

Høyringsmatrise

Nr.	Dok.nr	§ i høyringsbrev	Høyringsinstans	Høyringsinnspel (utdrag)	Sjøfartsdirektoratet si vurdering
1	2019/95240-45	Generelt	Advokatforeningen	Advokatforeningen legger til grunn at vedtakelsen av egen forskrift som nevnt innebærer en vesentlig forenkling av regelverket på området, som er ønsket av næringen, og at Sjøfartsdirektoratets faglige vurderinger ligger til grunn for utformingen av de nye reglene. Advokatforeningen støtter forslaget og har ikke merknader utover det.	t.o.
2	-55	Generelt/ 4 5	Agder fylkeskommune	<p>Vi mener at skoler og leirskoler bør komme inn under samme kategori som lag og foreninger. Jamfør innledningen i kapittel 1. Skoler og leirskoler har alltid fulgt kravet som stilles til maritim kompetanse. Dette sikres i tillegg gjennom regelverket for leirskoleopplæring og kravet til kommunalt ansatt undervisningspersonale. Jfr. Opplæringsloven §10-3.</p> <p>Skoler og leirskoler har en risikoanalyse av alle aktiviteter. I det ligger også et sikkerhetsstyringssystem, som er en viktig del i trygg ferdsel og forebygging av ulykker.</p> <p>Skoler og leirskolene har faste rutiner for orientering om sikkerhet før hver avgang.</p> <p>Ved bruk av skolens og leirskolens båter har alltid lærerne med seg komplette elevlister, med navn og telefonnummer til foresatte. Det er god kontroll på både antall og personalia.</p>	<p>Vert ikkje tatt til fylgje. Forskjellen mellom skule og fritid er omtala i høyringsbrevet. Dersom skulane allereie oppfyller kompetansekravet er det ikkje noko problem å fylgje forskrifta her.</p> <p>Dersom skulane og leirskulane allereie oppfyller kravet er det uproblematisk å ha det som krav i denne forskrifta. Tryggleiksstyring står sentralt i ssl, og det er naturleg å ha med ein eigen paragraf som spesifiserer kva nivå tryggleiksstyringssystemet må ha. Vi gjer merksam på at forslaget legg til grunn eit svært forenkla tryggleiksstyringssystem.</p> <p>Dersom skulane og leirskulane allereie oppfyller kravet er det uproblematisk å ha det som krav i denne forskrifta.</p> <p>Det er viktig at listene skal vere tilgjengelege for ein person som ikkje er</p>

		7	<p>Forslag til endring: CE-godkjente fartøy eller fartøy med høyere klassifisering. For fartøy som er CE-godkjente eller har høyere klassifisering i samsvar med forskrift 15. januar 2016 nr. 35 om produksjon og omsetning av fritidsfartøy og vannscootere mv., gjelder ikke §§ 9-17. Avgrensingene som følger av CE-merkinga i henhold til fartøyet sin konstruksjonskategori og antall personer fartøyet er konstruert for, skal ikke overskrides.</p>	<p>om bord. Dette for å sikre at informasjonen er tilgjengelig sjølv om ein ikkje oppnår kontakt med fartøyet.</p> <p>Det er alltid mogleg å bruka ein standard som er høgare enn kravet i forskrifta. Sjå eksempelvis ordlyden i § 8 første ledd.</p>
		10-12	<p>Paragrafene sikrer på en god måte at man opererer med fartøy som har nødvendig stabilitet.</p>	<p>t.o.</p>
		13-16	<p>Paragrafene sikrer på en god måte at det sørges for at fartøyet opereres med nødvendige brannforebyggende tiltak og har rutiner for håndtering av brann inkludert brannvarsling.</p>	<p>t.o.</p>
		17	<p>Her kan man med fordel reformulere til: «<i>Redningsvestane skal være CE godkjende</i>». Begrunnelse: Redningsvester iht ISO 12402-4 er mindre egnet for aktivitet og bevegelighet. Vi mener at CE-godkjente flytevester ivaretar den nødvendige sikkerheten for elevene som forskriften er ment å virke for. Termiske drakter er fullt mulig å ha i beredskap om bord i båten</p>	<p>ISO 12402-4 er den lågaste standarden for <i>redningsvestar</i>. <i>Flytevestar</i> har heilt andre eigenskapar og er m.a. ikkje eigna for personar som ikkje kan symje. Vert ikkje tatt til fylgje.</p>
		18	<p>Vi forslår følgende tilpasninger/omformuleringer:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fartøyet skal ha 1-2 redningsflåter avhengig av fartsområdet. Redningsflåtene skal hver for seg ha kapasitet til alle om bord. Redningsflåtene skal være CE-godkjente i samsvar med ISO 9650-1. • Fartøy som opererer i fartsområde 3 eller mer, skal det være krav om 2 redningsflåter. 	<p>Redningsflåtar har ikkje ein standard storleik, så det gjev liten mening å stille krav om tal på flåtar. Talet må vere knytt til kapasitet, og så er det opp til reiarlaget å avgjere om dei vil ha få store flåtar eller fleire mindre flåtar. Direktoratet har utvida tidsintervallet for flåteunntaket i første ledd.</p>

			<p>For fartøy som opererer i fartsområde 2 foreslår vi å ta inn det som står i forskrift for båter med 12 eller færre passasjerer, men med begrensningen om maks 10 knop og innenfor fartsområde 2.</p>	t.o.
	20-21		<p>Ordlyd i forskrift dekker behovet for å sikre at uønskede hendelser kan håndteres.</p>	
	21		<p>Det er viktig med øvinger i bruk av redningsmidler og brannslukkingsutstyr. Vi mener likevel at det er tilstrekkelig å gjennomføre ved oppstart av hver sesong, hhv. på våren og på høsten, eventuelt hver 3. måned.</p> <p>Forslag til endring: Kwart besetningsmedlem skal delta i øvingar i bruk av redningsmiddel, brannsløkkingsutstyr og førstehjelpsøvingar i forkant av hver sesong og hver 3. måned i sesongen.</p>	<p>Forskrifta opnar for personar utan maritim utdannings skal drifte fartøya Dette gjer øving ekstra viktig. Profesjonelle sjøfolk gjennomfører øving kvar måned, og då kan me ikkje sjå nokon grunn til lågare krav her som grunnkompetansen er mindre. Øving kostar relativt lite og kan også gjerast til ein del av undervisninga. Forslaget vert ikkje tatt til fylgje.</p>
	22-27		<p>Ordlyd i forskrift dekker behovet for sikker ferdsel med oppdaterte kart og gode kommunikasjonsmidler. VHF er et bedre kommunikasjonsmiddel og bedre egnet i en nødsituasjon enn en mobiltelefon, selv i områder med god dekning.</p>	t.o.
	28		<p>Mye av innholdet i en D5L-sertifisering er ikke relevant for vår aktivitet, og det bør derfor fokuseres på annen opplæring som sikrer trygghet for mannskap og passasjerer. Vi forslår at man beholder krav til sikkerhetskurs. I tillegg til å stille krav til intern-opplæring, der det inngår praktiske øvelser med aktuelt fartøy, og inngående kjennskap til området fartøyet skal operere i. Realkompetanse gjennom erfaring og internopplæring, i kombinasjon med båtførerprøven og sikkerhetskurs kan være tilstrekkelig. Gode lokale kunnskaper om båt, kystområdet og værforhold er det viktigste. Aktiviteten foregår på dagtid og alltid i det</p>	<p>Forskrifta representerer eit nytt regelverk som på dei alle fleste områder er ei betydeleg forenkling frå tidlegare krav. Kravet var tidlegare minst kompetansesertifikat dekksoffiser klasse 5 jf. § 3 (1) (a) i forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk. Sjølve utdanninga til eit slik sertifikat er på 449 undervisningstimar, som er 329 fleire undervisningstimar enn det som</p>

