

høyringsliste

## Høyring - Nye reglar for fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar, lag eller foreiningar

### I. Generelt om forslaget

#### 1. Høyringsfrist og kontaktinformasjon

Sjøfartsdirektoratet sender med dette på høyring utkast til forskrift om fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar, lag eller foreiningar.

Høyringsutsegn kan sendast til Sjøfartsdirektoratet innan dato **14.03.2022** til [post@sdir.no](mailto:post@sdir.no).

Høyringa vil òg bli lagt ut på Sjøfartsdirektoratet sine heimesider [www.sdir.no](http://www.sdir.no).

#### 2. Kort om forslaget

Forslaget er todelt ved at vi

1. føreslår ei eiga forskrift for norske fartøy med største lengd under 24 meter i innanriksfart som opererer i maksimum 15 knop, og som blir brukt av opplæringsinstitusjonar med 35 eller færre personar om bord, og
2. føreslår å forskriftsfeste forvaltningspraksis om at fartøy med største lengd under 24 meter som blir brukt av lag eller foreiningar til fritidsaktivitetar med 35 eller færre personar om bord kan følge reglane som gjeld fritidsfartøy

For fartøy som er omfatta av 2.1 medfører forslaget ei vesentleg forenkling samanlikna med reglane som gjeld i dag gjennom kravet til sertifisering med passasjersertifikat. Dette gjeld både krav til konstruksjon og utrusting av fartøyet, og til skipsføraren sine formelle kvalifikasjonar.

For fartøy som er omfatta av 2.2 medfører forslaget ei synleggjering av gjeldande forvaltningspraksis, samtidig som det blir sett ei øvre grense for kor mange som kan vere om bord når ein følger fritidsbåtreglane.

#### 3. Bakgrunnen for forslaget

Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) har i brev 12. juni 2019 bede Sjøfartsdirektoratet utarbeide ei ny forskrift for fartøy brukt til opplæring.



Bestillinga frå NFD av 12. Juni 2019 hadde tittelen «Regelverk for fartøy som driftes i opplæringsøyemed (flere enn 12 passasjerer)». NFD skriv der at «Dersom fartøyene benyttes som ledd i opplæring, vil disse omfattes av det nye regelverket uavhengig av om fartøyet er tilknyttet en leirskole, en skole, en barnehage, lag/forening e.l.» Forskrifta skal regulere både kvalifikasjonskrav og tekniske krav, og er meint å vere tilpassa og føreseieleg for denne fartøygruppa.

Utgangspunktet i forskrift 22. desember 2014 nr. 1893 om tilsyn og sertifikat for norske skip og flyttbare innretninger (sertifikatforskriften), er at skip som fører fleire enn 12 passasjerar i innanriksfart skal ha passasjersertifikat, jf. § 20. Norma har vore eit skilje ved 12 passasjerar både nasjonalt og internasjonalt, der ein av omsyn til tryggleik har vurdert det som naudsynt med sertifisering av skip som har fleire enn 12 passasjerar om bord. Sertifisering inneber òg eit tilsynsregime, der styresmaktene som ein uhilda tredjepart ser til at reiarlaget tek hand om tryggleiken for liv og helse, miljø og materielle verdiar.

Gjennom åra har NFD behandla fleire saker der ulike næringsaktørar har søkt om fråvik frå kravet om passasjersertifikat for fartøy brukte til transport og aktivitetar for born og unge, lag og foreiningar. Konklusjonen i NFD har vore at skip med fleire enn 12 passasjerar skal ha passasjersertifikat, jf. sertifikatforskriften § 20, sjølv om skipa er brukte til slik transport eller aktivitet som nemnt. Sjøfartsdirektoratet har innretta praksisen sin etter desse avgjerslene.

Enkelte aktørar innan næringa har gitt tilbakemelding om at det er vanskeleg å oppfylle krava som gjeld for å få passasjersertifikat. Det er avdekkja at ein del føretak har operert utan slik sertifisering. Det har vist seg eit stadig større behov for ei eiga regulering av fartøya brukte til opplæring. I ein overgangsperiode har det også blitt innvilga dispensasjonar for opplæringsinstitusjonar og frivillige organisasjonar som har søkt om det.

På oppdrag frå Sjøfartsdirektoratet, har Safetec Nordic AS gjort ei kartlegging av aktørane i Noreg som driv med sjøvettaktivitet. I kartleggingsfasen vart det sendt ut førespurnad til 96 ulike aktørar, der 71 svarte. Det vart gjennomført totalt 26 intervju med eit representativt utval aktørar. I intervjurundane vart det stilt spørsmål om følgjande tema: fartøy og tilstanden til fartøyet, bruksprofil og førarar, krav og regelverk, opplæringsføre mål, og risikobilete.

Det vart gjennomført eit arbeidsmøte 2. september 2020 med ni representantar frå næringa og fire frå Sjøfartsdirektoratet. Dei inviterte deltakarane var plukka ut for å gje eit representativt aktørbilete, og av dei som takka ja til invitasjonen deltok det representantar frå speidaren, folkehøgskular og leirskular, og representantar frå éin naturskule og éin sjøskule. I arbeidsmøtet såg arbeidsgruppene på ulike førehandsdefinerte hendingar som kunne oppstå under ein seglas, kvifor desse hendingane kunne oppstå, og kva som kunne vere konsekvensar av hendingane. Deretter diskuterte gruppene kva for tiltak som kunne redusere risikoen for at dei uynskte hendingane oppstod. Hendingane som vart vurderte var branntilløp/røykutvikling, grunnstøyting/kollisjon, lekkasje, tap av framdrift, fall til sjø, fall om bord, personskade og evakuering. Aktørane kom med fornuftige innspel som Sjøfartsdirektoratet har teke med seg vidare i arbeidet med forslag til ny forskrift. Det blir vist til nokre av innspela/diskusjonane under kommentarar til dei enkelte paragrafane nedanfor.

Sjøfartsdirektoratet føreslår at fartøy som blir brukte av ein institusjon som er omfatta av barnehageloven, grunnskoleopplæringa i opplæringslova, grunnskoleopplæringa i friskolelova eller folkehøgskoleloven blir regulerte i eiga forskrift. Dette er fartøy som ikkje vert drive som ledd i yrkesfagleg maritim opplæring, og som har peika seg ut i gruppa av fartøy som har gitt uttrykk for utfordringar med å fylgje regelverket for passasjerskip. I stor grad driv desse også med verksemd som kan kategoriserast som fritidsaktivitetar, og ikkje yrkesretta opplæring. Til samanlikning kan Sjøfartsdirektoratet visa til forskrift 19.12.2014 nr. 1853 om bygging og tilsyn av mindre lasteskip § 2 der det framgår at «Skip som til forsknings- eller opplæringsformål brukes til å fange fisk, hval, sel eller andre levende ressurser i sjøen skal oppfylle kravene som gjelder for fiske- og fangstfartøy, herunder kravet til fartøyinstruks for fiske- og fangstfartøy.» Det går også fram som hensiktsmessig at dei som skal få yrkesmessig opplæring får dette om bord i eit fartøy som fylgjer reglane som gjeld for dei respektive kategoriar av skip dei skal kvalifisere seg for arbeid på.

