

### Mottakere av rundskrivet: (sett kryss)

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

**Nr.:** RSR 03-2022

**Dato:** 07.02.2022

**Saksnr.:** 2021/8767 - STL

**Opphever:**

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

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

## Endring av forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt og forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk

### 1. Innledning

Sjøfartsdirektoratet har fastsatt endring i forskrift 3. mars 2009 nr. 259 om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt. Endringsforskriften trer i kraft 1. mars 2022. Krav til å inneha høyhastighetsbevis trer i kraft 1. juni 2023.

### 2. Høring

Forslaget var på høring i perioden 2. februar til 30. april 2021. Sjøfartsdirektoratet har mottatt 30 høringssvar til forslaget om høyhastighetsbevis.

Merknadene fra høringsrunden og Sjøfartsdirektoratet sine kommentarer til disse er vedlagt i en høringsmatrise.

### 3. Bakgrunnen for 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 obligatorisk 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 hastighet 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 bedre sjøtryggleik. I meldingen fremgikk det at regjeringen ville vurdere om det burde 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 regjeringens nullvisjon om ingen omkomne eller hardt skadde på sjøen.

#### **4. Nærmere om endringene**

Endringene går ut på å innføre krav om høyhastighetsbevis for førere av norske fritidsbåter med skroglengde 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 med skroglengde inntil 15 meter. Både båtførerbeviset og det internasjonale båtførersertifikatet (ICC) er 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 krever derfor også endringer i denne forskriften. Kvalifikasjonsforskriften er også hjemlet i småbåtlovens § 26b.

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

#### 4.1. Virkeområde

Høyhastighetsbeviset 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.

Fritidsskippercertifikatet (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 fritidsskipperkurset mangler høyhastighetsopplæring. På grunn av dette må innehavere av D5L oppfylle kravet om høyhastighetsbevis om de skal føre fritidsbåt som kan oppnå en hastighet på 50 knop eller mer.

#### 4.2. Oversikt over båtmodeller med motor

Både i forbindelse med utredning og høring er det påpekt at håndhevelse vil være utfordrende. Ved kontroll vil politiet vanskelig kunne avdekke om fartøyet kan gå over 50 knop. 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.

For å forenkle håndheving noe har Sjøfartsdirektoratet fått i oppdrag å 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. Det avgjørende for om det kreves høyhastighetsbevis er om båten med aktuell motorinstallasjon kan oppnå 50 knop eller mer, og fører har alltid har ansvaret for å gjøre seg kjent med, og oppfylle de krav som stilles.

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<sup>1</sup> og etter Sjøfartsdirektoratet sine 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 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

---

<sup>1</sup> NS-EN ISO 11592-1:2016. Mindre fartøy, bestemmelse av største motoreffekt ved bruk av styrehastighet.

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

	$L_H < 8m$	$8m \leq L_H \leq 15m$	$15m < L_H$
<b>Tankinnhold</b>	Forbrukstanker: 0-10%. Drivstoff: Ca. 50%		
<b>Værforhold</b>	Maks vind $5\text{ms}^{-1}$ og maks bølgehøyde 0,2m.		
<b>Trim av drev/motor</b>	Motor m. powertrim skal trimmes til nøytral trim (evt. boss parallelt med vannflate).		
<b>Antall personer</b>	En person om bord.	To personer om bord.	Tre personer om bord.
<b>Utstyr ombord</b>	Båten skal være tømmt for løst utstyr, men inneholde essensielt utstyr for normal bruk.		
<b>Testdistanse</b>	To testløp i motsatt retning langs en linje med maks pådrag i en gitt tid.		
<b>Testdata</b>	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	Motorinstallasjon
Goldfish Boat AS	23 Tender	Mercury V6 Four-Stroke 225 hk
Goldfish Boat AS	23 Tender	Mercury V8 Verado 250 hk
Goldfish Boat AS	30 Sport	Mercury 6.2 MAG 350: Bensin
Goldfish Boat AS	30 Sport	Mercury 4.2 370: Diesel
Hydrolift	X-26s	Mercury 300 hk: Bensin
Hydrolift	X27 SUV	Mercury 450 hk: Bensin
Hydrolift	C-28	Twin 370 hk: Bensin

### 4.3. Vilkår for å få høyhastighetsbevis

Høyhastighetsbeviset kan utstedes til personer som oppfyller kravet til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt og har gjennomført høyhastighetskurset. Kurset inneholder en teoretisk del, en praktisk del og en test.

