

## Høringsmatrise - Om krav til høyhastighetsbevis for fører av fritidsbåt

Saksnummer 2021/8767

Sjøfartsdirektoratet har mottatt totalt 33 høringssvar. 30 høringssvar hadde merknader til høyhastighetsbevis. I 12 høringssvar var blant annet promillegrense og obligatorisk båtførerregister omtalt. Ingen merknader fra Justis- og beredskapsdepartementet, Klima- og miljødepartementet og UiT Norges arktiske universitet.

Denne høringssvarene oppsummerer innspillene i høringssvarene.

Regelverk	§	Høringsinstans	Høringssvar	Sjøfartsdirektoratets kommentar
Høyhastighetsbevis		ADVOKATFIRMAET BRINKMANN	I høringssvaret oppgis det ikke noen begrunnelse for hvorfor grensen for å innføre krav til høyhastighetsbevis for fører av hurtiggående fritidsbåter skal ses i sammenheng med antall knop båten vil være i stand til å oppnå. Dersom man innfører et krav om økt kompetanse for fører av hurtiggående fritidsbåter, bør den i så fall settes ut fra motorens ytelse fremfor antall knop som kan oppnås.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis	17 a	ADVOKATFIRMAET BRINKMANN	Høringssvaret mangler en redegjørelse for hvorfor grensen for å innføre krav til høyhastighetsbevis for fører av hurtiggående fritidsbåt skal settes ved akkurat 50 knop.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis	17 a	Advokatforeningen	Advokatforeningen støtter Sjøfartsdirektoratets forslag til krav til høyhastighetsbevis for fører av fritidsbåt.	OK
Høyhastighetsbevis		ALFA KOMPETANSE AS	Medisinsk skikkethet/finner lite om dette og kun en henvisning. Skal man kjøre i 50+knop må det innføres krav til medisinsk skikkethet, f.eks. syn, hørsel, fargesyn mv	Tas ikke til følge.
Høyhastighetsbevis		ALFA KOMPETANSE AS	På læringsmål bør det inn forhold som «kræsstopp», samt at det må gis opplæring i bruk av stoppeklokke i	Høyhastighetskurset skal ikke være for omfattende, og skal

			<p>navigeringen. Når man forflytter seg 1 kabel på ca. 7sek er dette viktig.</p>	<p>fokusere på risiko og bevisstgjøring knyttet høy hastighet fremfor opplæring i kjøreteknikk. Dette gjenspeiles i læringsplanen.</p>
Høyhastighetsbevis	17 b	ALFA KOMPETANSE AS	<p>Vi er av den oppfatning at minstealder bør være 18 eller 20 år for å føre høyhastighetsbåt.</p>	<p>Krav til minstealder er 18 år.</p>
Høyhastighetsbevis	17 b	ALFA KOMPETANSE AS	<p>Det bør kreves at man skal ha innehatt båtførerprøven i min 2 år og kan dokumentere fartstid med egen båt. Uklart om kravet til bestått båtførerprøve gjelder uavhengig av om man er født før/etter 1980. Vi mener alle bør som minimum ha bestått båtførerprøven for å inneha hurtigbåtsertifikat.</p>	<p>Tas ikke til følge. Det blir ikke krav til å ha båtførerbevis i bunn for personer født før 1980.</p>
Høyhastighetsbevis	17 a	Arcos AS	<p>Direktoratets argumenter for å anbefale at man setter «fartsgrensen» på 40 knop for å kreve høyhastighetsbevis på vannscooter (pkt 2.4). Dette støttes 100%, anses som viktig.</p>	<p>Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.</p>
Høyhastighetsbevis	17 a	Arcos AS	<p>Arcos stiller spørsmål med hvorfor det ikke innføres lavere innslagspunkt enn 50 knop for krav til høyhastighetsbevis for fritidsbåt.</p>	<p>Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.</p>
Høyhastighetsbevis	17 a	Arendal Havnevesen KF	<p>Arendal anbefaler at høyhastighetskompetansebevis innføres for alle fartøy under 24 meter fra 40 knop (og ikke 50 knop som foreslått).</p>	<p>Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.</p>