Vidare føreslår direktoratet at fartøy under 24 meter største lengd som blir brukte av medlemmer i lag eller foreningar til fritidsaktivitetar med maksimum 35 personar om bord, inkludert førar av slike fartøy, kan følge konstruksjons-, utstys- og kvalifikasjonskrav som gjeld for fritidsfartøy.

#### 4. Heimel i skipssikkerhetsloven – verkeområde

Heimel – skipssikkerhetsloven

Den nye forskrifta blir fastsett med heimel i lov av 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven).

Skipssikkerhetsloven gjeld generelt for norske og utanlandske skip, jf. § 2 første ledd første punktum. Omgrepet «skip» viser til det tradisjonelle skipsomgrepet i sjøretten, og omfattar også mindre farkostar.

Lova gjeld ikkje for skip under 24 meter største lengd som blir brukte utanfor næringsverksemd, jf. § 2 første ledd andre punktum. Fartøy som fell utanfor lova sitt verkeområde, blir regulerte av småbåtlova og produktkontrollova.

Næringsomgrepet i skipssikkerhetsloven er ikkje knytt opp til bruken av omgrepet i anna lovgiving. Dette har truleg samanheng med føremålet i skipssikkerhetsloven om å «*trygge liv og helse, miljø og materielle verdier*», og at det frå lovgivar si side er ynskjeleg at lova skal famne vidt. Prinsippet i skipssikkerhetsloven er at det er den faktiske bruken av et fartøy som avgjer kva for reglar som skal følgjast. I Ot.prp. nr. 87 (2005-2006) om lov om skipssikkerhet (skipssikkerhetsloven) blir det i punkt 19.1 påpeika at «*Selv om loven først og fremst er utformet med hensyn til skip i næringsvirksomhet, er det intet kriterium for å gi loven anvendelse at skipet brukes i næringsvirksomhet*».

NOU 2005:14 På rett kjøp, punkt 7.1.3.2 slår fast at vederlagskravet er «et sentralt moment» i den heilskaplege vurderinga av om ei verksemd fell inn under næringsomgrepet:

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

Dette betyr at òg andre moment kan vektleggjast, til dømes kven og kor mange personar verksemda rettar seg mot, i kva grad verksemda er organisert eller om aktiviteten er annonsert offentleg.

Det er ikkje noko vilkår at verksemda må gå med overskot eller at passasjerane betalar billett i det dei går om bord.

Frivillige organisasjonar, skular, leirskular, barnehagar og liknande som tilbyr aktivitetar med båtar til ein stor krets av personar, og som blir finansierte gjennom offentlege tilskot, medlemsavgift eller liknande, blir regulerte av skipssikkerhetsloven. Det same gjeld for samfunnsnyttige eller velgjerande organisasjonar eller opplæringsinstitusjonar med gode intensjonar.

#### 5. Reiarlaget si plikt til å sørgje for at reglane blir følgde

Skipssikkerhetsloven nyttar omgrepet «rederiet» om den som har plikt til å sørgje for at gjeldande tryggleiksreglar blir følgde. Kven som er «rederiet» går fram av skipssikkerhetsloven § 4: «*Dersom det for skipet ikke gjelder krav om sikkerhetsstyrings sertifikat (...), regnes skipets eier som rederiet. Er skipet registrert, regnes den registrerte eieren som skipets eier*».

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

Det er reiarlaget sjølv som skal forsikre seg om at reglane i forskrifta er innfridde før verksemda tek til, og dette skal reiarlaget kunne dokumentere gjennom tryggleiksstyringsssystemet. Dette prinsippet gjeld alle næringsfartøy, men for dei fleste næringsfartøy gjeld i tillegg krav om sertifikat og regelmessige tilsyn. Sjøfartsdirektoratet føreslår at fartøy med største lengd under 24 meter med 35 eller færre personar om bord som blir brukte av opplæringsinstitusjonar eller lag og organisasjonar til fritidsaktivitetar ikkje skal ha krav om passasjersertifikat eller regelmessige tilsyn. Merk likevel at stabilitetsdokumentasjon for opplæringsfartøya skal handsamast av Sjøfartsdirektoratet. Direktoratet gjennomfører umelde tilsyn med alle typar næringsfartøy, i tillegg tilsyn etter ulukker.

## 6. Omgrepa «skip» og «fartøy»

Skipssikkerhetsloven nyttar konsekvent omgrepet «skip». Omgrepet «skip» i skipssikkerhetsloven er ei tilvising til det tradisjonelle skipsomgrepet i sjøretten, sjå nærare NOU 2005:14 På rett kjø, punkt 7.1.3.2.

I forslaget til ny forskrift har vi valt å bruke omgrepet «fartøy». Store norske leksikon definerer «fartøy» som «et samlebegrep for skip og båter i alle størrelser», og direktoratet meiner dette passar godt med tanke på den store variasjonen av fartøy som kan kome inn under den nye forskrifta. Juridisk sett er eit fartøy også eit skip, og føraren av fartøyet er også skipsfører. Valet av omgrep har ikkje noko anna tyding enn at det truleg er meir i samsvar med daglegtale når ein omtalar mindre skip, som denne forskrifta vil omfatte.

## 7. Val av målform – nynorsk

Sjøfartsdirektoratet har valt å skrive den nye forskrifta på nynorsk. Det er vanleg praksis at forskrifter følger målforma til den lova dei er gitt med heimel i. I dette tilfellet er heimelslova, *lov 16. februar 2007 nr. 9 om skipssikkerhet* (skipssikkerhetsloven), på bokmål. Då vi likevel har valt å skrive denne forskrifta på nynorsk, er dette med eit ynskje om og eit behov for å rette opp i den skeivfordelinga som eksisterer mellom dei norske målformene i eksisterande forskrifter. Vi viser her til Ot. prp. nr. 52 (1978-79) s. 23, som også er gitt att i regjeringa sin rettleiar "Veiledning om lov- og forskriftsarbeid" av 01.03.2000, punkt 14.6.5:

"Det er vanleg praksis at føresegner følger målforma til den lova dei er gitt med heimel i. Departementet ser dette som ei god ordning. På den måten blir det mest samsvar mellom lov og føresegner, og ein unngår tolkingsproblem som elles lett kan komme opp. Med den dårlege jamvekt som vi i dag har mellom talet på gjeldande lover på bokmål og nynorsk, kan det likevel vere grunn til å gi somme føresegner på nynorsk enda om lova er på bokmål."

Vi viser også til St.meld. Nr. 35 (2007-2008) *Mål og mening* som uttrykkjer eit ynskt fokus på nynorskbruk i departementa, jf. særskilt punkt 3.1.1 og 3.2.1.