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, fritidsskippercertifikat eller høyere yrkessertifikat. Personer født før 1.1.1980 er unntatt kravet om båtførerbevis og vil av den grunn dekke kravet til å føre båtførerbevispliktige fritidsbåter uten å inneha et kompetansebevis.

Aldersgrensen for å få utstedt høyhastighetsbeviset er 18 år. Sjøfartsdirektoratets utredning viser til forskning som sier at menneskehjernen ikke er ferdig utviklet før i voksenalder – 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.

#### **4.4. Krav til teoretisk og praktisk kurs**

Høyhastighetskurs består av en teoretisk og praktisk del, med avsluttende prøve. Kurstilbyderne bestemmer selv om den teoretiske delen skal holdes i klasserom eller ved e-læring. Før den praktiske delen kan gjennomføres kreves det gjennomført teoridel. Dersom teoretisk og praktisk del gjennomføres hos to forskjellige tilbydere, vil det være tilbyder av teori som er ansvarlig for å teste kandidaten.

Den praktiske delen vil skille mellom båt og vannscooter. Dette reflekterer at båt og vannscooter på mange måter er to svært forskjellige fartøyer som krever ulik opplæring. Læringsmålene som fremgår av emneplanen fastsatt av Sjøfartsdirektoratet, skal ligge til grunn for høyhastighetskurset.

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

#### **4.5. Førerrettigheter**

Som nevnt i punkt 4.4 skal høyhastighetskursets praktiske del skille mellom båt og vannscooter. Høyhastighetsbeviset utstedes med førerrettigheter for fartøytypen (båt eller vannscooter) som den praktiske delen av kurset er gjennomført på. For å få utstedt høyhastighetsbevis for både båt og vannscooter kreves det altså at den praktiske delen av kurset gjennomføres både med båt og vannscooter.

#### **4.6. Krav til kurssted**

Kurssteder må godkjennes av Sjøfartsdirektoratet for å få lov til å tilby høyhastighetskurs. Det er mulig å bli godkjent enten som tilbyder av både teoretisk og praktisk del, eller bare for praktisk del. Det vil ikke være mulig å bli godkjent for å kun tilby teoretisk del. Dette både for å sikre kvalitet i de teoretiske kursene, men også for å stimulere til flest mulig tilbydere av den praktiske delen. Sjøfartsdirektoratet vil fastsette nærmere retningslinjer for krav til kurssteder og undervisningspersonell.

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.

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.

#### 4.7. Krav til instruktør for praktisk del

Instruktører av høyhastighetskurs for båt skal som minimum ha fritidsskippercertifikatet (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 har vurdert det slik at fritidsskippercertifikat vil være lite hensiktsmessig for instruktør for vannscooter. Slike instruktører er derfor unntatt kravet om å ha fritidsskippercertifikat, men må minimum ha båtførerbevis.

Instruktører skal til enhver tid inneha gyldig helseerklæring for fritidsskippercertifikat som ikke er eldre enn 2 år. Dette for å sikre at instruktørene er fysisk og mentalt skikket til å gi opplæring i høye hastigheter. Helseerklæring for fritidsskippercertifikat 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 høyhastighetskurs er det 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. Det vil derfor bli et krav om at instruktører minimum skal inneha gyldig sikkerhetsopplæringskurs for sjøfolk på mindre skip<sup>2</sup>. 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.

For instruktør for vannscooter har Sjøfartsdirektoratet kommet til at det ikke er relevant at instruktør må ha hele sikkerhetsopplæringskurset. Det er derfor kun krav til at instruktør for vannscooter kan dokumentere kompetanse i førstehjelp som dekker førstehjelpsdelen av sikkerhetsopplæringskurset.

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 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 ikke et offentlig instruktørkurs i høyhastighetsopplæring for fritidsfartøy. De som ønsker å bli instruktører kan derfor ikke fremlegge formell dokumentasjon som viser instruktørkompetanse på dette området. Det vil derfor bli opprettet et eget instruktørkurs som kurstilbyderne må sørge for at instruktørene gjennomfører. Tilbydere av instruktørkurs må være godkjent av Sjøfartsdirektoratet.