				<p>samme lokale området. Inngående kjennskap og erfaring med fartøyet, farvannet og aldersgruppen (elevene) er avgjørende for sikker aktivitet. Punkt c-e beholdes for å sikre at fører/ mannskap får opplæring som er relevant for å kunne drive sikker ferdsel på sjøen. Om nødvendig kan disse utdypes dersom krav om D5L sløyfes.</p> <p>Ordlyd i nest nederste avsnitt er svært vanskelig å innfri. Når vi bruker båtene, er det alltid minst en ekstra voksen om bord. Vi mener dette er tilstrekkelig, dersom båtfører har sikkerhetskurs og gir andre voksne som følger i fartøyet en orientering om hva de skal gjøre, ved en eventuell hendelse der man trenger å bruke flåte/må evakuere fartøyet.</p>	<p>gjeld for fritidsskippercertifikat (D5I) som nå er kravet.</p> <p>I tillegg kravde ein tidlegare i alt tre ulike tryggleikskurs på høvesvis 60 +80+40 undervisningstimar, altså til saman 180 timar med tryggleiksopplæring. No er kravet tryggleiksopplæringskurs for sjøfolk på mindre skip, som er på 35 undervisningstimar. Det utgjør ein reduksjon på heile 145 undervisningstimar.</p> <p>Merknaden om at mykje av innhaldet i D5L-sertifisering ikkje er relevant for fører av fartøy under 24 meter som kan ta inntil 35 passasjerar, ofte barn og ungdom, kan ikkje vere forankra ut frå eit tryggleiksfagleg fokus. Frå eit tryggleiksfagleg perspektiv kan det ikkje vere tvil om at eit minimum av kompetanse på områder som navigasjon, navigasjonshjelpemiddel, sjøvegsreglar, fartøybehandling, stabilitet, vær, vind og bølger må vera høgst relevant for ein som skal vere førar på eit fartøy under 24 meter som kan ta inntil 35 passasjerar.</p> <p>Også et minimum kompetanse i forhold til tryggleik er høgst relevant også for andre av besetningen om bord enn</p>
--	--	--	--	---	--

		30		Forslag til forskrift slik den er lagt ut til høring, inneholder enkelte «krav» som er uforenelige med å kunne ha en drift som sikrer at skoler og leirskoler mm. kan drive sjøvettopplæring med åpne livbåter. Det er variasjoner innenfor skolenes båtbruk i forhold til lokale forhold, bemanning, farvann, fartsområde, type aktivitet mm. Det tilsier at det i enkelte tilfeller kan være riktig med dispensasjon. Derfor er det viktig at denne paragrafen åpner for det, og håndteres med fornuftig romslighet.	førar. Dette for å vareta tryggleiken ved uønskete situasjonar. Direktoratet vurderer det ikkje forsvarleg å senke krava ytterlegare.
		31		Det vil være behov for omstilling og kursing (sikkerhetskurs), dvs anslagvis 6-12 måneder.	For å ta omsyn til nye aktørar bør iverksetjing av forskrifta vere snarast mogeleg.
3	-43	Generelt	Brentemoen skole – Lillesand kommune	<p>Skolen ser at forslaget til ny forskrift ikke er realistisk i forhold til skolens muligheter. Kravene som stilles for bruk av båt i skolen er for omfattende. Det vil ikke være mulig for oss som skole å fortsette vårt opplæringstilbud knyttet til båtbruk, sikkerhet til sjøs, uthavner og skjærgård dersom dette forslaget blir som foreslått.</p> <p>Skolen mener at båter brukt av opplæringsinstitusjoner bør komme inn under samme regelverk som lag og foreninger. Om ikke det lar seg gjøre bør kravene vi har fått dispensasjon etter de siste 2 årene danne grunnlaget for det nye regelverket.</p> <p>Skolen mener også at det bør gå et skille på årstider båten brukes. Skolens båt brukes fortrinnsvis i sommerhalvåret, og settes på land i vinterhalvåret. Kravene som stilles til utstyr om bord bør gjenspeile dette. Slik mener vi også det bør tenkes i forhold til om båten brukes i Nord-Norge, eller om den brukes langs Sørlandskysten.</p>	<p>Forskjell mellom skole og fritid er omtala i høyringsbrevet.</p> <p>RSV 8-2020: «Vi presiserer at de avgrensninger og minimumskrav som stilles i denne veiledningen ikke nødvendigvis vil være førende for den kommende nye forskriften».</p> <p>Tidsperioden for flåteunntaket er utvida etter høyringsinnspel.</p>

				<p>Med et slikt blikk mener vi at kravene som stilles til TPA, termisk beskyttelsesdrakter, og redningsflåte for fartøy under 15m er for strenge. På vår relativt lille båt, vil dette være for plasskrevende. Skolen mener derfor at forslaget blir for omfattende til at vi som skole har mulighet for å oppfylle kravet. Godkjent flytevest burde være tilstrekkelig i den årstiden og det farvannet vi bruker båten i.</p> <p>For fartøy som brukes i opplæringsinstitusjoner mener skolen det må gå et skille på båter som er over og under 15 meter i stedet for 24 meter. Vi mener derfor at vår båt (åpen livbåt - 29 fot) må falle inn under forslag 2.2, fartøy som blir brukt av lag og foreninger, og som kommer inn under reglene for fritidsfartøy.</p> <p>Skolen mener også at det burde være mulig å gjennomføre en forenklet krengeprøve basert på båttype (bredde, lengde og vekt). Det virker unødvendig byråkratisk at alle båter av samme type skal gjennom en egen krengeprøve.</p>	<p>Vert ikkje tatt til fylgje. Forskjellen mellom skule og fritid er omtala i høyringsbrevet.</p> <p>Søsterskipseffekt kan brukas under visse vilkår dersom det blir gjennomført krengeprøve etter § 10 andre ledd. Praktisk/forenkla krengeprøve etter § 10 første ledd er mindre omfattande og skal utførast på alle fartøy.</p> <p>RSV 8-2020: «Vi presiserer at de avgrensninger og minimumskrav som stilles i denne veiledningen ikke nødvendigvis vil være førende for den kommende nye forskriften». Tryggleiksvurderinga gjer at kravet vert oppretthaldt.</p>
		10			
		28		<p>På bakgrunn av kravene som ble stilt til en dispensasjonssøknad har flere av oss ansatte i løpet av det siste året gjennomført båtførerprøve og SRC. Vi hadde håpet på at kravene som ligger i dispensasjonssøknaden ville bli videreført i nytt regelverk. Kravet til at båtfører må ha D5L + sikkerhetskurs vil ikke være mulig for skolen å følge opp. Det blir for kostbart og omfattende å gi mange nok denne kompetansen.</p>	
4	-52	Generelt	Caroline af Sandnes	<p>Det nye forlag til forskrift er svært etterlengtet for å regulere vår daglige drift på en fornuftig og god måte.</p> <p>Vi ber om at også båter over 15m lengde kan nytte praktisk krengeprøve tilsvarende som for båter under 15m. Vi kan ikke se at dette svekker sikkerheten på noe vis, men økonomisk har det stor betydning.</p>	<p>t.o.</p> <p>Eit skilje på 15 meter vidarefører praksis frå andre forskrifter.</p>