## II. Utkast til forskrift om fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar, lag eller foreningar - kommentarar til dei enkelte paragrafane

### Generelt

I motsetnad til krava som gjeld for passasjerskip, har Sjøfartsdirektoratet ikkje føreslått krav om at utstyret skal vere typegodkjent skipsutstyr. Alt utstyr skal som eit minimum vere CE-merka. I enkelte paragrafar er det gitt meir detaljerte minstekrav til kva for ein type utstyr som skal brukast. Merk at krava i forskrifta er minimumskrav, og at det er lovleg å bruke utstyr som er betre enn forskrifta krev. Vi vil i dei aller fleste tilfelle rekne typegodkjent skipsutstyr som likeverdig eller betre enn CE-merka utstyr.

### *Til § 1 Verkeområde*

#### *Grensene på 24 meter største lengd, 35 personar og 15 knop*

Utkastet til ny forskrift reduserer tryggleikskrava samanlikna med det som gjeld i dag gjennom kravet om sertifisering med passasjersertifikat, både når det gjeld krav til fartøykonstruksjon, utrusting og bemanninga sine formelle kvalifikasjonar. Det er difor nødvendig å setje grenser for kva for fartøy som kan nytte dei forenkla reglane. Sjøfartsdirektoratet føreslår at forskrifta berre skal gjelde for fartøy under 24 meter i innanriks fart med maksimum 35 personar om bord, og samtidig operere med ein maksfart på inntil 15 knop. Direktoratet nemnde desse tre avgrensingane på arbeidsmøtet den 2. september 2020, og ingen av deltakarane hadde innvendingar.

Sjøfartsdirektoratet føreslår som nemnt at forskrifta skal gjelde for fartøy som blir brukte av ein institusjon som er omfatta av barnehageloven, grunnskoleopplæringa i opplæringslova, grunnskoleopplæringa i friskolelova eller folkehøgskoleloven. Det er denne gruppa som har merka seg ut som dei som har utfordringar med å oppfylle gjeldande regelverk. Det er også naturleg å dra ei grense her mot dei som driv med opplæring knytt til maritim verksemd på vidaregåande nivå.

Nokre av aktørane omtalar vanlegvis personar som i realiteten er passasjerar etter Sjøfartsdirektoratet sine reglar, som «mannskap», «medseglar» osb. For å unngå tvil om kor mange personar som kan vere om bord, føreslår direktoratet å bruke ordet «personar». Ordet omfattar alle om bord (inkludert bemanninga), uavhengig av kva dei internt måtte ha av stillingstitlar.

For å følge forskrifta, skal fartøyet operere i maksimum 15 knop.

Fartøy som ikkje kjem inn under verkeområdet til forskrifta, skal vere sertifiserte av Sjøfartsdirektoratet på vanleg måte. Alternativt kan reiarlaget tilpasse drifta til forskrift nr. 63<sup>1</sup> med inntil 12 passasjerar.

Det fylgjer av andre ledd at forskrifta også gjeld for fartøy med største lengd under 24 meter som blir brukte av medlemmar i lag eller foreiningar til fritidsaktivitetar med 35 eller færre personar om bord. Det er naudsynt å ta desse fartøya inn i verkeområdet for at ein skal kunne slå fast dei materielle krava for desse fartøya i § 2. Sjå merknaden til § 2.

### *Til § 2*

Skipssikkerhetsloven opnar i § 2 tredje og fjerde ledd for at det kan utarbeidast forskrift med særlege reglar for skip under 24 meter. Sjøfartsdirektoratet føreslår no å bruke denne heimelen til å la fartøy med største lengd under 24 meter som blir brukte av medlemmar i lag eller foreiningar til fritidsaktivitetar med 35 eller færre personar om bord følge reglane som gjeld for fritidsfartøy. Det er ein føresetnad at laget eller foreininga er registrert i Brønnøysundregistrene. Videre må laget eller foreininga har maritim kompetanse slik at det kan leggjast opp til ei forsvarleg drift som varetek omsynet til tryggleik.

Bakgrunnen for forslaget er at det over tid har vokse fram ein forvaltningspraksis der fartøy under 24 meter største lengd som er eigd eller driven av foreiningar kan følge reglane som gjeld fritidsfartøy, sjølv om heile eller deler av drifta er finansiert ved innbetaling av medlemsavgift. Dette føreset at medlemmane har ei reell tilknytning til foreininga, at turane er for medlemmane i foreininga og at bruken av fartøyet best kan skildrast som fritidsaktivitet.

Praksisen må sjåast i samanheng med at det «utenfor næringsvirksomhet» – jf. skipssikkerhetsloven § 2 første ledd annet punktum – er fullt mogeleg å dra på tur med eit fritidsfartøy under 24 meter med til dømes 25 personar om bord. Reglane har ingen avgrensingar når det gjeld kor nær relasjon føraren må ha til dei andre om bord (vener,

---

<sup>1</sup> forskrift 14. januar 2020 nr. 63 om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerer

veners vener, kjende, familiemedlem osv.) og heller inga øvre grense for kor mange som kan vere om bord. Her vil det vere fartøyet sin storleik, konstruksjon og føraren sitt skjønn som avgjer.

Regelen er foreslått å gjelde når fartøyet vert brukt til fritidsaktivitetar der ålmenta ikkje er pliktig til å delta på same måte som ved undervisning. Uttrykket fritidsaktivitetar er vidt og omfattar alle slags aktivitetar som fritidsbåtar typisk vert brukt til i fritida. Unntaket kan f.eks. omfatte kystlag der medlemmene gjer dugnadsarbeid og brukar foreininga sitt fartøy, seglforeiningar som brukar sine fartøy til turar eller regattaer, dykkarklubbar eller sjøspeidarar på tur. Fritidsaktivitetar som er organiserte gjennom foreiningar, og som medlemmane frivillig oppsøker og tar del i, har klare likskapstrekk med aktivitetar som det er anledning til å drive med under formuleringa «utenfor næringsvirksomhet». Avgrensinga til fritidsaktivitetar markerer også at unntaket ikkje gjeld lag eller foreiningar som f.eks. har til hovudformål å dekkje eit transportbehov.

Kartlegginga til Safetec Nordic AS viser at maritime lag eller foreiningar oppfattar eiga verksemd som fritidsaktivitet, og har innretta seg etter reglene som gjeld fritidsfartøy både når det gjeld utrusting av fartøya og føraren sine kvalifikasjonar.