---

<sup>2</sup> Emneplan for sikkerhetsopplæringskurset finnes her:

[https://www.sdir.no/contentassets/00578fd8559045d5ac466e8af0fcc59d/emneplan-sikkerhetsopplaringskurs-for-sjofolk-pa-mindre-skip\\_.pdf?t=1608305097606](https://www.sdir.no/contentassets/00578fd8559045d5ac466e8af0fcc59d/emneplan-sikkerhetsopplaringskurs-for-sjofolk-pa-mindre-skip_.pdf?t=1608305097606)

#### **4.8. Krav til opplæringsfartøy og sikkerhetsutstyr**

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 også stilles til blant annet høyhastighetsbåter som brukes til å føre til og med 12 passasjerer (havrafting etc.). Da høyhastighetskurs på mange måter kan sammenlignes med slik virksomhet (frakt av passasjerer i høy hastighet), er det Sjøfartsdirektoratet sin vurdering at det er hensiktsmessig å ha de samme kravene på opplæringsfartøy. Kapittel 3, 4 og 5 i forskrift 63 stiller krav til konstruksjon og utstyr, radiokommunikasjon og redningsmidler. Alle personer som oppholder seg utendørs om bord i fartøy som benyttes i opplæring, inkludert vannscooter, skal ha på seg egnet CE-merket flyteutstyr.

Når det gjelder krav til vannscootere som benyttes til høyhastighetsopplæring, er det Sjøfartsdirektoratet sin 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. 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. Det er i tillegg krav til hjelm og egnet bekledning. Med egnet bekledning mener vi at man skal være kledd for å kunne havne i vannet, f.eks. tørrdrakt. Som for båt er det krav om at alle skal ha på seg egnet flyteutstyr. 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 skade seg og blir liggende i vannet uten mulighet til å komme seg tilbake på vannscooteren. Sjøfartsdirektoratet ser det derfor som 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. Selv om det i den praktiske delen ikke er lagt opp til å gjennomføre opplæringen i hastigheter over 50 knop, er det naturlig at fartøyene som benyttes i opplæringen har et fartspotensiale som i stor grad samsvarer med 50 knopsgrensen.

#### **4.9. Anerkjennelse av utenlandske høyhastighetsbevis**

Utenlandske borgere må 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. Sjøfartsdirektoratet kan derfor anerkjenne utenlandske kompetansebevis, som i det vesentligste tilfredsstillende kravene til norsk høyhastighetsbevis.

#### **4.10. Utstedelsesgebyr**

Søkerne må betale gebyr for å få utstedt høyhastighetsbeviset, slik det er for båtførerbevis, ICC og fritidsskippercertifikat i dag. Gebyret er foreløpig ikke bestemt, men fastsettes på et senere tidspunkt 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.

#### **4.11. 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 henhold til § 22 har politiet myndighet til å kontrollere om fører overholder kravene.

Straffebestemmelsen i § 24 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 forskriften 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 førerrett for båtførerbevispliktig fritidsbåt. Forskrift 25. juni 2010 nr. 975 om tap av retten til å føre båtførerbevispliktig fritidsbåt regulerer nærmere vilkårene for å tape førerretten. 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.

### **5. 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.

Kravet om høyhastighetskompetanse omfatter 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 fritidsskipersertifikat (D5L), omfattes. 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.

#### *§ 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 endringene er ikke dagens § 2 bokstav d dekkende. Det er 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 sammenheng. Andre setning fastsetter en plikt for båteier til å forvise seg om at den som bruker båten oppfyller vilkårene for å føre den.

### § 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 § 19.

#### 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. 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. Instruktør anses som fører av fritidsbåt, og må derfor ha høyhastighetsbevis for å føre fartøy som benyttes til høyhastighetsopplæringen dersom båten kan oppnå hastighet på 50 knop eller mer. 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 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 kravene 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 en 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

Denne bestemmelsen åpner for at Sjøfartsdirektoratet kan bestemme at annen norsk høyhastighetsopplæring kan gi grunnlag for å bli fritatt fra kravet til å ha gjennomført teoretisk og praktisk høyhastighetskurs. Eksempel på kompetanse som kan vurderes av Sjøfartsdirektoratet vil kunne være kompetansesertifikat dekksoffiser med godkjent høyhastighetsopplæring og annen relevant høyhastighetsopplæring som er gitt av for eksempel forsvaret eller motorsportforbund.

#### Tredje 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*

#### Første ledd

Bestemmelsen angir minimumskravene som stilles til instruktører for høyhastighetskurs.