		18		Innkjøp, vedlikehold og sertifisering av flåter er en betydelig kostnad for driften av vårt fartøy. I tillegg tar flåtene betydelig plass. Vi er i dag utstyrt med 1 flåte til 50 personer. Får å være iht. til regelverket måttet vi da skiftet til 3 flåter for 12 personer + 1 ekstra flåte, totalt 4 flåter. Det er også tilgjengelig 35 personers flåter, da måtte man hatt 2 av disse. Vi ber om at kravet om ekstra flåtekapasitet utover personer ombord vurderes. Eventuelt at det i sommerhalvåret og innenfor Fartsområde 3 tillates flåtekapasitet til alle ombord uten ekstra kapasitet.	Forslaget er vurdert, men vert ikkje tatt til fylgje. Mellom anna erfarer vi ein del feil ved pakking av flåtar som fører til feil ved oppblåsing. For å oppretthalde eit forsvarleg tryggleiksnivå, opprettheld vi kravet til flåtar.
5	-14	Generelt 4	Det norske maskinistforbund	<p>Dnmf konstaterer at <i>reglar for fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar, lag eller foreiningar</i> er nøye utredet og fremstår som klar og ryddig.</p> <p>Det kan imidlertid synes som om det mangler noen viktige sikkerhetsmoment. Forslag fra DNMF fremkommer i uthevet tekst: <i>§ 5 Tryggleiksstyringssystem</i> Reiarlaget skal etablere, gjennomføre og vidareutvikle eit dokumenterbart tryggleiksstyringssystem som minimum inneheld c) rutinar og sjekklister for planlegging av seglas Det mangler henvisning til Forskrift om maritime elektriske anlegg</p>	<p>t.o.</p> <p>Det er brukt same ordlyd i forskrift nr. 63 og 69. Rutinane bør innehalde sjekklister som er laga av reiarlaget.</p> <p>Unødvendig med referanse til anna forskrift.</p> <p>Andre forskrifter kjem til bruk der det framgår av verkeområdet i den enkelte forskrifta.</p>
6	-58	Generelt	Den norske misjonsselskap	<p>Hovedhensikten med den nye forskriften er å hindre ulykker til sjøs. Det forstår vi. Men er det sikkert at det oppnås ved å pålegge nye omfattende sertifikater og regler for redningsflåter på vår korte, lune overfart i livbåt? Vi tror det vil snarere sparke bein under frivilligheten og begrense barn og ungdoms mulighet til trygge opplevelser i skjærgården.</p> <p>Vi har forståelse for at forskriften skal forebygge at useriøse aktører etablerer seg med båttransport. Men slik regelverket er utformet, tar det ikke hensyn til en «non profit» organisasjon som vår. Det kan da ikke være meningen at en aktivitet som har vært drevet sjøsikkert i 70 år, skal kveles i frivillighetens år?</p>	<p>Forslaget inneber ei vesentleg forenkling samanlikna med det tidlegare kravet til passasjersertifikat.</p> <p>Dersom ein som lag eller foreining frakter medlemmar, kan ein fylgje forskrifta for desse. I andre høve, kan ein anvende § 2 bokstav c i forskrift 14. januar 2020 nr. 63 om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer.</p>

		18		Det punktet vi reagerer på som særlig overdrevet utfra vår situasjon, er kravet til redningsflåte og termiske drakter.	Kravet om redningsflåter vert oppretthaldt, men tidsperioden for unntak vert utvida. Kostnaden for TPA er minimal (rundt 200 kr per drakt). Det er ikkje krav om å ha på draktene, men dei er meint å nyttast etter fall til sjø eller i samband med evakuering.
7	-36	Generelt	Fiskeridirektoratet	Fiskeridirektoratet har ingen merknader til forslaget.	t.o.
8	-42	Generelt	Forsvarsdepartementet	Forsvarsdepartementet har ingen merknader til høringen.	t.o.
9	-59	Generelt	Forbundet Kysten	Forbundet KYSTEN har lest Norsk Forening for Fartøyvern og Foreningen S/K BOY LESLIE sine høringsbesvarelser i forbindelse med utkastet til forskrift om fartøy som blir brukt av opplæringsinstitusjoner, lag og foreninger. Forbundet KYSTEN er enig med den fremstillingen Norsk Forening for Fartøyvern og Foreningen S/K BOY LESLIE har av saken, vi støtter deres synspunkter og stiller oss bak Norsk Forening for Fartøyvern sitt forslag til endring	t.o.
10	-22	Generelt	Helse- og omsorgsdepartementet	Helse- og omsorgsdepartementet har ingen merknader til saken.	t.o.
11	-56	Generelt	Røde Kors Haraldvigen	<p>Generelle merknadar som i hovudsak er likelydande med innspelet frå Agder fylkeskommune.</p> <p>Viser til tidlige kommentarer når det gjelder påstanden om at ny forskrift er en vesentlig forenkling for leirskoler. Det er ikke riktig med tanke på 50-årig praksis og forvaltningspraksis, spesielt på kvalifikasjonskravene. Den nye forskriften er i realiteten er skjerping av reglene som opplæringsbåter skal styre etter. Så lenge det er relevante nødvendige regler, er det greit. Når det ikke er relevante regler er det ikke greit. Det er tilfelle for noe.</p> <p>De tre avgrensningene; inntil 24 m, 15 knop og 35 personer er greit.</p>	<p>t.o.</p> <p>Som forklart i høringsbrevet, var det tidlige krav til passasjersertifikat for denne gruppa.</p>

			<p>Det er ingen logikk i at argumentasjonen som brukes i første avsnitt for lag og foreninger, ikke også kan gjelde for opplæringsbåter på leirskoler. Kravet som stilles til maritim kompetanse har alltid kystleirskoler hatt. Dette sikres i tillegg gjennom regelverket for leirskoleopplæring og kravet til kommunalt ansatt undervisningspersonale. Jfr. Opplæringsloven §10-3. Når det gjelder kvalifikasjonskravene til lag og foreninger, blir det slått fast at for fartøy under 15 meter gjelder båtførerprøven dersom føreren er født i 1980 eller seinere. Det samme bør gjøres gjeldende for leirskoler, slik praksis har vært i over 50 år og fram til i dag. I alle disse årene har det ikke vært noen ulykkehendelser i leirskolesammenheng, og da kan vi dokumentere med mange 100.000 elever. Det viser godt sjømannskap i leirskoleordningen, og at den opplæringen og realkompetansen som ligger i vårt system er solid og godt. Det er ikke behov for ytterligere formalkrav som D5L.</p>	<p>Sjå kommentar til Agder fylkeskommune.</p> <p>Sjå også nærare vurdering i RSR.</p>
		4	<p>Leirskoler har en risikoanalyse av alle aktiviteter. I det ligger også et sikkerhetsstyringssystem som er en viktig del i trygg ferdsel og forebygging av ulykker.</p>	<p>Ang. § 4: Uproblematiske krav i og med at leirskolen hevdar å ha strengare interne rutinar.</p>
		5	<p>Leirskolene tar imot nye elevgrupper hver uke, og har faste rutiner for orientering om sikkerheten før hver avgang.</p>	
		6	<p>Ved leirskoleopphold har skolens medfølgende lærere med seg komplette elevlister, også med navn/telefonnummer til foresatte. Det er således god kontroll på både antall og personalia.</p>	
		8	<p>Ved båtbruk på leirskoler vil værforhold og bølgehøyde alltid være styrende for aktivitet og rutevalg. Det er elevenes velvære og følelse av trygghet som setter grensene, og disse slår inn lenge før grensene for fartøyets tåleevne. På den måten er det forskjell på tilsvarende båter i næringsgående trafikk som følger en oppsatt ruteplan og er forventet å operere også i langt dårligere vær enn det som er aktuelt i</p>	