Høyhastighetsbevis		BRP Norway AS	Kostnaden for å ta kurset må holdes lav. Antagelsen om kr 3.500 per person er urealistisk. Ut fra erfaring med andre typer prøver antar vi at den reelle kostnad selv til kurset alene vil være ca 3 ganger så høy.	Sjøfartsdirektoratet forholder seg Menon sin vurdering av kostnader.
Høyhastighetsbevis		BRP Norway AS	Kravet om høyhastighetsbevis skal ikke gis tilbakevirkende kraft. Opparbeidede rettigheter beholdes. Samme prinsipp som ved innføring av båtførerbeviset bør gjelde. Også på vegtrafikklovens område, der nye krav til førerens kompetanse stadig endres, er det et prinsipp at nye regler gjelder dem som ikke hadde førerretten fra før.	Tas ikke til følge.
Høyhastighetsbevis		BRP Norway AS	Utgangspunktet for EØS-retten er at like produkter skal behandles likt. Tiltak eller restriksjoner, som kan endre kundeadfærd er i utgangspunktet forbudt. Unntak fra dette forbudet gjelder dersom det er særlige grunner som gjør slik forskjellsbehandling nødvendig.	Fritidsbåtdirektivet artikkel 5 (Direktiv 2013/53/EU) er ikke til hinder for å sette egne krav til kvalifikasjoner til fører av vannscooter.
Høyhastighetsbevis	17 c	BRP Norway AS	Høyhastighetsbeviset skal gjelde for både vannscooter og båt med maksimumhastighet på 50 knop eller mer. Vi kan ikke se at det er noen praktisk begrunnelse som legitimerer at det skal være ulike opplæringskrav for båt eller vannscooter. 50 knop er 50 knop uansett fartøy.	Tas ikke til følge. Viser til begrunnelse i høringsbrevet.
Høyhastighetsbevis	17 c	Christen Holte	Ønsker ikke egne regler for vannscooter.	Tas ikke til følge
Høyhastighetsbevis	17 c	Datatilsynet	Datatilsynet understreker at e-læringskurset må utformes i tråd med personvernreglene.	Personvernreglene vil bli ivaretatt ved utforming av e-læringskurs.
Høyhastighetsbevis	17 e	Datatilsynet	Instruktører skal til enhver tid inneha gyldig helseerklæring for fritidsskippersertifikat som ikke er eldre 2 år. Vi finner ingen anvisning om når, hvordan, eller overfor hvem erklæringen skal måtte fremvises, og oppfatter at bestemmelsen ikke i seg selv hjemler noen bestemt behandling. Den behandlingsansvarlige må derfor vurdere hvorvidt det foreligger behandlingsgrunnlag etter GDPR artikkel 9 nr. 2 i forbindelse med den enkelte behandling.	Forskriften er oppdatert i tråd med kommentar fra Datatilsynet. GDPR/informasjonsikkerhet må ivaretas i kursholder sitt kvalitetssystem.

Høyhastighetsbevis	18	Datatilsynet	Endringen vil utgjøre et nytt behandlingsgrunnlag etter GDPR artikkel 6 nr. 1 bokstav c). Anbefaler at det spesifiseres nærmere hva «å forvalte førerrettigheter» innebærer.	Personvernreglene vil bli ivaretatt for båtførerregisteret.
Høyhastighetsbevis	21	Datatilsynet	Kompetansebevis kan i framtiden utstedes digitalt. Vi forutsetter at slike systemer utformes i tråd med personvernreglene.	Personvernreglene vil bli ivaretatt.
Høyhastighetsbevis	17 a	FRILUFTSRÅDENES LANDSFORBUND	Det er foreslått grense på 50 knop for slikt høyhastighetsbevis. Det er svært høy fart, og vi ber om at det i det videre arbeid blir vurdert om grensa heller burde vært satt ved 35 eller 40 knop. Alternativt støtter vi det alternative forslaget om at grensa settes lavere for vannskutere.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis		Frydenbø Boats AS	Testregime (standardisering): Utfordringen er at båter leveres med forskjellig utstyr og utstyrspakker, og ingen eller få båter leveres uten utstyr eller standardutstyr.	Sjøfartsdirektoratet er klar over problemstillingen
Høyhastighetsbevis	17 a	Frydenbø Boats AS	Vi anser det som problematisk at visse båter skal stå på liste for økt kontroll. Dette virker både hemmende og lite effektivt. Det vil være: 1) Krevende å kontrollere 2) Vanskelig å vite fartspotensial ved «re-powering» (se punkt lenger ned) 3) Ha særs usikker sammenheng med ulykkes-potensial	Sjøfartsdirektoratet ser at en slik liste vil bli krevende å opprettholde, og at den kan ha begrenset verdi i forbindelse med kontrollvirksomhet. Det utarbeides derfor ingen liste nå, men hjemmelen for å lage retningslinjer vil gi Sjøfartsdirektoratet mulighet for å lage en liste på et senere tidspunkt.
Høyhastighetsbevis	17 a	Jo Meid	Argumentet for å innføre høyhastighetsbevis fremstår som unødvendig da det er svært få dødsulykker som følge av høy hastighet.	Ta ikke til følge. Sjøfartsdirektoratet mener at høyhastighetsbevis vil bidra til å

