produsent av vannscooter, og ble gjort gjeldende fra og med 1. januar 2006.

I forskriftens vedlegg 1 del A punkt 5.1.6 er det krav til at utenbordsmotorer med styrehåndtak skal være utstyrt med en nødstoppmekanisme som kan forbindes til fører av fritidsfartøy eller vannscooter. Kravet retter seg mot produsent av utenbordsmotor, og ble gjort gjeldende fra og med 18. januar 2017.

Vannscootere eller utenbordsmotorer som er satt på markedet før de nevnte datoer har ikke krav til nødstoppmekanisme. Fritidsfartøy som ble satt på markedet før 16. juni 1998 har ikke krav til CE-merking. Det er ingen konstruksjonskrav for disse fartøyene, og de omfattes ikke av regelverket for CE-merking av fritidsfartøy.

Det er et felles mål at tallet på ulykker ved bruk av fritidsbåter skal reduseres. I Nasjonal transportplan (2018–2029) har regjeringen formulert en visjon om at det ikke skal skje ulykker med drepte eller hardt skadde i

transportsektoren. Regjeringen vil i tråd med denne nullvisjonen arbeide for å redusere risikoen ved bruk av fritidsbåter.

Kantring og fall over bord er de ulykkestypene med fritidsbåt som står for flest omkomne. De fleste ulykkene med omkomne skjer med motorbåt. Statens havarikommisjon for transport (SHT) sin kartlegging av fritidsbåtulykker viser at halvparten av de 24 omkomne i 2018 druknet etter at båten kantret eller etter fall over bord. I 2019 omkom 17 personer etter fall over bord fra motorbåt. Historisk viser havarikommisjonen sin undersøkelse at to av tre omkomme har omkommet i ulykker med kantring og fall over bord.

Mange båter og motorer er utstyrt med dødmannsknapp, men det er trolig mange båtførere som ikke fester dødmannsknappen på seg. Et påbud om bruk av dødmannsknapp kan være et fornuftig krav som hindrer «løpske» båter dersom fører faller over bord eller faller fra styreposisjon om bord.

Krav til å ha flyteutstyr til alle om bord i fritidsbåter er regulert i § 23 første ledd i lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven). Hjemmel for å gi forskrift om rednings- og flyteutstyr er gitt i § 23 andre ledd. Forslaget til forskrift om sikkerhetsutstyr i fritidsbåter viderefører kravene som er fastsatt i forskrift 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy. Det imidlertid nødvendig å revidere og forenkle forskriften for at den skal være oppdatert i forhold til regelverket om godkjenning av flyteutstyr.

3.2. Nærmere om forslaget

3.2.1. Automatisk nødstopp

Lov om fritids- og småbåter har ikke hjemmel for å kunne påby bruk av automatisk nødstopp. Forslaget forutsetter at hjemmel kommer på plass, og det er naturlig at hjemmelen plasseres i fritids- og småbåtloven. Sjøfartsdirektoratet foreslår at det skal være krav til å bruke automatisk nødstopp ved føring av fritidsfartøy med motor som fremdrift når dødmannsknapp er installert. Kravet gjelder kun når utendørs styreposisjon benyttes ved hastighet over 15 knop. Det er videre foreslått at eieren skal påse at automatisk nødstopp på utendørs styreposisjon som er installert av båtens eller motorens produsent eller forhandler er tilgjengelig og funksjonell. Tilgjengelig og funksjonell betyr at utstyret skal vedlikeholdes og ikke kan fjernes. Dette kravet gjelder også når produsent eller forhandler har installert automatisk nødstopp i fritidsbåt som i utgangspunktet ikke har krav til å ha slikt utstyr installert.

Sjøfartsdirektoratet foreslår at kravet skal gjelde ved hastighet over 15 knop. Statistikken viser at det årlig skjer ulykker hvor manglende bruk av dødmannsknapp har ført til at båten har beveget seg ukontrollert med fare for både fører og omgivelsene. Sjøfartsdirektoratet er av den klare oppfatning at automatisk nødstopp alltid bør brukes ved føring av båter som har slikt utstyr tilgjengelig. Uavhengig av hastighet er det behov for at fartøyet stopper slik at det er mulig å komme om bord igjen dersom fører faller over bord. Det kan imidlertid være situasjoner hvor det ikke er praktisk å benytte tradisjonell dødmannsknapp (snor). I sakte hastighet utføres det ofte oppgaver som krever litt bevegelsesfrihet for fører, og det kan derfor være upraktisk for fører å bruke dødmannsknapp hele tiden.