			leirskolesammenheng. Det samme gjelder selvsagt også for alle andre krav i denne forskriften.	
		10-12	Avklaring på at fartøyer har nødvendig stabilitet er et viktig sikkerhetstiltak.	
		13-16	Brannforebygging og håndtering av brann står sentralt i sikkerhetshåndteringen.	
		17	På leirskole har elevene alltid på seg redningsvest eller flytevest i båt, samtidig som de alltid er under tilsyn. Ved eventuelt fall over bord, er flytehjelp det viktige og eleven vil raskt bli hentet opp av vannet. Det være seg om det brukes redningsvest eller flytevest. Det vil også bli brukt livbøye ved fall over bord. Om bord i opplæringsbåter skal elevene være aktive med bl.a. trekking av fiskeredskap og klaring av garn. Da er redningsvester iht ISO 12402-4 mindre egnet for aktivitet og bevegelighet. Vi mener at CE-godkjente flytevester ivaretar den nødvendige sikkerheten for elevene i vår aktivitet, og ber om at det er kravet som stilles.	Sjå kommentar til Agder fylkeskommune. Vi vil leggje til at m.a. oppblåsbare redningsvestar vil oppfylle kravet. Vi kan ikkje sjå at det er eit problem å bruke slike ved t.d. trekking av fiskeredskap.
		18	I leirskolesammenheng er det snakk om korte turer i nærområdet med redningsbistand innen kort tid, ofte innenskjærs og innenfor fartsområde 1. Andre leirskoler kan ha aktivitet utenfor fartsområde 1. Et generelt krav til alle leirskoler om redningsflåte vil derfor slå feil ut. For mange vil det være et unødvendig krav, og denne paragrafen bør derfor være differensiert etter fartsområde og i tillegg åpne for dispensasjoner etter individuell vurdering. I mange tilfeller vil også èn redningsflåte være forsvarlig i stedet for to flåter.	Det er ein generell heimel for dispensasjon i forskrifta.
		21	Det er viktig med øvinger i bruk av redningsmidler og brannslukkingsutstyr, men vi mener at det er tilstrekkelig å gjennomføre ved oppstart av hver sesong, hhv på våren og på høsten.	Sjå kommentar til Agder fylkeskommune.

		26		Når det gjelder reiseplan på leirskoler, er vi avhengige av å kunne gjøre fortløpende tilpasninger og endringer ut fra bl.a. pedagogiske vurderinger. Aktiviteten foregår uansett innenfor leirskolens nærområde der besetningen er særlig godt kjent, og det er ikke aktuelt med lengre reiser eller ferdsel i ukjent farvann. Loggføring underveis er derfor ikke relevant for vår aktivitet.	Sjå kommentar til Norsk leirskoleforening.
		28		<p>Mye av innholdet i en D5L-sertifisering er ikke relevante for vår aktivitet. Dette gjelder bl.a. deler av pensum innenfor navigasjon, navigasjonsmidler, navigasjonsvakt/brovakthold, skipslære og teknologi/motorlære mm. Realkompetanse gjennom erfaring og internopplæring i kombinasjon med båtførerprøven er tilstrekkelig for båter inntil 15 meter. Det innebærer da en bedre kvalifikasjon enn det som er foreslått som krav til lag og foreninger.</p> <p>Intern opplæring er i vår aktivitet mer nyttig enn formell D5L-kompetanse. Gode lokale kunnskaper om båt, kystområdet og værforhold er det viktigste. Aktiviteten foregår på dagtid og alltid i det samme lokale området, og inngående kjennskap til og erfaring med fartøyet, farvannet og aldersgruppen elever er avgjørende for sikker aktivitet. Utover båtførerprøven og VHF-kurs som formell kompetanse, blir det gjennom intern opplæring sørget for nødvendig båtførerkompetanse og motorkyndighet for aktuell båttype. Det sammen med overføring av kunnskap om og erfaring på det aktuelle kystområdet og de sjømerker og den trafikken som går i det spesifikke lokale området, gjør båtførerne særlig godt skikket.</p> <p>F.eks. vil en yngre båtfører med nylig gjennomført D5L og således godkjent i henhold til foreliggende forskriftsforslag til å gå rett inn i leirskolejobb, være langt mindre skikket enn de rutinerne båtførerlærere som vi allerede har på kystleirskolene selv om de ikke har D5L-sertifikat. Det er et helt unødvendig tilleggskrav. Når det gjelder helseerklæring, er personalet på leirskoler kommunalt ansatt og kommer inn under</p>	Sjå svar til Agder fylkeskommune.

		29		<p>kommunens lege- og bedriftshelsetjeneste. Det er derfor ikke påkrevet med helseattest fra sjømannslege.</p> <p>For leirskolepersonalet avholdes regelmessige førstehjelpskurs, og det er krav om årlig livredningssertifisering og gjennomgang av alarmplan ved ulykker. Krav om sikkerhetskurs må innebære at innholdet er relevant for vår aktivitet.</p> <p>For leirskolepersonalet avholdes regelmessige førstehjelpskurs, og det er krav om årlig livredningssertifisering og gjennomgang av alarmplan ved ulykker. Krav om sikkerhetskurs må innebære at innholdet er relevant og tilpasset for vår aktivitet.</p>	t.o.
		30		<p>Godt vedlikehold av båter og utstyr er viktig for sikkerheten.</p>	Dispensasjonsregelen skal berre brukas der spesielle grunnar gjer dette naudsynt.
		31		<p>Det er variasjoner innenfor kystleirskolenes båtbruk i forhold til lokale forhold, bemanning, farvann, fartsområde, type aktivitet mm. Det tilsier at det i enkelte tilfeller kan være riktig med dispensasjon. Derfor er det viktig at denne paragrafen åpner for det og håndteres med fornuftig romslighet.</p>	Direktoratet tek denne merknaden til fylgje og krev at forskrifta skal vere oppfylt innan 1. april 2023.
12	-51	Generelt	Høgskulen i Volda	<p>Avhengig av i hvilken grad vi blir hørt på våre innspill, vil det kunne være behov for noe tid til omstilling og kursing. Ut fra det vi har meldt inn, bør det være ganske minimalt.</p> <p>Vi foreslår at regelendringene også kan gjelde for enkelte studieprogram i høgskoler og universitet, underlagt universitets- og høyskoleloven (LOV-2005 -04-01-15), i likhet med institusjoner som er omfattet av barnehageloven, grunnskoleopplæringa i opplæringslova, grunnskoleopplæringa i friskolelova eller folkehøgskoleloven.</p> <p>Vi vil presisere at de nye reglene bør gjelde studieprogram der "fartøyene ikke skal drive som ledd i yrkesfaglig maritim opplæring". Dette begrunnes med at reglene ikke vil styre hvilke studieprogram som eksisterer i de ulike utdanningsinstitusjoner som folkehøgskoler, fagskoler og høyskoler og universitet. For enkelte studieprogram i</p>	Høgskulen i Volda har på telefon sagt at dei fylgjer forskrift 2020/63 i dag. Direktoratet viser her til den nærare utgreiinga i RSR.

				høyskoler og universitet blir mindre fartøy brukt med formål å fremme læring innen kystfriluftsliv, kystkultur og sjøvettaktiviteter, uten at det er opplæring hvor studentene skal utløse et maritimt sertifikat som krever seilaser eller praktisk prøve.	
13	-35	Generelt	Justis- og beredskapsdepartementet	Justis- og beredskapsdepartementet har ingen merknader.	t.o.
14	-53	Generelt	Kristiansand folkehøyskole	<p>Vi oppfatter det slik at direktoratet i hovedsak vil ta hensyn til vårt skoleslags tidligere innspill i arbeidsmøtet 2.sep 2020. Det er vi veldig takknemlige for.</p> <p>Videre er vi svært bekymret for hvilke konsekvenser dette får for våre livbåter. Dersom disse fartøyene eksempelvis skal utstyres med redningsflåter og termiske drakter vil det ikke bli plass til elevene!</p> <p>Vi håper at direktoratet anvender en praktisk tilnærming og utformer et regelverk som fremmer enkel båtbruk og opplæring i sjøvett.</p> <p>CE-godkjente fartøy: Bør bortfalle for våre båter. De er ikke godkjent med denne normen, men er av svært solid konstruksjon. Regler i § 30 om vedlikehold kan anvendes.</p> <p>Bør bortfalle for våre båter. De er ikke godkjent med denne normen, men er av svært solid konstruksjon. Regler i § 30 om vedlikehold kan anvendes.</p> <p>Automatisk nødstop. Dette kravet virker unødvendig. Det er krevende å montere og å bruke en type «dødmannsknapp» på livbåter.</p> <p>Flåte og termiske drakter er helt uaktuelt.</p>	<p>Termiske drakter tek liten plass. Talet på elevar må tilpassast fartøyet og den redningskapasiteten det har, og ikkje omvendt.</p> <p>CE-godkjenning er ikkje eit krav. Det fylgjer av § 7 at fartøy som er CE-godkjende sleppe å fylgje ein del andre reglar fordi dette er ivaretatt ved CE-godkjenninga.</p> <p>Legg merke til at § 8 gir anledning til å velge ein standard som gir tilsvarande tryggleik, eventuelt ein høgare standard.</p> <p>Kravet gjeld berre båtar med ein person i bemanninga. Her kan ein tilpasse drifta slik at ein ikkje treng å montere naudstopp.</p>
		7			
		8			
		9			
		17-18			