				redusere risiko for alvorlige ulykker.
Høyhastighetsbevis	17 a	Jo Meid	For å redusere antall personer/båteiere som har høyhastighetsbåter i dag som vil bli påvirket av en lov som i realiteten gir tilbakevirkende kraft bør de som er født før 1.1.1980 bli fritatt for kravet. I tillegg bør de som har D5L pr. 1.1.2021 også bli fritatt.	Tas ikke til følge.
Høyhastighetsbevis	17 c	Kjetil Daae Børnes	Forslaget om å ha to forskjellige bevis (for vannskuter og båt) blir lite praktisk, veldig dyrt og unødvendig komplisert.	Tas ikke til følge. Viser til begrunnelse i høringsbrevet.
Høyhastighetsbevis	17 a	Knut Botnmark	Det er på høy tid at en begynner ser på regler for eget førerkort for båter som kan gå med høy hastighet. Men den grense som er lagt frem i dette forslaget på 50 knop, 92 Kmh, er totalt bak mål. For skal det kunne ha noe effekt må den nok settes mye lavere. Jeg vil forså at den settes på 25 knop, 46 Kmh.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis		KONGSBERG DIGITAL AS	Med referanse til høringens punkt 2.2.4. Krav til teoretisk og praktisk kurs; man burde åpne for en praktisk gjennomføring på simulator inntil 50% av avsatt tid (skissert en (1) dag praktisk).	Simulator er ikke aktuelt på nåværende tidspunkt. Se punkt 4.6.2.1 i utredningen.
Høyhastighetsbevis		KYSTVERKET	Ulykker ved grunnstøting ble kjennetegnet av tre faktorer: høy fart, moderat til tydelig ruspåvirkning og tussmørke. Vi ber om at dette gis prioritet i pensumet, da fartøyene (fart over 50 knop) er de med størst fartspotensiale og derav stiller de største kravene til fører, samt at tid til å avverge uønskede situasjoner er særs kort i høy fart. Bevisste regelbrudd tar utgangspunkt i feil holdninger, og pensum bør derav ha fokus på konsekvensene av vilde regelbrudd.	Er omfattet av læringsmålene
Høyhastighetsbevis	17 a	KYSTVERKET	Sjøfartsdirektoratet viser i sin utredning at innslagspunktet burde være lavere enn 50 knop og dette støttes av Kystverket. Forslaget som ligger på høring nå, er imidlertid med innslagspunkt 50 knop og Kystverket mener dette bør være første steg for å etablere ordningen.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som

				har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis	17 a	KYSTVERKET	40 knop er en høy hastighet på sjøen, vi støtter derfor at innslagspunktet for krav til vannscootere settes ned til 40 knop.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis		MILJØDIREKTORATET	I forslag til læringsmål kan vi ikke se at hensyn til andre brukere av naturen, dyreliv, natur og miljø, herunder lokale restriksjoner er inntatt som tema.	Sjøfartsdirektoratet vil se nærmere på læreplanen.
Høyhastighetsbevis		MILJØDIREKTORATET	Foreslår at Sjøfartsdirektoratet må godkjenne egnede områder der gjennomføring av den praktiske kursdelen skal foregå.	Forholder oss til gjeldende fartsregler.
Høyhastighetsbevis	17 a	MILJØDIREKTORATET	Vi er av den oppfatning at påkrevd høyhastighetsbevis kan bidra til at flere kjører mer hensynsfullt og slik sett støtter opp under og tar hensyn til allmennhetens friluftslivsutøvelse og sårbar natur i og ved vann. For å ivareta overnevnte hensyn på best mulig måte tenker vi at både fritidsbåter og vannscootere bør ha et innslagspunkt på 40 knop for krav om høyhastighetsbevis.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis		NORBOAT	Ser en rekke praktiske utfordringer rundt innføringen og håndhevingen av høyhastighetsbevis. Et eksempel på dette er oppslagsverket/registeret som ikke har noe system for å fange opp om båteier kjøper en ny- eller annen motor med annen effekt enn den opprinnelige eller justerer hastigheten på eksisterende motor.	Sjøfartsdirektoratet ser at en slik liste vil bli krevende å opprettholde, og at den kan ha begrenset verdi i forbindelse med kontrollvirksomhet. Det utarbeides derfor ingen liste nå, men hjemmelen for å lage retningslinjer vil gi Sjøfartsdirektoratet mulighet for å lage en liste på et senere tidspunkt.