Sidan praksisen nemnt over ikkje er skriftleg har det vore knytt noko uvisse til rettstilstanden for fartøy som blir brukte av lag eller foreiningar. Med grunnlag i skipssikkerhetsloven § 2 tredje og fjerde ledd, foreslår Sjøfartsdirektoratet difor å synleggjera at plikta i sertifikatforskrifta § 20 første ledd til å sertifisere skip som fører fleire enn 12 passasjerar med passasjersertifikat generelt ikkje skal gjelde for fartøy med største lengd under 24 meter som blir brukte av medlemmar i lag eller foreiningar til fritidsaktivitetar med maksimum 35 personar om bord. Slike fartøy, og førarar av slike fartøy, skal i staden følge konstruksjons-, utstyrs- og kvalifikasjonskrav som gjeld for fritidsfartøy. At dei skal følge regelverket for fritidsfartøy inneber for eksempel at alle skal ha på seg eigna flyteutstyr når dei er utandørs i fartøyet medan det er i fart, dersom fartøyet har ei lengd mindre enn åtte meter<sup>2</sup>.

For fartøy som blir brukte av medlemmar i lag eller foreiningar til fritidsaktivitetar med 12 eller færre passasjerar er dette allereie gjort i forskrift om fartøy under 24 m som fører 12 eller færre passasjerar § 2 første ledd bokstav b. For skip som følger forskrift om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerar er det tatt inn ein særregel for medlemsturar i § 3. Denne forskrifta gjeld for opne treskip i innanriksfart som fører fleire enn 12 passasjerar og som bruker årer eller segl til framdrift<sup>3</sup>.

Forslaget er ei vesentleg forenkling ved at denne gruppa fartøy ikkje treng følge konstruksjons-, utstyrskrav osv. som vanlegvis gjeld skip som fører fleire enn 12 passasjerar. Samtidig blir kvalifikasjonskrava for førarar av slike fartøy endra frå dekksoffiser klasse 5 (D5) til fritidsskippersertifikat når fartøyet er over 15 meter. For fartøy under 15 meter blir kvalifikasjonskravet båtførarprøven dersom føraren er fødd i 1980 eller seinare.

Lag eller foreiningar må kunne informere om sine aktivitetar, til dømes på eiga heimeside eller i sosiale medium. Dersom foreininga tilbyr turar for ålmenta, eller viss personar utan tilknytning til samanslutninga i staden for å betala billett betaler "medlemskontingent" for å vere med på enkeltturar, vil skipssikkerhetsloven med tilhøyrande forskrifter gjelde.

Forslaget er avgrensa til fartøy som har maksimum 35 personar om bord. Dersom det aktuelle fartøyet ikkje er eigna til å ha så mange personar om bord, må antalet reduserast. Eigaren, eller føraren, har ansvaret for denne vurderinga . Ved behov for å ha fleire om bord, gjeld framleis hovudregelen om sertifisering med passasjersertifikat.

---

<sup>2</sup> Lov 26. juni 1998 nr. 47 om fritids- og småbåter (småbåtloven)

<sup>3</sup> Se RSR 2 - 2020

### *Til § 3 Reiarlaget si plikt til å sende inn opplysingar*

Fartøy som skal følge denne forskrifta skal ikkje ha sertifikat. I staden skal reiarlaget stadfeste at alle krav er varetekne. Dette skal gjerast kvart år på fastsett elektronisk registreringsskjema. Regelen har same ordlyd som i forskrift nr. 63 og forskrift nr. 69<sup>4</sup>.

### *Til § 4 Forholdet til andre reglar*

På område der forskrifta ikkje har særreglar, vil også andre forskrifter gjelde. Dette er avhengig av verkeområdet i den enkelte forskrift.

### *Til § 5 Tryggleiksstyringssystem*

Kravet til tryggleiksstyringssystem er grunnleggande for sikker drift av fartøyet, jf. skipssikkerhetsloven § 7. Forslaget er i hovudsak likt krava i forskrift nr. 63 og forskrift nr. 69.

Reiarlaget pliktar å sørge for systematisk oppfølging av sikker drift av fartøyet, og at dette skjer i samsvar med dei til ei kvar tid gjeldande reglar.

Tryggleiksstyring har som mål å sikre at problem og fare blir oppdaga og gjort noko med i tide slik at ein kan førebyggje ulukker. Tryggleiksstyring er først og fremst reiarlaget sitt ansvar, men alle som jobbar om bord har plikt til å bidra.

Engasjement frå leiinga er nøkkelen til god tryggleiksstyring, men alle nivå i organisasjonen må involverast. Dersom ein vel å nytta ferdige system eller malar, må det gjerast eit godt stykke arbeid med å tilpasse desse til drifta, menneska og utstyret om bord. Systemet bør vere enkelt å halde ved like og praktisk å bruke i det daglege arbeidet.

### *Til § 6 Tryggleiksorientering*

Personane kan få tryggleiksorienteringa før dei kjem om bord i fartøyet. Dette kan til dømes gjerast i eit klasserom, dersom det er mest formålstenleg. Orienteringa skal skje i forkant av kvar tur.

### *Til § 7 Teljing og registrering av personar om bord*

Forslaget er ein forenkla versjon av kravet som gjeld for passasjerskip. Sjøfartsdirektoratet føreslår at alle personar må teljast før avreise, og at antalet blir rapportert til ein person på land som kan vidareformidle dette til redningstenesta i ein naudssituasjon. Antalet kan til dømes rapporterast via e-post eller sms til ein tilsett i barnehagen, på skulen eller leirskulen, fortrinnsvis ein person som er sentralt plassert i kriseleiing eller tilsvarande. Antalet skal vere nøyaktig og skal inkludere alle personar om bord.

På turar som inneheld minst ei overnatting om bord i fartøyet skal det lagast namnelister. Dei vanlege personvernreglane gjeld for oppbevaring og sletting av slike opplysningar.

### *Til § 8 CE-godkjende fartøy*

---

<sup>4</sup> forskrift 23. januar 2020 nr. 69 om åpne treskip som fører flere enn 12 passasjerer



Denne regelen opnar for eit alternativ til å følge ein del av dei konstruksjonsmessige krava i forskrifta. CE-godkjende fartøy har allereie vore gjennom ein godkjeningsprosess som varetek omsyna til konstruksjon, stabilitet og brannsikring. Dersom reiarlaget vel å bruka eit CE-merka fartøy inneber det samstundes at reiarlaget må ta omsyn til avgrensingane som fylgjer av konstruksjonskategorien, eksempelvis vêrforhold og bølgehøgde som fartøyet er konstruert for.

#### *Til § 9 Teknisk tryggleik*

Vi føreslår at Nordisk båtstandard 1990 for yrkesbåter under 15 meter (NBSY), inkludert kapittel Y31 Passasjerbåttilllegg, som hovudregel skal følgjast for fartøy under 15 meter største lengd. Dette medfører at reiarlaget må gjennomgå desse reglane og forsikre seg om at dei er følgde, og at reiarlaget ved tilsyn må kunne legge fram dokumentasjon som viser dette. For å gje fleksibilitet opnar regelen for at ein standard som gir eit likeverdig tryggleiksnivå samanlikna med hovudregelen kan nyttast. Ved bruk av ein slik standard må reiarlaget kunne dokumentera at standarden faktisk dekkjer dei same områda som er regulerte av NBSY.