		28		D5L, SRC sertifikat og helseerklæring helt unødvendig. Førere av denne type båter bør ha Båtførerprøven, praktisk utsjekk og intern sikkerhetsopplæring.	TPA er rimelege i innkjøp, og tek liten plass. Flåtar er eit minimumskrav for å ha forsvarleg tryggleiksnivå. Tidsintervallet for flåtekravet er utvida, samanlikna med høyringsforslaget. Sjå svar til Agder fylkeskommune.
15	-37	Generelt	Kristiansand kommune (Vågsbygd skole og Sletteheia skole)	<p>Det oppleves for det første svært trist for alle og ikke minst for våre elever at stort tap av en viktig arena som opplæring av havet kan tilby hvis forslaget til SDIR blir vedtatt. Vågsbygd skole har i 20 år brukt båten vår som en viktig opplæring i og rundt hav og kyst. Våren og sommeren 2021 fikk 800 elever fordelt på 2 skoler gleden av å oppleve hav, kyst, sjø og alt det dette fører med seg. Det har aldri vært en ulykke og sikkerheten har alltid vært en viktig og prioritert sak for oss.. Det er ikke dermed sagt at enkelte endringer kan være nyttig og viktig, men hvis dere endrer følgende under så vil det for oss bli kroken på døra for vår drift av båten.</p> <p>Skolene foretar i samråd med kommunen en årlig service og sikkerhetsgjennomgang før båten tas i bruk.</p> <p>Krengprøve på båt – her bør sdir kunne ta en teoretisk vurdering utfra bruk av bilder og båttype data. Unødvendig bruk av ressurser at alle båter skal gjennom dette, pluss en økonomisk kostnad som skolene må ta Bør kunne lage et sett retningslinjer for båter inntil 15 meter eller der omkring. At våre livbåter havner sammen med båter inntil 24 meter er urimelig.</p> <p>Termiske drakter – det bør skilles på Sør- og Nord-Norge, og det bør skilles på sommerhalvår og vinterhalvår. Unødvendig her sør i sommerhalvåret – som er tiden båten brukes og tempen i vannet er mellom 15 og 20 grader.</p>	<p>Forslaget er laga nettopp for å legge til rette for slik undervisning innføre forsvarlege tryggleiksmessige rammer. Forslaget lempar på dei fleste krav samanlikna med dagens rettstilstand.</p> <p>Det er ikkje mogeleg å gjere ei fagleg forsvarleg vurdering av stabiliteten ut frå bilete. Ei praktisk krengprøve er ein vanleg metode for å vurdere stabiliteten. Dette er ikkje særleg byrdefullt for reiarlaget.</p> <p>Vert ikkje tatt til fylgje. Kostnaden er minimal (rundt 200 kr per drakt). Det er ikkje krav om å ha på draktene, men dei er meint å nyttast etter fall til sjø eller i</p>

		18 28		<p>Redningsflåte er unødvendig i våre fartsområder, og vil oppta veldig mye av plassen i båten, som går utover passasjerplassen</p> <p>Skipsfører D5L + sikkerhetskurs blir for omfattende og for dyrt for skolene. Båtførerprøve, bekreftelse på egenerfaring av båtbruk og kun mobilbruk er nødvendig når båten kun brukes i og rundt Kristiansand havn.</p>	<p>samband med evakuering. 15-20 grader vasstemperatur vil føre til rask nedkjøling/hypotermi.</p> <p>Vert ikkje tatt til fylgje. Det er føreslått ein unntaksregel som kommunen kan innrette seg etter.</p> <p>Sjå svar til Agder fylkeskommune.</p>
16	-47	Generelt	Kristiansand kommune (formannskapet)	<p>Forslaget imøtekommer de behovene som lag og foreninger har med hensyn til krav til fartøy og fører på de fleste områder. Kristiansand kommune vurderer imidlertid at forslaget til ny forskrift ikke imøtekommer behovene i opplæringsøyemed (skoler) ved at kravene er for omfattende og at det derfor ikke vil være umulig å videreføre våre tilbud i opplæringsinstitusjoner, med mindre det tas hensyn til våre innspill. Mange barn og unge vil da stå i fare for å miste vår flotte mulighet med skjærgården som en praktisk opplæringsarena. Kommunen mener det må skilles på fartøy som brukes i opplæringsøyemed som er over og under 15 meter i stedet for 24 meter. Vi mener derfor at våre fartøy må falle inn under forslag 2.2, fartøy som blir brukt av lag og foreninger og som følger reglene for fritidsfartøy. Samtidig har vi forståelse for at det stilles strengere krav til fartøy over 15m.</p> <p>Dersom Sjøfartsdirektoratet mener at sikkerheten ikke bli godt nok ivaretatt gjennom punkt 2.2 (fartøy som blir brukt av lag og foreninger og følger reglene for fritidsfartøy) foreslår kommunen sekundært et krav til internkontroll/sikkerhetsregime, for fartøy under 15m brukt i opplæringsøyemed, som er noe forenklet i forhold til hva forskriften foreslår. Følgende punkter kan inngå:</p>	<p>Vi noterer oss at Kristiansand kommune støttar forenkling for lag og foreningar. Sjøfartsdirektoratet tek ikkje innspelet til fylgje om å sette ei grense på 15 meter i verkeområdet. Føresetnaden for dei forenkla reglane, er at det gjeld ei avgrensa gruppe. Skilnaden mellom skole og friville aktivitetar er kommentert i høyringsrundskrivet.</p>

			<p>Om kommunen (rederi):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunen har et eget skipsregister over sine båter (§3) • Kommunen utvikler et dokumenterbart trygghetstyringssystem (§5) • Kommunen har et system for vedlikehold av fartøy og utstyr (§30) • Kommunen gjennomfører en årlig sertifisering av sikkerhetsopplæring av båtførere ved hjelp av ekstern aktør <p>Om fartøyet:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fartøyet seiler dagsturer i fartsområde 2 eller mindre • Maks hastighet er 15 knop • Maks antall om bord er 35 personer (passasjerer bemanning) • Alle personer om bord skal ha sitteplass med minst 45 cm bredde. • Rederiet skal vurdere om det i tillegg til føreren er nødvendig med ekstra bemanning • Fartøyet skal ha en årlig sikkerhetsgjennomgang før det settes i drift om våren • Egen sjekkliste for skrog, motor og utstyr utarbeidet for det enkelte fartøyet. (§5) • Alle om bord bruker godkjent flyteplagg under seilas. (§18) • Det føres en enkel deksdagbok der uønskede hendelser, skader e.l. dokumenteres for senere oppfølging. Dersom noe er galt, skal det være prosedyrer som sikrer at reparasjoner utføres. (§28) • Fartøyet utstyres med brannsløkkingsapparat, førstehjelpsutstyr, 3 nødraketter enkel verktøykasse og innretning til å få barn om bord igjen etter fall over bord. Det skal være et oppslag om bord med telefonnummer til kystradio, redningsskøyte og skolen/barnehagen. Båtfører skal medbringe kommunikasjonmidler, minimum smart mobiltelefon. (§16/§20/§21/§22/§23) • Det skal være sjøkart om bord over det aktuelle fartsområdet. <p>Om føreren:</p>	<p>Direktoratet registrer at kommunen er samd i mykje av innhaldet i forslaget til ny forskrift. Det er ikkje aktuelt at kommunane skal lage egne skipsregister, ha egne tryggleiksregimer og føre tilsyn med fartøy.</p> <p>Det er Direktoratet som er fagmyndigheit og som med dei naudsynte heimlane skal fastsette regelverket og drive med tilsyn av fartøy.</p>
--	--	--	---	---