Høyhastighetsbevis		NORBOAT	Norboat anser risikoen for at båteiere ikke vil ha anledning til å føre sin egen båt grunnet begrenset kurskapasitet som stor og dette vil naturligvis være uheldig.	Sjøfartsdirektoratet vil ta hensyn til dette.
Høyhastighetsbevis		NORBOAT	Statens Havarikommisjon for Transport viser at det er kombinasjonen av høy fart, høy promille og tussemørke som medfører en stor risiko, og ikke høy fart alene. Vi mener at innføring av høyhastighetsbevis, på lik linje som forslag om å senke promillegrensen til sjøs, vil ha liten eller ingen direkte ulykkesforebyggende effekt.	Høyhastighetskurset skal ikke være for omfattende, og skal fokusere på risiko og bevisstgjøring knyttet høy hastighet fremfor opplæring i kjøreteknikk. Dette gjenspeiles i læreplanen.
Høyhastighetsbevis	17 a	NORBOAT	Norboat og Norboats medlemmer mener bestemt at hastighetsgrensen for kravet om høyhastighetssertifikat bør settes til 50 knop.	OK
Høyhastighetsbevis	17 c	NORBOAT	Norboat og Norboats medlemmer mener at det ikke skal skilles på fritidsbåt og vannscooter i dette tilfellet, da disse er klassifisert i samme klasse: fritidsbåt.	Tas ikke til følge. Viser til begrunnelse i høringsbrevet.
Høyhastighetsbevis	17 a	NORGES MOTORSPORTFORBUND	Vi vil ikke komme med vesentlige merknader til læringsmål, annet enn at de fleste elementer også vil være gjeldende for fartøy som oppnår hastigheter langt under 50 knop. Innslagspunktet fra ett sikkerhetsperspektiv treffer slik vi ser det trolig ikke godt nok.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis	17 b	NORGES SEILFORBUND	NSF støtter den foreslåtte 18-års aldersgrense for å få utstedt høyhastighetsbevis.	OK

Høyhastighetsbevis	17 a	NORGES SEILFORBUND	Foreslår at grensen settes til 40 knop for alle fritidsfartøy. Vi presiserer at NSF vil helt klart foretrekke 40 knops grense uten aldersamnesti, men mener en reduksjon til 40 knop er så viktig at vi heller vil akseptere aldersamnesti enn 50 knops grense.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis	17 a	NORGES SEILFORBUND	Vi er noe i tvil om løsningen som er foreslått m.h.t. å føre lister over fartøy og modeller som faller innenfor og utenfor sertifikatkravet er praktisk gjennomførbar. Det vil kunne være svært ressurskrevende og problematisk å følge opp. Vi vil derfor minne om at både vi og andre båtorganisasjoner i lang tid har påpekt behovet for et obligatorisk båtregister i regi av Sjøfartsdirektoratet. Opplysninger om makshastighet kan da innarbeides i et båtregister som utstedes i regi av et slikt båtregister. Dette er ytterligere et godt argument som kan tilføyes til den allerede lange listen av gode argumenter for innføring av et slikt båtregister - noe som etter vår mening allerede er langt på overtid.	Sjøfartsdirektoratet ser at en slik liste vil bli krevende å opprettholde, og at den kan ha begrenset verdi i forbindelse med kontrollvirksomhet. Det utarbeides derfor ingen liste nå, men hjemmelen for å lage retningslinjer vil gi Sjøfartsdirektoratet mulighet for å lage en liste på et senere tidspunkt.  Obligatorisk båtregister er ikke en del av høringen.