Av bokstav a følger det at instruktør minst må ha fritidsskippercertifikat, 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 fritidsskippercertifikat 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. Relevant erfaring kan typisk være fra stillinger i politiet, forsvaret, erfaring fra motorsport underlagt forbund, og operatør på hurtiggående fartøy i næring. Vurderingen vil nødvendigvis være skjønnsmessig, og Sjøfartsdirektoratet vil utarbeide retningslinjer for denne vurderingen.

Erfaring og kompetanse må bekreftes av bedrift, organisasjon, forening, eller lignende innen maritim næring. Privat bruk av fritidsfartøy eller vannscooter regnes ikke i utgangspunktet som relevant erfaring.

Bokstav e regulerer krav til instruktørkurs. Sjøfartsdirektoratet vil fastsette retningslinjer for innholdet i instruktørkurs.

#### Andre ledd

For instruktør for vannscooter er det fastsatt to unntak fra kravene i første ledd. Instruktør må minimum ha båtførerbevis. I tillegg må instruktøren kunne dokumentere kompetanse i førstehjelp som dekker førstehjelpsdelen av sikkerhetsopplæringskurset beskrevet i bokstav c. Det for øvrig krav til at instruktør for vannscooter oppfyller kravene i første ledd bokstav b, d og e. Det er derfor krav til gyldig helseerklæring, relevant erfaring og instruktørkurs.

### *§ 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. Selv om det i den praktiske delen ikke er lagt opp til å gjennomføre opplæringen i hastigheter over 50 knop, er det naturlig at fartøyene som benyttes i opplæringen har et fartspotensiale som i stor grad samsvarer med 50 knopsgrensen.

### *§ 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 fritidsskippercertifikat 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.

## 6. Administrative og økonomiske konsekvenser

Som en del av Sjøfartsdirektoratet sin utredning om krav til høyhastighetskompetanse for fører av fritidsbåt utførte Menon Economics en samfunnsøkonomisk analyse da forslaget om å innføre et høyhastighetsbevis på fritidsbåt ble fremlagt.

I analysen vurderte Menon 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, som derfor lå til grunn for forslaget som har vært på høring.

Sjøfartsdirektoratet har i ettertid kommet frem til en mer fleksibel ordning, hvor tilbydere som er godkjent av Sjøfartsdirektoratet kan velge om undervisningen skal foregå i klasserom eller være nettbasert. Det vil derfor ikke bli gjort et valg mellom ulike tiltaksalternativ.

Antall personer som velger å ta kurset er en sentral forutsetning for den samfunnsøkonomiske analysen, men er beheftet med stor usikkerhet. Et naturlig utgangspunkt er å vurdere antall fartøyer som kan oppnå hastigheter over 50 knop. Det er flere usikkerheter i tallgrunnlaget og Menon har derfor vurdert resultatene for et høyt anslag, et lavt anslag og middelanslag. Anslagene er oppsummert i tabell 8.1.

**Tabell 8.1** Forutsetninger om nivå og årlig vekst i fartøy som kan oppnå hastigheter over 50 knop

	Lavt anslag	Middels anslag	Høyt anslag
Antall vannskutere i dag	3 000	3 500	4 000
Antall motorbåter i dag	1 800	2 650	3 500
Årlig vekst i vannskutere	300	400	500
Årlig vekst i motorbåter	20	150	300

Kilde: Menon Economics

I analysen opereres det 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. 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 98,2 og 265,2 millioner kroner avhengig av blant annet hvordan kurset gjennomføres. Ved middels anslag (se tabell B) av antall personer som vil ta høyhastighetsbevis, er kostnaden estimert til mellom 165,8 og 167,9 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
<b>Prissatte kostnader</b>	<b>98,2</b>	<b>167,9</b>	<b>265,2</b>	<b>98,9</b>	<b>165,8</b>	<b>259,0</b>
<b>Prissatte kostnader per år*</b>	<b>12,1</b>	<b>20,7</b>	<b>32,7</b>	<b>12,2</b>	<b>20,4</b>	<b>31,9</b>

\*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.