				<ul style="list-style-type: none"> • Fører skal av rederiet blitt vurdert til å ha de nødvendige personlige egenskaper for å håndtere båt, mannskap og elever. • Fører skal være vel kjent med fartøyet, fått praktisk opplæring i å føre det og ha evne til å håndtere det tekniske utstyret, motor mv. dersom skade/havari oppstår. (§5 /§22) • Båtfører planlegger seilassen på forhånd, informerer rederiet skriftlig om planlagt rute (§5) • Båtfører foretar en trygghetsorientering før avgang (§6) • Båtfører har ansvaret for at det foreligger passasjerlister og gjennomfører telling av antall personer om bord. (§7) • Båtfører fører dagbok (§28) • Båtfører skal ha minimum ha kompetanse på båtførerprøvenivå og minst 5 års fartstid med egen fritidsbåt <p>Krav til TPA, termisk beskyttelsesdrakter for fartøy under 15m virker for strengt og plasskrevende.</p> <p>Krav til redningsflåte for fartøy under 15m virker for strengt og plasskrevende.</p>	Når det gjeld plassen, er det flere passasjerskip under 15 meter som har redningsflåtar. Denne vurderinga framstår ikkje grunna i tryggleik.
17	-21	Generelt	Kystverket	ingen merknader.	t.o.
18	-49	Generelt	Lillesand ungdomsskole	Lillesand kommune v/Lillesand ungdomsskole har sendt inn innspill som er likelydende med Agder fylkeskommune sine innspill.	t.o.
19	-46	Generelt	Nordland fylkeskommune	<p>Som skoleeier er vi av den oppfatning at angitte endringer ikke vil ha noen direkte innvirkning på vår egen bruk av øvingsfartøy og båter knyttet til undervisningsformål. Årsaken til dette er at der det utøves yrkesfagopplæring vil sertifikat D5 være minimum for førerrett. Her vil samme regelverk for redningsutstyr og redningsflåter kunne gjelde videre som i dag.</p> <p>Utfra et maritimt faglig synspunkt vil nye regler gi en del forenklinger mht. drift og krav av denne type fartøy. Den vil også på enkelte punkt kunne bedre sikkerheten på enkelte fartøy, men ikke for de fleste. Det</p>	Det er riktig observert at forslaget samla sett ikkje vil betre sjøsikkerheita. Vi går ned frå krav om passasjerskipsstandard. Dette er likevel i tråd med bestillinga frå NFD som vil ha det føreseieleg og med tilpassa løysingar skreddarsydd for aktiviteten til fartøya.

				<p>synes som at det ved å redusere krav til kvalifikasjoner og erfaring på mannskap, samt bare gjennomføre uanmeldt tilsyn, samtidig som man kan øke fartøystørrelsen og antall personer ombord samlet sett ikke vil kunne øke sjøsikkerheten.</p> <p>Da det ellers arbeides meget godt med sjøsikkerhet på flere felt fra sjøfartsmyndighetenes og andres side, kan det virke noe overraskende hvis foreslått forskriftsendring i sin helhet vedtas slik den nå foreligger.</p>	
20	-48	Generelt	Norsk leirskoleforening	<p>Leirskoletilbudet er en del av den offentlige grunnskoleopplæringen, underlagt de til enhver tid gjeldende lover og regler. Det innebærer at båtbruk på alle våre medlemsleirskoler allerede følger strenge lovpålagte krav til forsvarlighetsvurdering. Det må understrekes at den aktiviteten som denne nye forskriften skal regulere, har vært drevet ved kystleirskoler over hele landet i over 50 år uten ulykker. Samtidig vil vi også understreke at alt regelverk som er relevant for vår aktivitet og som bidrar til å ivareta sikkerheten, er ønskelig. Noen av kravene i utkastet er imidlertid ikke relevante og gjør sikker aktivitet og god sjøvettopplæring på våre leirskoler vanskeligere.</p> <p>Forslaget til Sdir er todelt der den nye forskriften kun skal gjelde for opplæringsinstitusjoner, mens lag og foreninger med identisk aktivitet fritas fra hele forskriften og plasseres under regelverket for fritidsfartøy. Det er både uforståelig og framstår eventuelt som helt uansvarlig med tanke på at regelverk vel er til for å ivareta nødvendig sikkerhet. Høringsinstansen stiller seg «undrende til denne forskjellsbehandlingen som ikke kan verken begrunnes eller forsvares ut fra nødvendige krav til sikkerhet eller forsvarlighet».</p> <p>Viser til tidligere kommentarer når det gjelder påstanden om at ny forskrift er en vesentlig forenkling for leirskoler. Det er ikke riktig med tanke på en 50-årig tradisjon og forvaltningspraksis, spesielt innenfor kvalifikasjonskravene. Den nye forskriften er i realiteten en skjerpning av reglene som opplæringsbåter skal styre etter. Så lenge det er relevante</p>	<p>Det er ingen motsetnad mellom krava til forsvarleg drift jf. opplæringslova og at det blir stilt meir detaljerte krav gjennom forskrift med heimel i skipssikkerhetsloven.</p> <p>Forskjellen mellom opplæringsinstitusjonar og lag/foreningar er forklart i høyringsbrevet.</p> <p>Som forklart i høyringsbrevet, var det tidlegare krav til passasjersertifikat for denne gruppa.</p>

			<p>nødvendige regler, er det greit. Når det ikke er relevante regler er det ikke greit. Det er tilfelle for deler av forskiftsforslaget.</p> <p>De tre avgrensningene; inntil 24 m, 15 knop og 35 personer er greit.</p> <p>Kravet som stilles til maritim kompetanse har alltid kystleirskoler hatt. Dette sikres i tillegg gjennom regelverket for leirskoleopplæring som del av den offentlige grunnskoleopplæringen og kravet til kommunalt ansatt undervisningspersonale. Jfr. Opplæringsloven §10-3.</p> <p>Når det gjelder kvalifikasjonskravene til lag og foreninger, blir det slått fast at for fartøy under 15 meter gjelder båtførerprøven dersom føreren er født i 1980 eller seinere. Det samme bør gjøres gjeldende for leirskoler, slik praksis har vært i over 50 år og fram til i dag. I alle disse årene har det ikke vært noen ulykkeshendelser i leirskolesammenheng. Det er dokumentert gjennom bruk av opplæringsbåter for mange hundretusen elever. Det viser godt sjømannskap i leirskoleordningen, og at den opplæringen og realkompetansen som ligger i vårt system er solid og god. Det er ikke behov for ytterligere formalkrav, D5L, som er foreslått i forskriften.</p> <p>Leirskoler har risikoanalyse av alle aktiviteter. I det ligger også et sikkerhetsstyringssystem som er en viktig del i trygg ferdsel og forebygging av ulykker.</p> <p>Leirskolene tar imot nye elevgrupper hver uke, og har faste rutiner for orientering om sikkerheten før hver avgang med opplæringsbåter. Ved leirskoleopphold har skolens medfølgende lærere med seg komplette elevlister, også med navn/telefonnummer til foresatte. Det er således god kontroll på både antall og personalia.</p> <p>Ved båtbruk på leirskoler vil værforhold og bølgehøyde alltid være styrende for aktivitet og rutevalg. Det er elevenes velvære og følelse av trygghet som setter grensene, og disse slår inn lenge før grensene for fartøyets tåleevne. På den måten er det forskjell på tilsvarende båter i næringsgående trafikk som følger en oppsatt ruteplan og som er</p>	<p>Det er direktoratets vurdering at D5L er minstekravet.</p> <p>Sjå svar til Agder fylkeskommune.</p> <p>§§ 4-6 se kommentaren til Agder fylkeskommune.</p>
		4		
		5		
		6		