Høyhastighetsbevis	17 a	NORGES SEILFORBUND	Vi vil derfor foreslå at det presiseres at krav om høyhastighetsbevis kun gjelder motordrevet fartøy.	Tas til følge. Motordrevet fritidsbåt tas inn i forskriften.
Høyhastighetsbevis	17 e	NORGES SEILFORBUND	Vi vil imidlertid be om at de retningslinjer som Sjøfartsdirektoratet skal utarbeide for skjønsmessig vurdering av potensielle instruktører ikke må ekskludere andre enn de som kommer fra stillinger i politiet, forsvaret, redningstjenesten og operatør på hurtiggående båter i næring.	Tar innspillet til etterretning.
Høyhastighetsbevis	17 f	NORGES SEILFORBUND	Vi finner også grunn til å stille spørsmål ved det som vi oppfatter som svært rigorøse krav til opplæringsfartøy under punkt 2.2.8. Vi har liten forståelse for at opplæring kun skal kunne skje fra fartøyer godkjent og utstyrt for passasjertrafikk.	Tas ikke til følge. Forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer gjelder ikke fullt ut. Kun kapittel 3,4 og 5 kommer til anvendelse.
Høyhastighetsbevis	19	NORGES SEILFORBUND	Videre forutsetter vi at privat øvelseskjøring må kunne foretas og ber om at en nærmere beskrivelse av hvordan dette kan gjennomføres blir innarbeidet i forskriften.	Øvelseskjøring er regulert i § 19.
Høyhastighetsbevis		NORSK FRILUFTSLIV	I tillegg til krav om produsentskilt i forbindelse med CE-merking, forslår vi også et krav om godt synlige identifikasjonsmerker på båt og vannscooter, tilsvarende registreringsnummer på bil og motorsykel, osv.	Tas ikke til følge. Det er ikke lagt opp til merking av båtene som omfattes av kravet.
Høyhastighetsbevis	17 a	NORSK FRILUFTSLIV	Kravet om høyhastighetsbevis må gjelde fra 25 knop, både for fritidsbåter og vannskutere.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis	17 c	Ole Løken	Men, synes det er feil å skille på vannskuter og båt. Både er vannskuter sidestilt med båt, underlagt de samme krav som båt.	Tas ikke til følge. Viser til begrunnelse i høringsbrevet.
Høyhastighetsbevis	17 a	Ole Løken	Bør holde 50 knop grense også på vannskuter, dette for å holde et enkelt regelverk som alle lett kan forholde seg til.	Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å

				utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis		Oslo politidistrikt	Den eneste mulighet vi ser for at et slikt krav skal kunne kontrolleres, er at båter som faller inn under kravet får synlig merking. Det vil ellers være liten oppdagelsesrisiko, og det tilsier at man ikke vil oppnå hensikten med et høyhastighetsbevis.	Tas ikke til følge. Det er ikke lagt opp til merking av båtene som omfattes av kravet.
Høyhastighetsbevis		Oslo politidistrikt	Politiet opplever imidlertid et behov for et bevis for å føre vannscooter, og det bør etter vår oppfatning innføres. Det må gjelde alle vannscootere uansett fartspotensiale.	OK Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis	17 a	Oslo politidistrikt	Oslo politidistrikt ser utfordringer i forslaget til innføring av høyhastighetsbevis. Det vil være vanskelig å føre kontroll med et slikt krav. Politiet vil ha begrenset mulighet for å avklare hvilken hastighet båten kan oppnå. Det er i dag ikke mulig å utføre tester eller beregninger ved kontroll. Det er kun ved alvorlige hendelser at det vil bli brukt ressurser på å etterforske hvorvidt båten faller inn under kravet til høyhastighetsbevis.	Sjøfartsdirektoratet er klar over denne problemstillingen, men mener likevel at krav til høyhastighetsbevis vil bedre sikkerheten selv om det er vanskelig å kontrollere.
Høyhastighetsbevis	17 a	Oslo politidistrikt	Videre er det vår erfaring at de fleste ulykker som skjer, ligger i hastigheter mellom 20-30 knop, og det er sjelden eller aldri at farten har vært over 50 knop. De nevnte ulykker skjer som oftest i kombinasjon med alkohol og/eller i mørke.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.

Høyhastighetsbevis		Politidirektoratet	I likhet med innspill fra Vest politidistrikt vil vi påpeke at det bør kreves erfaring/kompetanse i instrumentbruk, dokumentasjon på eller opplæring i mørkekjøring.	Ivaretas som en del av læringskravene til høyhastighetskurset.
Høyhastighetsbevis		Politidirektoratet	I likhet med innspill fra Vest politidistrikt vil vi påpeke at det bør kreves krav til helseattest/synskrav.	Tas ikke til følge. Innføres ikke på nåværende tidspunkt.
Høyhastighetsbevis		Politidirektoratet	Fra politiets side, som er satt til å kontrollere og håndheve en sertifikatordning, og som evt skal utstede straffereaksjoner på tilstrekkelig godt, juridisk grunnlag for evt overtredelser, må krav til tydelighet for hva som er straffbart og ikke være helt klart. Vårt primære poeng under dette punkt er at forskriften må stille klarere krav til en mer konkret beskrivelse av hva som skal være sertifikatpliktig/straffbart, og ikke.	Sjøfartsdirektoratet er klar over problemstillingen. Viser til vurdering i høringsbrevet.
Høyhastighetsbevis		Politidirektoratet	Vi er for også i utgangspunktet noe skeptiske til ulike krav til ulike fartøyer, vi bør tilstrebe enhetlighet så langt som mulig. Problematikken rundt vannscootere må håndteres i lys av avgjørelser og historikk kort nevnt over, hvoretter vi så langt finner det vanskelig å argumentere for særregler for vannscootere.	Tas ikke til følge. Viser til begrunnelse i høringsbrevet. Fritidsbåt direktivet artikkel 5 (Direktiv 2013/53/EU) er ikke til hinder for å sette egne krav til kvalifikasjoner til fører av vannscooter.
Høyhastighetsbevis	17 a	Politidirektoratet	Vi tror at man ville nå formålet med bestemmelsen bedre om man krevet hurtigbåtsertifikat fra en lavere grense, forslagsvis 40 knop.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis	17 b	Politidirektoratet	Vårt primære budskap er at de som ønsker å erverve sertifikat for hurtigbåt over 50 knop, må kunne	Tas ikke til følge.