Andre ledd gjeld fartøy med største lengd 15 meter eller meir. For denne gruppa er hovudregelen at dei skal følge standarden DNV Craft<sup>5</sup>. På same måte som for fartøy under 15 meter føreslår vi at ein standard som gir et likeverdig tryggleiksnivå kan nyttast.

Reglane i forskrifta kjem i tillegg til NBSY eller DNV Craft.

Fartøy som skal gå i fartsområde 4 eller større fartsområde skal ha faste sitjeplassar til alle i innvendige opphaldsrom. Det er lov å ha ekstra sitjeplassar utvendig. Fartøyet kan ha ulikt tal personar om bord i ulike fartsområde, dersom det same fartøyet tidvis blir brukt i fartsområde 4, og større, og tidvis i fartsområde 3, og mindre. Dette bør gå fram av tryggleiksstyringssystemet til fartøyet. Regelen forbyr i praksis opne fartøy i fartsområde 4 og større.

Med «opphaldsrom» er meint salong eller liknande, og ikkje lugarar, toalett og liknande.

#### *Til § 10 Automatisk naudstopp*

Naudstoppen skal vere fysisk eller trådlaust koplå til føraren.

### **Kapittel 2 –stabilitet**

Vi føreslår to metodar for å fastsetje fartøyet sin stabilitet. Forslaget går ut på at forenkla krengeprøve kan gjennomførast for fartøy under 15 meter, medan fartøy på 15 meter eller meir får krav om konvensjonell krengeprøve og stabilitetsutrekningar. Reglane i kapittel 2 vil vere kjend stoff for skipskonsulentar eller andre som arbeider med faget.

#### *Til § 11 Krav til krengeprøve*

---

<sup>5</sup> [DNVGL-ST-0342 Craft](#)



Første ledd inneheld krav om praktisk krengeprøve på fartøy med største lengd under 15 meter. I følge Safetec-rapporten vil praktisk krengeprøve vere relevant for majoriteten av fartøya.

Krengeprøva skal gjennomførast etter prosedyre frå Sjøfartsdirektoratet. Ein kompetent person skal stå for gjennomføringa, og ein inspektør frå Sjøfartsdirektoratet skal vere til stades. Det er også mogeleg, jamfør andre ledd, å gjennomføre konvensjonell krengeprøve og utrekningar.

Tredje ledd inneheld krav om konvensjonell krengeprøve på fartøy med største lengd 15 meter eller meir.

Reiarlaget må fylle ut skjemaet KS-0115 «Begjæring om tilsyn»<sup>6</sup> før gjennomføring av krengeprøve etter første eller tredje ledd. Skjemaet må sendast inn minst 14 dagar før ønska tilsynsdato.

#### *Til § 12 Krav til stabilitetsutrekningar*

Første ledd inneheld krav til innhald i stabilitetsutrekningar. Fartøy med største lengd under 15 m kan i følge § 11 andre ledd velje å foreta denne typen utrekningar som eit alternativt til praktisk krengeprøve.

Andre ledd føreslår lempelegare krav for fartøy som berre går i fartsområde 2 og mindre.

Første og tredje ledd inneheld tilsvarande krav som gjeld for skip som i dag følger forskrift 1. juli 2014 nr. 1072 om bygging av skip § 19.

#### *Til § 13 Krav til nye stabilitetsutrekningar*

Når fartøy blir endra vil det komme krav om nye stabilitetsutrekningar. Vilkåra er gitt i forslag til § 13.

### **Kapittel 3 Brannsikringskrav**

Kapittelet inneheld tiltak for å hindre at brann oppstår, tiltak for å oppdage ein brann tidleg, tiltak for å hindre spreiding av brann, tiltak for å slukke brann og krav om rømmingsveggar. Kapittel 3 gjeld ikkje fartøy som er CE-godkjende, jf. § 8.

Brann om bord i fartøy er vurdert som noko av det verste som kan skje. Denne forskrifta vil gjelde mange ulike fartøy med lengd under 24 meter. Fartøya vil vere av ulike byggemateriale og forskjellig utforming, nokre vil vere heilt opne medan andre vil vere lukka fartøy med overbygg.

Dei typiske risikoane for at brann oppstår er i samband med matlaging der det vert nytta gassanlegg, brann i motor forårsaka av varmgang, elektriske feil eller dårleg vedlikehald på anlegga.

#### *Til § 14 Gassalarm*

Brann i samband med matlaging kan vere ei av dei vanlegaste årsakene til brann om bord på fartøy. Krava i forskrift nr. 1580 om sikringstiltak for gassfyrte anlegg m.m. som bruker propan eller andre lette kullvannstoffer anvendt om bord på fartøy gjeld i tillegg til krava i forskrifta her.

For fartøy som har installert gassanlegg om bord, føreslår vi krav til å ta om bord gassalarm, slik at ein eventuell gasslekkasje raskt vert oppdaga.

---

<sup>6</sup> <https://www.sdir.no/skjemakatalog/>

#### § 15 *Branndeteksjon på fartøy under 15 meter*

DNV Craft inneheld egne krav til branndeteksjon på fartøy over 15 meter. Difor gjeld denne paragrafen berre dei minste fartøya.

For å kunne oppdage brann tidlegast mogeleg skal fartøy med overbygg og innreiing vere utstyrt med varme eller røykdetektor

#### § 16 *Berbare brannsløkkingsapparat på fartøy med største lengd under 15 meter*

DNV Craft inneheld egne krav til brannsløkkingsystem på fartøy over 15 meter. Difor gjeld denne paragrafen berre dei minste fartøya.

NBSY har krav til fartøy bygd i stål eller likeverdige materiale. Difor gjeld første ledd fartøy bygd i andre materiale, som tre.

Brannsløkkingsapparat skal vere plasserte lett tilgjengeleg, og det skal være sløkkingsapparat ved alle brannkjelder. Reiarlaget har sjølv ansvar for at sløkkingsutstyr er i tilfredsstillande stand til ei kvar tid, og gammalt utstyr skal skiftast ut.

Forslag til antal sløkkeapparat om bord er basert på lengda til fartøyet. Antalet er eit minstekrav.

#### § 17 *Brannpumpe, brannslangar og strålerøyr på fartøy med største lengd 15 meter eller meir*

Sjøfartsdirektoratet føreslår krav til brannpumpe på fartøy med største lengd 15 meter eller meir. Brannpumpa skal lett kunne koplatt til brannslange med strålerøyr. Pumper som kan akseptast som brannpumper er sanitærpumper, ballastpumper, lensepumper og arbeidspumper. Kapasitet på brannpumpe er føreslått til 80 l/min, som er typisk kapasitet for aktuelle pumper.