			<p>forventet å operere også i langt dårligere vær enn det som er aktuelt i leirskolesammenheng. Det samme gjelder selvsagt også for alle andre krav i denne forskriften når det gjelder forskjell rutetrafikk og leirskoleaktivitet.</p>	
		10-12	<p>Avklaring på at fartøyer har nødvendig stabilitet er et viktig sikkerhetstiltak.</p>	
		13-16	<p>Brannforebygging og håndtering av brann står sentralt i sikkerhetshåndteringen.</p>	
		17	<p>På leirskole har elevene alltid på seg redningsvest eller flytevest i båt, samtidig som de alltid er under tilsyn. Ved eventuelt fall over bord, er flytehjelp det viktige og eleven vil raskt bli hentet opp av vannet. Det være seg om det brukes redningsvest eller flytevest. Det vil også bli brukt livbøye ved fall over bord. Om bord i opplæringsbåter skal elevene være aktive med bl.a. trekking av fiskeredskap og klaring av garn. Da er redningsvester iht ISO 12402-4 mindre egnet for aktivitet og bevegelighet. Vi mener at CE-godkjente flytevester ivaretar den nødvendige sikkerheten for elevene i vår aktivitet, og ber om at det er kravet som stilles.</p>	<p>Sjå kommentar til Agder fylkeskommune. Vi vil leggje til at m.a. oppblåsbare redningsvester vil oppfylle forslaget frå Sdir.</p>
		18	<p>I leirskolesammenheng er det snakk om korte turer i nærområdet med redningsbistand innen kort tid, ofte innenskjærs og innenfor fartsområde 1. Andre leirskoler kan ha aktivitet utenfor fartsområde 1. Et generelt krav til alle leirskoler om redningsflåte vil derfor slå feil ut. For mange vil det være et unødvendig krav, og denne paragrafen bør derfor være differensiert etter fartsområde og i tillegg åpne for dispensasjoner etter individuell vurdering. I mange tilfeller vil også en redningsflåte være forsvarlig i stedet for to flåter.</p>	<p>Vi noterer oss at leirskolen i hovudsak støttar forslaget som er differensiert for fartsområde 1.</p> <p>Direktoratet har utvida perioden for flåteunntaket i § 18 etter ei vurdering av høyringsinnspela.</p>

	21		<p>Det er viktig med øvinger i bruk av redningsmidler og brannslukningsutstyr, men vi mener at det er tilstrekkelig å gjennomføre ved oppstart av hver sesong, hhv på våren og på høsten.</p> <p>Når det gjelder reiseplan på leirskoler, er vi avhengige av å kunne gjøre fortløpende tilpasninger og endringer ut fra bl.a. pedagogiske vurderinger. Aktiviteten foregår uansett innenfor leirskolens nærområde der besetningen er særlig godt kjent, og det er ikke aktuelt med lengre reiser eller ferdesel i ukjent farvann. Loggføring underveis er derfor ikke relevant for vår aktivitet.</p>	<p>Sjå kommentar til Agder fylkeskommune.</p> <p>Å planleggje for fart i kjend farvatn er også ein plan. Ein plan er ikkje til hinder for aktivitetane leirskulen beskriv her. Faste ruter som blir brukt regelmessig kan til dømes vere ein del av tryggleiksstyringssystemet og treng ikkje planleggjast i detalj for kvar tur, bortsett frå å hente inn vêr- og bølgevarsel.</p>
	28		<p>Mye av innholdet i en D5L-sertifisering er ikke relevante for vår aktivitet. Dette gjelder bl.a. deler av pensum innenfor navigasjon, navigasjonsmidler, navigasjonsvakt/brovakthold, skipslære og teknologi/motorlære mm. Realkompetanse gjennom erfaring og internopplæring i kombinasjon med båtførerprøven er tilstrekkelig for båter inntil 15 meter. Det innebærer da en bedre kvalifikasjon enn det som er foreslått som krav til lag og foreninger.</p> <p>Intern opplæring er i vår aktivitet mer nyttig enn formell D5L-kompetanse. Gode lokale kunnskaper om båt, kystområdet og værforhold er det viktigste. Aktiviteten foregår på dagtid og alltid i det samme lokale området, og inngående kjennskap til og erfaring med fartøyet, farvannet og aldersgruppen elever er avgjørende for sikker aktivitet. Utover båtførerprøven og VHF-kurs som formell kompetanse, blir det gjennom intern opplæring sørget for nødvendig båtførerkompetanse og motorkyndighet for aktuell båttype. Det sammen med overføring av kunnskap om og erfaring på det aktuelle kystområdet og de sjømerker og den trafikken som går i det spesifikke lokale området, gjør båtførerne på leirskoler særlig godt skikket. En båtfører med nylig gjennomført D5L og med det godkjent etter foreliggende forskriftsforslag</p>	<p>Sjå svar til Agder fylkeskommune.</p>

		30		<p>til å gå rett inn i leirskolejobb, vil være langt mindre skikket enn de rutinerne båtførerlærerne som vi allerede har på kystleirskolene og som blir avskiltet gjennom forskriftsforslaget dersom de ikke har D5L-sertifikat. Det er urimelig og det slår ut feil. Krav om D5L er ikke nødvendig ut fra en sikkerhets- og forsvarlighetsvurdering. Når det gjelder helseerklæring, er personalet på leirskoler kommunalt ansatt og kommer inn under kommunens lege- og bedriftshelsetjeneste. Det er derfor ikke påkrevet med helseattest fra sjømannslege.</p> <p>Det er ulike variasjoner innenfor kystleirskolenes båtbruk i forhold til lokale forhold, bemanning, farvann, fartsområde, type aktivitet mm. Det tilsier at det i enkelte tilfeller kan være riktig med dispensasjon. Derfor er det viktig at denne paragrafen åpner for det og håndteres med fornuftig romslighet etter individuelle vurderinger.</p>	
		31		<p>Avhengig av hvordan vi blir hørt på våre innspill, vil det kunne være behov for noe tid før ny forskrift trår i kraft. Ut fra det vi har meldt inn, bør det ikke være snakk om særlig utsettelse.</p>	Her er det ei overgangsordning der ein må oppfylle krava innan 1. april 2023.
21	-27	Generelt	Rogaland fylkeskommune	<p>Rogaland fylkeskommune har behandla saka i møte den 15. februar d.å., og fatta følgende vedtak: «Rogaland fylkeskommune støttar Sjøfartsdirektoratet sine forslag til forskrift for fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar, lag eller foreiningar.»</p>	t.o.
22	-19	Generelt	Steinar Monsen (sjøspeider)	<p>Forskriften medfører at personer som driver frivillig opplæring mm får færre administrative oppgaver og kan bruke arbeidslysten på praktisk opplæring og bruk.... Resten av forskriften er fortsatt nokså omfattende, men tross alt en stor lettelse fra dagens regelverk.... Jeg kan ikke se om den nye forskriften omfatter leirskoler, men de er kanskje omfattet av grunnskoleloven?"</p>	Leirskuleopplæring som er ein del av grunnskuleopplæringa jf. opplæringslova vil vere omfatta av forslaget til forskrift.
23	-57	Generelt	Tananger sjøspeidergruppe	<p>Forslaget gjør det mulig for oss som speidergruppe å fortsette arbeidet med sjøvettopplæring til våre medlemmer, slik at barn og ungdom kan oppleve norsk maritim kultur og sjøvett med et solid erfaringsbasert grunnlag.</p>	t.o.