Fartøy uten fører har større skadepotensial jo høyere hastigheten er. Det er viktig å hindre at båten treffer båtfører som har falt over bord, andre personer eller gjenstander.

Etter en helhetsvurdering har Sjøfartsdirektoratet kommet til at krav til bruk av dødmannsknapp rettes mot båter som føres over 15 knop. Som nevnt mener direktoratet at automatisk nødstopp alltid bør brukes ved føring av båten, også i hastighet under 15 knop. Det vil derfor være viktig å følge opp en eventuell regulering med holdningsskapende arbeid som signaliserer dette. Ved å rette kravet mot fartøy i hastighet over 15 knop

vil man hovedsakelig regulere situasjoner hvor fører ikke bør forlate styreposisjon. I høyere fart er det en forutsetning for sikker navigasjon at føreren til enhver tid er ved båtens styreposisjon.

Konsekvensen av å sette grensen over 15 knop vil være at nærmere halvparten av motorbåtene er unntatt fra krav om at fører må bruke dødmannsknapp. Krav til bruk av automatisk nødstoppmekanisme hvor båten føres med hastighet over 15 knop vil omfatte planende fartøy og større fritidsfartøy med kraftige motorer. Generelt vil små åpne fritidsbåter som ikke planer dermed ikke være omfattet selv om de er utstyrt med utenbordsmotor med styrehåndtak hvor nødstoppmekanisme skal være installert.

Påbud om bruk av automatisk nødstopp knyttes til risikoen for at føreren kan falle over bord. Kravet er derfor foreslått å kun gjelde når båten føres fra utendørs styreposisjon.

3.2.2. Flyteutstyr

Fritids- og småbåtloven § 23 krever at alle fritidsbåter under seilas skal være utstyrt med egnet rednings- og flyteutstyr til alle om bord. Forskrift om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy regulerer plassering og godkjenning av flyteutstyr. Sjøfartsdirektoratet foreslår at denne forskriften oppheves, og at kravene videreføres i ny foreslått forskrift. Krav til flyteutstyr i gjeldene forskrift er foreldet. Sjøfartsdirektoratet godkjenner ikke flyteutstyr. CE-merking av flyteutstyr er regulert i forskrift 22. juni 2018 nr. 1019 om produksjon, utforming og produksjon av personlig verneutstyr (PVU). Tilsynsansvaret er lagt til Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB). Rattmerking av flyteutstyr er regulert i forskrift 30. august 2016 nr. 1042 om skipsutstyr. Denne forskriften er det Sjøfartsdirektoratet som har tilsyn med. Vi har derfor foreslått at kravene til godkjenning av flyteutstyr skal vise til disse forskriftene.

3.3. Sanksjoner

Fritids- og småbåtloven § 26 første ledd sier at «Kongen utpeker en offentlig myndighet som skal påse at bestemmelser gitt i eller i medhold av kapitlet her blir overholdt». I forslagets § 6 er det foreslått at politiet har myndighet til å kontrollere at kravene i forskriften blir overholdt.

Straffebestemmelsen viser til § 28 i fritids- og småbåtloven. Bestemmelsen sier at den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av kapittel 3 straffes med bøter. Brudd på kravene i foreslått forskrift kan derfor i utgangspunktet straffes med bøter. Forskrift 15. juni 2001 nr. 634 om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker har hjemmel for å bøtelegge ved forenklet forelegg manglende rednings- og flyteutstyr ved bruk av fritidsbåter. Forskriften om forenklet forelegg må endres for at forenklet forelegg skal kunne brukes for manglende bruk av dødmannsknapp. Uten en slik hjemmel er det bøter i henhold til fritids- og småbåtloven § 28 som må benyttes ved manglende bruk av dødmannsknapp.

3.4. Kommentarer til bestemmelsene

§ 1 første ledd – Virkeområdet

Forskriften er hjemlet lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven). Lovens § 1 nr. 2 definerer fritidsbåt som «enhver flytende innretning som er beregnet på og i stand til å bevege seg på vann med en største lengde på inntil 24 meter, og som brukes utenfor næringsvirksomhet». Forskriften skal gjelde for både norske og utenlandske fritidsbåter under 24 meter. Utenlandske fritidsbåter må ha det samme sikkerhetsutstyret som kreves for norske fritidsbåter.

Geografisk gjelder forskriften i norsk territorialfarvann. Forskriften gjelder også i Norges territorialfarvann ved Svalbard og Jan Mayen. 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.

§ 1 andre ledd - Virkeområdet

Båter som benyttes til organisert trenings- og konkurransekjøring i regi av idrettsorganisasjon registrert i Norges idrettsforbund er unntatt fra forskriften. Det er en forutsetning at sikkerhetsbestemmelser fastsatt av den respektive idrettsorganisasjonen følges.