### **Kapittel 5 Redningsmiddel**

#### *Til § 18 Redningsvestar og termiske drakter*

Dei føreslåtte krava til redningsvestar utgjer i praksis det same kravet som gjeld etter forskrift nr. 63, men med ein noko annleis ordlyd. I staden for å krevje 100 N oppdrift, viser vi til ISO-standarden for redningsvestar for innland og bruk nær kysten (nivå 100)<sup>7</sup>. Med denne ordlyden tek vi omsyn til at redningsvestar for små born kan oppfylle nivå 100-kravet med mindre oppdrift, jf. avsnitt 5.3.4 i standarden. Redningsvestane skal vere merka med ISO 12402-4 og symbolet for nivå 100. Redningsvestar som er merka med nivå 150 eller 275, eller redningsvestar med rattmerke, vil også oppfylle kravet som er føreslått her. Dersom fartøyet blir brukt i fartsområde liten kystfart, bør reiarlaget vurdere redningsvestar med minimum nivå 150, som er betre tilpassa «offshore»-bruk.

I tillegg til redningsvestar, føreslår me tilsvarande krav som i forskrift nr. 69, om å ha om bord termiske drakter, også kalla TPA (thermal protective aid). Termisk vern er også eit krav på alle norske passasjerskip. Kravet vart først innført som eit strakstiltak for hurtigbåtar etter at hurtigbåten «Sleipner» forliste 26. november 1999 og 16 personar

---

<sup>7</sup> ISO 12402-4

omkom. Kravet blei seinare innført for alle norske passasjerskip. Det er unntak for skip som berre opererer mellom 30°N og 30°S<sup>8</sup>.

Termisk beskyttelse er relevant i norsk farvatn heile året. Hovedredningsentralen publiserte 21. januar 2019<sup>9</sup> ein artikkel der dei skriv at «*Det norske klimaet gjør at enhver pasient som trenger hjelp fra redningstjenesten har en betydelig risiko for å bli kald og utvikle hypotermi, nedsatt kroppstemperatur. I Norge er det en gjennomsnittlig utetemperatur på 9,5 grader selv i sommersesongen, og varmetap vil derfor representere en utfordring uansett årstid*», og vidare om mekanismar for varmetap: «*Særlig ledningstap til underlag og vann og konveksjonstap til kald vind kan gjøre at pasienten blir nedkjølt raskt, og disse varmetapene er det derfor viktig å forebygge*».

Siste setning i andre ledd slår fast at redningsvestar og TPA skal vere lett tilgjengelege. Fleire aktørar opplyser i arbeidsmøte med Sjøfartsdirektoratet at alle om bord har vesten på under heile turen. Dette oppfyller kravet om lett tilgjengelegheit. Dersom vestane blir tekne av når personane om bord går inn i overbygning eller under dekk, er det viktig å ha rutinar som gjer at alle raskt finn att vesten sin i ein naudssituasjon. TPA er laga for eingongsbruk i ei naudssituasjon.

### § 19 Redningsflåtar

Ein vil ha det beste utgangspunktet for overleving etter ei hending dersom ein kan evakuere alle tørrskodd frå fartøyet til ei redningsflåte. Sjøtemperaturen i Noreg er låg mesteparten av året, og ein person som er blitt våt risikerer å utvikle hypotermi. Sjøfartsdirektoratet føreslår difor at alle fartøy skal ha redningsflåtar til alle om bord. Forslaget er likt dagens krav for fartøy som fører 12 eller færre passasjerar.

Det er føreslått eit unntak for fartøy under 8 meter i fartsområde 1 og mindre. Der føreslår vi eit unntak som liknar på unntaket som gjeld for fartøy med 12 eller færre passasjerar. For å oppretthalde same tryggleiksnivå, er unntaket vi føreslår i ny forskrift noko snevrare enn i forskrift nr. 63. Dette fordi risikoen aukar med fleire personar om bord<sup>10</sup>.

Unntaket er ei vesentleg lemping samanlikna med krava som gjeld for passasjerskip, og vil gje vesentleg redusert tryggleiksnivå. Reiarlaget bør difor gjere grundige risikovurderingar før unntaket blir teke i bruk.

Redningsflåtar bør vere stua på ope dekk og lett tilgjengelege. For å oppnå best tryggleik, bør redningsflåtar vere av ein type som kan arrangerast med fri-flyt-arrangement. Minstekravet er at ein følger produsenten sine tilrådingar.

Redningsflåtar som er oppblåste har stort vindfang og kan lett forsvinne dersom dei ikkje er sikra til fartøyet. Det er difor eit krav at det skal gå an å fortøye flåtane til fartøyet i samband med evakuering. For best tryggleik bør flåtane alltid vere sikra til fartøyet med weak-link og fri-flyt-arrangement.

### § 20 Fall over bord

Fartøyet må ha utstyr til å handtere ein fall over bord-situasjon. Det er ikkje spesifisert kva for utstyr som skal brukast, og reiarlaget kan velje det som passar best for sitt fartøy. På mindre fartøy vil til dømes ei redningsgrind vere ei god løysing. Ei slik innretning gjer det lett å løfte ein vaksen person på ein skånsam måte.

Det er viktig at det blir gjort realistiske øvingar slik at mannskapet er godt kjende med det utstyret som er om bord.

---

<sup>8</sup> Forskrift 1. juli 2014 nr. 1019 om redningsredskaper på skip § 12 andre ledd

<sup>9</sup> <https://www.hovedredningsentralen.no/aksidentell-hypotermi-en-utfordring-for-redningstjenesten/>

<sup>10</sup> Risiko er produktet av sannsynlegheit og konsekvens. Fleire personar i fare betyr større konsekvens, og dermed høgare risiko.

Redningsstigen er spesielt tiltenkt brukt dersom føreren eller andre i besetninga fell over bord og det ikkje er tilstrekkeleg mange besetningsmedlemmar om bord som kan handtere utstyret nemnt i bokstav a.

### § 21 Førstehjelpsutstyr

Fartøyet skal ha førstehjelpsutstyr som er tilpassa aktivitetane og brukargruppa.

### *Til § 22 Beredskap, alarminstruks og øvingar*

Alt redningsutstyr skal vere klart til omgåande bruk. Dette betyr at fartøyet ikkje kan gå frå kai dersom det er manglar på redningsutstyr. Dersom ein oppdagar feil med utstyret undervegs, må reisa avbrytast.

I ei naudssituasjon er det ikkje berre utstyret som er avgjerande, men òg kompetansen til mannskapet. I forslaget til ny forskrift, er det lagt opp til eit relativt lågt nivå av formell kompetanse. Dette inneber at reiarlaget må ha ekstra fokus på gode og realistiske øvingar på regelmessig basis. Reiarlaget bør òg, i lys av den tiltenkte drifta, vurdere kurs utover det som er minstekravet i forskrifta.

Øvingar skal gjennomførast på ein så realistisk måte som mogleg. Evakueringsøvingar bør gjennomførast i samsvar med beredskapsprosedyrane som er fastsette av reiarlaget, inkludert gjennomgang av prosedyrar for utsetting av flåtar. Det er ikkje forventa at flåtane blir blåste opp på øving. På same måte skal brannøvingar gjennomførast i samsvar med reiarlaget sine prosedyrar, men utan bruk av røyk eller open flamme, og utan å løyse ut brannsløkkingsutstyr.