				Gruppen støtter forslaget.	
24	-54	Generelt	Vestland fylkeskommune	Fylkesdirektøren meiner at skilnaden som forskifta gjer mellom opplæringsinstitusjonar som er omfatta av barnehagelova, grunnskuleopplæringa i opplæringslova, grunnskuleopplæringa i friskulelova eller folkehøgskulelova - og opplæring knytt til maritim verksemd på vidaregåande nivå ikkje er hensiktsmessig. Opplæringsfartøy som vidaregåande skular nyttar til navigasjonstrening og elevtransport bør også omfattast av forskrift om fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar, lag eller foreiningar.	Vert ikkje tatt til fylgje. Elevar som går på maritim vidaregåande skule bør få opplæring på fartøy som oppfyller krav til ordinære næringsfartøy. I den grad ein ønskjer å nytte enklare fartøy i opplæringa er det også mogeleg å gjere dette innanføre rammene av forskrift 2020/63 som tillèt inntil 12 passasjerar.
25	-24	Generelt	Viken fylkeskommune	Fylkeskommunen støtter høringen slik den er uten ytterligere kommentarer.	t.o.
26	-40	Generelt	Vis Sjøvett Kristiansand	Etter vår mening har Sjøfartsdirektoratet gjort en grundig jobb med forslaget. At det foreslås at lag og foreningers bruk av båter skal følge reglene for fritidsbåter, er bra. Når det gjelder båter brukt av opplæringsinstitusjoner, skoler og barnehager er vi ikke like imponert. Her er reglene etter vår oppfatning ikke vesentlig forenklet og tilpasset virkeligheten. Forslaget til regelverk er en nærmest uoverkommelig hindring for videre bruk. Gjennomgående i § 3-§30 er strenge krav til både fartøy, utrustning og kompetanse. Å imøtekomme disse kravene er umulig oppgave innenfor den økonomi som skolene/barnehagene har. Resultatet vil bli at båtene settes på land og mange elever mister muligheten til å lære om båtbruk og ferdsel på sjøen. Er det noe som etter vår mening er viktig, så er det at barn og ungdom får praktisk opplevelse av å være på sjøen, og å lære seg å ta nødvendige sikkerhetshensyn. Vi er kjent med at flere skoler/barnehager i dag opererer med dispensasjon fra regelverket. Aktiviteten har ikke medført noen ulykker eller krevende situasjoner der liv og helse er truet. Å videreføre et system med dispensasjoner kan umulig være ønskelig. Vi foreslår at denne type fartøy også kommer inn under regelverket som gjelder for lag og foreninger, nemlig at de skal vurderes som fritidsfartøy.	Foreininga vil truleg i nokre tilfelle kunne nytte unntaket i § 2. Sdir meiner også det er viktig med sjøvettopplæring. Det er moglegheiter innanfor eksisterande og føreslått regelverk. T.d. kan ein tilpasse drifta ved å dele opp i mindre grupper i kvar båt (inntil 12), ved å ferdast i fartsområde 1 i sommarsesongen eller ved å følgja dei føreslåtte reglane, som er ei lemping samanlikna med dagens rettstilstand.

				En mulig mellomvei er at rederiet (skolen/barnehagen) dokumenterer et vedlikeholdssystem og utarbeider rutiner for bruken av båten.	
27	-28		Foreningen S/K Boy Leslie	<p>Vårt innspill går på Sjøfartsdirektoratet praksis om at vi pga. vårt passasjerskipssertifikat aldri kan bruke Boy Leslie som ett fritidsfartøy slik det er beskrevet i §2 i den nye forskriften.</p> <p>Vi mener at nå som Sjøfartsdirektoratet forskriftsfeste en definisjon og en praksis for fartøy som er drevet av lag og foreninger, bør det være naturlig å åpne opp for at passasjerskip eid og drevet av nettopp lag og foreninger også kan følge §2 i de perioder fartøyet faktisk brukes av laget eller foreningen til fritidsaktiviteter. Dette berøre en liten gruppe fartøy, som skiller seg klart ut fra øvrige passasjerskip gjennom å være drevet uten profitt formål og av frivillige. For enkelhets skyld vil jeg i dette svar kalle disse fartøyene frivillig drevne.</p> <p>De aller fleste passasjerskip i Norge drives av foretaket som har en ren kommersiell tilnærming til fartøyet og driften. Slik er det ikke med den lille flåten av «frivillige passasjerskipene», vår tilnærming er ett ønske om å kunne formidle den kulturhistoriske verdien som ligger i fartøyet, samt ett ønske om å kunne stå på egne bein. Alt overskudd fra vår passasjerskipsdrift pløyes inn igjen i foreningen og det frivillige arbeidet. Vi stiller derfor spørsmål om det er riktig å betrakte hele vår virksomhet som å være innenfor næringsvirksomhetsbegrepet kun på bakgrunn av sporadisk passasjerskipsdrift.</p>	<p>Direktoratet er klar over, og har merka seg forslaget om ei forenkling også for fartøy som ikkje blir nytta av opplæringsinstitusjonar, men som har passasjersertifikat.</p> <p>Å finne ei gjennomførleg løysing på dette vil krevje nærare utgreiningar og praktiske tilpassingar, truleg også digitalt.</p>
28	-38		Norsk forening for fartøyvern	<p>Norsk Forening for Fartøyvern er positive til forslaget som forenkler regelverket for opplæringsinstitusjoner, lag og foreninger. Men vi mener dette kan forenkles enda mer og støtter derfor høringsbrevarelsene til Foreningen S/K BOY LESLIE.</p> <p>Vi ber derfor om at § 2 får følgende utvidelse: «Dette gjelder også passasjerskip som blir brukt av medlemmer i lag og foreninger til fritidsaktiviteter».</p>	<p>Direktoratet er klar over, og har merka seg forslaget om ei forenkling også for fartøy som ikkje blir nytta av opplæringsinstitusjonar, men som har passasjersertifikat.</p>

29	-41	8	Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap	<p>Når det gjelder krav til "Teknisk tryggleik" (§9), registrerer DSB at Sjøfartsdirektoratet foreslår ulike krav for fartøy med lengde under 15 meter og fartøy med lengde 15 meter eller mer.</p> <p>DSB er prinsipielt skeptisk til at man i forskrift viser til krav gitt i ett av flere kommersielle classeselskaps regelverk for å oppnå tilfredsstillende sikkerhet.</p> <p>Krav for å ivareta elsikkerheten er regulert i forskrift om maritime elektriske anlegg (fme), som forvaltes av DSB. Forskriften viser blant annet til IEC 60092:507 (small vessels), som DSB mener kan gi adekvate føringer for angjeldende elektriske anlegg.</p> <p>Dersom Sjøfartsdirektoratet ønsker å henvise til et anerkjent classeselskaps regler, bør det framgå i forskriften at henvisningen gjelder funksjonelle krav, jf. samarbeidsavtale mellom Sjøfartsdirektoratet og DSB. Videre bør det vises til forskrift om maritime elektriske anlegg når det gjelder overordnede krav for å ivareta elsikkerheten.</p> <p>Utover det prinsipielle, registrerer vi at ISO 10133 (henvisning i DNV Craft 25.2.1.1) ser ut til å være tilbaketrasket, mens DNV-Craft 25.3.1/ISO 13297 ikke ser ut til å omfatte trefaseanlegg. DSB setter spørsmålstegn ved en slik mulig begrensning av de elektriske anleggenes utforming</p>	<p>Sdir meiner det er unødvendig med referanse til forskrift om maritime elektriske anlegg. Vi viser til § 4 om forholdet til andre reglar. § 4 er tatt med for å minne brukarane om at forskrifta ikkje er uttømmende.</p> <p>Direktoratet endrer ikkje ordlyden her. Det er gjort tilsvarande i forskrift 1072.</p>
30	-63		EFTA	<p>EFTA ber direktoratet om å undersøke om det er en overlapp eller motstrid mellom direktiv 2013/53/EC (fritidsbåt direktivet) og den foreslåtte forskriften.</p>	<p>Forskriften gjelder for fartøy som anvendes i næringsvirksomhet etter ssl. Det er derfor ikke overlapp/motstrid mellom reglene i direktivet og den nye forskriften.</p>