			fremvise dokumentasjon på erfaring og kompetanse i forkant. Man kunne løse dette ved å kreve båtførerbevis for alle de som ønsker sertifikat for hurtigbåt.	Sjøfartsdirektoratet forholder seg til forutsetning i bestilling om at personer født før 1980 ikke skal ha båtførerbevis.
Høyhastighetsbevis	17 a	Politidirektoratet	En liste over alle typer båter og båtmodeller, med alle kombinasjonsmuligheter for motor av ulike størrelser (og som stadig kan byttes), i tillegg til ulike effekter av propellbruk, vekt, flaps, skrog etc. vil slik vi ser det kun gi en mulig veiledning over hvor fort båten kan gå. For alle tilfellene i grenseland, dvs. rundt 50 knop, vil det lett foreligge tvil om max-hastighet. Markedet vil muligens også lett tilpasse seg disse utfordringer og hele tiden ligge noe under max-grense i sine oppgitte tallstørrelser. Grensetilfeller vil lett kunne avstedkomme diskusjon, som vi ikke ønsker at politiet skal måtte bruke mye tid på. En liste som foreslått mener vi derfor kun kan være et supplement til dette pkt.	Sjøfartsdirektoratet ser at en slik liste vil bli krevende å opprettholde, og at den kan ha begrenset verdi i forbindelse med kontrollvirksomhet. Det utarbeides derfor ingen liste nå, men hjemmelen for å lage retningslinjer vil gi Sjøfartsdirektoratet mulighet for å lage en liste på et senere tidspunkt.
Høyhastighetsbevis	17 a	Politidirektoratet	Vi mener at en bestemmelse som krever sertifikat for båt med større motor enn et visst antall hestekrefter, kunne være praktikabelt som et eventuelt supplerende kriterium. Forslagsvis formulert ut som f.eks. båt som " kan gå raskere enn 50 knop og/eller har motor større enn 200/250 hk... ".	Tas ikke til følge. Sjøfartsdirektoratet mener at kun krav til motorens ytelse alene ikke er hensiktsmessig fordi hensikten er fartøy i høy hastighet og ikke ytelse på installert motor.
Høyhastighetsbevis		REDNINGSELSKAPET	RS understreker viktigheten av at det stilles krav til at instruktører har god og grundig opplæring, og at det lages spesielt tilpassede «instruktørkurs» for å skape en så innholdsmessig lik opplæring som mulig.	Sjøfartsdirektoratet vurderer å kreve instruktørkurs.
Høyhastighetsbevis	17 a	REDNINGSELSKAPET	RS støtter forslaget om at det innføres et eget høyhastighetsbevis for førere av fritidsbåter, herunder vannscootere, som kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer.	Tas til etterretning.