Ved fall-over-bord-øvingar tilrår vi bruk av øvingsdukke med tilsvarende storleik og vekt som ein vaksen person. Vi tilrår ikkje bruk av personar som markør.

Kravet om opplæringshandbok gjeld også for andre fartøy, og kjem opphøveleg frå Sjøsikkerhetskonsensjonen (SOLAS) kapittel III regel 35. Opplæringshandboka skal innehalde både ei teknisk skildring av utstyret, og ei skildring av den beste bruken av utstyret om bord. Den beste overlevingsmetoden er ofte å bruke ein kombinasjon av utstyr, som varme klede, TPA, redningsvest og flåte. Viss ein må opphalde seg i ein flåte over tid, er det viktig å sørgje for god utlufing samtidig som ein vekslar på kven som sit nær døroppningane der det vil vere kaldast.

Ei god opplæringshandbok som inneheld slike praktiske råd vil også kunne nyttast direkte inn i sjøvettopplæring, og vi tilrår at opplæringshandboka blir teken aktivt i bruk av både mannskap, leirskuledeltakarar og andre.

## **Kapittel 5 Kommunikasjon og navigasjon**

### *Til § 23 Radioutstyr*

Maritim radio er den sikraste forma for naudkommunikasjon til sjøs, og via dette sambandet kan ein kontakte både fartøy i nærleiken, kystradiostasjonane og hovudredningssentralane. Som i alle andre forskrifter, legg vi opp til at opplæringsfartøy skal ha om bord maritim VHF med DSC. Unntaket er ved fart på innsjø og elv. Handhaldne radioar er føreslått tillatne i dei minste fartsområda, på lik linje med krava som gjeld i forskrift nr. 63.

Både fastmonterte og handhaldne radioar skal ha innebygd posisjonsmottakar eller vere tilkoplede dette, for å kunne sende automatisk naudmelding ved hjelp av «distress»-funksjonen på radioen.

Forslaget er i all hovudsak likt krava som gjeld i forskrift nr. 63.

#### *Til § 24 Satellitt-naudpeilesendar (EPIRB)*

Ein satellitt-naudpeilesendar varslar automatisk Hovudredningssentralen om fartøyet sin identitet og posisjon når han blir utløyst. Dette utstyret vil dermed gje ei reserveløysing dersom ein ikkje får varsla med VHF.

#### *Til § 25 Radartransponder (Radar-SART) eller AIS-transponder (AIS-SART)*

Søk- og redningstransponderane (SART) er meint å hjelpe skip i området å lokalisere personar i naud. Dette kan vere til stor hjelp ved søk i mørke eller nedsett sikt.

#### *Til § 26 Navigasjons- og vêrvarsel*

Når fartøyet blir brukt i område med mobildatadekning, vil til dømes ein smarttelefon kunne oppfylle kravet, medan kravet kan oppfyllast ved å installere NAVTEX-mottakar dersom fartøyet opererer i område utan mobildatadekning.

Navigasjonsvarsel kan lastast ned frå Kystverket sine nettsider. Vêrvarsel kan lastast ned via Meteorologisk institutt, til dømes via yr.no, eller andre vêrvarslingsstenester. Bølgevarsel kan lastast ned frå Barents Watch.

#### *Til § 27 Navigasjon*

Sikker navigasjon er eitt av dei viktigaste tiltaka for å hindre at alvorlege ulukker oppstår.

For ordens skuld minner direktoratet om at sjøvegsreglane gjeld for alle fartøy, i tillegg til krava i denne forskrifta.

##### Første ledd:

Sjøfartsdirektoratet føreslår at alle fartøy skal vere utstyrt med utstyret som er lista opp i denne regelen. Bokstav a kan oppfyllast med til dømes GPS-mottakar, som også kan vere innebygd i ein kartplottar som oppfyller kravet i femte ledd.

##### Andre ledd:

Vi føreslår at fartøy med største lengd 15 meter eller meir skal ha radar og AIS, i tillegg til utstyret i første ledd.

AIS er ikkje eit krav på ordinære passasjerskip av tilsvarende storleik som fartøy i denne forskrifta. Vi meiner likevel at eit AIS-krav kan forsvarast med bakgrunn i dei låge krava til formell kompetanse, tryggleiksbemanning, byggjestandard og utstyr. AIS har vist seg å vere viktig for å unngå kollisjonar mellom skip. At opplæringsfartøya er synlege på større skip sine AIS-skjermar vil dermed ha ein viktig førebyggjande effekt.

##### Fjerde og femte ledd:

God planlegging før reisa dannar grunnlaget for sikker drift. Vi føreslår at alle reiser skal planleggast ved hjelp av oppdaterte offisielle sjøkart og nødvendige nautiske publikasjonar, som Den Norske Los og tidevasstabellar. Planlegginga kan føregå på land, og det er ikkje eit krav å ha nautiske publikasjonar om bord i fartøyet. Oppdaterte sjøkart skal vere om bord.

Formålet med reiseplanen er at den blir følgd undervegs. Førar må difor sørge for at kurs og posisjon blir overvaka regelmessig for å verifisere at fartøyet held seg innanfor den planlagde ruta. Føraren må kunne dokumentere at reisa har blitt overvaka undervegs. Posisjonar kan til dømes loggførast med jamne mellomrom.

Som en del av reiseplanlegginga må skipsførerar òg innhente *vêrvarslar* og *bølgevarslar*. Skipsførerar må følge med på *vêr* og *bølger* undervegs, og sørge for at fartøyet, i tillegg til å halde seg innanfor begrensingane i § 8, aldri blir utsett for forhold det ikkje er konstruert eller utrusta for.

#### *Til § 28 Føring av dagbok*

Forslaget er ein forenkla versjon av kravet som følger av forskrift 15. september 1992 nr. 693 om føring av dagbøker på fartøy mv. Sjøfartsdirektoratet ser forslaget som skreddarsydd til fartøygruppa og driftsforma. Styresmakter eller andre med rettsleg interesse i fartøyet eller reisa kan be om innsyn i dagbøker. Til dømes vil det vere naturleg at Sjøfartsdirektoratet ser gjennom boka i samband med umelde tilsyn eller ulukkestilsyn. Dagboka er ein del av reiarlaget sin dokumentasjon på at drifta er i samsvar med regelverket.

### **Kapittel 6 Kvalifikasjonar og bemanning**

#### *Til § 29 Kvalifikasjonskrav og bemanning*

Vi føreslår at krava til kvalifikasjonar og bemanning i hovudsak skal vere like her som i forskrift nr. 69. Dette er ei vesentleg lemping samanlikna med krava som gjeld i dag. Det er høge krav til opplæring og fartstid for å løyse og behalde eit ordinært dekksoffiserssertifikat (D5 eller høgare). Direktoratet føreslår difor å stille krav til fritidsskippersertifikat (D5L) og godkjent tryggleiksoplæringskurs for sjøfolk på mindre skip jamfør kvalifikasjonsforskrifta<sup>11</sup> §§ 8 og 29.