### 6.1. Konsekvenser for privatpersoner

Menon har beregnet at kursavgiften pr. deltaker vil ligge på 3 500 kroner. Estimater på kursavgiften er usikkert, og det er kurstilbyderne som selv setter prisen på kurset. Detaljene i utregningen står 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
<b>Samlet driftskostnad per deltaker / kursavgift</b>	<b>3 500</b>	<b>3 500</b>

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



Det vil være et gebyr for å få utstedt høyhastighetsbeviset, slik det er for båtførerbevis, internasjonalt båtførersertifikat og fritidsskipersertifikat i dag. Et slikt gebyr er lagt til i Menons beregninger i tabell A. Dette er kun et estimat og gebyrets størrelse er ikke blitt fastsatt enda.

Basert på erfaring med utstedelse av andre sertifikater som inneholder teoretisk og praktisk undervisning, samt gebyr for utstedelse, mener Sjøfartsdirektoratet at dette anslaget er noe for lavt. Det forventes høyere utgifter for kandidatene.

Menon har beregnet at de samlede privatøkonomiske kostnadene pr. deltaker til å bli ca. 6 000 kroner for tiltaksalternativ 2, og marginalt høyere for tiltaksalternativ 1. Her er, i tillegg til kursavgift, reisekostnader og kurstid medregnet. Se detaljer i tabell 7.5 nedenfor. 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
<b>Samlet driftskostnad per deltaker / kursavgift</b>	<b>≈6 400</b>	<b>≈6 000</b>

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.

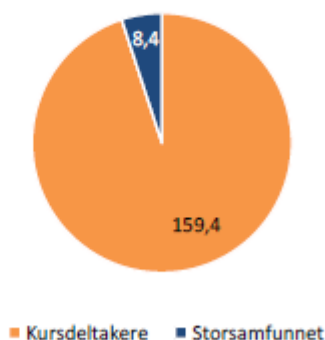
Den samfunnsøkonomiske analysen påpeker at innføring av høyhastighetsbevis kan påvirke opplevd trygghetsfølelse for de som benytter sjøen, samt at det kan bidra til mindre støy og forstyrrelser for de som benytter sjøen og friluftsområdene rundt.

## 6.2. Konsekvenser for myndigheter

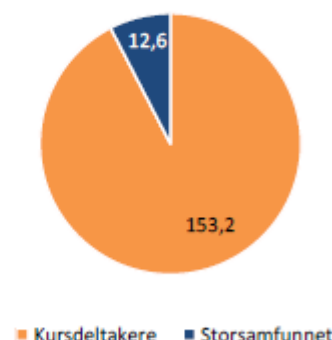
Menon har i sin samfunnsøkonomiske analyse beregnet at den samlede samfunnsøkonomiske kostnaden er mellom 165,8 og 167,9 millioner kroner for tiltaksalternativene ved middels anslag (se tabell B og C). Disse kostnadene bæres i all hovedsak av kursdeltakerne gjennom reisekostnader, tidsbruk og kursavgift. 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

**A – Tiltaksalternativ 1**



**B – Tiltaksalternativ 2**



Kilde: Menon Economics

Storsamfunnet må ta noe av kostnaden med å etablere kurset. Dette vil innebære utarbeidelse av selve høyhastighetskurset og skattefinansieringskostnader.

Kostnaden med å skolere instruktører vil tilfalle kursnæringen, men slik kompetansekravene for instruktører er foreslått, kan det finnes personell som innehar nødvendig kompetanse. Resterende etableringskostnader vil tilfalle Sjøfartsdirektoratet. Dette er kostnader knyttet til utarbeidelse av høyhastighetskurs (læreplan, retningslinjer, eksamensoppgaver osv.) og skattefinansieringskostnader. Menon har estimert at kostnaden med å utarbeide kurs vil ligge på 1,3 millioner kroner og det vil i tillegg bli en skattefinansieringskostnad.

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.

Sammen med innføring av nye kompetansekrav følger det med en del informasjonsarbeid 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.

### 6.3. Konsekvenser for næringen

Kurstilbydere vil få kostnaden med å etablere kursopplegg, kursmateriell, test og å lære opp instruktører. Kurset kan både avholdes ved klasseromsundervisning og som nettkurs. Utviklingskostnadene for nettkurs vil tilfalle kursnæringen.

Som en del av Sjøfartsdirektoratets utredning 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 fordel 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.

Knut Arild Hareide  
sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
fungerende avdelingsdirektør

Vedlegg: forskrift om endring i forskrift om krav til minstealder og båtførerbevis mv. for fører av fritidsbåt og forskrift om kvalifikasjoner og sertifikater for sjøfolk