			Etter RS oppfatning bør det vurderes å evaluere ordningen, herunder innslagspunktet for kravet til høyhastighetsbeviset, etter noe tid for å hensynta erfaringer med reguleringen og utviklingen av fritidsbåtflåten.	
Høyhastighetsbevis	17 c	REDNINGSSKAPET	Etter forslaget er det lagt opp til at den praktiske delen av høyhastighetskurset skal være forskjellig for fritidsbåter og vannscootere. Dette er RS generelt støttende til, ettersom en slik løsning vil gi en mer tilpasset opplæring.	OK
Høyhastighetsbevis	17 a	SANDEFJORD HAVNEVESEN	Sandefjord Kommune anbefaler allikevel at høyhastighetskompetansebevis innføres for alle fartøy under 24 meter fra 40 knop (og ikke 50 knop som foreslått)	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis		SANDEFJORD KOMMUNE	Sandefjord Kommune anbefaler allikevel at høyhastighetskompetansebevis innføres for alle fartøy under 24 meter fra 40 knop (og ikke 50 knop som foreslått)	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis		Tore Chr Halvorsen	Før tiltenkt iverksettelse 1. oktober 2022 er det et omfattende arbeid som skal gjennomføres. Ikke minst autorisering av et tilstrekkelig antall instruktører og kurssteder over hele landet. Innholdet i den teoretiske delen av opplæringen og detaljerte krav til instruktører bør defineres umiddelbart.	Sjøfartsdirektoratet har som mål at kurstilbydere og instruktører er på plass i god tid før krav til høyhastighetsbevis skal gjelde.
Høyhastighetsbevis		Tore Chr Halvorsen	Minst like viktig er definering av krav til utstyr som skal benyttes under opplæringen. Skal praktisk hurtigbåtkjøring skje med en ensartet båttype, eller er det opp til den enkelte «skole» hva slags utstyr som skal benyttes?	Tas til etterretning.

Høyhastighetsbevis		Tore Chr Halvorsen	Sjøfartsdirektoratet må være spesielt oppmerksom på hvordan deler av den praktiske testen skal gjennomføres.	Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide retningslinjer for gjennomføring av test.
Høyhastighetsbevis		Tore Chr Halvorsen	Sjøfartsdirektoratet presenterer forsiktige anslag om hva et slikt høyhastighetsbevis kan koste den enkelte. 6500 kroner er nevnt som et estimat. Kostnadene legges i sin helhet på instruktør/kurssted og elev. Med en fortjeneste/lønn til instruktør på toppen vil et slikt kompetansebevis fort kunne beløpe seg til langt høyere summer enn de stipulerte 6500 kronene.	Sjøfartsdirektoratet forholder seg Menon sin vurdering av estimerte kostnader.
Høyhastighetsbevis	17 a	Tore Chr Halvorsen	Etter min mening vil det bli for tilfeldig å utarbeide en midlertidig liste, i samarbeid med importører og produsenter, over aktuelle båttyper.	Sjøfartsdirektoratet ser at en slik liste vil bli krevende å opprettholde, og at den kan ha begrenset verdi i forbindelse med kontrollvirksomhet. Det utarbeides derfor ingen liste nå, men hjemmelen for å lage retningslinjer vil gi Sjøfartsdirektoratet mulighet for å lage en liste på et senere tidspunkt.
Høyhastighetsbevis	17 a	Tore Chr Halvorsen	Jeg vil også påpeke at krav til kompetansebevis før førere av båter som går over 50 knop virker noe søkt. Ulykker hvor stor fart er faktor ved ulykker ofte skjer i mørke, i uoversiktlig farvann og med båtførere som er påvirket av alkohol. Ingen forskrift kommer dette fenomenet til livs.	Ta ikke til følge. Sjøfartsdirektoratet mener at høyhastighetsbevis vil bidra til å redusere risiko for alvorlige ulykker.
Høyhastighetsbevis	17 a	Tore Chr Halvorsen	Ønsker i stedet for grense på 50 knop at fritidsbåter utstyrt med utenbordsmotorer over 300 hestekrefter skal omfattes av forskriften, uansett toppfart	Tas ikke til følge. Sjøfartsdirektoratet mener at kun krav til motorens ytelse alene ikke er hensiktsmessig fordi hensikten er fartøy i høy

				hastighet og ikke ytelse på installert motor.
Høyhastighetsbevis	17 f	Tore Chr Halvorsen	Videre er det viktig at det kommer gode definisjoner av sikkerhetsutstyr ombord, både til båt og fører.	Ivaretatt. Forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer kapittel 3,4 og 5 regulerer krav til sikkerhetsutstyr for opplæringsfartøy.
Høyhastighetsbevis	17 a	Tore Chr Halvorsen	Et innslagspunkt på 40 knop for vannscootere er også svært fornuftig.	Tas ikke til følge. Innslagspunktet på 50 knop baserer seg på bestilling om å utarbeide forslag til høyhastighetsbevis for fartøy som har maksimal hastighet over 50 knop.
Høyhastighetsbevis		Vest politidistrikt	I kurset bør ett læringsmål være opplæring og bruk av radar.	Høyhastighetskurset skal ikke være for omfattende, og skal fokusere på risiko og bevisstgjøring knyttet til høy hastighet fremfor opplæring i kjøreteknikk. Dette gjenspeiles i læreplanen.
Høyhastighetsbevis	17 c	Vest politidistrikt	I høringsdokumentet pkt. 2.2.4 Krav til teoretisk og praktisk kurs – er det lagt opp til en teoretisk og praktisk del, hver på maksimalt en dags varighet. Spørsmålet her er om det er godt nok – tilstrekkelig?	Høyhastighetskurset skal ikke være for omfattende, og skal fokusere på risiko og bevisstgjøring knyttet høy hastighet fremfor opplæring i kjøreteknikk. Dette gjenspeiles i læreplanen.
Høyhastighetsbevis	17 f	Vest politidistrikt	Når det gjelder sikkerhetsutstyr så bør det innføres krav(lovendring) til bruk av CE merket flyteutstyr med minst 100N oppdrift for alle åpne høyhastighetsbåter som er i fart – uansett lengde.	Strengere krav til bruk av flyteutstyr er ikke en del av høringen.