Det er også føreslått krav til helseerklæring for fritidsskipper og SRC-sertifikat for skipsførerar.

I første ledd bokstav d har direktoratet føreslått å presisere krav til erfaring. Innspel frå næringa viser at det er viktig med praktisk kompetanse. På same måte som i forskrift nr. 69 føreslår vi eit minimumskrav på 150 timar fartstid for skipsførerar på den aktuelle fartøytypen.

Vidare føreslår vi at alle som skal arbeide om bord får tilstrekkeleg tryggleiksfamiliarisering, jamfør første ledd bokstav f. Tryggleiksfamiliarisering er opplæring med innhald som nemnt i kvalifikasjonsforskrifta § 7 bokstav a til f.

I andre ledd føreslår vi at det for kvar redningsflåte om bord, med unntak av den eller dei redningsflåtane som er i reserve, skal det vere minst eitt besetningsmedlem med godkjent tryggleiksoplæringskurs for sjøfolk på mindre skip.

For seglfartøy skal skipsførerar og eit tilstrekkeleg tal besetningsmedlemmar ha erfaring med bruk av segl og rigg på det aktuelle fartøyet. Bemanninga skal kunne handtere seil og rigg utan hjelp av dei andre om bord (t.d. skuleelevar). Dette er ikkje til hinder for at skuleelevar etc. kan delta i segling og roing, men sikrar at besetninga kan handtere fartøyet dersom forholda skulle krevje det.

### **Kapittel 7 Vedlikehald**

#### *Til § 30 Vedlikehald av fartøy og utstyr*

«Visuell kontroll» er ein rask sjekk av at alt utstyr er på plass og at det er klart til bruk. Dersom utstyr manglar eller er skadd, må dette rettast opp i før turen kan starte.

---

<sup>11</sup> forskrift 22. desember 2011 nr. 1523 m kvalifikasjoner mv. for sjøfolk

«Ettersyn og vedlikehold» er ein meir inngåande kontroll der ein går over og ser etter feil og manglar, og utfører vedlikehold etter behov og i samsvar med produsenten sine tilrådingar.

Større reparasjonar utover det som fell inn under «vedlikehold» må berre utførast av kompetent personell i samsvar med produsenten sine tilrådingar.

#### Første ledd:

Fartøy og utstyr er utsett for slitasje og treng fortløpande tilsyn.

#### Andre ledd:

Visuell inspeksjon skal gjerast før kvar tur. Med «før kvar tur» meiner vi i praksis ein dagleg sjekk før føraren sin første tur med fartøyet denne dagen, eller ein ny sjekk dersom det kjem ein ny førar om bord i løpet av dagen.

#### Tredje og fjerde ledd:

Det kan vere feil og manglar som ikkje blir oppdaga ved den visuelle kontrollen etter første ledd. Reiarlaget må difor etablere rutinar for systematisk ettersyn og vedlikehold. Vi føreslår at dette skal gjerast minst ein gong kvar månad, eller etter produsenten sine tilrådingar.

#### Femte ledd:

Redningsflåtane må kontrollerast og pakkast av kompetent personell. Sjøfartsdirektoratet har godkjent ei rekkje servicestasjonar langs heile kysten. For å sikre at flåtane fungerer føreslår me at det berre er desse stasjonane som kan utføre vedlikehold. Dette gjeld også anna oppblåsbart utstyr, som redningsvestar og redningssklier.

Lista over godkjende servicestasjonar er tilgjengeleg her og blir oppdatert fortløpande:

<https://www.sdir.no/sjofart/fartoy/tilsyn/godkjente-servicestasjoner-for-oppblasbart-redningsutstyr/>

## **Kapittel 8 Avsluttande reglar**

### *Til § 31 Dispensasjon*

Det klare utgangspunktet er at krava i forskrifta skal følgjast fullt ut. Denne regelen opnar likevel for at det kan gjerast unntak etter ei konkret vurdering i enkelttilfelle.

### *Til § 32 Iverksetjing*

Målet er at forskrifta skal fastsetjast snarast mogeleg etter at høringsrunden er avslutta, i samsvar med bestillinga frå departementet. Vi ber om innspel til iverksetjingsdato dersom det er behov for tid til omstilling.

### **III. Forslag til unntak frå sertifiseringsplikt for fartøy med største lengd under 24 meter som blir brukt av lag eller foreiningar til fritidsaktivitetar med 35 eller færre personar om bord**

#### *Til § 33*

Sjøfartsdirektoratet føreslår å synleggjera at plikta i sertifikatforskrifta § 20 første ledd til å sertifisere skip som fører fleire enn 12 passasjerar med passasjersertifikat generelt ikkje skal gjelde for fartøy med største lengd under 24 meter som blir brukte av medlemmar i lag eller foreiningar til fritidsaktivitetar med maksimum 35 personar om bord. Så merknaden til § 2.

### **IV. Økonomiske og administrative konsekvensar**



### *Konsekvensar for reiarlaga*

Forslaget inneber i § 1 første ledd ei vesentleg forenkling for fartøy som fører over 12 passasjerar, samanlikna med reglane som gjeld i dag. Det er føreslått fleire lempingar på krav til utstyr samanlikna med krava som gjeld i dag. I tillegg er det lempingar på krav til kvalifikasjonar.

Vidare er det føreslått at sertifiseringsordninga fell bort. Dette vil spare reiarlaga for utgifter, samtidig som reiarlaget må ha auka merksemd rundt sitt ansvar for sjå til at skipssikkerhetsloven med tilhøyrande forskrifter blir følgd. For reiarlag som har etablert ein tryggleikskultur med gode interne system for drift, vil dette få små konsekvensar.

For fartøy som skal følge § 2 inneber forslaget ei forskriftsfesting av det som ein har oppfatta har vore praksis for desse fartøya fram til i dag. Desse fartøya vil derfor ikkje merka noko særleg endring ut over at praksis no vert formalisert i regelverket.

### *Konsekvensar for Sjøfartsdirektoratet*

Direktoratet vil i hovudsak gjennomføre umelde tilsyn i staden for årlege sertifikattilsyn. Dette er innarbeidd praksis frå fartøy som følger forskrift nr. 63 og 69, og samsvarer med strategien for gjennomføring av risikobasert tilsyn.

Med helsing

Lars Alvestad  
fungerende sjøfartsdirektør

Linda Bruås  
fungerende avdelingsdirektør

*Dette dokumentet er godkjent elektronisk, og har difor ikkje hånnskrevne signaturer*

### Vedlegg

- 1 forskrift om fartøy som blir brukte av opplæringsinstitusjonar, lag eller foreiningar
- 2 Høyringsliste