§ 2 – Ansvar

Bestemmelsen regulerer hvem som har ansvar for at kravene i forskriften overholdes. Lov om fritids- og småbåter § 27 sier at båteier og båtfører har ansvar for å overholde bestemmelsene. Forskriften har derfor samme ansvarssubjekter som loven.

§ 3 første ledd - Flyteutstyr ombord

Flyteutstyret om bord skal være lett tilgjengelig. Det vil si at flyteutstyret raskt skal kunne tas i bruk ved behov.

§ 3 andre ledd - Flyteutstyr ombord

Med egnet flyteutstyr menes redningsvest, flytevest, flyteplagg, oppstigningsvest eller annet utstyr som er beregnet til å holde en person flytende. Flyteutstyret skal enten være CE-merket eller rattmerket som flyteutstyr.

§ 4 første ledd – Automatisk nødstopp

Kravet om å bruke automatisk nødstopp gjelder når fritidsbåten navigeres i hastighet over 15 knop. Ved lavere hastigheter og når båten ligger i ro ved for eksempel fiske, er det ikke krav om å bruke automatisk nødstopp. Automatisk nødstopp benevnes ofte dødmannsknapp, og kan være en fysisk eller trådløs innretning som stopper motoren når koblingen blir brutt.

§ 4 andre ledd – Automatisk nødstopp

Eieren er ansvarlig for at nødstoppmekanisme som er montert utendørs av båtens eller motorens produsent fungerer. Utstyr som eieren selv monterer omfattes ikke av dette kravet.

§ 5 – Kontrollmyndighet

Politiet har myndighet til å kontrollere om pålagt sikkerutstyr er ombord eller blir brukt i henhold til forskriften.

§ 6 – Dispensasjon

Sjøfartsdirektoratet kan i spesielle tilfeller gi dispensasjon fra kravene. Dette må vurderes konkret i de hvert tilfelle. Det skal generelt ikke gis permanent dispensjon, men kun i en tidsbegrenset periode.

§ 7 – Straff

Bestemmelsen viser til fritids- og småbåtloven § 28 som gir adgang til å straffe med bøter den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelsene i forskriften. Forskrift om forenklet forelegg i fritids- og småbåtsaker gir

hjemmel til å bøtelegge ved forenklet forelegg manglende rednings- og flyteutstyr under bruk av fritids- og småbåter.

§ 8 – Ikrafttredelse

Forskrift 8. mai 1995 nr. 409 om flyteutstyr om bord på fritidsfartøy oppheves når foreslått forskrift trer i kraft.

3.5. Administrative og økonomiske konsekvenser

Det er usikkert hvor mange fritidsbåter som vil bli omfattet av krav til å bruke automatisk nødstopp. Ifølge Båtlivsundersøkelsen 2018 finnes det totalt 573 381 motorbåter. Anslagsvis finnes det 280 000 motorbåter som har dødmannsknapp installert. Krav om å benytte dødmannsknapp ved hastighet over 15 knop vil redusere antall motorbåter hvor det vil være krav til å benytte dødmannsknapp.

Innføring av krav til å bruke automatisk nødstoppmekanisme ved føring av fritidsbåt med motor som framdrift hvor dødmannsknapp er installert vil ikke ha økonomiske konsekvenser for bruker. Det vil få administrative konsekvenser for det offentlige ved at kontroll av båtfører må utføres av politiet. Vi antar at strengere krav vil medføre både administrative og økonomiske konsekvenser for politiet for å kunne følge opp at reglene blir overholdt.

I Finansdepartementets rundskriv R-109/14 er verdien av et statistisk liv (VSL) satt til 30 millioner 2012-kroner. Dette tallet skal realprisjusteres i henhold til utviklingen i brutto nasjonalprodukt (BNP) per innbygger. VSL i 2020-kroner er beregnet til rundt 34 millioner.

Det antas at krav til automatisk nødstopp kan redusere antall dødsulykker. Nytteeffekten vurderes derfor til å være høyere enn totalkostnaden.

Krav til godkjent flyteutstyr vil ikke medføre ytterligere konsekvenser i forhold til gjeldende regelverk.

Med hilsen

Lars Alvestad	Bjørn E. Pedersen
fungerende sjøfartsdirektør	avdelingsdirektør

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

Vedlegg

1 Forslag forskrift høyhastighetsbevis
2 Læringsmål høyhastighetsbevis
3 Forslag forskrift automatisk nødstopp
4 Høringsliste høyhastighetsbevis og automatisk nødstopp