Høyhastighetsbevis		Øst politidistrikt	For at politiet skal kunne utføre kontroll med fører av fritidsbåt som kan oppnå 50 knop eller mer, og at oppdagelsesrisikoen skal være noenlunde til stede ville det være behov for merking med god synlighet.	Tas ikke til følge. Det er ikke lagt opp til merking av båtene som omfattes av kravet.
Annet		ADVOKATFIRMAET BRINKMANN	Det bør vurderes å innføre et visst krav til ettersyn med båter på en viss størrelse for å bedre sikkerheten til sjøs. Et slikt krav vil vanskelig la seg gjennomføre uten et lovpålagt båtregister. Nok et argument for å innføre et obligatorisk båtregister er at den manglende reguleringen synes å være siste skanse for hvitvasking av ulovlige midler.	Ikke en del av høringen.
Annet		ALFA KOMPETANSE AS	Flyteplagg/ det er kun spesifisert at dette skal være lett tilgjengelig. Det mener vi er for dårlig når man på sekunder kan oppnå 50+ knop. Flyteplagg skal bæres så lenge farkosten er i fart.	Strengere krav til flyteutstyr er ikke en del av høringen.
Annet		Christen Holte	Påpeker problemet med alkohol og ulykkesrisiko.	Promillegrensen er ikke en del av høringen.
Annet		Frydenbø Boats AS	Vi anser det som problematisk at det er lov til å føre en båt i over 50 knop med promille opp til 0,8.	Ikke del av høringen
Annet		Jo Meid	Å føre båt beruset bør forbys i sin helhet for båter som f.eks kan kjøre mer enn 15 knop.	Ikke en del av høringen.
Annet		Knut Botnmark	Foreslår å innføre en promillegrense på 0,2 for båtlivet og i hvertfall for båter hvor der kreves hurtigbåtsertifikat.	Ikke del av høringen.
Annet		Knut Botnmark	Foreslår å innføre et kystpoliti (sjøpoliti) som skal ha egen bevilgning over statsbudsjettet.	Ikke del av høringen
Annet		NORGES MOTORSPORTFORBUND	NMF anmoder på det sterkeste at våre behov til endring av § 6 i FOR-2009-03-03-259 tas til etterretning og at de nødvendige tilpasninger blir gjennomført samtidig eller uavhengig av utfallet av denne høringen og forslag til nye krav og reguleringer nevnt i saksfremlegget.	Ikke en del av høringen.
Annet		NORSK FRILUFTSLIV	Uavhengig av hvilke innslagspunkt for krav til høyhastighetsbevis man lander på, støtter vi et obligatorisk båtregister for fritidsbåter under 15 meter, sik at man får en komplett oversikt over fritidsbåter i Norge	Er ikke en del av høringen.



Annet		Ole Løken	Men kanskje burde det vært promillegrense på 0,2 eller 0,0 på disse fartøyene? (er klar over at de aller fleste under ulykker har over 0,8 i promille uansett.	Ikke en del av høringen
Annet		Tore Chr Halvorsen	Aller først vil jeg påpeke at den foreslåtte forskriften ikke bør settes ut i livet før det er politisk behandlet og innført et obligatorisk båtregister i Norge, et register som inneholder informasjon om alle fritidsbåter, komplett oversikt over båtens historie og ikke minst motorytelse.	Ikke en del av høringen.
Annet		Tore Chr Halvorsen	Politiet må tilføres flere ressurser.	Ikke en del av høringen.
Annet		Øst politidistrikt	Som et tillegg til kompetansekrav burde man også sett på promillegrensen ved føring av slike båter/vannscootere	Ikke del av høringen.
		Justis- og beredskapsdepartementet	Ingen merknader	
		Klima- og miljødepartementet	Ingen merknader	
		UiT Norges arktiske universitet	Ingen merknader	